

ET

ET

ET



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 7.8.2008
KOM(2008) 510 lõplik

KOMISJONI TEATIS

Teatis, mis käsitleb lennutevõtjate ja lennujaamade vastutuse ulatust liikumispuudega lennureisijate liikumisabivahendite hävimise, kahjustumise või kaotsimineku korral

(EMPs kohaldatav tekst)

KOMISJONI TEATIS

Teatis, mis käsitleb lennuettevõtjate ja lennujaamade vastutuse ulatust liikumispuudega lennureisijate liikumisabivahendite hävimise, kahjustumise või kaotsimineku korral

(EMPs kohaldatav tekst)

1. TAUST

Nõukogu ja Euroopa Parlament võtsid 5. juulil 2006 vastu määruse (EÜ) nr 1107/2006 puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul¹ (edaspidi „määrus”). Kõnealuse määruse üldeesmärk on tagada, et puudega reisijaid ja liikumispuudega isikuid ei diskrimineeritaks lennukiga reisimisel. Komisjoni ettepaneku poliitiliste läbirääkimiste käigus esitas komisjon 30. novembril 2005 seoses hilisema artikliga 12 (mis käsitleb hüvitist kahjustatud või kaotsiläinud ratastooli, muu liikumisabivahendi ja abivahendi eest) protokolliga kantud avalduse,² millega komisjon kohustus algatama uuringu selle kohta, kuidas on võimalik suurendada ühenduse, riikliku või rahvusvahelise õiguse raames kehtivaid õigusi nende lennureisijate puhul, kelle ratastool või muu liikumisabivahend on hävinud, kahjustunud või kaduma läinud selle käitlemisel lennujaamas või transpordil õhusõiduki pardal, ja selle kohta aru andma.

Komisjon avaldas hanketeate³ uuringu kohta, milles käsitletakse liikumispuudega lennureisijatele kuuluvate kahjustunud või kaotsiläinud abivahendite ja seadmete eest makstava hüvitise piirmäärasid (edaspidi „uuring”); teade on kättesaadaval komisjoni veebisaidil. Käesolevas teatises esitatakse aruanne kõnealuse uuringu tulemuste ja kehtivate õiguste suurendamise võimaluse kohta.

2. PROBLEEMI OLEMUS

„Pagasi kahjustada saamine või kaotsimineku on tülikas. Liikumisabivahendite kahjustada saamine või kaotsimineku võib aga rikkuda kogu reisi ja muuta elu pikaks ajaks oluliselt keerulisemaks. See tähendab sõltumatuse ja väarikuse kaotamist⁴.”

Märkimisväärset osal ELi praegusest elanikkonnast on raskusi liikumisega ja nad peavad kasutama ratastooli või mõnda muud liikumisabivahendit või abivahendit (edaspidi „liikumisabivahend”). ELi rahvastiku vananemisega suureneb tõenäoliselt ka liikumispuudega isikute osakaal.

Komisjon ei soovi käesolevas teatises taasesitada andmeid, mis on juba toodud uuringus, mida tuleks lugeda koos teatisega. Siiski märgib komisjon, et kõnealused andmed viitavad selgelt sellele, et liikumisabivahendeid vajavad liikumispuudega reisijad reisivad lennukiga harvem kui elanikkond tervikuna. On üsna tõenäoline, et hirm liikumisabivahendi

¹ ELT L 204/1, 26.7.2006

² Nõukogu töödokument nr 15206/05 (2005/007 COD)

³ Hanketeade 2006/S 111-118193, 14.6.2006.

⁴ Lõik liikumispuudega isikute ühenduse poolt konsultandile antud vastusest.

kaotamineku, kahjustumise või hävimise ees on üks teguritest, mille mõjul sellised isikud loobuvad reisimast ja mis seetõttu takistavad nende integreerumist ühiskonda. Sellel hirmul on mitu objektiivset põhjust:

