

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 7.8.2008
COM(2008) 510 τελικό

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Ανακοίνωση για την έκταση της ευθύνης των αερομεταφορέων και των αεροδρομίων σε περίπτωση καταστροφής, βλάβης ή απώλειας εξοπλισμού κινητικότητας επιβατών με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς.

Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Ανακοίνωση για την έκταση της ευθύνης των αερομεταφορέων και των αεροδρομίων σε περίπτωση καταστροφής, βλάβης ή απώλειας εξοπλισμού κινητικότητας επιβατών με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς.

Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Στις 5 Ιουλίου 2006, το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέδωσαν τον κανονισμό αριθ. 1107/2006 σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς¹ (εφεξής «ο κανονισμός»). Γενικός στόχος του κανονισμού είναι να εξασφαλίζεται ότι τα άτομα με αναπηρίες και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα (εφεξής «ΑΜΚ») δεν θα αποτελούν αντικείμενο διακρίσεων όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς. Στις 30 Νοεμβρίου 2005, κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων σε πολιτικό επίπεδο για την πρόταση της Επιτροπής, και σε σχέση με το άρθρο 12 του προς θέσπιση κανονισμού, με τίτλο «Αποζημίωση για την απώλεια ή βλάβη αναπηρικών αμαξιδίων, λοιπού κινητικού εξοπλισμού και εξοπλισμού που συμβάλλει στη διευκόλυνση της κινητικότητας», η Επιτροπή υπέβαλε δήλωση για τα πρακτικά², με την οποία δεσμεύτηκε για την εκπόνηση μελέτης και την υποβολή έκθεσης επ' αυτής σχετικά με τη δυνατότητα ενίσχυσης των δικαιωμάτων των οποίων απολαύουν ήδη δυνάμει της κοινοτικής, της εθνικής ή της διεθνούς νομοθεσίας οι επιβάτες που ταξιδεύουν αεροπορικώς σε περίπτωση καταστροφής, βλάβης ή απώλειας των αναπηρικών αμαξιδίων τους ή άλλου εξοπλισμού κινητικότητας κατά την παροχή υπηρεσιών εδάφους ή κατά τη μεταφορά εντός του αεροσκάφους.

Η Επιτροπή δημοσίευσε προκήρυξη διαγωνισμού³ για την εκπόνηση μελέτης «*σχετικά με τα όρια αποζημίωσης λόγω βλάβης ή απώλειας αποσκευών και συσκευών επιβατών με μειωμένη κινητικότητα οι οποίοι ταξιδεύουν αεροπορικώς*» (εφεξής «η μελέτη»), η οποία είναι διαθέσιμη στον δικτυακό τόπο της Επιτροπής. Σκοπός της παρούσας ανακοίνωσης είναι η παρουσίαση των πορισμάτων της μελέτης και των δυνατοτήτων ενίσχυσης των υφιστάμενων δικαιωμάτων.

2. ΟΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

«Η βλάβη ή η απώλεια αποσκευών είναι ενοχλητική. Η βλάβη ή η απώλεια εξοπλισμού κινητικότητας μπορεί να καταστρέψει ολόκληρο το ταξίδι και να περιπλέξει σημαντικά τη ζωή των κατόχων του εξοπλισμού για μεγάλο διάστημα. Τέτοια περιστατικά τους στερούν την ανεξαρτησία και την αξιοπρέπειά τους»⁴.

¹ ΕΕ L 204 της 26.07.2006, σ. 1.

² Έγγραφο εργασίας που Συμβουλίου αριθ. 15206/05 (COD 2005/007).

³ Προκήρυξη διαγωνισμού 2006/S 111-118193 της 14.06.2006.

⁴ Από την απάντηση που έστειλε μια ένωση ΑΠΚ στους συμβούλους που εκπόνησαν την έκθεση.

Σημαντικό μέρος του πληθυσμού της ΕΕ αντιμετωπίζει προβλήματα κινητικότητας. Χρειάζεται π.χ. αναπηρικό αμαξίδιο, άλλο εξοπλισμό κινητικότητας ή συσκευές συνδρομής (εφεξής «εξοπλισμός κινητικότητας»). Το ποσοστό των ΑΜΚ επί του συνόλου του πληθυσμού αναμένεται να αυξηθεί λόγω της γήρανσης του πληθυσμού της ΕΕ.

Η Επιτροπή δεν επιθυμεί να επαναλάβει στην παρούσα ανακοίνωση τα δεδομένα που περιλαμβάνονται ήδη στη μελέτη, η οποία πρέπει να διαβάζεται συμπληρωματικά προς την ανακοίνωση. Παρόλα αυτά, βάσει των δεδομένων της μελέτης, η Επιτροπή σημειώνει ότι υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι οι επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα που χρειάζονται εξοπλισμό κινητικότητας μετακινούνται αεροπορικώς λιγότερο από ό,τι το σύνολο του πληθυσμού. Είναι πολύ πιθανόν ότι ο φόβος της απώλειας, της βλάβης ή της καταστροφής του εξοπλισμού κινητικότητας αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για τις μετακινήσεις των ατόμων αυτών και, ως εκ τούτου, για την ενσωμάτωσή τους στην κοινωνία. Ο φόβος αυτός οφείλεται σε αρκετούς αντικειμενικούς λόγους:

- (1) Η απώλεια ή η βλάβη αναπηρικών αμαξιδίων ή άλλου εξοπλισμού κινητικότητας στερεί τα ΑΜΚ από την ανεξαρτησία τους και, έως ότου βρεθεί κατάλληλη λύση για το πρόβλημα, επηρεάζει αρνητικά κάθε έκφανση της καθημερινής τους ζωής.
- (2) Η υγεία και η ασφάλεια των ΑΜΚ εκτίθεται σε κινδύνους σε περίπτωση απώλειας, βλάβης ή καταστροφής του εξοπλισμού κινητικότητάς τους, δεδομένου ότι αυτός δεν αντικαθίσταται πάντοτε και, ακόμα και σε περίπτωση που αντικατασταθεί, δεν ανταποκρίνεται πάντοτε στις ανάγκες του ΑΜΚ.
- (3) Ο χρόνος που αναλώνουν οι αερομεταφορείς ή τα αεροδρόμια για την αντιμετώπιση των πρακτικών προβλημάτων που προκύπτουν από απώλεια ή βλάβη εξοπλισμού κινητικότητας είναι ακατάλληλος δεδομένης της επείγουσας ανάγκης που προκύπτει.
- (4) Οι διαδικασίες που εφαρμόζονται και το μέσο επίπεδο κατάρτισης του προσωπικού των περισσότερων αερομεταφορέων και αεροδρομίων όσον αφορά τους τρόπους αντίδρασης σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης εξοπλισμού κινητικότητας είναι ανεπαρκή.
- (5) Οι οικονομικές επιπτώσεις από την απώλεια, τη βλάβη ή την καταστροφή εξοπλισμού κινητικότητας συνιστούν πρόσθετο κίνδυνο για τα ΑΜΚ όταν αυτά ταξιδεύουν αεροπορικώς σε σύγκριση με τους υπόλοιπους επιβάτες.
- (6) Οι προβλεπόμενες αποζημιώσεις για βλάβη, καταστροφή ή απώλεια εξοπλισμού κινητικότητας διαφέρουν μεταξύ αερομεταφορέων αλλά και μεταξύ αεροδρομίων.

3. ΤΟ ΠΟΡΙΣΜΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΟΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

Ο αριθμός των ατυχημάτων τα οποία συμβαίνουν ανά έτος και ανά αεροπορική εταιρεία και αφορούν εξοπλισμό κινητικότητας είναι στην πραγματικότητα πολύ χαμηλός. Ο συνολικός αριθμός των σχετικών καταγγελιών κυμαίνεται από 600 έως 1000 περιπτώσεις ετησίως, έναντι 706 εκατομμυρίων επιβατών που μετακινούνται αεροπορικώς κάθε χρόνο στην

Ευρωπαϊκή Ένωση⁵. Πρόκειται δηλ. για ποσοστό που κυμαίνεται από λιγότερη της μίας καταγγελία έως μιάμιση καταγγελία κατ' ανώτατο όριο ανά εκατομμύριο επιβατών.

Η μελέτη αναλύει τόσο την εμπειρία των ΗΠΑ όσο και την κατάσταση στην Ευρώπη. Βάσει των δύο αναλύσεων μπορεί εύλογα να θεωρήσει κανείς ότι η ανωτέρω εκτίμηση δεν απέχει πολύ από τον πραγματικό αριθμό. Η μελέτη καταλήγει επίσης το συμπέρασμα ότι υπάρχουν ορισμένα ανεπίλυτα ζητήματα, τα οποία αφορούν τόσο τις ποσοτικές όσο και τις ποιοτικές πτυχές του προβλήματος και στα οποία πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή:

3.1. Ποσοτικός στόχος: μείωση του αριθμού των σχετικών περιστατικών

Ο αριθμός των περιπτώσεων καταστροφής, βλάβης ή απώλειας εξοπλισμού κινητικότητας των ΑΜΚ εξαρτάται από τον ορθό χειρισμό και τη φόρτωση του εξοπλισμού κινητικότητας στα αεροσκάφη, η δε αποθήκευσή του στα αεροδρόμια αποτελεί ουσιαστική συνιστώσα των συνθηκών μεταφοράς των ΑΜΚ προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες των ατόμων αυτών. Για τον λόγο αυτό, το προσωπικό θα πρέπει να εκπαιδεύεται καταλλήλως προς αυτόν τον σκοπό. Στόχος πρέπει πάντα να είναι η παροχή στα ΑΜΚ της δυνατότητας να χρησιμοποιούν τις προσωπικές συσκευές τους για όσο το δυνατόν μεγαλύτερο διάστημα. Ο εξοπλισμός κινητικότητας θα πρέπει κατά προτίμηση να παραδίδεται από το ΑΜΚ και να επιστρέφεται σε αυτό στην πόρτα του αεροσκάφους σε όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες το ΑΜΚ δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει τον δικό του εξοπλισμό κινητικότητας στο αεροσκάφος. Εάν παραστεί ανάγκη, μπορούν να εφαρμόζονται άλλες διαδικασίες για λόγους ασφαλείας, προστασίας ή για πρακτικούς λόγους.

Στο παράρτημα της Δέσμευσης για την Εξυπηρέτηση των Επιβατών Αεροπορικών Μεταφορών του 2001⁶, που έχει υπογραφεί από την πλειονότητα των ευρωπαϊκών εθνικών αερομεταφορέων (εφεξής «Δέσμευση των Αεροπορικών Εταιρειών»), αναφέρεται ότι οι υπογράφουσες αεροπορικές εταιρείες πρέπει να λαμβάνουν όλα τα εύλογα μέτρα για την αποφυγή της απώλειας ή της βλάβης εξοπλισμού κινητικότητας ή άλλων συσκευών συνδρομής ατόμων με αναπηρίες· να αναπτύσσουν κατ' ιδίαν ατομικά σχέδια εξυπηρέτησης τα οποία περιλαμβάνουν τις πρόνοιες της Δέσμευσης των Αεροπορικών Εταιρειών· να θεσπίζουν προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού τους και να εισάγουν αλλαγές στα συστήματα πληροφορικής τους με σκοπό την εφαρμογή της Δέσμευσης των Αεροπορικών Εταιρειών. Αναφέρεται επίσης ότι *«πρέπει να παρέχεται στα ΑΜΚ η δυνατότητα να παραμένουν ανεξάρτητα στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό»*.

Στην Αυτοπροαίρετη Δέσμευση Αερολιμένων για την εξυπηρέτηση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών (εφεξής «Δέσμευση των Αεροδρομίων»), την οποία κατήρτισαν τα ευρωπαϊκά αεροδρόμια υπό την αιγίδα του ευρωπαϊκού τμήματος του Διεθνούς Συμβουλίου Αεροδρομίων (Airports Council International-Europe)⁷ αναφέρεται ότι *«θα παρέχεται στο προσωπικό η κατάλληλη κατάρτιση που θα του επιτρέπει να κατανοεί τις ανάγκες των ΑΜΚ και να ανταποκρίνεται σε αυτές»*. Σκοπός όσων υπέγραψαν τη Δέσμευση ήταν να αναπτύξουν κατ' ιδίαν ατομικά σχέδια εξυπηρέτησης βάσει της Δέσμευσης και να ενσωματώσουν τις κατάλληλες πρόνοιες του εγγράφου 30 (τμήμα 5)⁸ της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής

⁵ 705,8 εκατ. επιβάτες μετακινήθηκαν αεροπορικώς στην ΕΕ το 2005.

