

LT

LT

LT



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 7.8.2008
KOM(2008) 510 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Komunikatas dėl oro susisiekimo bendrovių ir oro uostų atsakomybės masto už sunaikintą, sugadintą ar prarastą riboto judumo keleivių, keliaujančių oru, judumo įrangą

Tekstas svarbus EEE

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Komunikatas dėl oro susisiekimo bendrovių ir oro uostų atsakomybės masto už sunaikintą, sugadintą ar prarastą riboto judumo keleivių, keliaujančių oru, judumo įrangą

Tekstas svarbus EEE

1. BENDROJI INFORMACIJA

2006 m. liepos 5 d. Taryba ir Europos Parlamentas priėmė Reglamentą 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru¹ (toliau – Reglamentas). Bendrasis Reglamento tikslas – užtikrinti, kad neįgalūs keleiviai ir riboto judumo asmenys keliaudami oru nebūtų diskriminuojami. 2005 m. lapkričio 30 d., politinėse derybose dėl Komisijos pasiūlymo ir atsižvelgiant į priimsimą 12 straipsnį dėl „Kompensacijos už prarastus arba sugadintus vežimėlius, kitą judėjimo įrangą ir pagalbinius įtaisus“, Komisija paskelbė į protokolą įtrauktiną pranešimą², kuriame įsipareigojo pradėti tyrimą ir pateikti ataskaitą apie galimybę išplėsti pagal Bendrijos, nacionalinę ar tarptautinę teisę numatytas oro keleivių, kurių vežimėliai ar kita judumo įranga sunaikinama, sugadinama ar prarandama ją tvarkant oro uoste arba vežant orlaivyje, esamas teises.

Komisija paskelbė *Kompensacijos už sugadintą ar prarastą riboto judumo asmenų įrangą ribų tyrimo* (toliau – tyrimas) konkursą³, kurio skelbimą galima rasti Komisijos interneto svetainėje. Šiuo komunikatu pranešama apie tyrimo rezultatus ir galimybę išplėsti esamas teises.

2. PROBLEMOS MASTAS

„Apmaudu, kai sugadinamas ar pametamas bagažas. Sugadinus ar pametus judumo įrangą gali būti sugadinta visa riboto judumo asmens kelionė ir ilgam gerokai apsunkintas jo gyvenimas. Taip jis gali netekti nepriklausomybės ir orumo.“⁴

Nemaža Europos Sąjungos gyventojų dalis turi judumo sutrikimų, dėl kurių jiems reikia vežimėlio, kitos judumo įrangos ar pagalbinių įtaisų (toliau – judumo įranga). Europos Sąjungos gyventojams senstant, riboto judumo asmenų dalis tikriausiai didės.

Šiame komunikate Komisija neketina kartoti duomenų, pateiktų prie šio komunikato pridedame tyrime. Tačiau remdamasi tais duomenimis Komisija atkreipia dėmesį, kad riboto judumo keleiviai, kuriems reikalinga judumo įranga, oru keliauja neabejotinai rečiau nei kiti gyventojai. Visiškai tikėtina, kad baimė, jog jų judumo įranga gali būti prarasta, sugadinta ar sunaikinta, taip pat atgraso juos nuo kelionių ir trukdo integruotis į visuomenę. Ši baimė kyla dėl kelių objektyvių priežasčių:

¹ OL L 204, 2006 7 26, p. 1.

² Tarybos darbinis dokumentas Nr. 15206/05 (COD 2005/007).

³ Konkurso skelbimas 2006/S 111-118193, 2006 6 14.

⁴ Riboto judumo asmenų asociacijos atsakymo konsultantams ištrauka.

- (1) Jei prarandamas ar sugadinamas vežimėlis ar kita judumo įranga, riboto judumo asmenys tampa priklausomi; kol problema tinkamai neišsprendžiama, tai veikia visas jų kasdienio gyvenimo sritis.
- (2) Pametęs, sugadinęs ar sunaikinęs judumo įrangą, kyla pavojus riboto judumo asmenų sveikatai ir saugumui, nes pakaitalai ne visada suteikiami, o jei ir suteikiami, jie ne visada atitinka to asmens poreikius.
- (3) Nors tokius poreikius būtina patenkinti nedelsiant, oro linijų bendrovės ir oro uostai pernelyg ilgai sprendžia praktines problemas, kurių kyla dėl to, kad judumo įranga sugadinta ar prarasta.
- (4) Daugelio oro linijų bendrovių ir oro uostų taikomos procedūros netinkamos, o vidutiniam darbuotojui nepakanka žinių, kaip elgtis pametęs ar sugadinęs judumo įrangą.
- (5) Palyginti su kitais oro keleiviais, riboto judumo asmenims gresia dar ir finansinės pasekmės, jei judumo įranga būtų prarasta, sugadinta ar sunaikinta.
- (6) Atskirų oro susisiekimo bendrovių ir oro uostų kompensavimo už sugadintą, sunaikintą ar prarastą judumo įrangą tvarka skiriasi.

