

HU

HU

HU



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 7.8.2008
COM(2008) 510 végleges

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

**Közlemény a légi fuvarozók és a repülőterek felelősségéről a légi járműveken utazó
csökkent mozgásképességű utasok mozgást segítő eszközeinek tönkremenetele,
megsérülése vagy elvesztése esetén**

EGT-vonatkozású szöveg

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

Közlemény a légi fuvarozók és a repülőterek felelősségéről a légi járműveken utazó csökkent mozgásképességű utasok mozgást segítő eszközeinek tönkremenetele, megsérülése vagy elvesztése esetén

EGT-vonatkozású szöveg

1. HÁTTÉR

2006. július 5-én a Tanács és az Európai Parlament elfogadta a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól szóló 1107/2006/EK rendeletet¹ (a továbbiakban: a rendelet). A rendelet általános célja biztosítani, hogy a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyeket ne érje hátrányos megkülönböztetés, amikor légi járművön utaznak. 2005. november 30-án, a bizottsági javaslat politikai tárgyalási folyamatának részeként, és az „Elveszett vagy megrongálódott kerekesszékekért, valamint egyéb, mozgást segítő berendezésért és segítő eszközökért nyújtott kártérítésről” szóló 12. cikk jövőben érvényes szövegével kapcsolatban a Bizottság jegyzőkönyvi nyilatkozatot² tett közzé, amelyben a Bizottság elkötelezte magát egy tanulmány végrehajtásának megkezdésére, és az erről szóló jelentéstételre. A tanulmány azon légi utasok közösségi, nemzeti vagy nemzetközi jogszabályok szerint létező jogai kiterjesztésének lehetőségét vizsgálja, akiknek a kerekesszéke vagy egyéb, a mozgást segítő eszköze tönkremegy, megsérül vagy elveszik a légi járművön történő szállítás során vagy a repülőtéren.

A Bizottság ajánlati felhívást³ tett közzé „a csökkent mozgásképességű utasok mozgást segítő eszközeinek tönkremenetele, megsérülése vagy elvesztése esetén nyújtandó kártérítés küszöbértékeit vizsgáló tanulmány” (a továbbiakban: tanulmány) elkészítésére, a hirdetmény a Bizottság weblapján megtekinthető. E közlemény célja beszámolni a tanulmány eredményeiről, és a meglévő jogok kiterjesztési lehetőségeiről.

2. A PROBLÉMA KITERJEDÉSE

„Dühítő, ha megsérül vagy elveszik az ember poggyásza. De ha a mozgást segítő eszköz sérül meg vagy veszik el, az az egész utazást tönkreteheti, és hosszú időn keresztül lényegesen megnehezítheti az életet. Az ember függetlensége és méltósága vesz el⁴.”

Az Európai Unió jelenlegi lakosságának jelentős része csökkent mozgásképességű, tehát kerekesszékre, más, mozgást segítő vagy egyéb segédeszközre (a továbbiakban: „mozgást segítő eszköz”) van szüksége. A csökkent mozgásképességű személyek lakosságon belüli aránya az Európai Unió lakosságának idősödésével várhatóan emelkedni fog.

¹ HL L 204., 2006.7.26., 1. o.

² A Tanács 15206/05. (COD 2005/007) számú munkadokumentuma.

³ Ajánlati felhívás: 2006/S 111-118193, 2006.6.14.

⁴ Csökkent mozgásképességű személyeket képviselő szervezet válasza a tanácsadó cégnek.

A Bizottság ebben a közleményében nem kívánja újra közreadni a tanulmányban már bemutatott adatokat, a tanulmányra e közlemény kiegészítéseként kell tekinteni. Ugyanakkor a Bizottság megállapítja, hogy az említett adatok alapján világosan látható, hogy a mozgást segítő eszközökre szoruló, csökkent mozgásképességű személyek kevesebbszer választják a légiközlekedést, mint a lakosság általában. A mozgást segítő eszközök elveszésétől, megsérülésétől vagy tönkremenetelétől való félelem nagy valószínűséggel hozzájárul ahhoz, hogy az utazástól visszatartsa ezeket az embereket, akik így nem tudnak a társadalomba integrálódni. Ennek a félelemnek számos objektív oka van:

- (1) A kerekes szék vagy egyéb, mozgást segítő eszköz elvesztése vagy sérülése következtében a csökkent mozgásképességű személy elveszti függetlenségét, és ez a probléma megoldásáig életének minden területét hátrányosan érinti.
- (2) A csökkent mozgásképességű személy egészsége és biztonsága forog kockán, ha a mozgást segítő eszköze elveszik, megsérül vagy tönkremegy; hiszen nem állnak mindig rendelkezésre helyettesítő eszközök, illetve, még ha rendelkezésre is állnak, akkor sem mindig felelnek meg az adott személy szükségleteinek.
- (3) A légitársaságok és a repülőterek a mozgást segítő eszközök megsérülése vagy elvesztése esetén felmerülő gyakorlati problémákat nem olyan időkereten belül oldják meg, mint amilyent a probléma sürgőssége indokolna.
- (4) Hiányosságok mutatkoznak a jelenlegi eljárásokban és a légitársaságok, valamint a repülőterek személyzetének általános képzettségi szintjében a tekintetben, hogy mi a teendő, ha elvesztett vagy megsérült egy mozgást segítő eszköz.
- (5) A mozgást segítő eszköz elvesztésének, megsérülésének vagy tönkremenetelének anyagi következményei a többi utassal összehasonlítva további kockázatot jelentenek a légiközlekedést választó csökkent mozgásképességű személyek számára.
- (6) A megsérült, tönkrement vagy elvesztett mozgást segítő eszközök ellenében nyújtott kártérítés légitársaságként és repülőterenként változik.

3. A TANULMÁNY EREDMÉNYE: A KIHÍVÁSOK

Az évente és társaságokként elforduló, mozgást segítő eszközökkel kapcsolatos káresetek tényleges száma igen alacsony. Az erre vonatkozó panaszok teljes száma hatszáz és ezer között mozog évente, miközben az Európai Unióban évente 706 millió utas választja a légiközlekedést⁵. Tehát az egymillió utasra jutó panaszok száma kevesebb mint egy és legfeljebb másfél panasz közé esik.

A tanulmány elemzi az Amerikai Egyesült Államokban tapasztalt és az európai helyzetet is. A két elemzés alapján ésszerű kijelenteni, hogy a becslés közel áll a valós adatokhoz. A tanulmány azt is megállapította, hogy a probléma számos lényeges, mennyiségi és minőségi vonatkozását is érdemes kiemelni:

⁵ 2005-ben 705,8 millió utas választotta a légiközlekedést az Európai Unióban.

3.1. Mennyiségi célkitűzés: az esetek számának csökkentése

Az, hogy a csökkent mozgásképességű személyek mozgást segítő eszközei milyen számban mennek tönkre, sérülnek meg vagy vesznek el, közvetlenül kapcsolódik ahhoz, hogy helyénvalóan kezelik-e és tárolják-e a mozgást segítő eszközöket a légi járművek fedélzetén; és a csökkent mozgásképességű személyek szükségleteinek megfelelő utazás feltételeinek alapvető része az eszközök helyes tárolása a repülőtereken, erre a személyzetet megfelelően ki kell képezni. Továbbra is cél kell, hogy maradjon, hogy a csökkent mozgásképességű utasoknak ameddig csak lehetséges, lehetőségük legyen a személyes eszközeiket használni. Ideális esetben a csökkent mozgásképességű utas a légi jármű ajtajánál adná át és kapná vissza a saját mozgást segítő eszközeit azokban az esetekben, amikor a fedélzetén nem tudja ezeket használni. Ha biztonsági, repülésvédelmi vagy gyakorlati okokból indokolt, más eljárásokat is ki lehet alakítani.

Az európai nemzeti légi fuvarozók többsége által aláírt, 2001-es „A légitársaságok kötelezettségvállalása az utasoknak nyújtandó szolgáltatásokról”⁶ (a továbbiakban: a légitársaságok kötelezettségvállalása) függeléke kimondja, hogy az aláíró légitársaságok minden ésszerű intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy a mozgást segítő eszközök és a fogyatékkal élők segítő egyéb eszközök elvesztését és sérülését megakadályozzák; hogy a légitársaságok ki fogják dolgozni a saját, egyéni szolgáltatásnyújtási terveiket, amelyek magukban fogják foglalni a légitársaságok kötelezettségvállalását; hogy a légitársaságok programokat alakítanak ki a személyzet képzésére, és a számítógépes rendszereikbe bevezetik a légitársaságok kötelezettségvállalásának végrehajtása céljából szükséges változtatásokat; és hogy a „*csökkent mozgásképességű személyek számára lehetővé kell tenni, hogy amennyire csak lehetséges, függetlenül maradhassanak*”.

Az európai repülőterek által az ACI Europe (repülőtér-üzemeltetők nemzetközi tanácsának európai tagozata)⁷ égisze alatt kidolgozott „A repülőterek önkéntes kötelezettségvállalása az utasoknak nyújtandó szolgáltatásokról” (a továbbiakban: a repülőterek kötelezettségvállalása) kimondja, hogy „*a személyzet megfelelő képzésben fog részesülni, hogy meg tudja érteni és ki tudja szolgálni a csökkent mozgásképességű utasok szükségleteit*”. A cél az volt, hogy az aláírók a kötelezettségvállalás alapján dolgozzák ki a saját szolgáltatásnyújtási terveiket, és foglalják bele az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) 30. dokumentuma (5. rész)⁸ és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet⁹ (ICAO, 9. melléklet) megfelelő előírásait.