⁶ Δέσμευση για την Εξυπηρέτηση των Επιβατών Αεροπορικών Μεταφορών: βλ. άρθρο 8 και παράρτημα.

⁷ ΔΣΑ Ευρώπης (ACI Europe) (2001), Αυτοπροαίρετη Δέσμευση Αερολιμένων για την εξυπηρέτηση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και το Ειδικό της Πρωτόκολλο για την Αντιμετώπιση των Αναγκών των Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα.

⁸ Δήλωση πολιτικής της ECAC για τη διευκόλυνση της πολιτικής αεροπορίας (ECAC.CEAC DOC No. 30 (Μέρος I), 10η έκδοση, Δεκέμβριος 2006.

Αεροπορίας (ECAC) και της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας⁹ (ICAO παράρτημα 9).

Στο σημείο 5.2.3.2 του εγγράφου 30 της ECAC¹⁰ αναφέρεται ότι «τα κράτη μέλη πρέπει να προωθήσουν τη διανομή φυλλαδίου στο προσωπικό των αεροπορικών εταιρειών και των αεροδρομίων σχετικά με τις διαδικασίες και τις διευκολύνσεις που πρέπει να παρέχονται για την εξυπηρέτηση των ΑΜΚ. Στο φυλλάδιο αυτό πρέπει να περιλαμβάνονται όλες οι αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με τις συνθήκες μεταφοράς των ατόμων αυτών, τη βοήθεια που πρέπει να τους παρέχεται, καθώς και τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνουν τα ίδια τα ΑΜΚ. Πρέπει να μεριμνούν ώστε οι αεροπορικές εταιρείες να περιλαμβάνουν στα εγχειρίδιά τους όλες τις διαδικασίες που αφορούν τα ΑΜΚ». Στο σημείο 5.5 του ίδιου εγγράφου αναφέρεται ότι «τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνούν ώστε να παρέχουν τα αεροδρόμια υπηρεσία εξυπηρέτησης εδάφους για τα ΑΜΚ η οποία θα περιλαμβάνει: καταρτισμένο προσωπικό με τα κατάλληλα προσόντα ώστε να αντιμετωπίζει τις ανάγκες τους (...), τον κατάλληλο εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση των ΑΜΚ».

Ωστόσο, αυτές οι εκούσιες συμφωνίες δεν τηρούνται πάντοτε στο βαθμό που θα έπρεπε. Κατ' αρχάς, λίγες αεροπορικές εταιρείες και αεροδρόμια στην ΕΕ έχουν όντως αναπτύξει κατ' ιδίαν σχέδια ή πολιτικές πελατών για την εφαρμογή αυτών των εκούσιων συμφωνιών. Δεύτερον, όσες εταιρείες ή αεροδρόμια το έχουν πράξει υιοθέτησαν τόσο διαφορετικά σχέδια ή πολιτικές ώστε το επίπεδο προστασίας των ΑΜΚ διαφέρει σημαντικά ανά περίπτωση. Τρίτον, τα εν λόγω σχέδια και οι πολιτικές πελατών δεν δημοσιεύονται πάντοτε, γεγονός που δεν επιτρέπει στα ΑΜΚ να γνωρίζουν εύκολα εκ των προτέρων τι μπορούν να περιμένουν.

Στο πλαίσιο της Δέσμευσης των Αεροδρομίων, στην πλειονότητα των αεροδρομίων παρέχεται οικειοθελώς βοήθεια σε επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα. Ωστόσο, οι διαδικασίες που επιτρέπουν στα ΑΜΚ να φτάσουν στην πόρτα του αεροσκάφους με το δικό τους αναπηρικό αμαξίδιο ή να λάβουν το δικό τους αναπηρικό αμαξίδιο κατά την άφιξη στον προορισμό τους ποικίλλουν από αεροδρόμιο σε αεροδρόμιο.

3.2. Ποιοτικός στόχος: ελαχιστοποίηση των συνεπειών των σχετικών περιστατικών

3.2.1. Απουσία κοινής διαδικασίας για την άμεση επίλυση προβλημάτων επί τόπου.

Ο βαθμός της βλάβης που υφίσταται ο εξοπλισμός κινητικότητας μπορεί να έχει σοβαρές συνέπειες, όχι μόνο λόγω του κόστους του εξοπλισμού, αλλά και εξαιτίας τόσο του χρόνου κατά τον οποίο το ΑΜΚ δεν θα είναι σε θέση να χρησιμοποιεί τον εξοπλισμό του όσο και του μεγάλου διαστήματος που μεσολαβεί έως ότου εισπράξει τελικά αποζημίωση. Λόγω των δυσκολιών που αντιμετωπίζουν τα ενδιαφερόμενα άτομα προκειμένου να διαπιστώσουν πού πρέπει να δηλώσουν τη βλάβη και να ζητήσουν βοήθεια κατά την άφιξή τους, αυξάνεται ο χρόνος που χρειάζονται και το άγχος που υφίστανται προκειμένου να βρουν έστω και προσωρινή λύση για τα καθημερινά, πρακτικής φύσης προβλήματα που τους προκαλεί η έλλειψη του εξοπλισμού κινητικότητας.

Σήμερα δεν βρίσκεται σε ισχύ ούτε διεθνής ούτε κοινοτική ούτε εθνική νομοθεσία για την παροχή άμεσης βοήθειας στα ΑΜΚ σε περίπτωση απώλειας, βλάβης ή καταστροφής του εξοπλισμού κινητικότητάς τους. Επίσης δεν υπάρχει νομοθεσία για τον τρόπο με τον οποίο

⁹ Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (παράρτημα 9 της σύμβασης του Σικάγου).

¹⁰ Βλ. υποσημείωση αριθ. 8.

πρέπει να τους παρέχεται αυτή η άμεση βοήθεια ή για τις ουσιαστικές πτυχές της βοήθειας αυτής.

Στη Δέσμευση των Αεροπορικών Εταιρειών δεν αναφέρεται λεπτομερώς πώς πρέπει να αντιμετωπίζονται οι αιτήσεις αποζημίωσης ούτε ποια μέτρα πρέπει να λαμβάνονται επί τόπου σε περίπτωση βλάβης ή απώλειας εξοπλισμού κινητικότητας.

