

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl riboto judrumo asmenų teisių keliaujant oru

COM(2005) 47 final — 07/2005 (COD)

(2006/C 24/03)

2005 m. balandžio 8 d. Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 71 straipsniu, nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl *Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl riboto judrumo asmenų teisių keliaujant oru*

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, savo nuomonę priėmė 2005 m. rugsėjo 1 d. Pranešėjas p. Cabra de Luna.

420-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2005 m. rugsėjo 28-29 d. (2005 m. rugsėjo 28 d. posėdis), Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę, 160 narių balsavus už, 2 — prieš ir 1 susilaikius.

1. Įžanga

1.1 Komisija pateikė pasiūlymą dėl reglamento dėl riboto judrumo asmenų teisių keliaujant oru, siekdama, palyginti su likusiais gyventojais, neįgaliesiems ir riboto judrumo asmenims garantuoti lygias galimybes keliauti oru.

1.2 Komisijos manymu, keliavimas oru yra viena priemonių, skatinančių neįgaliųjų žmonių integraciją bei aktyvų dalyvavimą ekonominiame ir socialiniame gyvenime.

1.3 Komisija rodo iniciatyvą savo nediskriminacinės politikos, aiškiai įtvirtintos Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 21 straipsnyje patektu bendruoju principu, kontekste. Be to, EB sutarties 13 straipsnis sudaro galimybę Europos Bendrijai kovoti su diskriminacija, *inter alia*, dėl negalios.

1.4 Šiuo reglamentu siekiama užtikrinti, kad galimybėmis, kurios atsivėrė sukūrus bendrąją oro transporto rinką, galėtų vienodai pasinaudoti visi keleiviai.

1.5 Komisijos pasiūlymas yra pirmasis teisės aktas Europos Bendrijos teisėje, skirtas būtent neįgaliesiems, tačiau jo teigiamą poveikį pajus daugelis pagyvenusių žmonių ir keleiviai, kurių judrumas laikinai yra ribotas.

1.6 Pasiūlymas, kuriuo siekiama užkirsti kelią nevienodoms sąlygoms, yra grindžiamas keletu esminių principų:

- negalima atsisakyti vežti riboto judrumo asmenis, išskyrus tuos atvejus, kai vežti neleidžiama dėl su sauga susijusių priežasčių;
- reikalinga pagalba turėtų būti teikiama nereikalaujant užmokesčio tiesiogiai iš riboto judrumo keleivio;

— riboto judrumo keleiviams turėtų būti numatytas nenutrūkstamas aukštos kokybės paslaugų teikimas, nuo nurodytos atvykimo vietos iki nurodytos išvykimo vietos;

— turėtų veikti centralizuota pagalbos sistema;

— efektyvios sankcijos turėtų būti taikomos tuo atveju, kai nesilaikoma šio reglamento.

1.7 Paskutiniaisiais metais oro vežėjai ir oro uostai pasirašė savanoriškus susitarimus, kurie buvo laikomi pirmuoju žingsniu, siekiant panaikinti nevienodas sąlygas riboto judrumo asmenimis ir užtikrinti jiems teikiamos pagalbos kokybę. Nepaisant to, paaiškėjo, kad šių susitarimų nepakanka ir šioje svarbioje srityje reikia aiškiai apibrėžti pareigas ir taisykles.

2. Bendros pastabos

2.1 Komitetas pritaria Komisijos iniciatyvai ir visiškai remia esminius šio pasiūlymo principus.

2.2 Šiuo reglamentu akivaizdžiai prisidedama prie kliūčių, trukdančių riboto mobilumo žmonėms naudotis oro transportu, pašalinimo. Jis taip pat yra susijęs su neseniai ES priimtu reglamentu dėl kompensavimo ir pagalbos keleiviams atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju ⁽¹⁾, kuris padeda įtvirtinti keleivių teises.

2.3 Be to, savo neseniai priimtose nuomonėse EESRK palaikė požiūrį ⁽²⁾, kad reikia teisės aktų, reglamentuojančių ne tik užimtumą, bet ir panaikinančių kliūtis, su kuriomis neįgalūs žmonės susiduria ir kitose gyvenimo srityse. Mobilumas yra esminė neįgaliųjų socialinės integracijos sritis.