Az ECAC 30. dokumentumának¹⁰ 5.2.3.2. pontja kimondja, hogy „*a tagállamok ösztönzik egy kiadvány terjesztését a légitársaságok és a repülőtereket üzemeltető személyzet körében, amely részletezi a csökkent mozgásképességű személyek számára rendelkezésre bocsátandó berendezéseket és az őket segítő eljárásokat, továbbá tartalmazza az ezen személyek szállítási feltételeivel kapcsolatos valamennyi információt, és a segítségnyújtás módját, valamint az*

⁶ A légitársaságok kötelezettségvállalása az utasoknak nyújtandó szolgáltatásokról: lásd a 8. cikket és a függelékét.

⁷ ACI Europe (2001) Airport Voluntary Commitment on Air Passenger Service and its Special Protocol to Meet the Needs of People with Reduced Mobility (A repülőterek önkéntes kötelezettségvállalása az utasoknak nyújtandó szolgáltatásokról és annak különleges jegyzőkönyve a csökkent mozgásképességű személyek igényeinek kiszolgálásáról).

⁸ ECAC Policy Statement in the Field of Civil Aviation Facilitation (politikai nyilatkozat a polgári légiközlekedés könnyebbé tételéről) (ECAC.CEAC DOC No. 30 (I. rész) 10. kiadás, 2006. december).

⁹ A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet előírásai és ajánlott gyakorlatai (a Chicagói Egyezmény 9. melléklete).

¹⁰ Lásd 8. lábjegyzetet.

általuk meghozandó intézkedéseket. A tagállamok gondoskodnak róla, hogy a légitársaságok belefoglalják a kézikönyveikbe a csökkent mozgásképességű utasokkal kapcsolatos valamennyi eljárást.” A dokumentum 5.5. pontja kimondja: „A tagállamok biztosítják a csökkent mozgásképességű személyek földi kiszolgálásának lehetőségét a repülőtereken, beleértve: képzett és az szükségleteiket kiszolgálni képes személyzet, (...) valamint az őket segítő, megfelelő eszközök rendelkezésre állását.”

Ugyanakkor ezeket az önkéntes egyezményeket nem tartják mindig kellő mértékben tiszteletben. Először is, az Európai Unióban kevés légitársaság vagy repülőtér alakította ki saját terveit vagy ügyfélkezelési politikáját ezen önkéntes egyezmények végrehajtására. Másodszor azok, akik kialakítottak ilyet, olyan különböző terveket és politikákat hoztak létre, hogy ezek a csökkent mozgásképességű utasok számára nagyon különböző szintű védeltséget nyújtanak. Harmadszor pedig elmondható, hogy ezeket a terveket és ügyfélkezelési politikákat nem teszik mindig közzé, és ezért a csökkent mozgásképességű utasok nem tudhatják előre, mire számítsanak.

A repülőterek kötelezettségvállalásának keretein belül a repülőterek többsége spontán módon segítséget nyújt a csökkent mozgásképességű utasoknak. Ugyanakkor egyelőre repülőtérként különbözőek azok az eljárások, amelyek lehetővé teszik a csökkent mozgásképességű utasnak, hogy a saját kerekese székén jusson el a légi jármű ajtajáig, vagy hogy érkezéskor visszakapja azt.

3.2. Minőségi célkitűzés: a káresetek következményeinek enyhítése

3.2.1. Jelenleg nincs érvényben közös eljárás, amely a helyszínen azonnali megoldásokat tudna nyújtani

A mozgást segítő eszközt ért kárnak nemcsak az anyagi vonzatok miatt vannak komoly következményei. A probléma része az is, hogy a csökkent mozgásképességű utas egy ideig nem fogja tudni használni a segédeszközt, és sok időbe telik, mire megkapja a kártérítést. A sok esetben ismeretlen repülőtérre érkezve nehézséget jelent kideríteni, hogy kár esetén hol lehet panaszt benyújtani és segítséget igényelni, ez tovább növeli azt az időt, amely alatt a mozgást segítő eszköz nélküli mindennapok gyakorlati problémáira akár csak átmeneti megoldást is találnak, és továbbá fokozza az ezzel járó stresszt is.

Jelenleg nincsenek hatályos nemzetközi, közösségi vagy nemzeti jogszabályok arra vonatkozóan, hogy a csökkent mozgásképességű utasok azonnali segítséget kapjanak, ha elveszik, megsérül vagy tönkremegy a mozgást segítő eszközük, ahogy az ilyen azonnali segítségnyújtás mikéntjéről és alapvető szempontjairól sincsen rendelkezés.

A légitársaságok kötelezettségvállalása nem részletezi, hogyan kell kezelni a vonatkozó kártérítési igényeket, vagy hogy milyen intézkedéseket kell hozni a helyszínen, amikor kiderül, hogy megsérült vagy elveszett egy kerekese szék vagy egyéb, mozgást segítő eszköz.