Στα περισσότερα αεροδρόμια δεν υπάρχει συγκεκριμένη πολιτική σχετικά με τις αιτήσεις αποζημίωσης σε περίπτωση βλάβης ή καταστροφής αναπηρικών αμαξιδίων ή εξοπλισμού κινητικότητας. Παρά την ύπαρξη της Δέσμευσης των Αεροδρομίων¹¹, οι πρόνοιες περί αποζημίωσης και οι διαδικασίες με τις οποίες τα αεροδρόμια αντικαθιστούν τον σχετικό εξοπλισμό ποικίλλουν από αεροδρόμιο σε αεροδρόμιο με αποτέλεσμα να παρατηρούνται κενά και ασυνέπειες σχετικά με την αντικατάσταση του εξοπλισμού και τις αποζημιώσεις που λαμβάνουν τα ΑΜΚ σε περίπτωση καταστροφής ή βλάβης του εξοπλισμού τους καθ' ην στιγμήν αυτός βρισκόταν υπό την ευθύνη του αεροδρομίου. Το γεγονός αυτό προκαλεί αναμφισβήτητα αβεβαιότητα και σύγχυση στα ΑΜΚ, καθώς δεν είναι σε θέση να γνωρίζουν τι πρέπει να κάνουν ή σε ποιον πρέπει να απευθυνθούν σε περίπτωση που συμβεί ατύχημα με τον εξοπλισμό κινητικότητάς τους.

3.2.2. Η διαφορά μεταξύ της φύσης και των ορίων της ευθύνης των αερομεταφορέων και των αεροδρομίων.

Υπάρχει κατά παράδοση διαφορά μεταξύ της φύσης και των ορίων της ευθύνης των αερομεταφορέων και των αεροδρομίων. Η διαφορά αυτή μπορεί να προκαλέσει σύγχυση στους ενδιαφερομένους.

3.2.2.1. Μεταφορά εξοπλισμού με αεροσκάφος (ευθύνη του αερομεταφορέα)

Η βοήθεια στα ΑΜΚ παρέχεται επί του παρόντος από τους αερομεταφορείς στο πλαίσιο των υπηρεσιών εδάφους. Οι αερομεταφορείς μπορούν να παράσχουν τη βοήθεια είτε άμεσα είτε μέσω τρίτης εταιρείας είτε μέσω του αεροδρομίου όταν αυτό λειτουργεί ως πάροχος υπηρεσιών για τον αερομεταφορέα. Η ευθύνη του αερομεταφορέα περιορίζεται σήμερα από σωρεία διεθνών συμβάσεων¹², κοινοτικών κανονισμών για την εφαρμογή των εν λόγω συμβάσεων στην ΕΕ¹³, και νομικών ή διοικητικών διαδικασιών που επιβάλλουν άλλες χώρες στις κοινοτικές επιχειρήσεις οι οποίες επιθυμούν να εισέλθουν στις εθνικές τους αγορές. Οι αεροπορικές εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να παραιτηθούν από την περιορισμένη ευθύνη που υπέχουν επί του παρόντος και να συμφωνήσουν να καταβάλλουν ως αποζημίωση το σύνολο της αξίας του απολεσθέντος εξοπλισμού κινητικότητας ή του κόστους επισκευής του.

¹¹ Βλ. υποσημείωση αριθ. 6.

¹² Πρόκειται για τις ακόλουθες συμβάσεις: 1 – Σύμβαση για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων στις Διεθνείς Αεροπορικές Μεταφορές, η οποία υπεγράφη στη Βαρσοβία τον Οκτώβριο του 1929, γνωστή ως σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929. 2 – Πρωτόκολλο που τροποποιεί τη Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που υπεγράφη στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, το οποίο υπεγράφη στη Χάγη στις 28/09/1955, γνωστό ως πρωτόκολλο της Χάγης του 1955. 3 – Σύμβαση για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων στις Διεθνείς Αεροπορικές Μεταφορές, η οποία υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 28/05/1999, γνωστή ως σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999.

¹³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002 (ΕΕ L 140/02 της 30.05.2002), για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος.

Όλες οι προαναφερόμενες νομικές πράξεις λειτουργούν βάσει της ίδιας αρχής: τεκμήριο ευθύνης του αερομεταφορέα για τις αποσκευές που παραδόθηκαν κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων¹⁴. Ως εκ τούτου, το θύμα δεν υποχρεούται να αποδείξει την υπαιτιότητα του αερομεταφορέα προκειμένου η ευθύνη να αποδοθεί σε αυτόν. Το ΑΜΚ πρέπει απλώς να αποδείξει ότι η βλάβη ή η απώλεια συνέβη κατά τη διάρκεια της περιόδου κατά την οποία ο εξοπλισμός βρισκόταν υπό τη φύλαξη του αερομεταφορέα (γνωστής και ως «περίοδος μεταφοράς»).

Όσον αφορά τον εξοπλισμό που παραδόθηκε στη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων (πάντοτε από τον αερομεταφορέα ή εξ ονόματος αυτού) και στη συνέχεια επισημάνθηκε ως αποσκευή, είναι απολύτως σαφές ότι η περίοδος μεταφοράς του αρχίζει τη στιγμή που αρχίζει η διαδικασία ελέγχου των εισιτηρίων. Το ίδιο ισχύει για τις αποσκευές που παραδίδονται στον θάλαμο επιβατών. Παρόλο που ο εξοπλισμός μπορεί να έχει επισημανθεί πριν παραδοθεί στον αερομεταφορέα (στην πύλη επιβίβασης ή στην πόρτα του αεροσκάφους), η ευθύνη του αερομεταφορέα πρέπει να γεννάται μόνο κατά τη στιγμή που ο εξοπλισμός παραδίδεται όντως στον αερομεταφορέα (είτε στην πύλη επιβίβασης είτε στην πόρτα του αεροσκάφους).