3. TYRIMO REZULTATAI. UŽDAVINIAI

Iš tikrųjų kiekvienoje bendrovėje per metus įvyksta labai mažai su judumo įranga susijusių incidentų. Iš viso per metus pateikiama maždaug 600–1000 atitinkamų skundų, nors Europos Sąjungoje kasmet pervežama 706 mln. oro keleivių⁵. Vadinasi, pateikiamų skundų santykis – nuo mažiau nei vieno iki pusantro skundo milijonui keleivių.

Tyrime nagrinėjama ir JAV patirtis, ir padėtis Europoje. Remiantis abiem tyrimais, galima pagrįstai tvirtinti, kad šio vertinimo rezultatai beveik atitinka tikruosius skaičius. Tyrime taip pat padaryta išvada, kad vertėtų atkreipti dėmesį į tam tikrus neišspręstus klausimus, susijusius su kiekybiniais ir kokybiniais problemos aspektais.

3.1. Kiekybinis tikslas – pasiekti, kad incidentų būtų mažiau

Įvykių, kai sunaikinama, sugadinama ar prarandama riboto judumo asmenų judumo įranga, skaičius susijęs su tinkamu jos tvarkymu ir krovimu į orlaivį, o jos saugojimas oro uoste neatsiejamas nuo riboto judumo asmenų vežimo sąlygų siekiant patenkinti jų poreikius ir tinkamai išmokytų darbuotojų įgūdžių. Ir toliau reikėtų siekti, kad riboto judumo asmenys savo įrangą galėtų naudotis kuo ilgiau. Jei riboto judumo asmenys savo judumo įrangą orlaivyje naudotis negali, būtų geriausia, jei jie šią įrangą atiduotų, o vėliau atgautų prie orlaivio durų. Jei reikia, dėl saugos, saugumo ar praktinių priežasčių gali būti nustatyta kitokia tvarka.

2001 m. Oro linijų išipareigojimo dėl paslaugų keleiviams⁶, kurį pasirašė dauguma Europos nacionalinių oro susisiekimo bendrovių, (toliau – Oro linijų išipareigojimas) dokumento priede teigiama, kad išipareigojimą pasirašiusios oro linijų bendrovės privalo imtis visų

⁵ 2005 m. Europos Sąjungoje oru pervežta 705,8 mln. keleivių.

⁶ Oro linijų išipareigojimas dėl keleivių aptarnavimo – žr. 8 straipsnį ir priedą.

pagrįstų priemonių, kad judumo įranga ar kiti pagalbiniai neįgalieji įtaisai nebūtų prarasti ar sugadinti; jos privalo parengti atskirus paslaugų planus, į kuriuos turi būti įtrauktos Oro linijų išsipareigojimo nuostatos; vykdydamos Oro linijų išsipareigojimą, jos privalo parengti darbuotojų mokymo programas ir pakeisti kompiuterių sistemas, taip pat siekti, kad „*riboto judumo asmenys būtų kuo labiau nepriklausomi*“.

Savanoriškame oro uostų išsipareigojimo dėl paslaugų keleiviams⁷ (toliau – Oro uostų išsipareigojimas) dokumente, kurį su Europos tarptautinės oro uostų tarybos parama parengė Europos oro uostai, teigiama, kad „*darbuotojai bus tinkamai mokomi suprasti ir patenkinti riboto judumo asmenų poreikius*.“ Išsipareigojimą pasirašiusios šalys siekė parengti atskirus paslaugų planus išsipareigojimo pagrindu ir įtraukti atitinkamas Europos civilinės aviacijos konferencijos (ECAK) 30 dokumento (5 skyriaus)⁸ ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos⁹ (TCVO 9 priedo) nuostatas.