A legtöbb repülőtérnek nincs irányelve a megsérült vagy tönkrement kerekese székekkel vagy mozgást segítő eszközökkel kapcsolatban benyújtott kártérítési igények kezelésére. A repülőterek kötelezettségvállalása¹¹ ellenére repülőtérként változó, hogy milyen kártérítést biztosítanak, és hogy a repülőtér milyen eljárások alapján bocsát rendelkezésre helyettesítő

¹¹ Lásd a 6. lábjegyzetet.

eszközöket. Így hiányosságok és következtetlenségek mutatkoznak a mozgást segítő eszközök pótlása és a kártérítés terén az olyan, csökkent mozgásképességű utasok esetében, akiknek a felszerelése akkor ment tönkre vagy sérült meg, míg azért a repülőtér vállalta felelősséget. Ez kétségtelenül bizonytalanná teszi és összezavarja a csökkent mozgásképességű utast, aki nem tudja, mit tegyen vagy kihez forduljon, ha a mozgást segítő eszközt kár éri.

3.2.2. Különbségek a légitársaságok és a repülőterek felelősségének jellege és határai között

Hagyományosan különbségek vannak a légitársaságok és a repülőterek felelősségének jellege és határai között. Ez a különbség zavaró lehet az érdekeltek számára.

3.2.2.1. Az eszköz szállítása légi jármű fedélzetén (a légitársaságok felelőssége)

Jelenleg a légitársaságok a földi kiszolgálás keretében nyújtanak segítséget a csökkent mozgásképességű utasoknak. A segítségnyújtás a légitársaság részéről történhet közvetlenül, egy harmadik vállalkozás révén vagy a repülőtér útján, ha az ilyen jellegű szolgáltatásokat nyújt a légitársaság számára. A légitársaságok felelősségét jelenleg különböző nemzetközi egyezmények¹², az ezeket a nemzetközi egyezményeket az Európai Unió belül végrehajtó közösségi rendeletek¹³, valamint más országok által az adott ország nemzeti piacára belépni szándékozó EU-s légitársaságok számára kötelezővé tett jogi vagy adminisztratív eljárások korlátozzák. A légitársaságok kibővíthetik korlátozott felelősségüket, és beleegyezhetnek az elvesztett mozgást segítő eszköz teljes értékét vagy a javítás teljes összegét kitevő kártérítés kifizetésébe.

Ezek a jogi szövegek mind ugyanazon az elven alapszanak: azon, hogy a fuvarozó felelősséggel tartozik a feladott poggyászáért¹⁴. Ez azt jelenti, hogy a fuvarozó felelősségének megállapításához a károsultnak nem kell bizonyítania, hogy a fuvarozó hibázott. A csökkent mozgásképességű utasnak csak azt kell bizonyítania, hogy a kár történetkor az eszköz a fuvarozó gondjaira volt bízva (ezt általában a „szállítás időtartamának” is nevezik).

Az utasfelvételi pultnál feladott (mindig a légitársaság vagy az ő nevében eljáró személyek által átvett) eszköz tekintetében, amelyet következőképpen poggyászként címkéznek fel, teljesen egyértelmű, hogy a szállítás időtartama az utasfelvételi eljárás megkezdésével veszi kezdetét. Ugyanez érvényes a légi jármű fedélzetének bejáratánál leadandó poggyászra. Bár a felcímkézés az eszköz fuvarozónak (a kapunál vagy a légi jármű ajtajánál) való tényleges átadása előtt megtörténhet, a fuvarozó felelőssége csak akkor kezdődik, amikor az eszközt ténylegesen átadják a fuvarozónak (akár a beszállító kapunál, akár a légi jármű ajtajánál).

¹² Ezek az egyezmények: 1. A nemzetközi légi szállítás bizonyos szabályainak egységesítéséről szóló, 1929 októberében, Varsóban aláírt egyezmény (továbbiakban: a Varsói Egyezmény (1929)). 2. A nemzetközi légi szállítás bizonyos szabályainak egységesítéséről szóló, 1929. október 12-én, Varsóban aláírt egyezmény módosításáról szóló, 1955. szeptember 28-án, Hágában létrejött jegyzőkönyv (továbbiakban: a Hágai Jegyzőkönyv (1995)). 3. A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án, Montreálban aláírt egyezmény (továbbiakban: a Montreali Egyezmény (1999)).

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács 889/2002/EK rendelete (2002. május 13.) a légi fuvarozók balesetek esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet módosításáról (HL L 140., 2002.5.30., 2. o.).

¹⁴ Lásd a 889/2002/EK rendelet 1. cikkének 10. pontját.