3.2.2.2. Χειρισμός του εξοπλισμού σε αεροδρόμιο (ευθύνη του αεροδρομίου)

Τα αεροδρόμια έχουν αναλάβει την ευθύνη της παροχής βοήθειας στα ΑΜΚ αφότου τέθηκε πλήρως σε ισχύ ο κανονισμός, στις 26 Ιουλίου 2008. Η ευθύνη του αεροδρομίου είναι κατ' αρχήν απεριόριστη¹⁵, προσδιορίζεται δε βάσει του εθνικού δικαίου περί ευθύνης/αδικοπραξιών. Το γεγονός ότι το ισχύον νομικό πλαίσιο διαφέρει μεταξύ αεροδρομίων και αεροπορικών εταιρειών έχει ως αποτέλεσμα δύο σημαντικές διαφορές όσον αφορά τη φύση των αντίστοιχων ευθυνών: κατ' αρχάς, η ευθύνη του αεροδρομίου βασίζεται κατά κανόνα σε αποδεδειγμένη υπαιτιότητα του οργανισμού διαχείρισης του αεροδρομίου. Δεύτερον, μολονότι η ευθύνη του αεροδρομίου είναι απεριόριστη, περιορίζεται αναμφίβολα η ευθύνη του αερομεταφορέα. Ως εκ τούτου, στην περίπτωση των αεροδρομίων, το ΑΜΚ υποχρεούται να αποδείξει ενώπιον δικαστηρίου την υπαιτιότητα του υπευθύνου σε περίπτωση που το αεροδρόμιο δεν κάνει δεκτή την αξίωσή του (όχι όμως και σε περίπτωση υπαιτιότητας του αερομεταφορέα), αλλά θα μπορέσει να εισπράξει πλήρη αποζημίωση (όχι όμως και σε περίπτωση ευθύνης του αερομεταφορέα, δεδομένου ότι κατά κανόνα η ευθύνη του είναι περιορισμένη).

3.2.3. Αποζημίωση: ύψος αποζημίωσης και διαδικασία

Για μεγάλο διάστημα οι οργανώσεις των ΑΜΚ προέβαλλαν το αίτημα της απεριόριστης ευθύνης σε περιπτώσεις ατυχημάτων που αφορούσαν εξοπλισμό κινητικότητας, τόσο κατά τον χειρισμό του σε αεροδρόμιο όσο και κατά τη μεταφορά του εντός αεροσκάφους. Ο λόγος για τον οποίον προέβαλλαν το αίτημα αυτό ήταν αφενός το υψηλό κόστος του σύγχρονου εξοπλισμού κινητικότητας¹⁶ και αφετέρου το σχετικά χαμηλό όριο ευθύνης που προβλέπεται σήμερα για τις αποσκευές στο πλαίσιο διεθνών συμβάσεων, ιδίως της σύμβασης του Μόντρεαλ¹⁷, γεγονός που υποδηλώνει ότι το ύψος των αποζημιώσεων που προβλέπουν οι διεθνείς συμβάσεις μπορεί να μην είναι επαρκές σε κάθε περίπτωση.

¹⁴ Βλ. άρθρο 1 παράγραφος 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ.° 889/2002.

¹⁵ Η ευθύνη του αεροδρομίου δεν ρυθμίζεται από καμία διεθνή σύμβαση ούτε από το κοινοτικό δίκαιο.

¹⁶ Τα ηλεκτρικά αμαξίδια π.χ. μπορεί να κοστίζουν έως και 10 000 EUR.

¹⁷ Έως 1 000 ΕΤΔ (=1 060 EUR περίπου βάσει της ισοτιμίας του ΕΤΔ στις 10/03/2008 όπως καθορίστηκε από το ΔΝΤ).

Οι περισσότεροι αερομεταφορείς χορηγούν αποζημίωση σύμφωνα με τη σύμβαση του Μόντρεαλ. Τον κίνδυνο για βλάβες στον εξοπλισμό κινητικότητας άνω των 1 000 ΕΤΔ φέρει ο ίδιος ο επιβάτης, εκτός εάν, κατά τη στιγμή της παράδοσης των αποσκευών του στον αερομεταφορέα, ο επιβάτης κάνει ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος για την παράδοση της αποσκευής του στον τόπο προορισμού και καταβάλει συμπληρωματικό ποσό, εφόσον απαιτείται¹⁸. Λίγες μόνον αεροπορικές εταιρείες προσφέρουν ειδική ασφάλιση για τον εξοπλισμό κινητικότητας των ΑΜΚ και για πολύ περιορισμένο αριθμό αεροδρομίων. Η πλειονότητα των αερομεταφορέων και των αεροδρομίων δεν προσφέρει ειδική ασφαλιστική κάλυψη για βλάβη ή καταστροφή αναπηρικών αμαξιδίων ή εξοπλισμού κινητικότητας.

Σύμφωνα με τη μελέτη, μόνο μια μειονότητα κοινοτικών αεροπορικών εταιρειών επιτρέπει στα ΑΜΚ να δηλώνουν ότι ο εξοπλισμός κινητικότητάς τους έχει υψηλότερη αξία και να αξιώνουν αντίστοιχες αποζημιώσεις. Ορισμένες από τις εταιρείες αυτές περιορίζουν τη δήλωση υπερβάλλουσας αξίας σε συγκεκριμένο ποσό άνω του επιπέδου αποζημίωσης που προβλέπουν οι διεθνείς και οι κοινοτικοί κανόνες, αλλά κάτω του πραγματικού κόστους του εξοπλισμού κινητικότητας. Αρκετοί αερομεταφορείς ανέφεραν ότι για τη δήλωση ειδικής αξίας «ο επιβάτης πρέπει να καταβάλει συμπληρωματικό ποσό».

Όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς συμφωνούν ότι το κόστος για την κάλυψη των αναγκών των ΑΜΚ δεν πρέπει να επιβαρύνει άμεσα τα ΑΜΚ. Ωστόσο, λίγοι μόνο φορείς συνήγαγαν το λογικό συμπέρασμα και αποζημιώνουν πλήρως το κόστος της βλάβης ή απώλειας του εξοπλισμού κινητικότητας. Με τον κανονισμό παγιώνεται η αρχή ότι η συνδρομή πρέπει να παρέχεται χωρίς πρόσθετη χρηματική επιβάρυνση των ΑΜΚ¹⁹, όμως το πεδίο εφαρμογής του δεν περιλαμβάνει το συγκεκριμένο ποσό της αποζημίωσης, το οποίο αφήνεται να καθοριστεί σύμφωνα με «το διεθνές, το κοινοτικό και το εθνικό δίκαιο»²⁰.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στις σιδηροδρομικές μεταφορές, η κοινοτική νομοθεσία επιβάλλει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις την υποχρέωση πλήρους αποζημίωσης εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι υπεύθυνη για την ολική ή μερική απώλεια ή βλάβη του εξοπλισμού κινητικότητας²¹.