- (1) Ratastooli või muu liikumisabivahendi kaotaminek või kahjustumine võtab liikumispuudega isikult tema sõltumatuse ja mõjutab tema igapäevaelu kõiki aspekte niikaua, kuni probleemi ei ole rahuldavalt lahendatud.
- (2) Liikumispuudega isiku liikumisabivahendi kaotaminek, kahjustumine või hävimine seavad ohtu tema tervise ja ohutuse, kuna abivahendit alati ei asendata ja isegi kui seda tehakse, ei pruugi asenduseks saadud abivahend iga kord vastata isiku vajadustele.
- (3) Lennuettevõtjatel või lennujaamadatel võtab liikumisvahendi kahjustumise või kaotamineku tõttu tekkinud praktiliste probleemide lahendamine palju rohkem aega, kui sellise kiiret lahendust nõudva olukorra puhul sobiv oleks.
- (4) Enamiku lennuettevõtete ja lennujaamade puhul on puudulik nii kehtiv kord liikumisabivahendi kaotamineku või kahjustada saamise korral toimimiseks kui ka sellealase koolituse keskmine tase.
- (5) Võrreldes muude reisijatega varitseb liikumispuudega isikuid lennureisil täiendav oht seista silmitsi liikumisabivahendi kaotamineku, kahjustumise või hävimise rahaliste tagajärgedega.
- (6) Hüvitise maksmine liikumisabivahendite hävimise, kahjustumise või kaotamineku korral erineb eri lennuettevõtjate ja lennujaamade puhul.

3. UURINGU TULEMUS: VÄLJAKUTSED

Tegelikkuses toimub igal aastal ja iga ettevõtja kohta väga vähe liikumisabivahenditega seotud vahejuhtumeid. Asjakohaseid kaebuseid on ligikaudu 600 kuni 1000 juhtumit aastas, samas on ELis aastas ligi 706 miljonit lennureisijat⁵. See tähendab, et miljoni reisija kohta esitatakse vähem kui üks ja mitte rohkem kui poolteist kaebust.

Kõnealuses uuringus analüüsitakse nii USA kogemust kui ka olukorda Euroopas. Need kaks analüüsi annavad piisava põhjuse uskuda, et see kalkulatsioon vastab tegelikule arvule. Uuringu tulemusel on samuti järeldatud, et nii kõnealuse probleemi kvantitatiivsete kui ka kvalitatiivsete aspektidega on seotud mitu lahendamata küsimust, mida tuleks esile tõsta.

3.1. Kvantitatiivne eesmärk: vähendada vahejuhtumite arvu

Liikumispuudega isikute liikumisabivahendite hävimise, kahjustumise või kaotamineku juhtumite arv on otseselt seotud liikumisabivahendite nõuetekohase käitlemise ja paigutamisega lennuki pardal; liikumisabivahendite hoiulepanek lennujaamades on liikumispuudega isikute vajadustele vastava transpordi tingimuste oluline osa ning see on oskus, mille omandamiseks tuleb töötajaid vajalikul tasemel koolitada. Kõik peaks lähtuma sellest, et liikumispuudega isik saaks oma liikumisabivahendit kasutada niikaua kui võimalik. Ideaaljuhul peaks liikumispuudega isikud kõikidel sellistel juhtudel, kui nad ei saa oma

⁵ Aastal 2005 oli ELis 705,8 miljonit lennureisijat.

liikumisabivahendit lennuki pardal kasutada, andma liikumisabivahendi üle ja selle tagasi saama lennuki uksele. Muu korra võib kehtestada, kui see on vajalik ohutuse, turvalisuse või praktilisuse kaalutlustel.

Aastal 2001 kehtestati lennuettevõtjate reisijateeninduskohustus⁶ (Airline Passenger Service Commitment, edaspidi „lennuettevõtjate kohustus”), millele on alla kirjutanud enamik Euroopa riikide lennuettevõtjatest ja mille lisas on sätestatud, et allakirjutanud lennuettevõtjad peavad võtma kõik asjakohased meetmed liikumisabivahendite või muude abivahendite kaotsimineku või kahjustumise vältimiseks; nad koostavad oma teeninduskavad, milles võetakse arvesse lennuettevõtjate kohustust; nad koostavad töötajate koolituskavad ja muudavad oma arvutisüsteeme lennuettevõtjate kohustuse rakendamiseks; lisaks on sätestatud, et liikumispuudega isikutele peavad olema loodud tingimused, et nad saaksid säilitada oma sõltumatuse võimalikult suures ulatuses.

Lennujaamade vabatahtlikus kohustuses reisijate teenindamiseks (Airport Voluntary Commitment on Air Passenger Service, edaspidi „lennujaamade kohustus”), mille koostasid Euroopa lennujaamad Rahvusvahelise Lennuväljade Nõukogu Euroopa esinduse egiidi all,⁷ on sätestatud, et töötajaid koolitatakse asjakohaselt, et nad saaksid aru liikumispuudega isikute vajadustest ja oskaksid neid rahuldada. Allakirjutanute eesmärk oli koostada lennujaamade kohustuse põhjal oma teeninduskavad ja lisada neisse Euroopa tsiviillennunduskonverentsi (ECAC) dokumendi nr 30 5. jao⁸ ning Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni⁹ (ICAO 9. lisa) asjakohased sätted.