3.2.2.2. Az eszköz kezelése a repülőtéren (a repülőtér felelőssége)

A rendelet 2008. július 26-i teljes körű hatálybalépése óta a repülőterek vállalják a felelősséget, és segítséget nyújtanak a csökkent mozgásképességű utasoknak. Elvben a repülőterek felelőssége korlátlan¹⁵, és a nemzeti felelősségi rendszeren, illetve a károkozással kapcsolatos jogszabályokon alapszik. A repülőterek és a légitársaságok tekintetében tehát különbözik az alkalmazandó jogi keretrendszer, és ez két nagy különbséghez vezet a felelősségük jellegét illetően: először is – általános szabály szerint – a repülőtér felelősségét a repülőtér-üzemeltetés által elkövetett, bizonyítható hiba alapján lehet megállapítani. Másodszor miközben a repülőterek felelőssége korlátlan, addig a légitársaságok felelőssége határozottan korlátozott. Ez azt jelenti, hogy a repülőterek esetében a csökkent mozgásképességű személynek bíróság előtt kell bizonyítania a vétkes hibáját, ha a repülőtér nem ismeri el a kártérítési igényét (ha a légitársaság a felelős, akkor erre nincs szükség), de a kár teljes összegét visszakaphatja (ha a légitársaság a felelős, akkor erre nincs lehetőség, hiszen általában a légitársaság felelőssége korlátozott).

3.2.3. A kártérítés összege és az eljárás

A csökkent mozgásképességű utasok érdekképviselői szervezetei már régóta szeretnék elérni, hogy az érintetteket korlátlan felelősséget terhelje, ha a mozgást segítő eszközt kár éri a repülőtéri kezelés vagy a légi jármű fedélzetén történő szállítás során. Ezt a megközelítést a mozgást segítő modern eszközök magas ára¹⁶ indokolja, illetve az anyagi felelősségvállalásnak a nemzetközi egyezmények, különösen pedig a Montreali Egyezmény¹⁷ által megállapított viszonylag alacsony szintje. Ezek a körülmények valóban jelzik azt, hogy a nemzetközi egyezmények által biztosított kártérítés nem minden esetben megfelelő.

A legtöbb fuvarozó a Montreali Egyezménynek megfelelően nyújt kártérítést. 1 000 SDR-en felül az utas saját maga viseli a mozgást segítő eszközt ért kár kockázatát, kivéve ha az utas a fuvarozónak történő átadásakor a feladott poggyásznak rendeltetési helyre történő szállítása tekintetében különleges érdeklődést tett, és szükség esetén kiegészítő összeget fizetett¹⁸. A csökkent mozgásképességű utasok mozgást segítő eszközeire csak kis számú légitársaság és elhanyagolható számú repülőtér nyújt különleges biztosítást. A légitársaságok és repülőterek nagy része nem ajánl a kerekesszékek vagy egyéb, mozgást segítő eszközök megsérülésére vagy tönkremenetelére kiterjedő különleges biztosítást.

A tanulmány szerint az Európai Unió légitársaságainak csak kis része teszi lehetővé a csökkent mozgásképességű utasok számára, hogy nagyobb értékű mozgást segítő eszközről nyilatkozzanak, és utána ehhez kapcsolódóan kárigényt is benyújthassanak. Ezek közül a légitársaságok közül néhány a nemzetközi és a közösségi szabályok által meghatározott szint fölötti, de a mozgást segítő eszköz tényleges értéke alatti, adott összegben maximálja a nyilatkozatba foglalható értéket. Számos fuvarozó rámutatott, hogy a különleges érdeklődést kapcsán "az utasnak kiegészítő díjat kell fizetnie".

¹⁵ A repülőterek felelősségével egyetlen nemzetközi egyezmény vagy közösségi jogszabály sem foglalkozik.

¹⁶ Például egy elektromos kerekesszék ára akár 10 000 EUR is lehet.

¹⁷ Legfeljebb 1 000 SDR (az IMF 2008. március 10-i SDR értékelése alapján ez körülbelül 1 060 EUR).

¹⁸ Összhangban a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdésével és a 889/2002/EK rendelet 1. cikkének 5. pontjával.

Az összes érdekelt egyet ért abban, hogy a csökkent mozgásképességű utasok szükségleteinek költségeit nem szabad közvetlenül ezekre az utasokra hárítani. Ugyanakkor csak kevesen vonták le a logikus következtetést, és térítik meg a mozgást segítő eszköz megsérüléséből vagy elvesztéséből adódó teljes költséget. A rendelet megerősíti azt az elvet, hogy a csökkent mozgásképességű utasoknak további anyagi ellentételezés igénylése nélkül kell segítséget nyújtani¹⁹, de a hatásköre nem terjed ki a kártérítés pontos összegének meghatározására, ezzel a „nemzetközi, közösségi és nemzeti jogi előírások”²⁰ keretein belül kell foglalkozni.

Érdemes megjegyezni, hogy a közösségi jog a vasúti közlekedés tekintetében a teljes kártérítés köteleességét rója a vasúttársaságokra, amennyiben a vállalkozás felelős a mozgást segítő eszköz teljes vagy részleges elvesztéséért vagy megsérüléséért²¹.

3.2.4. Beletartozik-e a mozgást segítő eszköz a „poggyász” fogalmába?

A tanulmányhoz kapcsolódó felmérés alapján, a csökkent mozgásképességű személyek érdekképviseleti szervezetei és a legtöbb polgári légiközlekedési hatóság véleménye szerint a mozgást segítő eszközöket nem szabadna poggyásznak tekinteni. Ennek a kizárásnak az lenne a célja, hogy a mozgást segítő eszközök tekintetében a légitársaságok ne élhessenek a nemzetközi egyezményekben szereplő korlátozott felelősség lehetőségével. Következésképpen a légitársaságoknak és a repülőtereknek az elvesztett mozgást segítő eszköz teljes árát vagy a megjavításának teljes költségét fedezniük kellene.