⁽¹⁾ 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendrąsias kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju ir panaikinantį reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 40, 2004 2 17, p. 1) – EESRK nuomonė OL C 241, 2002 10 7, p. 29.

⁽²⁾ Žr. Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę dėl *Neįgaliųjų integracijos į visuomenę* - OL C 241, 2002 10 7, p. 89 ir Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę dėl *Komisijos komunikato Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui – Lygios galimybės neįgaliesiems: Europos veiksmų planas* - OL C 110, 2004 4 30, p. 26.

2.4 EESRK apgailestauja, kad teisės aktai neapima nuostatų dėl oro uostų infrastruktūros prieinamumo neįgaliesiems, keleivių pervežimui skirtų transporto priemonių ir lėktuvų. EESRK pastebi, kad tik tokios priemonės užtikrins lygias galimybes keliaujant oru. EESRK ragina Europos Komisiją toliau inicijuoti teisės aktus, kad būtų užtikrinta, jog visa naujoji infrastruktūra ir transporto priemonės bus prieinamos neįgaliesiems ir garantuota, kad visos egzistuojančios kliūtys bus palaipsniui panaikintos.

2.5 Komitetas remia bendrą reglamento struktūrą ir ypač pritaria reglamentui dėl vienos centrinės oro uostuose paslaugas teikiančios institucijos, nes tokia sistema yra pats patikimiausias būdas siekiant užtikrinti atskaitomybę ir pastovią aukštos kokybės pagalbą riboto judrumo asmenims.

2.6 Nepaisant to, Komitetas mano, jog reikėtų sustiprinti kai kurias nuostatas, kad bendro tikslo būtų siekiama kiek įmanoma geriau.

2.7 Komitetas taip pat primygtinai teigia, kad reikia plačiau pasikonsultuoti su pilietinėje visuomenėje veikiančiomis atstovaujančiomis organizacijomis, kad būtų užtikrinta, jog oro transporto sektoriuje yra garantuojamos visų piliečių, įskaitant riboto judrumo asmenis, teisės. Be to, norint užtikrinti geriausią reglamento taikymą, svarbu garantuoti, kad Oro uostų naudotojų komitete tarp oro uostų, paslaugų teikėjų, oro transporto įmonių ir neįgaliesiems, įskaitant riboto judrumo asmenis, atstovaujančių organizacijų būtų pradėtas dialogas, taip pat ir dėl mokesčio už pagalbą nustatymo bei saugumo standartų.

Komitetas pritaria tam, kad iš žmonių su negalia nebus imamas mokestis už pagalbą, tačiau nesutinka su pasiūlymu, kad pagalba turėtų būti finansuojama taip, kad našta būtų tolygiai paskirstyta visiems keleiviams, kaip nurodyta EB reglamento projekto 7 konstatuojamojoje dalyje. Komitetas dar kartą pareiškia, kad mokestį už pagalbą turi mokėti oro uostu besinaudojantys oro vežėjai proporcingai keleivių skaičiui, kurį kiekvienas jų skraidina į tą oro uostą ir iš jo, ir kad dėl mokesčio už pagalbą jokių būdu neturėtų padidėti bilietų kainos.

2.8 Komitetas pastebi, kad nuostata, leidžianti nukrypti nuo esminio principo, numatyto 3 straipsnyje, t. y. atsisakymo vežti prevencijos, yra numatyta 4 straipsnyje, pagal kurį dėl atsisakymo vežti, motyvuojant būtinybe laikytis saugos reikalavimų, turi būti išaiškinta, kad būtų užkirstas kelias savavališkiems atsisakymams. Saugos reikalavimus tiksliai apibrėžianti ir nustatanti sistema turi būti patvirtinta ES lygiu, arba kaip šio reglamento priedas, arba kaip įgyvendinimo reglamentas. Šiuo metu tokias taisykles nustato patys vežėjai arba teisės aktai, kurie dažnai būna labai skirtingi ir kartais prieštarauja vienas kitam. Europos Komisijos pasiūlymas saugos reikalavimus nustatyti nacionaliniuose teisės aktuose šios problemos neišspręstų. Be to, informacija apie saugos reikalavimus turi būti viešai prieinama visiems keleiviams, o ne tik tada, kai jie to pageidauja.