Euroopa tsiviillennunduskonverentsi dokumendi nr 30¹⁰ punktis 5.2.3.2 on kirjas, et liikmesriigid peaksid edendama lennuettevõtjate ja lennujaamade teenindavale personali hulgas brošüüri levitamist, milles on esitatud liikumispuudega isikute abistamise kord ja selleks ettenähtud rajatised ning mis sisaldab kogu vajaminevat teavet selliste isikute veo tingimuste ja neile osutatava abi, aga ka selle kohta, milliseid meetmeid peavad sellised isikud ise võtma. Liikmesriigid peaksid tagama, et lennuettevõtjad lisavad oma käsiraamatutesse liikumispuudega isikutega seotud korra kõik tahud. Sama dokumendi punktis 5.5 on märgitud, et liikmesriigid peaksid tagama, et lennujaamades pakutakse liikumispuudega isikutele maapealset teenindust, mille puhul on töötajad nende vajadustele vastavalt koolitatud ja kvalifitseeritud, ning selliste isikute abistamiseks kasutatakse sobivat varustust.

Sellistest vabatahtlikest lepingutest ei peeta aga alati nõuetekohaselt kinni. Esiteks on vaid vähesed ELi ettevõtjad ja lennujaamad tegelikult koostanud oma teeninduskava või kliendipoliitika selliste vabatahtlike lepingute rakendamiseks. Teiseks on need, kes seda teinud on, kehtestanud niivõrd erinevad kavad ja poliitikad, et selle tulemusel pakutakse liikumispuudega isikutele väga ebahühtlase tasemega kaitset. Kolmandaks ei ole kõnealuseid kavasid ja kliendipoliitikaid alati avaldatud, mistõttu on liikumispuudega isikul äärmiselt raske ette teada, mida reisil oodata.

⁶ Airline Passenger Service Commitment: artikkel 8 ja lisa.

⁷ ACI Europe (2001), Airport Voluntary Commitment on Air Passenger Service and its Special Protocol to Meet the Needs of People with Reduced Mobility.

⁸ ECAC Policy Statement in the Field of Civil Aviation Facilitation (ECAC.CEAC dok. nr 30 (I OSA) kümnes väljaanne/detsember 2006).

⁹ Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni standardid ja soovituslikud tavad (Chicago konventsiooni 9. lisa).

¹⁰ Vaata joonealune märkus 8.

Seoses lennujaamade kohustusega pakub enamuse lennujaamadest liikumispuudega reisijatele abi omaalgatuslikult. Siiski erineb lennujaamati kord, mille kohaselt võib liikumispuudega isik minna lennuki ukseni oma ratastoolis või sihtkohta saabumisel oma ratastooli tagasi saada.

3.2. Kvalitatiivne eesmärk: viia miinimumini vahejuhtumi tagajärjed

3.2.1. Praegu puudub ühine kord kohapeal koheste lahenduste leidmiseks

Liikumisabivahendi kahjustumisel võivad olla tõsised tagajärjed, mis ei pruugi olla seotud üksnes abivahendi hinnaga. Probleem on ka selles, et liikumispuudega isik ei saa oma liikumisabivahendit teatud ajavahemiku jooksul kasutada ning et hüvitis makstakse alles pika aja pärast. Saabudes lennujaama, millega sageli tuttav ei olda, suurendavad aja- ja närvikulu, mis on seotud liikumisabivahendita hakkama saamisega seotud praktilistele probleemidele kasvõi ajutise lahenduse leidmisega, veelgi raskused selliste küsimuste lahendamisel, kuhu saata kaebus liikumisabivahendi kahjustumise kohta ning kust paluda abi.

Praegu puuduvad nii rahvusvahelised, ühenduse kui ka siseriiklikud õigusaktid selle kohta, kuidas osutada kohest abi liikumispuudega isikule, kelle liikumisabivahend on kaotsi läinud, kahjustunud või hävinud, või selle kohta, kuidas sellist kohest abi tuleks osutada või mis on sellise kohese abi olulised aspektid.

Lennuettevõtjate kohustus ei sisalda üksikasju selle kohta, kuidas tuleb toimida vastavate hüvitisenõuetega või milliseid meetmeid tuleb võtta kohapeal, kui ratastool või muu liikumisabivahend kahjustada saab või kaotsi läheb.

