



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 09.09.1999
KOM(1999) 435 lopullinen

Ehdotus:

NEUVOSTON PÄÄTÖS

**tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä
28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyn yleissopimuksen (Montrealin
yleissopimuksen) allekirjoittamisesta Euroopan yhteisön puolesta**

(komission esittämä)

PERUSTELUT

Montrealissa avattiin 8. toukokuuta 1999 diplomaattinen konferenssi, jossa oli tarkoitus sopia uusista kansainvälisistä säännöistä, joilla säännellään lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuta kansainvälisessä lentoliikenteessä tapahtuvien vahinkojen yhteydessä. Konferenssi päättyi menestyksellisesti 28. toukokuuta, kun siinä sovittiin tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä koskevan uuden yleissopimuksen tekemisestä. Uusi sopimus tunnetaan nimellä "Montrealin yleissopimus", ja se korvaa 70 vuotta vanhan "Varsovan järjestelmän" eli vuonna 1929 tehdyn ensimmäisen asiakirjan.

Neuvoston 29. maaliskuuta 1999 tekemien päätelmien mukaisesti yhteisön keskeisenä tavoitteena oli varmistaa, että uusi yleissopimus vastaa tällä alalla annetun yhteisön voimassa olevan lainsäädännön peruseräitä, jotta eurooppalaisiin matkustajiin ja lentoliikenteen harjoittajiin sovellettaisiin selkeää ja yhdenmukaista järjestelmää sekä kotimaan liikenteessä, yhteisön sisäisessä liikenteessä että maailmanlaajuisessa liikenteessä. Tärkein yhteisön säädös tällä alalla on lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa annettu neuvoston asetus (EY) N:o 2027/97, joka koskee lähinnä matkustajien kuolemasta tai loukkaantumisesta aiheutuvaa korvausvastuuta.

Sen lisäksi, että varmistetaan yleinen yhdenmukaisuus yhteisön voimassa olevan lainsäädännön kanssa korvausvastuun alalla, neuvosto totesi päätelmissään myös, että yhteisöstä olisi tultava uuden yleissopimuksen itsenäinen sopimuspuoli, jos neuvottelujen tulos on yhteisön ja jäsenvaltioiden kannalta tyydyttävä. Jotta myös "alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestöille" annettaisiin mahdollisuus liittyä sopimukseen, yhteisö ehdotti neuvottelukumppaneilleen, että uuteen yleissopimukseen sisällytettäisiin tätä koskeva säännös.

Uuden Montrealin yleissopimuksen sisältö

Yhteisö saavutti neuvotteluissa molemmat päätavoitteensa.

Siltä osin kuin uuden yleissopimuksen säännöksissä käsitellään yhteisön lainsäädännön soveltamisalaan kuuluvia asioita, merkittäviä eroja ei ole. Uudessa sopimuksessa vahvistetut korvausvastuun rajat vastaavat neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2027/97 säädettyjä rajoja, ja todistustaakkaa ja oikeuskeinojen käyttöä koskevat säännökset ovat pitkälti yhteensopivia. Asetuksen tapaan uudessa sopimuksessa ei aseteta ylärajaa lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuulle sen kuljettamien matkustajien kuolemaan tai loukkaantumiseen johtavissa tapauksissa, ja samoin lentoliikenteen harjoittajan on osoitettava, ettei onnettomuus ole johtunut sen laiminlyönnistä. Uusi sopimus on yhtenevä yhteisön lainsäädännön kanssa myös siltä osin, ettei lentoliikenteen harjoittaja voi vapautua korvausvastuusta tai rajoittaa sitä niiden vahinkojen osalta, joiden määrä on enintään 100 000 erityistä nosto-oikeutta¹.

Yhteisön sisäisen järjestelmän toinen avaintekijä on vaatimus, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajan on suoritettava ennakkomaksu, joka kattaa onnettomuuden uhrien tai heidän perheidensä välittömät taloudelliset tarpeet. Uudessa

¹ Kansainvälisen valuuttarahaston toimittamien tietojen mukaan 1 erityinen nosto-oikeus = € 1,25.

yleissopimuksessa sallitaan nimenomaisesti, että sopimuspuolet voivat edelleenkin esittää tällaisia vaatimuksia omille liikenteenharjoittajilleen.

Vaikka yhteisön lainsäädäntöön on siis tehtävä joitain teknisiä muutoksia täydellisen yhdenmukaisuuden varmistamiseksi, yhteisön ei kuitenkaan tarvitse muuttaa korvausvastuujärjestelmänsä luonnetta uuden yleissopimuksen noudattamiseksi. Itse asiassa uuden sopimuksen voimaantulo nostaa matkustajien kuolemaa ja loukkaantumista koskevan maailmalaajuisen korvausvastuujärjestelmän yhteisön nykyisessä lainsäädännössä säädetylle korkealle tasolle.