ECAK 30 dokumento 5.2.3.2 punkte¹⁰ teigiama: „*Valstybės narės turėtų siekti, kad oro linijų bendrovių ir oro uostų darbuotojams būtų dalijami lankstinukai apie riboto judumo asmenims taikomas procedūras bei teikiamas paslaugas; lankstinuke turėtų būti nurodyta visa reikiama informacija apie tokių asmenų vežimo sąlygas ir jiems teiktiną pagalbą, taip pat veiksmus, kurių imtis turėtų jie patys. Jos turėtų užtikrinti, kad oro linijų bendrovės į savo instrukcijas įtrauktų visas riboto judumo asmenims taikomas procedūras*.“ 5.5 to paties dokumento punkte teigiama, kad „*valstybės narės turėtų užtikrinti, kad riboto judumo asmenims oro uostuose būtų teikiamos antžeminio aptarnavimo paslaugos, įskaitant tinkamai parengtų ir kvalifikuotų darbuotojų, galinčių patenkinti jų poreikius, paslaugas (...), tinkamą pagalbinę įrangą*.“

Tačiau šių savanoriškų susitarimų ne visada tinkamai laikomasi. Pirma, vos keletas Europos Sąjungos bendrovių ir oro uostų, siekdami vykdyti šiuos savanoriškus susitarimus, parengė planus ar nustatė klientų politiką. Antra, tai padariusieji patvirtino labai skirtingus planus ar politiką, todėl riboto judumo asmenų apsaugos lygis gerokai skiriasi. Trečia, šie planai ir klientų politika ne visada skelbiama, todėl riboto judumo asmenys labai retai iš anksto žino, ko tikėtis.

Laikydami Oro uostų išsipareigojimo dauguma oro uostų savo noru teikia pagalbą riboto judumo asmenims. Tačiau procedūros, kurias taikant riboto judumo asmenys savo vežimėliu gali privažiuoti iki pat orlaivio durų arba tik atvykę atgauti savo vežimėlį, atskiruose oro uostuose skiriasi.

3.2. Kokybinis tikslas – kuo labiau sušvelninti incidentų pasekmes

3.2.1. Šiuo metu nėra bendros procedūros, kurią taikant neatidėliotinus spendimus būtų galima priimti iš karto

Padarius žalos judumo įrangai, rimtų pasekmių gali kilti ne tik dėl jos kainos. Sunkumų kyla ir dėl to, kad riboto judumo asmenys tam tikrą laiką negali naudotis savo įranga ir jiems tenka

⁷ Europos tarptautinė oro uostų taryba (2001 m.) – Savanoriškas oro uostų išsipareigojimas dėl keleivių aptarnavimo ir specialusis jo protokolas dėl riboto judumo asmenų poreikių tenkinimo.

⁸ ECAK politinis pareiškimas dėl palankesnių sąlygų civilinei aviacijai sudarymo (ECAC.CEAC DOK. Nr. 30 (1 DALIS), 10 redakcija), 2006 m. gruodžio mėn.

⁹ Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos standartai ir rekomenduojama tvarka (Čikagos konvencijos 9 priedas).

¹⁰ r. 8 išnaša.

ilgai laukti kompensacijos. Oro uoste (dažniausiai – nepažįstamame) sunku suprasti, kur skūstis dėl padarytos žalos ir prašyti pagalbos atvykus, todėl ilgiau užtrunkama ir patiriama didesnė įtampa netgi stengiantis laikinai išspręsti netekus judumo įrangos kilusias praktines kasdienio gyvenimo problemas.

Šiuo metu nėra jokių tarptautinių, Bendrijos ar nacionalinių teisės aktų, kuriais būtų reglamentuojama skubi pagalba riboto judumo asmenims, kurių judumo įranga buvo prarasta, sugadinta ar sunaikinta, būtų nustatyta, kaip teikti tokią pagalbą, arba būtų nurodyti pagrindiniai tokios pagalbos aspektai.

Oro linijų įsipareigojimo dokumente išsamiai nenurodyta, kaip elgtis su atitinkamais kompensacijos prašymais ar kokių veiksmų imtis vietoje, kai sugadinamas ar prarandamas vežimėlis ar kita judumo įranga.

Daugumoje oro uostų skundų dėl sugadintų arba sunaikintų vežimėlių ar kitos judumo įrangos politika nenustatyta. Nepaisant Oro uostų įsipareigojimo¹¹, kompensavimo ir pakaitalų parūpinimo procedūros oro uostuose skiriasi. Taigi riboto judumo asmenims, kurių įranga sunaikinama ar sugadinama tuo metu, kai už ją buvo atsakingas oro uostas, pakaitalai parūpinami ir kompensacijos mokamos nevienodai ir nenuosekliai. Todėl riboto judumo asmenys neabejotinai jaučia netikrumą ir sutrikimą, nes nežino, kaip kiekvienu atveju elgtis ar į ką kreiptis įvykus su jų judumo įranga susijusiam incidentui.