Enamikul lennujaamadest puudub poliitika ratastooli või liikumisabivahendi kahjustumise või hävimisega seotud hüvitisenõuetega toimimiseks. Vaatamata lennujaamade kohustusele erinevad lennujaamati hüvitise maksmine ja liikumisabivahendi asendamise kord¹¹. Seetõttu võib esineda lünkasid ja vastuolusid liikumisabivahendi asendamisel ja hüvitiste maksmisel liikumispuudega isikutele, kelle abivahend hävis või sai kahjustada ajavahemikul, mil vastutajaks oli lennujaam. See põhjustab kahtlemata ebakindlust ja segadust liikumispuuetega isikute seas, kes ei tea iial, kuidas liikumisabivahendiga juhtunud õnnetuse korral toimida või kelle poole pöörduda.

3.2.2. Vastutuse laad ja ulatus erinevad lennuettevõtjate ning lennujaamade vahel

Vastutuse laad ja ulatus on lennuettevõtjate ning lennujaamade vahel läbi aegade erinenud. Selline erinevus võib põhjustada segadust sidusrühmade seas.

3.2.2.1. Abivahendite vedu lennuki pardal (lennuettevõtja vastutus)

Praegu abistavad lennuettevõtjad liikumispuudega isikuid maapealse teeninduse raames. Nad võivad ise abi osutada, teha seda kolmanda ettevõtja kaudu või lennujaama kaudu, kui viimane tegutseb lennuettevõtja teenuseosutajana. Lennuettevõtja vastutust piiravad praegu mitu rahvusvahelist konventsiooni,¹² kõnealuseid konventsioone ELis rakendavad määrused¹³

¹¹ Vaata joonealune märkus 6.

¹² Kõnealused konventsioonid on: 1. Rahvusvaheliste õhuvedude reeglite ühtlustamise konventsioon, allkirjutatud Varssavis 12. oktoobril 1929, lühendatult Varssavi konventsioon (1929). 2. Rahvusvaheliste õhuvedude reeglite ühtlustamise konventsiooni (allkirjutatud Varssavis 12.

ning õigus- ja haldusmenetlused, mille kohaldamist nõuavad ELi ettevõtjatelt muud riigid, kelle siseriiklikule turule kõnealused ettevõtjad soovivad pääseda. Ettevõtjad võivad piiratud vastutusest loobuda ja hüvitada kaotsiläinud liikumisabivahendi koguväärtuse või kõik selle parandamisega seotud kulud.

Kõikidel kõnealustel õigusaktidel on sama aluspõhimõte: vedaja süü eeldamine registreeritud pagasi puhul¹⁴. See tähendab, et selleks, et vastutust kannaks vedaja, ei pea kannatanu tõestama lennuettevõtja süüd. Liikumispuudega isik peab tõendama vaid seda, et kahjustumine või kaotsimine juhtus ajavahemikul, mil asjaomane liikumisabivahend oli vedaja hoole all (nn veoaeg).

Registreerimislauas registreeritud (alati vedaja poolt või nimel) ja pagasina märgistatud liikumisabivahendi puhul on selge, et veoaeg algab registreerimise alguse hetkest. Sama kehtib ka pagasi puhul, mis antakse üle lennukisalongi juures. Kuigi asjaomane abivahend võib olla märgistatud enne selle vedajale tegelikku üleandmist (värava juures või lennuki uksele), peaks vedaja vastutus algama vaid hetkest, mil abivahend on tegelikult vedajale üle antud (värava juures või lennuki uksele).

3.2.2.2. Liikumisabivahendi käitlemine lennujaamas (lennujaama vastutus)

Lennujaamad on kandnud vastutust liikumispuudega isikute abistamise eest alates määruse täielikust jõustumisest 26. juulil 2008. Üldjuhul ei ole lennujaama vastutus piiratud¹⁵ ning see määratakse kindlaks siseriiklike vastutusalauste ja lepinguvälist kahju reguleerivate õigusaktide alusel. Kuna lennujaamade ja lennuettevõtjate suhtes kohaldatakse erinevat reguleerivat raamistikku, on nende vastutuse laadis kaks olulist erinevust: esiteks põhineb lennujaama vastutus reeglina lennujaama käitaja poolsele tõestatud süül. Teiseks ei ole lennujaama vastutus piiratud, lennuettevõtja oma aga on. See tähendab, et juhul kui lennujaam nõudega ei nõustu, peab liikumispuudega isik lennujaama süüd kohtu ees tõestama (seda ei pea tegema, kui vastutav on lennuettevõtja), kuid talle võidakse hüvitada kõik kahjud (see ei ole nii, kui vastutav on lennuettevõtja, kuna vastutus on harilikult piiratud).