3.2.4. Ο συνυπολογισμός του εξοπλισμού κινητικότητας στον ορισμό της «αποσκευής» ή ο αποκλεισμός του από αυτόν

Οι οργανώσεις των ΑΜΚ και η πλειονότητα των αρχών της πολιτικής αεροπορίας που απάντησαν στην έρευνα που πραγματοποιήθηκε για την εκπόνηση της μελέτης είναι της άποψης ότι ο εξοπλισμός κινητικότητας δεν πρέπει να θεωρείται αποσκευή. Ο αποκλεισμός αυτός προτείνεται ώστε ο εξοπλισμός κινητικότητας να μην υπόκειται στους κανόνες των διεθνών συμβάσεων περί περιορισμένης ευθύνης των αερομεταφορέων. Κατά συνέπεια, οι αερομεταφορείς και τα αεροδρόμια οφείλουν να καταβάλλουν πλήρη αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας εξοπλισμού κινητικότητας ή το τίμημα για την επισκευή του.

¹⁸ Σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ και το άρθρο 1 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 889/2002.

¹⁹ Βλ. άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006.

²⁰ Βλ. άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006.

²¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, ΕΕ 315/14 της 31.12.2007, άρθρο 25.

Ο νόμος «Air Carrier Access Act (ACAA)» των ΗΠΑ δεν περιλαμβάνει ορισμό του εξοπλισμού κινητικότητας ούτε τον εξαιρεί ρητώς από τον ορισμό της αποσκευής. Ωστόσο, δεν επιβάλλει πλήρη, αντικειμενική ευθύνη χωρίς οικονομικούς περιορισμούς σε περίπτωση ατυχήματος που αφορά εξοπλισμό κινητικότητας για όλους τους αερομεταφορείς που επιθυμούν να καλύπτουν εσωτερικά δρομολόγια στις Ηνωμένες Πολιτείες²². Το Υπουργείο Μεταφορών των ΗΠΑ προτίθεται να τροποποιήσει προσεχώς τον κανονισμό του για την εφαρμογή του ACAA κατά τρόπον ώστε οι ξένοι αερομεταφορείς που εκτελούν πτήσεις από και προς τις Ηνωμένες Πολιτείες να υπόκεινται στις περισσότερες απαιτήσεις σχετικά με τα άτομα με αναπηρίες στις οποίες υπόκεινται σήμερα οι αερομεταφορείς των ΗΠΑ σύμφωνα με το μέρος 382 του ACAA, συμπεριλαμβανομένης της αντιμετώπισης των βοηθημάτων κινητικότητας και των συσκευών συνδρομής.

Η ισχύουσα καναδική νομοθεσία περί των ΑΜΚ περιλαμβάνεται στο *μέρος VII των κανονισμών περί αεροπορικών μεταφορών (Air transport Regulations)* με τίτλο *Terms and Conditions of Carriage Regulations*²³. Η Canadian Transportation Agency (εθνική Υπηρεσία Μεταφορών του Καναδά) φαίνεται ότι ορίζει τα βοηθήματα κινητικότητας ως αντικείμενα προσωπικής φύσεως τα οποία παραδίδονται κατά προτεραιότητα κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων, παρόλο που ο εξοπλισμός κινητικότητας δεν εξαιρείται από τον ορισμό της «αποσκευής» υπό τη στενή έννοια. Κατά τον τρόπο αυτό, η Canadian Transportation Agency δεν επιτρέπει στις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε καναδικό έδαφος να εφαρμόζουν τις διατάξεις των διεθνών συμβάσεων περί περιορισμένης ευθύνης σε περιπτώσεις καταστροφής, βλάβης ή απώλειας εξοπλισμού κινητικότητας. Εννοείται ότι, προκειμένου να μπορεί να προσγειώνεται στον Καναδά, ο αερομεταφορέας οφείλει να σέβεται την καναδική νομοθεσία. Κανένας ξένος αερομεταφορέας δεν φαίνεται να έχει αμφισβητήσει την αρχή αυτή.

4. ΜΙΑ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΙΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ: Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 1107/2006

4.1. Ποσοτικός στόχος: μείωση του αριθμού των ατυχημάτων

Όπως εξηγήθηκε στο σημείο 3.1 της παρούσας ανακοίνωσης, η απουσία συγκεκριμένων διαδικασιών για τον χειρισμό αναπηρικών αμαξιδίων ή άλλου εξοπλισμού κινητικότητας και το γεγονός ότι δεν παρέχεται κατάρτιση για τον χειρισμό αναπηρικών αμαξιδίων ή άλλου εξοπλισμού κινητικότητας σε όλα τα αεροδρόμια ούτε από όλους τους αερομεταφορείς σημαίνουν ότι εύκολα θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν βελτιώσεις. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 αντιμετώπισε αυτή την έλλειψη που παρατηρείται σήμερα θεσπίζοντας νομικές υποχρεώσεις, τόσο όσον αφορά τις αναγκαίες διαδικασίες όσο και την αναγκαία κατάρτιση του προσωπικού ώστε να εξασφαλίζεται η κατάλληλη εξυπηρέτηση των ΑΜΚ²⁴.

Μεταξύ αυτών των νομικών υποχρεώσεων περιλαμβάνονται ο χειρισμός του εξοπλισμού κινητικότητας στο αεροδρόμιο ή η μεταφορά του με το αεροσκάφος. Για τον λόγο αυτό, η

²² Ο ACAA απαγορεύει τη διακριτική μεταχείριση στο πλαίσιο αεροπορικών μεταφορών κατά ατόμων με αναπηρίες. Το Υπουργείο Μεταφορών των ΗΠΑ εξέδωσε κανονισμό (14 CFR μέρος 382) για την εφαρμογή του ACAA, στον οποίο γίνεται ρητή αναφορά στην αντιμετώπιση των βοηθημάτων και συσκευών κινητικότητας.

²³ Οι κανονισμοί περί όρων μεταφοράς (Terms and Conditions of Carriage Regulations) εκδόθηκαν δυνάμει του καναδικού νόμου περί μεταφορών (Transportation Act). Το μέρος V του εν λόγω νόμου αφορά τη μεταφορά ατόμων με αναπηρίες. Στο άρθρο 155 του μέρους V περιλαμβάνονται οι διατάξεις για τη βλάβη ή την απώλεια βοηθητικού εξοπλισμού.

²⁴ Βλ. άρθρα 9 και 11 του κανονισμού.