3.2.2. Oro linijų bendrovių ir oro uostų atsakomybės pobūdžio ir ribų skirtumas

Tradiciškai oro linijų bendrovių ir oro uostų atsakomybės pobūdis ir ribos skiriasi. Šis skirtumas gali trikdyti suinteresuotąsias šalis.

3.2.2.1. Įrangos gabenimas orlaiviu (oro linijų bendrovės atsakomybė)

Šiuo metu oro susisiekimo bendrovės riboto judumo asmenims pagalbą teikia aptarnaudamos juos ant žemės. Pagalbą oro susisiekimo bendrovės gali teikti tiesiogiai arba naudodamosi kitos įmonės ar oro uosto paslaugomis, jei paslaugos teikiamos oro susisiekimo bendrovės vardu. Oro linijų bendrovių atsakomybė šiuo metu ribojama įvairiomis tarptautinėmis konvencijomis¹², Bendrijos reglamentais, kuriais šios konvencijos įgyvendinamos Europos Sąjungoje¹³ ir teisinėmis ar administracinėmis procedūromis, kurias kitos šalys taiko į jų nacionalinę rinką siekiančioms patekti Europos Sąjungos bendrovėms. Bendrovės gali atsakyti ribotos atsakomybės ir sutikti atlyginti visą prarastos judumo įrangos ar jos taisymo kainą.

¹¹ Žr. 6 išnašą.

¹² Šios konvencijos: 1. 1929 m. spalio mėn. Varšuvoje pasirašyta Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, trumpiau – Varšuvos konvencija (1929 m.); 2. Protokolas, kuriuo iš dalies keičiama 1929 m. spalio 12 d. Varšuvoje pasirašyta Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo; pasirašytas 1955 m. rugsėjo 28 d. Hagoje, trumpiau – Hagos protokolas (1955 m.). 3. 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje pasirašyta Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, trumpiau – Monrealio konvencija (1999 m.).

¹³ 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 889/2002 (OL L 140, 2002 5 30, p. 2), iš dalies keičiantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju.

Visi šie teisės aktai taikomi remiantis tuo pačiu principu – prielaida, kad vežėjas prisiima atsakomybę už registruotą bagažą¹⁴. Vadinasi, kad vežėjas pripažintų savo atsakomybę, nukentėjusysis neprivalo įrodyti vežėjo kaltės. Riboto judumo asmeniui tereikia įrodyti, kad įranga sugadinta ar prarasta tuo metu, kai ja rūpinosi vežėjas (šis laikotarpis taip pat įprastai vadinamas gabenimo laikotarpiu).

Gana aišku, kad registracijos vietoje užregistruotos (būtinai paties vežėjo arba jo vardu) ir atitinkamai kaip bagažas pažymėtos įrangos gabenimo laikotarpis prasideda nuo registracijos procedūros pradžios. Ta pati nuostata galioja ir į orlaivio saloną pristatomam bagažui. Nors įranga gali būti pažymėta anksčiau, prieš ją faktiškai atiduodant vežėjui (prie vartų arba orlaivio durų), vežėjas turėtų būti laikomas atsakingu tik nuo tos akimirkos, kai įranga jam fiziškai atiduodama (prie įlaipinimo vartų arba orlaivio durų).

3.2.2.2. Įrangos tvarkymas oro uoste (oro uosto atsakomybė)

Nuo 2008 m. liepos 26 d. visiškai įsigaliojus šiam reglamentui, oro uostai įsipareigojo teikti pagalbą riboto judumo asmenims. Oro uostų atsakomybė iš esmės neribota¹⁵; ji nustatoma remiantis nacionaliniais atsakomybę ir (arba) deliktą reglamentuojančiais teisės aktais. Dėl oro uostams ir oro linijų bendrovėms taikomo skirtingo teisinio pagrindo jų atsakomybės pobūdis smarkiai skiriasi dviem aspektais. Pirma, oro uosto atsakomybė paprastai pripažįstama įrodžius oro uostą valdančios institucijos kaltę. Antra, oro uosto atsakomybė neribota, o oro linijų bendrovės – neabejotinai ribota. Vadinasi, jei atsakingas oro uostas, bet jis nesutinka su skundu, riboto judumo asmeniui tektų teisme įrodyti kaltininko kaltę (nebent atsakinga būtų oro susisiekimo bendrovė), bet taip šiam asmeniui galėtų būti atlyginta visa patirta žala (nebent atsakinga būtų oro susisiekimo bendrovė, kurios atsakomybė paprastai ribota).