A US Air Carrier Access Act (ACAA – a légiközlekedéshez való hozzáférésről szóló Egyesült Államokbeli jogszabály) nem ad fogalommeghatározást a mozgást segítő eszközökre, és nem zárja azokat ki kifejezetten a poggyász meghatározásából; azonban mozgást segítő eszköz károsodása esetén pénzügyi korlátok nélküli, teljes, objektív felelősségvállalást ró minden, az Egyesült Államokban belföldi járatokat üzemeltetni kívánó fuvarozóra²². Az Egyesült Államok Közlekedési Minisztériuma a közeljövőben tervezi módosítani a US Air Carrier Access Actet végrehajtó rendeletet annak érdekében, hogy a jelenleg az Egyesült Államokbeli fuvarozókra vonatkozó legtöbb, fogyatékkal élővel kapcsolatos követelmény – amelyeket a 382. rész határoz meg – az Egyesült Államokba üzemelő külföldi légi fuvarozókra is vonatkozzon, beleértve a mozgást segítő eszközök és felszerelések kezelését érintő követelményeket is.

A csökkent mozgásképességű utasokra vonatkozó jelenleg hatályos kanadai jogszabály a *Part VII of the Air transport Regulations: Terms and Conditions of Carriage Regulations* (a légiközlekedési rendeletek VII. része: A szállítás részletes feltételei és szabályai)²³. Úgy tűnik, a kanadai közlekedési hatóság a mozgást segítő eszközt prioritást élvező, személyes jellegű, feladott tárgyként határozza meg, bár a mozgást segítő eszközöket szigorúan véve

¹⁹ Lásd az 1107/2006/EK rendelet 8. cikkét.

²⁰ Lásd az 1107/2006/EK rendelet 12. cikkét.

²¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről, HL L 315., 2007.12.31., 14.o., 25. cikk.

²² Az Air Carrier Access Act (ACAA) megtiltja a fogyatékkal élők hátrányos megkülönböztetését a légiközlekedésben. Az Egyesült Államok Közlekedési Minisztériuma rendeletet adott ki az ACAA végrehajtására (14 CFR, 382. rész), amely kifejezetten kitér a mozgást segítő eszközök és felszerelések kezelésére.

²³ A szállítás részletes feltételeit és szabályait a Canada Transportation Act (kanadai közlekedési törvény) alapján adták ki. A törvény V. része a fogyatékkal élők szállításáról szól. Ennek az V. résznek a 155. szakasza tartalmazza a megsérült vagy elvesztett segédeszközökkel kapcsolatos rendelkezéseket.

nem zárja ki a poggyász meghatározásából. Így a kanadai közlekedési hatóság nem teszi lehetővé a területükön működő légitársaságoknak, hogy a tönkrement, megsérült vagy elveszett poggyászra vonatkozó, nemzetközi egyezményekben foglalt korlátozott felelősséget érintő rendelkezéseket a mozgást segítő eszközökre alkalmazzák. Megállapodások szerint a Kanadában leszálló légi fuvarozónak be kell tartania a kanadai rendelkezéseket. Úgy tűnik, ezt a megállapodást eddig egy külföldi fuvarozó sem szegte meg.

4. VÁLASZ A KÉRDÉSEKRE: AZ 1107/2006/EK RENDELET

4.1. Mennyiségi célkitűzés: az esetek számának csökkentése

Ahogy azt ennek a közleménynek a 3.1. pontjában részletesen kifejtettük, nincsenek részletes eljárások a kerekesszékek és egyéb, mozgást segítő eszközök kezelésére, továbbá nem minden repülőtér és légitársaság nyújt képzést a személyzetének a kerekesszékek és egyéb, mozgást segítő eszközök kezeléséről, tehát könnyen lehet előrelépést tenni. A meglévő hiányosságokat az 1107/2006/EK rendelet kezelte azzal, hogy mind a szükséges eljárások, mind a személyzet szükséges képzése tekintetében kötelező jogi előírásokat határozott meg a csökkent mozgásképességű utasoknak nyújtott megfelelő segítség biztosítására²⁴.

Többek között ilyen kötelező jogi előírás vonatkozik a mozgást segítő eszközök repülőtéri kezelésére és a légi járműveken történő szállítására. Ennek hatására jelentősen emelkednie kell a légitársaságok és a légi fuvarozók által nyújtott segítség színvonalának és az várhatóan jobban meg fog felelni az igényeknek. A részletes utasfelvételi eljárások és a személyzetnek nyújtott, a mozgást segítő eszközök kezeléséről szóló képzés a munkaadókban és az alkalmazottakban is tudatosítja a problémát, és ezzel még tovább csökken a káresetek száma és súlyossága, valamint a személyes és a gazdasági költségek.