3.2.3. Hüvitise suurus ja hüvitamise kord

Liikumispuuetega isikute organisatsioonid on pikka aega nõudnud piiramata vastutust liikumisabivahenditega seotud vahejuhtumite puhul, mis on toimunud nii selliste abivahendite käitlemisel lennujaamas kui ka nende veol õhusõiduki pardal. See lähenemisviis on ajendatud tänapäevaste liikumisabivahendite kõrgest hinnast¹⁶ ja asjaolust, et pagasiga seotud vastutuse piirmäärad on rahvusvaheliste konventsioonide alusel suhteliselt madalad, eriti Montreali

oktoobril 1929) muutmise protokoll, allakirjutatud Haagis 28. septembril 1955, lühendatult Haagi protokoll (1955). 3. Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon, allakirjutatud Montrealis 28. mail 1999, lühendatult Montreali konventsioon (1999).

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 889/2002, 13. mai 2002, millega muudetakse nõukogu määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumite puhul (EÜT L 140/02, 30.5.2002).

¹⁴ Vt määruse (EÜ) nr 889/2002 artikli 1 lõige 10.

¹⁵ Lennujaama vastutust ei käsitle ükski rahvusvaheline konventsioon ega ühenduse õigusakt.

¹⁶ Näiteks võib elektriline ratastool maksta kuni 10 000 eurot.

konventsiooni raames,¹⁷ milles on viidatud sellele, et rahvusvaheliste konventsioonide alusel kehtestatud hüvitise suurus ei pruugi kõikidel juhtudel olla küllaldane.

Enamik lennuettevõtjatest maksavad hüvitist vastavalt Montreali konventsioonile. Liikumisabivahendiga seotud kahjud, mis on suuremad kui 1000 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikut (SDR), kannab reisija ise, välja arvatud juhul, kui reisija on registreeritud pagasit vedajale üle andes teinud erideklaratsiooni sihtkohas üleantava pagasi väärtuse kohta ja on vajaduse korral tasunud lisasumma¹⁸. Vähemik lennuettevõtjatest ja vaid üksikud lennujaamad pakuvad liikumispuudega isikute liikumisabivahendite jaoks erikindlustust. Enamik lennuettevõtjatest ja lennujaamadest ei paku kahjustunud või hävinud ratastooli või liikumisabivahendi kindlustust.

Uuringu kohaselt lubab vaid vähemik ELi lennuettevõtjatest liikumispuudega isikul deklareerida tema liikumisabivahendi suuremat väärtust, mis võimaldaks sellele vastavalt hüvitist nõuda. Mõned kõnealustest ettevõtjatest seavad deklareeritavale lisaväärtuse summale teatava piirangu, mis on küll rahvusvaheliste ja ELi nõuete kohasest hüvitisemäärast kõrgem, ent siiski madalam liikumisabivahendi tegelikust hinnast. Mitmed vedajad märkisid, et erideklaratsiooni tegemisega kaasneb lisatasu, mille peab maksma reisija.

Kõik sidusrühmad nõustuvad, et kõiki liikumispuudega isikute vajaduste rahuldamisega seotud kulusid ei tohi jätta otseselt liikumispuudega isikute kanda. Vähesed on aga teinud loogilise järelduse, et hüvitada liikumisvahendi kahjustumise või kaotsimineku kulud tervenisti. Määruses kinnitatakse põhimõtet, et liikumispuudega isikutele osutatakse abi ilma lisatasuta,¹⁹ kuid selles ei ole ette nähtud kindlat hüvitissummat ja hüvitist makstakse vastavalt rahvusvahelise, ühenduse ja siseriikliku õiguse eeskirjadele²⁰.

Väärrib märkimist, et raudteetranspordi puhul kohustavad ühenduse õigusaktid raudtee-ettevõtjat kahjusid täielikult hüvitama, kui raudtee-ettevõtja on vastutav asjaomase liikumisvahendi täieliku või osalise kaotsimineku või kahjustumise eest²¹.

3.2.4. Liikumisabivahendi „pagasi” määratlusse kaasamine või kaasamata jätmine

Liikumispuudega isikute organisatsioonid ja enamik tsiviillennundusametitest, kes kõnealuse uuringu küsimustikule vastasid, on seisukohal, et liikumisabivahendit ei tuleks lugeda pagasiks. Sellise erandi tegemise põhjus on, et liikumisabivahendite suhtes ei peaks kohaldama lennuettevõtjapoolset piiratud vastutust, mis on ette nähtud rahvusvaheliste konventsioonidega. Lennujaamad ja lennuettevõtjad peaksid seega hüvitama kaotsiläinud liikumisabivahendi või selle parandamise kõik kulud.