2.9 Komitetas taip pat pastebi, kad trūksta aiškios nuostatos, įpareigojančios oro transporto įmones išmokėti kompensaciją asmeniui, kurį buvo atsisakyta vežti, arba pakeisti jo kelionės maršrutą ir pasirūpinti juo, atsižvelgiant į reglamentą, panašiai kaip numatyta reglamente dėl kompensavimo ir pagalbos keleiviams dėl atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui.

2.10 Komitetas taip pat pabrėžia poreikį sustiprinti nuostatas dėl išipareigojimo teikti 5 straipsnyje paminėtą pagalbą. Oro uostą valdančios institucijos pareigos turėtų būti išplėtos, dalį jų perduodant ir tranzitu per oro uostą keliaujantiems arba pervežamiems keleiviams, jei apie tai pranešama prieš 24 valandas. Dabartinė pasiūlymo formuluotė — *dėti visas reikiamas pastangas* — yra netinkama. Tačiau į išskirtines aplinkybes reikia atsižvelgti nepriklausomai nuo oro uostą valdančios institucijos.

2.11 Komitetas mano, kad visuose Europos oro uostuose reikia nustatyti riboto judrumo keleiviams skirtus nuolatinius aukštos kokybės standartus, viršijančius reglamento I priede nustatytus standartus. Šiame pasiūlyme numatyta dviejų milijonų keleivių riba daug Europos oro uostų atleistų nuo šio pagrindinio išipareigojimo. Be to, Komitetas yra įsitikinęs, kad kokybės standartai skirti mažiems oro uostams, kuriuose keleivių skaičius per metus nesiekia milijono, taip pat turėtų būti nustatyti vietos lygiu, glaudžiai bendradarbiaujant su neįgaliejių, įskaitant riboto judrumo asmenis, organizacijomis.

2.12 EESRK taip pat nurodo, kad atitinkami negalią suvokti padedantys personalo mokymai yra reikalingi, kad būtų galima užtikrinti atitinkamos kokybės pagalbą, pagal asmens poreikius. Naudojimasis naujosiomis technologijomis (pvz. trumposiomis žinutėmis (SMS) teikiamomis paslaugomis arba pranešimų gavikliais) taip pat galėtų palengvinti riboto judrumo keleivių (pvz.: žmonių turinčių klausos ir regos negalią) pervežimą.

2.13 Reikėtų pagalvoti apie paprastą pranešimų dėl pagalbos, kuri taip pat būtų nemokama, pateikimo tvarką. Paprastai toks pranešimas pateikiamas tada, kai užsakomi bilietai ir jį gauna oro transporto bendrovės. Todėl labai svarbu, kad siekiant užtikrinti geriausią paslaugų kokybę, oro transporto bendrovių informacijos perdavimas oro uostams būtų patikimas. Patvirtinimo kodas keleiviui turėtų būti išduodamas tada, kai jis praneša apie reikiamą pagalbą. Ginčo atveju, pareiga pateikti įrodymą dėl pranešimo nepateikimo visgi turėtų atitekti oro vežėjams ir (arba) turizmo kelionių organizatoriui, kuris yra atsakingas už išankstinį užsakymą.

2.14 Be to, laikantis bendros pranešimų teikimo tvarkos turėtų būti atsižvelgiama į prieinamumo reikalavimus. Alternatyvūs komunikacijos būdai: turėtų būti galima pranešti telefonu ir internetu. Interneto tinklalapiai turėtų atitikti Tinklalapių prieinamumo iniciatyvos (WAI) reikalavimus,⁽³⁾ o pranešimai telefonu turėtų būti nemokami.

⁽³⁾ Tinklalapių prieinamumo iniciatyva (WAI) yra tinklalapių, kompiuterinės paieškos sistemų ir patikros priemonių prieinamumo gairės, priimtos tarptautiniu mastu, kurios padėtų neįgaliesiems (pvz.: turintiems fizinę, regos, klausos, sutrikusios elgsenos ar neurologinę negalią) lengviau naudotis pasauliniu tinklu. Norėdami gauti daugiau informacijos, žiūrėkite: <http://www.w3.org/WAI> ir 2001 m. rugsėjo 25 d. Europos Komisijos komunikatą dėl viešųjų tinklalapių prieinamumo.