4.2. Minőségi célkitűzés: a káresetek következményeinek enyhítése

E közlemény 3.2.1 pontja felhívja a figyelmet az abból adódó hiányosságokra, hogy jelenleg nincs érvényben közös eljárás, amely a helyszínen azonnali megoldásokat tudna nyújtani a mozgást segítő eszközök megsérülése vagy elvesztése esetén. Az 1107/2006/EK rendelet részben megszünteti ezt a joghézagot. Először is az 1107/2006/EK rendelet I. melléklete kifejezetten belefoglalja a repülőtéri segítségnyújtás fogalom meghatározásába a *„károsodott vagy elvesztett mozgást segítő berendezés ideiglenes helyettesítését, bár nem feltétlenül az eredetivel azonos berendezéssel”*²⁵. Másodszer a 9. cikk alapján a repülőtér jogi kötelezettsége, hogy „meghatározza az I. mellékletben meghatározott segítségnyújtás minőségi követelményeit, és a biztosításukhoz szükséges erőforrásokat”.

Az ennek a közleménynek a 3.2.2. pontjában említett, a légitársaságok és a repülőterek felelősségének jellege és határai között fennálló különbségek tekintetében az 1107/2006/EK rendelet 12. cikke ... rendelet 12. cikke kártérítés-nyújtási kötelezettséget ír elő, *“összhangban a nemzetközi, közösségi és nemzeti jogi előírásokkal”*.

Annak érdekében, hogy a jövőben értékelhesse azt, hogy a 889/2002/EK rendeletben a légi fuvarozók tekintetében hozott rendelkezések mintájára tanácsos lenne-e pontosabban meghatározni a repülőterek felelősségét, a Bizottság szigorúan felügyelni fogja, hogy a

²⁴ Lásd a rendelet 9. és 11. cikkét.

²⁵ Lásd az 1107/2006/EK rendelet I. mellékletét.

repülőterek és a légitársaságok a rendelet által meghatározott új keretek között hogyan teljesítik ezt a felelősségi körüket.

A kártérítés összege és a vonatkozó eljárás tekintetében – amellyel e közlemény 3.2.3. pontja foglalkozik – megállapítható, hogy a mozgást segítő eszközöket érintő káresetek száma már most is alacsony, és az 1107/2006/EK rendelet által nyújtott új védettség várhatóan jó eszköz lesz az esetek számának és következményei súlyosságának további csökkentésére. Így világosnak tűnik, hogy ha a kártérítésre vonatkozó jelenlegi szabályozás megváltozna, akkor ezeknek az eseteknek a légitársaságokra és a repülőterekre gyakorolt semely gazdasági következménye sem lenne jelentős gazdasági hatással a fuvarozókra és a repülőterekre.

Végül e közlemény 3.2.4. pontja azzal foglalkozik, hogy a mozgást segítő eszközöket bele kell-e érteni a „poggyász” fogalmába. A kérdés azért releváns, mert a kártérítés összegéhez kapcsolódik, hiszen a nemzetközi egyezmények által meghatározott felelősségi korlátozások csak a poggyászra vonatkoznak. A Közösség legnagyobb légiközlekedési partnerei közül néhánynál már kidolgoztak részletes adminisztratív eljárásokat a csökkent mozgásképességű utasok ilyen vonatkozású jogai tekintetében. Általánosságban véve ezek az adminisztratív eljárások objektív felelősségvállalást és teljes kártérítést várnak el a légi fuvarozóktól, és esetenként a repülőterektől is. A transzatlanti, Kanadában leszálló, vagy az Egyesült Államokban vagy Kanadában belföldi járatokat üzemeltető európai légi fuvarozók a Közösség határain kívül már e szabályok szerint működnek. Bizonyos légitársaságok a saját ügyfélkezelési politikájuk vagy belső minőségbiztosítási előírásaik révén már megszüntették a felelősség ezen korlátozását.

Ahogy a fenti példák mutatják, különböző lehetőségek adódnak arra, hogy a mozgást segítő eszközök tönkremenetele, megsérülése vagy elvesztése esetén fizetendő kártérítést a felszerelés tényleges értékéhez közelítsük. Ezt a célt el lehet érni azzal, ha arra törekszünk, hogy a poggyász fogalmát úgy értelmezzük vagy határozzuk meg, hogy a mozgást segítő eszközök ki legyenek zárva belőle, miközben az alkalmazandó nemzetközi egyezményekkel összhangban továbbra is jogi védelmet biztosítunk ezeknek az eszközöknek; vagy másik megoldásként megszüntetjük vagy felülvizsgáljuk az ezen nemzetközi egyezmények alapján meghatározott pénzügyi kártérítés korlátait. Végül a légitársaságok és a repülőterek önként is kibővíthetik a mozgást segítő eszközökkel kapcsolatos korlátozott felelősségi körüket.