3.2.3. *Kompensacija. Suma ir procedūra*

Riboto judumo asmenų organizacijos jau seniai reikalauja nustatyti neribotą atsakomybę už incidentus judumo įrangą tvarkant oro uoste arba gabenant orlaivyje. Tokį požiūrį lėmė didelė šiuolaikinės judumo įrangos kaina¹⁶ ir tarptautinėmis konvencijomis, visų pirma Monrealio konvencija, nustatyta gana menka atsakomybė už bagažą¹⁷, todėl iš tikrųjų galima padaryti išvadą, kad tarptautinėmis konvencijomis numatyta kompensacijos suma ne visada pakankama.

Daugelis oro susisiekimo bendrovių teikia kompensacijas vadovaudamosi Monrealio konvencija. Už judumo įrangai padarytą didesnę negu 1 000 SST žalą atsako pats keleivis, nebent jis, atiduodamas registruotą bagažą vežėjui, pateikia specialią suinteresuotumo savo bagažo pristatymu į paskirties vietą deklaraciją ir sumoka papildomai, jeigu tuo atveju to reikalaujama¹⁸. Specialų riboto judumo asmenų judumo įrangos draudimą siūlo labai mažai bendrovių itin nedideliame oro uostų skaičiui. Dauguma oro susisiekimo bendrovių ir oro uostų specialios draudimo išmokos už sugadintus arba sunaikintus vežimėlius ar kitą judumo įrangą nemoka.

¹⁴ Žr. Reglamento (EB) Nr. 889/2002 1 straipsnio 10 dalį.

¹⁵ Oro uostų atsakomybės nereglamentuoja jokios tarptautinės ar Bendrijos konvencijos.

¹⁶ Pavyzdžiui, elektriniai vežimėliai gali kainuoti iki 10 000 EUR.

¹⁷ Iki 1000 SST (vidutinė suma eurai apskaičiuota pagal 2008 03 10 TVF nustatytą SST vertę – 1060 EUR).

¹⁸ Pagal Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalį ir Reglamento 889/2002 1 straipsnio 5 dalį.

Tyrimo duomenimis, tik mažuma Europos Sąjungos bendrovių leidžia riboto judumo asmenims deklaruoti, kad jų judumo įranga brangesnė, ir vėliau reikšti atitinkamus reikalavimus. Kai kurios iš šių bendrovių nustato tam tikrą ribinę deklaruojamos didesnės vertės sumą, kuri yra didesnė už tarptautinėmis ir Europos Sąjungos taisyklėmis nustatytą kompensuojamą sumą, bet mažesnė už tikrąją judumo įrangos kainą. Keli vežėjai nurodė, kad deklaruojant, jog krovinys itin vertingas, „keleivis turi sumokėti papildomai“.

Visos suinteresuotosios šalys sutinka, kad už riboto judumo asmenų poreikių tenkinimą neturi tiesiogiai mokėti patys riboto judumo asmenys. Vis dėlto tik kelios iš jų padarė logišką išvadą ir nusprendė kompensuoti visą sugadintos ar prarastos judumo įrangos kainą. Reglamente įtvirtintas principas, kad pagalba riboto judumo asmenims teikiama be papildomo mokesčio¹⁹, bet nenustatyta konkreti kompensacijos suma, kuri bus nustatoma pagal „tarptautinės, Bendrijos ir nacionalinės teisės normas“²⁰.

Vertėtų atkreipti dėmesį į tai, kad pagal Bendrijos teisę geležinkelių bendrovės privalo kompensuoti visą visiškai ar iš dalies prarastos arba sugadintos judumo įrangos kainą, jei jos dėl to kaltos²¹.

3.2.4. „Bagažo“ apibrėžties taikymas arba netaikymas judumo įrangai

Su tyrimu susijusioje apklausoje dalyvavusių riboto judumo asmenų organizacijų ir daugelio civilinės aviacijos tarnybų manymu, judumo įranga neturėtų būti laikoma bagažu. Tokia išimtis turėtų būti padaryta tam, kad judumo įrangai nebūtų taikomos tarptautinėmis konvencijomis nustatytos oro linijų bendrovių ribotos atsakomybės taisyklės. Todėl oro linijų bendrovės ir oro uostai turėtų kompensuoti visą prarastos judumo įrangos arba jos taisymo kainą.