2.15 EESRK taip pat mano, kad norint užtikrinti pagarbą privatumui, į reglamento dėl direktyvos 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, tekstą reikia įterpti nuorodą, kad informacijos bus reikalaujama tik siekiant įvykdyti direktyvoje nustatytus išipareigojimus, susijusius su pagalbos teikimu ir, kad jais nebus pasinaudota paslaugos reikalaujančio keleivio nenaudai.

2.16 Komitetas yra susirūpinęs, kad valstybių narių lygiu skirtingų institucijų paskyrimas atsakingomis už skundus gali trukdyti veiksmingai taikyti teisių pažeidimo nagrinėjimo procedūras ir sumažinti jų prieinamumą keleiviams. EESRK pabrėžia, kad reikia lengvai prieinamos institucijos, kuri priimtų skundus ir stebėtų reglamento įgyvendinimą ir vykdymą. EESRK tiki, kad kiekvienoje valstybėje narėje galėtų būti viena už šiuos reikalus atsakinga institucija, siekiant sukurti sistemą, kuri būtų paprastesnė už dabartiniame pasiūlyme numatytą sistemą. Atsižvelgiant į kelionių oru internacionalizaciją ir didėjančių skaičių keleivių, kurie keliauja tarp šalių, kurios nėra jų gyvenamoji šalis, EESRK yra įsitikinęs, kad reikėtų įsteigti instituciją Europos lygiu.

2.17 EESRK teigia, kad riboto judrumo asmenims reikėtų suteikti teisę į viso dydžio kompensaciją tais atvejais, kai jų mobilumo priemonės yra sugadinamos ar prarandamos. Reikia deramai atsižvelgti į pasekmes keleivio mobilumui, savarankiškumui ir saugumui. EESRK taip pat mano, kad atsakomybė dėl mobilumo priemonių priežiūros ant žemės turėtų būti patikėta oro vežėjui, kad būtų užtikrintai laikomasi Tarptautinių bendrųjų nuostatų dėl oro vežėjų civilinės atsakomybės, kaip nustatyta Monrealio konvencijoje.

2.18 Komitetas, remdamasis Varšuvos konvencija su paskutiniais pakeitimais, padarytais Hagos ir Monrealio konvencijomis⁽⁴⁾, taip pat norėtų reglamente įtvirtinti aiškias pareigas ir atsakomybę nelaimės arba nevienodų sąlygų keleiviams, kuriems reikia pagalbos oro uoste ar įlipant į orlaivį, atveju.

2.19 EESRK taip pat norėtų panagrinėti keletą klausimų, susijusių su pagalbos teikimu orlaivių viduje. EESRK siūlo išbraukti pasiūlytą lydinčių šunų pervežimo trukmės apribojimą iki penkių valandų, nes šis apribojimas praktikoje neegzistuoja. Reglamentas taip pat turėtų apimti vežėjams skirtą reikalavimą pateikti informaciją apie apribojimus lėktuvu pervežant mobilumo priemones. Nuostatos dėl su skrydžiais susijusios informacijos prieinamumo turėtų apimti ir saugos priemones.

2.20 EESRK taip pat yra susirūpinęs, kad reglamente nenauginėjamos visos, su kelionėmis oru susijusios kliūtys. Ypač svarbu, kad visi nauji oro uostai būtų prieinami riboto judrumo asmenims ir, kad veikiantys oro uostai palaipsniui pašalintų visas kliūtis, trukdančias užtikrinti vienodas galimybes.

2.21 Be to, EESRK rekomenduoja oro vežėjams perkant ar nuomojant naujus orlaivius rinktis tuos orlaivius, kurie atitinka prieinamumo standartus.

3. Išvada

3.1 EESRK tvirtai remia šį pasiūlymą, bet rekomenduoja padaryti keletą 2 dalyje paminėtų pakeitimų, kad būtų atsižvelgta į poreikį veiksmingai ir nuolat užtikrinti lygias galimybes neįgaliesiems ir riboto judrumo keleiviams, kai jie keliauja oru.

2005 m. rugsėjo 28 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

pirmininkas

Anne-Marie SIGMUND

⁽⁴⁾ Žr. 7 straipsnį, kuriame nustatytos oro vežėjų pareigos nelaimingų atsitikimų atveju, kurie nutinka orlaivio viduje arba keleiviui įlipant ar išlipant iš jo.