ποιότητα και η επάρκεια της συνδρομής που παρέχουν οι αεροπορικές εταιρείες και οι αερομεταφορείς αναμένεται να αυξηθούν σημαντικά. Χάρη σε ειδικές διαδικασίες κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων και στην κατάρτιση του προσωπικού στον χειρισμό του εξοπλισμού κινητικότητας θα αυξηθεί η ευαισθητοποίηση τόσο των εργοδοτών όσο και των εργαζομένων και θα μειωθεί ακόμα περισσότερο ο αριθμός και η σοβαρότητα των ατυχημάτων, καθώς και το προσωπικό και οικονομικό κόστος που συνεπάγονται.

4.2. Ποιοτικός στόχος: ελαχιστοποίηση των συνεπειών των σχετικών περιστατικών

Στο σημείο 3.2.1 της παρούσας ανακοίνωσης υπογραμμίζονται τα προβλήματα από την απουσία κοινής διαδικασίας για την άμεση επίλυση προβλημάτων επί τόπου σε περίπτωση βλάβης ή απώλειας εξοπλισμού κινητικότητας. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 καλύπτει εν μέρει αυτό το νομικό κενό. Κατ' αρχάς, το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 περιλαμβάνει ρητώς στον ορισμό της συνδρομής του αεροδρομίου την «*προσωρινή αντικατάσταση ζημιωθέντος ή απολεσθέντος εξοπλισμού μεταφοράς, αν και όχι απαραίτητως με όμοιο*»²⁵. Δεύτερον, το άρθρο 9 επιβάλλει στον φορέα διαχείρισης του αεροδρομίου τη νομική υποχρέωση να «*καθορίζει πρότυπα ποιότητας για τη συνδρομή που καθορίζεται στο παράρτημα I και να προσδιορίζει τους απαιτούμενους πόρους για την επίτευξή τους*».

Όσον αφορά τη διαφορά μεταξύ της φύσης και των ορίων της ευθύνης των αερομεταφορέων και των αεροδρομίων, που αναφέρεται στο σημείο 3.2.2 της παρούσας ανακοίνωσης, στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 θεσπίζεται η υποχρέωση αποζημίωσης «*σύμφωνα με το διεθνές, το κοινοτικό και το εθνικό δίκαιο*».

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς τον τρόπο με τον οποίο τα αεροδρόμια και οι αεροπορικές εταιρείες αντεπεξέρχονται σε αυτή την υποχρέωση στο νέο πλαίσιο που θεσπίζει ο κανονισμός, προκειμένου στο μέλλον να κρίνει εάν θα ήταν σκόπιμο να περιληφθεί ακριβέστερος ορισμός της ευθύνης του αεροδρομίου, ανάλογος με αυτόν που προβλέπει για τους αερομεταφορείς ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 889/2002.

Όσον αφορά το ύψος της αποζημίωσης και τη σχετική διαδικασία, όπως αναφέρονται στο σημείο 3.2.3 της παρούσας ανακοίνωσης, ο αριθμός των περιστατικών που αφορούν εξοπλισμό κινητικότητας είναι ήδη περιορισμένος, τα δε νέα μέτρα προστασίας που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 αναμένεται να συμβάλουν στον περαιτέρω περιορισμό του αριθμού των περιστατικών και των συνεπειών τους. Φαίνεται, επομένως, σαφές ότι, εάν τροποποιηθούν οι ισχύοντες κανόνες περί αποζημίωσης, οι οικονομικές συνέπειες τέτοιων ατυχημάτων για τις αεροπορικές εταιρείες ή τα αεροδρόμια δεν θα ήταν ιδιαίτερα σημαντικές.

Τέλος, το σημείο 3.2.4 της παρούσας ανακοίνωσης εξετάζει το ζήτημα του κατά πόσον θα πρέπει να θεωρείται ότι ο εξοπλισμός κινητικότητας εμπίπτει στην έννοια της «αποσκευής». Το ερώτημα αυτό είναι καίριο διότι συνδέεται με το ύψος της αποζημίωσης, δεδομένου ότι οι περιορισμοί της ευθύνης τους οποίους προβλέπουν οι διεθνείς συμβάσεις αφορούν μόνο τις αποσκευές. Ορισμένοι από τους σημαντικότερους εταίρους της Κοινότητας στον τομέα των αερομεταφορών έχουν ήδη αναπτύξει λεπτομερείς διοικητικές διαδικασίες για τα δικαιώματα των ΑΜΚ όσον αφορά το συγκεκριμένο ζήτημα. Σε γενικές γραμμές, οι εν λόγω διοικητικές διαδικασίες επιβάλλουν αντικειμενική ευθύνη και υποχρέωση πλήρους αποζημίωσης στους

²⁵ Βλ. παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006.

αερομεταφορείς και ενίοτε στα αεροδρόμια. Οι ευρωπαϊκοί αερομεταφορείς που εκτελούν υπερωκεάνιες πτήσεις στον Καναδά ή εσωτερικά δρομολόγια στις ΗΠΑ ή στον Καναδά εφαρμόζουν ήδη αυτούς τους κανόνες εκτός των κοινοτικών συνόρων. Ορισμένες αεροπορικές εταιρείες έχουν ήδη παραιτηθεί από την περιορισμένη ευθύνη που υπέχουν επί του παρόντος μέσω της πολιτικής πελατών που εφαρμόζουν ή των εσωτερικών τους προτύπων ποιότητας.