JAV oro susisiekimo bendrovių paslaugų prieinamumo akte judumo įrangos apibrėžtis nepateikiama ir aiškiai neišskiriama iš bagažo apibrėžties, tačiau jame reikalaujama, kad visi vežėjai, norintys teikti susisiekimo paslaugas Jungtinių Amerikos Valstijų vidaus maršrutais, privalo priimti visišką, nesąlygišką ir finansiškai neribotą atsakomybę už incidentus, susijusius su judumo įranga²². JAV transporto departamentas netrukus ketina pakeisti reglamentą, kuriuo įgyvendinamas Oro susisiekimo bendrovių paslaugų prieinamumo aktas, kad susisiekimo su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis paslaugas teikiančioms užsienio oro susisiekimo bendrovėms galiotų dauguma šiuo metu pagal 382 dalį JAV vežėjams taikomų su neįgaliaisiais susijusių reikalavimų, įskaitant pagalbinių judumo priemonių ir įtaisų tvarkymo reikalavimus.

Šiuo metu galiojančiuose Kanados teisės aktuose nuostatos dėl riboto judumo asmenų išdėstytos *Oro susisiekimo taisyklių VII dalyje – vežimo taisyklių nuostatos ir sąlygos*²³.

¹⁹ Žr. Reglamento Nr. 1107/2006 8 straipsnį.

²⁰ Žr. Reglamento Nr. 1107/2006 12 straipsnį.

²¹ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų (OL 315, 2007 12 31 p. 14) 25 straipsnis.

²² Oro vežėjų paslaugų prieinamumo aktu draudžiama oru keliaujančių neįgalių asmenų diskriminacija. JAV transporto departamentas paskelbė reglamentą (14 CFR, 382 dalis), kuriuo įgyvendinamas Oro vežėjų paslaugų prieinamumo aktas; jame aiškiai nurodoma, kaip elgtis su pagalbiniais judumo įtaisais bei prietaisais.

²³ Vežimo taisyklių nuostatos ir sąlygos paskelbtos vadovaujantis Kanados transporto aktu. Akto 5 dalyje aprašomas neįgalių asmenų vežimas. Šios 5 dalies 155 skirsnyje aiškinamos nuostatos dėl sugadintos ar pamestos pagalbinės įrangos.

Kanados transporto agentūra pagalbinus judumo įtaisus linkusi apibrėžti kaip pirmenybinius registruojamus asmeninius daiktus, nors judumo įranga iš bagažo apibrėžties *strictu sensu* neišbraukiama. Tokiu būdu Kanados transporto agentūra neleidžia savo teritorijoje veikiančioms bendrovėms judumo įrangai taikyti tarptautinių konvencijų nuostatų dėl ribotos atsakomybės už sunaikintą, sugadintą ar prarastą bagažą. Laikomasi principo, kad Kanadoje norintis nusileisti vežėjas turi laikytis Kanados taisyklių. Ko gero, šiam principui kol kas neprieštaravo nė vienas užsienio vežėjas.

4. UŽDAVINIŲ SPRENDIMAS – REGLAMENTAS NR. 1107/2006

4.1. Kiekybinis tikslas – pasiekti, kad incidentų būtų mažiau

Kaip nurodyta šio komunikato 3.1 punkte, galima nesunkiai pagerinti padėtį, nes vis dar nėra nustatyta specialių vežimėlių ar kitos judumo įrangos tvarkymo procedūrų ir ne visuose oro uostuose ar oro linijų bendrovėse mokoma, kaip elgtis su vežimėliais ar kita judumo įranga. Reglamentu 1107/2006 šis trūkumas pašalintas nustatius teisinės prievolės, susijusias su būtinomis procedūromis ir būtinu darbuotojų mokymu, kad riboto judumo asmenims būtų teikiama tinkama pagalba²⁴.

Šios teisinės prievolės susijusios, *inter alia*, ir su judumo įrangos tvarkymu oro uoste ar jos gabenimu orlaivyje. Todėl oro linijų ir oro susisiekimo bendrovės turėtų pradėti teikti gerokai kokybiškesnę ir tinkamesnę pagalbą. Ėmus taikyti specialias registracijos procedūras ir mokyti darbuotojus, kaip tvarkyti judumo įrangą, ir darbuotojai, ir darbdaviai įgis daugiau žinių; tai taip pat padės pasiekti, kad dar labiau sumažėtų incidentų, ypač sunkių, be to, sumažėtų asmeninės ir ekonominės išlaidos.