A Bizottság álláspontja szerint érdemes ezzel a kérdéssel az ICAO szintjén foglalkozni, azzal a céllal, hogy a mozgást segítő eszközök elvesztése, megsérülése vagy tönkremenetele esetén fizetendő pénzügyi kártérítésnek a Montreali Egyezményben meghatározott maximumát el lehessen törölni vagy felül lehessen vizsgálni. A Bizottság felismeri a nemzetközi egyezmény újratárgyalásában rejlő nehézségeket. Ugyanakkor az a tény, hogy bizonyos ICAO tagok a szabályok egyoldalú módosításáról döntöttek, és a mozgást segítő eszközök tekintetében a belföldi útvonalakon bevezették a teljes kártérítést, azt jelzi, hogy egy ilyen uniós kezdeményezés politikai támogatásra számíthat.

A Bizottság úgy véli, hogy időközben az 1107/2006/EK rendelet teljes körű alkalmazása javítani fogja a csökkent mozgásképességű utasok meglévő jogainak ellenőrzését és alkalmazását a tönkrement, megsérült vagy elvesztett, mozgást segítő eszközök kapcsán járó kártérítés és/vagy ezek cseréje tekintetében, valamint az esemény bekövetkezte után a helyszínen nyújtandó segítséggel kapcsolatban is. Mielőtt a Bizottság elhatározná, hogy előterjeszt-e jogalkotási javaslatot ezekben a témákban, indokoltnak tartja megvárni, hogy az 1107/2006/EK rendelet hatályossá váljon, mielőtt felméri a rendelet hatását, amely várhatóan az esetek számának csökkenését idézi elő. A Bizottság figyelembe veszi a más országok által

követett gyakorlatot, és a vasúti közlekedésre vonatkozó közösségi jogszabályokat, mindemellett a Bizottság addig is arra biztatja a légitársaságokat, hogy önkéntes alapon mondjanak le felelősségük korlátozásáról.

5. KÖVETKEZTETÉS

- (1) A Bizottság emlékezteti a repülőtereket és légitársaságokat arra, hogy különösen az ECAC 30. dokumentuma és vonatkozó mellékletei alapján a csökkent mozgásképességű utasok mozgást segítő eszközeinek kezelése és jogai tekintetében kötelességük minőségbiztosítási előírásokat és eljárásokat életbe léptetni, valamint a szükséges képzéseket biztosítani az ezen utasok mozgást segítő eszközeit érintő kár esetére.
- (2) A kártérítés összegére tekintettel, valamint annak érdekében, hogy ez az eszközök tényleges értékéhez jobban közelítsen, a Bizottság azt fogja javasolni a Tanácsnak, hogy a Közösség a tagállamokkal együttműködve az ICAO-n belül indítson útjára egy kezdeményezést a Montreali Egyezmény keretein belül a „poggyász” mint fogalom olyan egyértelműsítése vagy meghatározása céljából, amely a mozgást segítő eszközöket a meghatározásból kizárja. A kezdeményezés alternatív célja lehet a mozgást segítő eszközök elvesztéséhez, megsérüléséhez vagy tönkremeneteléhez kapcsolódó felelősségi korlátok megszüntetése vagy felülvizsgálata.
- (3) A Bizottság arra ösztönzi az Európai Unió légitársaságait, hogy önkéntes alapon mondjanak le a felelősségük jelenlegi korlátozásáról, hogy így a kártérítés összege közelebb kerüljön a mozgást segítő eszköz tényleges értékéhez.
- (4) A Bizottság 2008–2009-ben figyelemmel fogja kísérni, hogy a tagállamok, a légi fuvarozók és a repülőterek betartják-e a közösségi jogszabályokat, köztük az 1107/2006/EK rendeletet.
- (5) A Bizottság arra biztatja az érdekelteket, hogy a mozgást segítő eszközökkel kapcsolatos kártérítési igények adatait jobban és szisztematikusabban gyűjtsék össze.
- (6) A Bizottság az 1107/2006/EK rendelet 17. cikkében előírányzott jelentés egy fejezetét azon csökkent mozgásképességű utasok jogainak szenteli, akiknek elveszett, megsérült vagy tönkrement a mozgást segítő eszköze. Ezek után a Bizottság értékelni fogja az 1107/2006/EK rendelet hatályba lépését követő tényleges fejleményeket és az e következtetés 2. pontjában említett ICAO-n belüli kezdeményezés előrehaladását. Ha az értékelés alapján láthatóvá válik, hogy a helyzet nem javult a szükséges mértékben, akkor a Bizottság jogalkotási javaslatot fog előterjeszteni azon légi utasok meglévő, közösségi jogból eredő jogainak kibővítésére, akiknek a repülőtéri kezelés vagy a légi jármű fedélzetén történő szállítás során tönkrement, megsérült vagy elveszett a mozgást segítő eszköze. A jogalkotási javaslat felül fogja vizsgálni a kártérítés összegének jelenlegi maximumát, és azt, hogy szükség van-e a repülőtér felelősségének pontosabb meghatározására.