Όπως φαίνεται από τα προαναφερόμενα παραδείγματα, διαγράφονται διάφορες εναλλακτικές δυνατότητες όσον αφορά τον καθορισμό του ύψους της αποζημίωσης που καταβάλλεται σε περίπτωση καταστροφής, βλάβης ή απώλειας εξοπλισμού κινητικότητας προκειμένου η αποζημίωση αυτή να προσεγγίζει την πραγματική αξία του εν λόγω εξοπλισμού. Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί μέσω της ερμηνείας ή του ορισμού της έννοιας της «αποσκευής» κατά τρόπον τέτοιον ώστε να αποκλείεται ο εξοπλισμός κινητικότητας, ενώ παράλληλα να διασφαλίζεται η νομική κάλυψη του εν λόγω εξοπλισμού βάσει των ισχυουσών διεθνών συμβάσεων ή, εναλλακτικώς, μέσω της κατάργησης ή της αναθεώρησης των περιορισμών όσον αφορά τη χρηματική αποζημίωση βάσει των εν λόγω διεθνών συμβάσεων. Τέλος, οι αεροπορικές εταιρείες και τα αεροδρόμια μπορούν να παραιτούνται εκούσια από την περιορισμένη ευθύνη που υπέχουν επί του παρόντος όσον αφορά τον εξοπλισμό κινητικότητας.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι θα ήταν σκόπιμο να συζητηθεί το ζήτημα αυτό στο πλαίσιο της ICAO με σκοπό την κατάργηση ή την αναθεώρηση οιοδήποτε οικονομικού περιορισμού προβλέπει η σύμβαση του Μόντρεαλ για τις περιπτώσεις απώλειας, βλάβης ή καταστροφής εξοπλισμού κινητικότητας. Η Επιτροπή αναγνωρίζει τις δυσκολίες που ενέχει η αναδιαπραγμάτευση μιας διεθνούς σύμβασης. Ωστόσο, το γεγονός ότι ορισμένα μέλη της ICAO αποφάσισαν να τροποποιήσουν μονομερώς τους κανόνες τους και να προβλέπουν πλήρη αποζημίωση στα εσωτερικά δρομολόγια όσον αφορά τον εξοπλισμό κινητικότητας, σημαίνει ότι μια τέτοια πρωτοβουλία της ΕΕ θα μπορούσε να βρει πολιτική υποστήριξη.

Μεσοπρόθεσμα, η Επιτροπή θεωρεί ότι με την πλήρη εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 θα βελτιωθεί τόσο η παρακολούθηση όσο και η επιβολή των δικαιωμάτων των οποίων ήδη απολαύουν τα ΑΜΚ όσον αφορά την αποζημίωση και/ή την αντικατάσταση εξοπλισμού κινητικότητας σε περίπτωση καταστροφής, βλάβης ή απώλειάς του, καθώς και το είδος της συνδρομής που πρέπει να παρέχεται επί τόπου σε τέτοιες περιπτώσεις. Προτού αποφασίσει εάν θα υποβάλει σχετική νομοθετική πρόταση, η Επιτροπή θεωρεί φρόνιμο να περιμένει έως τη θέση σε εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006, ώστε να κρίνει στη συνέχεια εάν ο κανονισμός έχει θετικές συνέπειες συμβάλλοντας στη μείωση των εν λόγω περιστατικών. Μολονότι λαμβάνει υπόψη τις πρακτικές που εφαρμόζονται σε άλλες χώρες, καθώς και την κοινοτική νομοθεσία όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές, η Επιτροπή ενθαρρύνει κατ' αρχάς τις αεροπορικές εταιρείες να παραιτούνται εκούσια από την περιορισμένη ευθύνη που υπέχουν επί του παρόντος.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- (1) Η Επιτροπή υπενθυμίζει στα αεροδρόμια και στις αεροπορικές εταιρείες την υποχρέωσή τους να θεσπίζουν ποιοτικά πρότυπα, να προσφέρουν την αναγκαία κατάρτιση και να διαθέτουν τις ανάγκες διαδικασίες σχετικά με τον χειρισμό του εξοπλισμού κινητικότητας και τα δικαιώματα των επιβατών με μειωμένη κινητικότητα σε περίπτωση ατυχήματος που αφορά εξοπλισμό κινητικότητας, ιδίως σύμφωνα με το έγγραφο 30 της ECAC και των σχετικών παραρτημάτων αυτού.

- (2) Όσον αφορά το ύψος της αποζημίωσης και προκειμένου να προσεγγίζει αυτό την πραγματική αξία του εξοπλισμού, η Επιτροπή θα προτείνει στο Συμβούλιο να αναλάβει η Κοινότητα, με τη συνεργασία των κρατών μελών, πρωτοβουλία στο πλαίσιο της ICAO με σκοπό την αποσαφήνιση ή τον ορισμό του όρου «αποσκευή», ώστε να μην περιλαμβάνει τον εξοπλισμό κινητικότητας ή, εναλλακτικώς, να καταργηθεί ή να αναθεωρηθεί κάθε περιορισμός της ευθύνης σε περιπτώσεις απώλειας, βλάβης ή καταστροφής εξοπλισμού κινητικότητας, στο πλαίσιο της σύμβασης του Μόντρεαλ.
- (3) Η Επιτροπή ενθαρρύνει τις αεροπορικές εταιρείες στην ΕΕ να παραιτούνται εκούσια από τους περιορισμούς ευθύνης που ισχύουν επί του παρόντος, ώστε να προσεγγίσει περισσότερο το ύψος της αποζημίωσης την πραγματική αξία του εξοπλισμού κινητικότητας.
- (4) Η Επιτροπή θα παρακολουθεί κατά την περίοδο 2008-2009 τη συμμόρφωση των κρατών μελών, των αερομεταφορέων και των αεροδρομίων με την κοινοτική νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένου του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006.
- (5) Η Επιτροπή ενθαρρύνει τους ενδιαφερόμενους φορείς να συλλέγουν καλύτερα και περισσότερο συστηματικά τα δεδομένα που αφορούν αξιώσεις για εξοπλισμό κινητικότητας.
- (6) Στην έκθεση που προβλέπεται στο άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006, η Επιτροπή θα περιλάβει κεφάλαιο σχετικά με τα δικαιώματα των ΑΜΚ σε περιπτώσεις απώλειας, βλάβης ή καταστροφής εξοπλισμού κινητικότητάς τους. Ακολούθως, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τις εξελίξεις μετά τη θέση σε ισχύ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 και την πρόοδο της πρωτοβουλίας στο πλαίσιο της ICAO η οποία αναφέρεται στο σημείο (2) των παρόντων συμπερασμάτων. Εάν από την αξιολόγηση αυτή προκύψει ότι δεν επιτεύχθηκε η αναγκαία βελτίωση, η Επιτροπή θα υποβάλει κατάλληλη νομοθετική πρόταση για την ενίσχυση των δικαιωμάτων που παρέχει σήμερα η κοινοτική νομοθεσία σε επιβάτες αερομεταφορέων όσον αφορά περιπτώσεις καταστροφής, βλάβης ή απώλειας αναπηρικών αμαξιδίων ή άλλου εξοπλισμού κινητικότητάς τους κατά την παροχή υπηρεσιών εδάφους ή κατά τη μεταφορά εντός του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένων της αναθεώρησης του ισχύοντος ορίου αποζημίωσης και της ανάγκης καλύτερου ορισμού της ευθύνης του αεροδρομίου.