4.2. Kokybinis tikslas – kuo labiau sušvelninti incidentų pasekmes

Komunikato 3.2.1 punkte pabrėžiami sunkumai, kylantys dėl to, kad šiuo metu nėra bendros procedūros, kurią taikant neatidėliotinus sprendimus būtų galima priimti iš karto, jei judumo įranga sugadinama ar prarandama. Ši teisės spraga iš dalies užpildoma Reglamentu 1107/2006. Visų pirma, į Reglamento 1107/2006 I priede nustatytą oro uosto teikiamos pagalbos apibrėžtį tiesiogiai įtraukiamas „*laikinas sugadintos arba pamestos judėjimo įrangos pakeitimas, pripažįstant, kad ji nebūtinai turi būti tokia pati*“²⁵. Antra, 9 straipsniu oro uostai teisiškai įpareigojami nustatyti „*I priede nurodytos pagalbos kokybės standartus ir apibrėžti reikalavimus ištekliams, kurie reikalingi tiems standartams pasiekti*“.

Šio komunikato 3.2.2 punkte paminėto oro linijų bendrovių ir oro uostų atsakomybės pobūdžio ir ribų skirtumo klausimas sprendžiamas Reglamento 1107/2006 12 straipsnyje nustatius prievolę kompensuoti „*pagal tarptautinės, Bendrijos ir nacionalinės teisės normas*“.

Komisija atidžiai stebės, kaip oro uostai ir oro linijų bendrovės imasi šios atsakomybės Reglamentu nustatytais naujomis sąlygomis, kad vėliau įvertintų, ar reikia tiksliau apibrėžti oro uostų atsakomybę pagal Reglamentu 889/2002 oro susisiekimo bendrovėms nustatytus reikalavimus.

²⁴ Žr. Reglamento 9 ir 11 straipsnius.

²⁵ Žr. Reglamento Nr. 1107/2006 I priedą.

Vertinant šio komunikato 3.2.3 punkte aptartą kompensacijos sumą ir atitinkamą procedūrą pastebėtina, kad su judumo įranga susijusių incidentų ir taip įvyksta nedaug, o Reglamentu 1107/2006 nustatytos naujos apsaugos priemonės turėtų padėti dar labiau sumažinti incidentų skaičių ir sušvelninti jų pasekmes. Todėl atrodo aišku, kad, nusprendus pakeisti galiojančias kompensavimo taisykles, tokių incidentų ekonominės pasekmės vežėjams ar oro uostams nebūtų didelės.

Galiausiai šio komunikato 3.2.4 punkte svarstoma, ar judumo įranga laikytina „bagažu“. Šis klausimas aktualus, nes susijęs su kompensacijos suma – tarptautinėmis konvencijomis nustatytos atsakomybės ribos taikomos tik bagažui. Kai kurie didžiausi Bendrijos oro linijų bendrovių susivienijimai jau parengė išsamią administracinę tvarką, susijusią su riboto judumo asmenų teisėmis šioje srityje. Apskritai kalbant, taikydami šias administracines procedūras, oro susisiekimo bendrovės ir kartais oro uostai privalo priimti objektyvią atsakomybę ir atlyginti visą patirtą žalą. Europos oro susisiekimo bendrovės, teikiančios susisiekimo paslaugas tarpžemyniniais maršrutais į Kanadą arba JAV ir Kanados vidaus maršrutais, ne Bendrijos teritorijoje jau laikosi tokių taisyklių. Kai kurios bendrovės ribotos atsakomybės principo atsisakė savo klientų politikoje arba vidaus kokybės standartuose.

Kaip rodo šie pavyzdžiai, galima įvairiai nustatyti kompensacijos už sunaikintą, sugadintą ar prarastą judumo įrangą sumą, kad ji kuo labiau atitiktų tikrąją tokios įrangos vertę. Tai galima padaryti pasistengus išaiškinti ar apibrėžti bagažo sąvoką taip, kad ji nebūtų taikoma judumo įrangai, ir kartu užtikrinti, kad tokios įrangos tvarkymas būtų teisiškai reglamentuotas galiojančiomis tarptautinėmis konvencijomis, arba panaikinus ar persvarsčius šiomis tarptautinėmis konvencijomis nustatytą piniginių kompensacijų ribas. Galiausiai oro linijų bendrovės ir oro uostai gali savo noru atsisakyti šiuo metu taikomos ribotos atsakomybės už judumo įrangą principo.