Ameerika Ühendriikides kehtivates eeskirjades puuetega reisijate juurdepääsu kohta lennuettevõtjate puhul (Air Carrier Access Act, ACAA) ei ole liikumisabivahendit määratletud ega seda otseselt pagasi määratlusest välja jäetud; sellega on aga kehtestatud

¹⁷ Kuni 1000 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikut (SDR) (vastavalt Rahvusvahelise Valuutafondi hinnangul põhinevale SDRi kursile on ligikaudne summa 1060 eurot).

¹⁸ Vastavalt Montreali konventsiooni artikli 22 lõikes 2 ja määruse (EÜ) nr 889/2002 artikli 1 lõikes 5 sätestatule.

¹⁹ Vt määruse (EÜ) nr 1107/2006 artikkel 8.

²⁰ Vt määruse (EÜ) nr 1107/2006 artikkel 12.

²¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1371/2007, 23. oktoober 2007 (rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta) artikkel 25, ELT L 315/14, 31.12.2007.

kõikide siseriiklike lennuliine teenindada soovivate vedajate täielik objektiivne vastutus, ilma rahaliste piiranguteta, liikumisabivahendiga juhtunud õnnetuse korral²². Ameerika Ühendriikide transpordiministeerium kavandab peatselt muuta määrust, millega rakendatakse ACAA-d, et USAsse saabuvad ning sealt lahkuvad lende teenindavate välisriigi lennutevõtjate suhtes kohaldataks enamikku puuetega reisijaid käsitlevatest 382. osa kohastest nõuetest, mis juba kehtivad USA lennutevõtjate suhtes, sealhulgas nõudeid liikumisabivahendite ja abivahenditega ümberkäimise kohta.

Kanadas on liikumispuudega isikuid käsitlev kehtiv õigusakt lennutranspordieeskirjade VII osa veoeskirjade tingimuste kohta (*Part VII of the Air transport Regulations: Terms and Conditions of Carriage Regulations*)²³. Kanada transpordiamet määratleb küll liikumisabivahendeid esmatähtsate registreeritud artiklitenä, kuid rangelt võttes ei jäta liikumisabivahendeid pagasi määratlusest välja. Sel viisil ei luba Kanada transpordiamet riigi territooriumil tegutsevatel ettevõtjatel kohaldada hävinud, kahjustunud või kaotsiläänud pagasiga seotud piiratud vastutuse sätteid, mis on ettenähtud rahvusvaheliste konventsioonide raames, liikumisabivahendite suhtes. Valitseb arusaamine, et Kanadas maandumisel peab vedaja järgima Kanada eeskirju. Siiani näib, et seda arusaama ei ole ükski välisriigi vedaja vaidlustanud.

4. PROBLEEMIDE LAHENDUS: MÄÄRUS (EÜ) NR 1107/2006

4.1. Kvantitatiivne eesmärk: vähendada õnnetusjuhtumite arvu

Käesoleva teatise punktis 3.1 osutatud asjaolu, et puudub ratastooli või muu liikumisabivahendi käitlemise erikord ja kõik lennujaamad või lennutevõtjad ei korralda ratastooli või muu liikumisabivahendi käitlemise alast koolitust, viitab sellele, et olukorda saaks hõlpsasti parandada. Määruses (EÜ) nr 1107/2006 on praeguse mitterahuldava olukorra parandamiseks ette nähtud meetmed, mille raames kehtestatakse juriidilised kohustused seoses liikumispuudega isikutele nõuetekohase abi osutamiseks vajaliku korra ja töötajate koolitusega²⁴.

Selliste kohustuste hulka kuuluvad muu hulgas liikumisabivahendi käitlemine lennujaamas ja selle vedu õhusõiduki pardal. Seepärast peaks lennutevõtjate osutatav abi muutuma oluliselt kvaliteetsemaks ja nõuetekohasemaks. Registreerimise erikord ja töötajatele liikumisabivahendite käitlemise alase koolituse korraldamine tõstab nii tööandjate kui ka töötajate teadlikkust ning aitab veelgi vähendada õnnetusjuhtumite arvu ja tõsidust, aga ka isiklikku ja rahalist kahju.

4.2. Kvalitatiivne eesmärk: viia miinimumini vahejuhtumi tagajärjed

Käesoleva teatise punktis 3.2.1. on esile toodud probleemid seoses sellega, et praegu puudub ühine kord kohapeal koheste lahenduste leidmiseks liikumisabivahendite kahjustumise või

²² ACAA eeskirjade kohaselt on keelatud puuetega isikute diskrimineerimine lennureisi puhul. Ameerika Ühendriikide transpordiministeerium avaldas määruse (14 CFR 382. osa) ACAA rakendamiseks, milles osutatakse selgesõnaliselt liikumisabivahendite ja abivahenditega ümberkäimisele.