Uudessa yleissopimuksessa mahdollistetaan "alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestöjen" tuleminen yleissopimuksen sopimuspuoliksi tietyin edellytyksin. Tämän sisältöinen yhteisön ehdottama säännösluonnos sisällytettiin lopullisen sopimukseen. Alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestöllä tarkoitetaan järjestöä, jolla on toimivalta tietyillä yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvilla aloilla ja joka on valtuutettu allekirjoittamaan ja ratifioimaan, hyväksymään tai vahvistamaan tämä yleissopimus tai liittymään siihen. Yleissopimuksen Montrealissa allekirjoittaneiden jäsenvaltioiden antamissa julkilausumissa vahvistetaan, että tämä määritelmä mahdollistaa yhteisön liittymisen yleissopimukseen 29. maaliskuuta 1999 tehtyjen neuvoston päätelmien mukaisesti, jos yhteisön toimitukset hyväksyvät tämän. Konferenssissa yhteisö ilmoitti myös, että se aikoo esittää sopimuksen ratifiointin yhteydessä julkilausuman, jossa määritellään ne alat, joilla yhteisöllä on toimivaltaa.

Yhteisön allekirjoittamisen merkitys

Uuden sopimuksen allekirjoittaminen yhteisön puolesta olisi ensimmäinen askel kohti sopimuksen myöhempää hyväksymistä, mikä puolestaan on olennaisen tärkeää siksi, että se mahdollistaa sopimuksen ratifiointin jäsenvaltioissa, koska asiaa koskeva toimivalta on jaettu. Yhteisön sisällä uuden yleissopimuksen allekirjoittamiseen tarvitaan ainoastaan neuvoston päätös, kun taas varsinainen ratifiointi edellyttää neuvoston päätöstä, jota edeltää Euroopan parlamentin kuuleminen. Komissio antaa hyväksymistä koskevan muodollisen ehdotuksen yhdessä neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamista koskevan ehdotuksen kanssa.

Koska uusi yleissopimus kattaa sekä yhteisön että jäsenvaltioiden toimivaltaan kuuluvia aloja ja koska sen 57 artiklassa suljetaan pois varaumien mahdollisuus (vähämerkityksisiä seikkoja lukuun ottamatta), on välttämätöntä, että kaikki 15 yksittäistä jäsenvaltiota ja yhteisö itse liittyvät sopimukseen samanaikaisesti, jotta yleissopimus otetaan asianmukaisesti ja saumattomasti käyttöön koko yhteisön alueella.

Yleissopimuksen allekirjoittamisella ja sitä seuraavalla yhteisön liittymisellä sopimukseen on myös poliittista arvoa. Se osoittaisi yhteisön tukevan uutta yleissopimusta ja sillä perustettavaa uutta korvausvastuujärjestelmää. Tämä on erityisen tärkeää tässä tapauksessa, sillä uuden sopimuksen voimaantulo riippuu jätettyjen ratifiointiasiakirjojen lukumäärästä. Vaikka yhteisön omaa ratifiointiasiakirjaa ei lasketakaan mukaan niihin 30:een ratifiointiin, joita sopimuksen voimaantulon edellyttää, yhteisön ja sen jäsenvaltioiden osoittama tuki toimii esikuvana muille maille ja vahvistaa mahdollisuuksia, että uusi asiakirja tulee voimaan ja ratifioidaan laajasti. Varsovan yleissopimus on jo pahasti vanhentunut, ja

hajanainen maailmanlaajuinen korvausvastuujärjestelmä olisi korvattava mahdollisimman pian.

Käytännön seikat

Neuvoston ja komission edustajat allekirjoittavat tavalliseen tapaan yleissopimuksen yhteisön puolesta.

Ehdotus

Edellä mainitun perusteella komissio ehdottaa, että neuvosto tekee oheisen päätöksen.

Ehdotus:

NEUVOSTON PÄÄTÖS

**tietyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä
28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyn yleissopimuksen (Montrealin
yleissopimuksen) allekirjoittamisesta Euroopan yhteisön puolesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan yhdessä 300 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan kanssa,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,

sekä katsoo, että

- (1) neuvottelut tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä koskevasta yleissopimuksesta saatettiin päätökseen Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999,
- (2) kyseisessä yleissopimuksessa määrätään lentoliikenteen korvausvastuuta koskevan Varsovan järjestelmän uudenaikaistamisesta, ja sen säännökset vastaavat niitä korkeita vaatimuksia, jotka tällä alalla ovat jo voimassa Euroopan yhteisössä,
- (3) mainitun yleissopimuksen määräysten mukaan siihen voivat liittyä sellaiset alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestöt, joilla on toimivaltaa tietyillä yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvilla aloilla,
- (4) Euroopan yhteisö on tällainen järjestö, koska se on antanut lainsäädäntöä lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa,
- (5) Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden päätös sitoutua yleissopimukseen takaa uusien sääntöjen yhdenmukaisen soveltamisen yhteisön alueella ja edistää osaltaan niiden maailmanlaajuisia hyväksymistä,
- (6) Euroopan yhteisön olisi siis allekirjoitettava yleissopimus, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sopimuksen ratifioinnin edellyttämän menettelyn soveltamista ja yhteisön voimassa olevan lainsäädännön mahdollisesti tarvittavaa muuttamista, ja
- (7) niiden jäsenvaltioiden, jotka eivät ole vielä allekirjoittaneet yleissopimusta omissa nimissään, olisi tehtävä se mahdollisimman pian,

ON PÄÄTTÄNYT SEURAAVAA:

1 artikla

Euroopan yhteisö allekirjoittaa tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn Montrealin yleissopimuksen.

2 artikla

Neuvoston puheenjohtaja nimeää henkilöt, joilla on valtuudet allekirjoittaa yleissopimus yhteisön puolesta.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*