Komisija mano, kad šį klausimą verta spręsti Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos lygiu, kad būtų panaikintos ar persvarstytos bet kokios Monrealio konvencija nustatytos piniginės kompensacijos už prarastą, sugadintą ar sunaikintą judumo įrangą ribos. Komisija pripažįsta, kad iš naujo derėtis dėl tarptautinės konvencijos būtų sunku. Tačiau kai kurios TCVO narės vienašališkai nusprendė pakeisti savo vidaus skrydžių taisykles ir kompensuoti visą judumo įrangai padarytą žalą, todėl tokia Europos Sąjungos iniciatyva gali sulaukti politinės paramos.

Komisija mano, kad visapusiškai taikant Reglamentą 1107/2006 laikotarpio viduryje esamos riboto judumo asmenų teisės, susijusios su kompensacija už sunaikintą, sugadintą ar prarastą judumo įrangą ir (arba) jos pakeitimu, taip pat su pagalba vietoje, teiktina įvykus incidentui, bus geriau stebimos ir įgyvendinamos. Prieš priimdama sprendimą dėl būtinumo teikti šių klausimų reglamentavimo teisės akto pasiūlymą, Komisija mano esant tikslinga palaukti, kol Reglamentas 1107/2006 bus pradėtas taikyti, ir tada vertinti jo poveikį, dėl kurio incidentų tikriausiai mažės. Atsižvelgdama į dabartinę kitų šalių praktiką ir į geležinkelių transportą reglamentuojančius Bendrijos teisės aktus, Komisija ragina oro linijų bendroves artimoje ateityje ribotos atsakomybės principo atsisakyti savo noru.

5. IŠVADOS

- (1) Komisija primena, kad oro uostai ir oro linijų bendrovės, pirmiausia vadovaudamosi TCVO 30 dokumentu ir atitinkamais jo priedais, privalo nustatyti kokybės standartus

ir užtikrinti reikiamą mokymą bei procedūras, susijusias su judumo įrangos tvarkymu ir riboto judumo keleivių teisėmis įvykus su jų judumo įranga susijusiam incidentui.

- (2) Siekdama, kad kompensacijos suma kuo labiau atitiktų tikrąją įrangos vertę, Komisija teiks Tarybai pasiūlymą, pagal kurį Bendrija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, TCAO imtusi iniciatyvos bagažo sąvoką išaiškinti ar apibrėžti taip, kad judumo įrangai ji nebūtų taikoma, arba panaikinti ar persvarstyti visas pagal Monrealio konvenciją nustatytos atsakomybės už prarastą, sugadintą ar sunaikintą judumo įrangą ribas.
- (3) Komisija ragina Europos Sąjungos oro linijų bendroves savo noru atsisakyti šiuo metu galiojančių atsakomybės ribų, kad kompensacijos suma kuo labiau atitiktų tikrąją judumo įrangos vertę.
- (4) 2008–2009 m. Komisija stebės, kaip valstybės narės, oro susisiekimo bendrovės ir oro uostai laikosi Bendrijos teisės, įskaitant Reglamentą 1107/2006.
- (5) Komisija ragina suinteresuotąsias šalis kruopščiau ir sistemingiau rinkti su judumo įranga susijusių skundų duomenis.
- (6) Į Reglamento 1107/2006 17 straipsnyje numatytą ataskaitą Komisija įtrauks skyrių apie riboto judumo asmenų, kurių judumo įranga buvo prarasta, sugadinta ar sunaikinta, teises. Tada Komisija vertins įsigaliojus Reglamentui 1107/2006 įvykusius tikrus pokyčius ir pasiektą pažangą, susijusią su šių išvadų 2 punkte paminėta iniciatyva, kurios imtasi TCAO. Jei įvertinus paaiškės, kad reikiamos pažangos nepasiekta, Komisija teiks atitinkamą teisės akto pasiūlymą, kad būtų išplėstos pagal Bendrijos teisę numatytos oro keleivių, kurių vežimėliai ar kita judumo įranga sunaikinama, sugadinama ar prarandama ją tvarkant oro uoste arba vežant orlaivyje, teisės, taip pat persvarstytos dabartinės kompensacijos ribos ir atsižvelgta į būtinumą tiksliau apibrėžti oro uosto atsakomybę.