²³ Kanada transpordiseaduse (Canada Transportation Act) kohaselt kehtestatud veoeskirjade tingimused. Seaduse V osas käsitletakse puuetega isikute transporti. Kõnealuse V osa lõikes 155 selgitatakse kahjustunud või kaotsiläänud abivahendiga seotud sätteid.

²⁴ Vt määruse artiklid 9 ja 11.

kaotsimineku korral. Määrus (EÜ) nr 1107/2006 täidab osaliselt selle õigusliku lünga. Esiteks on kõnealuse määruse I lisas selgelt määratletud lennujaama osutatav abi kui „kahjustatud või kaotsiläinud liikumisabivahendite ajutine asendamine (kuid mitte tingimata identsetega)”²⁵. Teiseks on artiklis 9 sätestatud lennujaamade õiguslik kohustus „kehtestada I lisas määratletud abi kvaliteedistandardid ning määrata kindlaks nende täitmiseks vajalikud vahendid”.

Seoses käesoleva teatise punktis 3.2.2 märgitud vastutuse laadi ja ulatuse erinemisega lennuettevõtjate ja lennujaamade vahel on määruse (EÜ) nr 1107/2006 artiklis 12 kehtestatud kohustus maksta hüvitist „vastavalt rahvusvahelise, ühenduse ja siseriikliku õiguse eeskirjadele”.

Komisjon jälgib tähelepanelikult, kuidas lennujaamad ja -ettevõtjad rakendavad nende kohustust uues määrusega kehtestatud kontekstis, et tulevikus hinnata, kas lisaks määruses (EÜ) nr 889/2002 lennuettevõtjate suhtes sätestatule oleks soovitatav täpsemalt määratleda ka lennujaama vastutus.

Käesoleva teatise punktis 3.2.3 käsitletud hüvitise suuruse ja asjakohase korraga seoses tuleb märkida, et liikumisabivahenditega seotud vahejuhtumite arv on juba niigi väike ning määrusega (EÜ) nr 1107/2006 ettenähtud uued kaitsemeetmed peaksid aitama õnnetuste arvu ja nende tagajärgi veelgi vähendada. Seetõttu tundub olevat selge, et kui kehtivaid hüvitise maksmise eeskirju muuta, ei avaldaks majanduslikud tagajärjed, mida sellised õnnetused lennuettevõtjatele või lennujaamadele võiksid tekitada, lennuettevõtjatele või lennujaamadele tõsist majanduslikku mõju.

Käesoleva teatise punktis 3.2.4 käsitletakse küsimust, kas liikumisabivahendit tuleks määratleda kui „pagasit”. See on asjakohane küsimus, sest on seotud hüvitise suurusega, põhjusel et rahvusvaheliste konventsioonide alusel kehtestatud vastutuse piirmäärad kehtivad ainult pagasi suhtes. Mõned suuremad ühenduse partnerid lennutranspordi alal on juba välja töötanud üksikasjalikud haldusmenetlused seoses liikumispuudega isikute õigustega kõnealuse küsimuse puhul. Üldjoontes kehtestatakse nimetatud haldusmenetlustega objektiivne vastutus ja kahju täieliku hüvitamise kohustus ettevõtjatele ning mõnel juhul ka lennujaamadele. Euroopa lennuettevõtjad, kes teenindavad transatlantilisi lennuliine, mis suunduvad Kanadasse, või Ameerika Ühendriikide või Kanada siseriiklikke lennuliine, järgivad neid eeskirju juba praegu väljaspool ühenduse piire. Mõned ettevõtjad on juba loobunud piiratud vastutusest oma kliendipoliitika või ettevõttesiseste kvaliteedistandardite kaudu.

Nendest näidetest nähtub, et hävinud, kahjustunud või kaotsiläinud liikumisabivahendi korral makstava hüvitise summa ühtlustamiseks kõnealuse abivahendi tegeliku väärtusega on mitmeid võimalusi. Kõnealuse eesmärgi võib saavutada, püüdes tõlgendada või määratleda pagasi mõistet sellisel viisil, et sellest jäetaks välja liikumisabivahendid, tagades samas, et kehtivad asjakohased rahvusvahelised konventsioonid selliseid abivahendeid endiselt õiguslikult hõlmavad; teise võimalusena võib kõnealuste rahvusvaheliste konventsioonidega kehtestatud rahalise hüvitise piirmäärad üle vaadata või need tühistada. Lisaks sellele võivad lennuettevõtjad ja lennujaamad vabatahtlikult loobuda kehtivast piiratud vastutusest seoses liikumisabivahenditega.

²⁵ Vt määruse (EÜ) nr 1107/2006 I lisa.

Komisjon leiab, et kõnealune küsimus vääraks arutamist Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni tasemel, et tühistada või üle vaadata Montreali konventsioonis sätestatud igasugused rahalised piirangud seoses kaotsiläinud, kahjustunud või hävinud liikumisabivahendite hüvitamisega. Komisjon mõistab, et rahvusvahelise konventsiooni üle uute läbirääkimiste pidamine on raske. Kuid asjaolu, et mõned Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni liikmed on otsustanud oma eeskirju ühepoolselt muuta ja kehtestada oma siseriiklike lennuliinide suhtes liikumisabivahendiga seotud kahju täieliku hüvitamise, tähendab, et ELi selline algatus võib leida poliitilist toetust.

Komisjon leiab, et keskpikas perspektiivis aitab määruse (EÜ) nr 1107/2006 täielik kohaldamine tõhustada seda, kuidas jälgitakse ning rakendatakse liikumispuudega isikute kehtivaid õigusi seoses hävinud, kahjustunud või kaotsiläinud liikumisabivahendi hüvitamise ja/või asendamisega, samuti seda, millist abi osutatakse õnnetusjuhtumi korral kohapeal. Komisjon leiab, et enne, kui otsustada, kas tuleks esitada kõnealuseid küsimusi käsitleva õigusakti ettepanek, tuleks määrust (EÜ) nr 1107/2006 täielikult kohaldada, et siis hinnata selle mõju vahejuhtumite võimalikule vähenemisele. Võttes arvesse muudes riikides kehtivaid tavasid ja raudteetransporti käsitlevaid ühenduse õigusakte, innustab komisjon lühemas perspektiivis lennuettevõtjaid vabatahtlikult nende kehtestatud piiratud vastutusest loobuma.

5. KOKKUVÕTE

- (1) Komisjon tuletab lennujaamadele ja –ettevõtjatele meelde, et neil on kohustus kehtestada kvaliteedistandardid, vajalik koolitus ning kord seoses liikumisabivahendite käitlemise ja liikumispuudega isikute õigustega selliste isikute liikumisabivahenditega juhtunud õnnetuste korral, järgides eelkõige Euroopa tsiviillennunduskonverentsi dokumenti nr 30 ja selle asjakohaseid lisasid.
- (7) Seoses hüvitise suurusega, mis tuleks abivahendi tegeliku väärtusega paremini vastavusse viia, teeb komisjon nõukogule ettepaneku, et ühendus käivitaks koostöös liikmesriikidega Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni raames algatuse, eesmärgiga selgitada või määratleda „pagasi” mõistet sellisel viisil, et sellest jäetaks välja liikumisabivahendid, või teise võimalusena tühistada või üle vaadata Montreali konventsioonis sätestatud igasugused vastutuse piirangud seoses kaotsiläinud, kahjustunud või hävinud liikumisabivahenditega.
- (8) Komisjon innustab ELis tegutsevaid lennuettevõtjaid kehtivatest vastutuse piirangutest vabatahtlikult loobuma, et hüvitise suurus abivahendi tegeliku väärtusega paremini vastavusse viia.
- (9) Komisjon jälgib ajavahemikul 2008–2009 ühenduse õiguse, sealhulgas määruse (EÜ) nr 1107/2006 järgimist liikmesriikide, lennuettevõtjate ja lennujaamade poolt.
- (10) Komisjon innustab asjaomaseid sidusrühmi koguma tõhusamalt ja süstemaatilisemalt andmeid liikumisabivahenditega seotud hüvitisenõuete kohta.
- (11) Komisjon lisab määruse (EÜ) nr 1107/2006 artikliga 17 ettenähtud aruandesse peatüki, milles käsitletakse õigusi liikumispuuetega isikute puhul, kelle liikumisabivahend on kaotsi läinud, kahjustunud või hävinud. Komisjon hindab seejärel määruse (EÜ) nr 1107/2006 jõustumise järgset arengut ja edusamme seoses Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni raames tehtava algatusega, millele on

viidatud käesoleva kokkuvõtte punktis 2. Kui hindamise tulemusel selgub, et vajalikke edusamme ei ole saavutatud, esitab komisjon asjakohase õigusakti ettepaneku, et suurendada ühenduse õigusaktide alusel kehtivaid õigusi selliste reisijate puhul, kelle ratastool või muu liikumisabivahend on hävinud, kahjustunud või kaduma läinud selle käitlemisel lennujaamas või transpordil õhusõiduki pardal, sealhulgas vaadatakse üle kehtiv hüvitise ülemmäär ja see, kas on vaja paremini määratleda lennujaamade vastutust.