

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény Tárgy: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a légi járműveken utazó csökkent mozgásképességű személyek jogairól”

COM(2005) 47 final – 07/2005 (COD)

(2006/C 24/03)

2005. április 8-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett kérdésben.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2005. szeptember 1-jén elfogadta (előadó: Miguel Ángel Cabra de Luna).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2005. szeptember 28–29-én tartott 420. plenáris ülésén (a szeptember 28-i ülésnapon) 160 szavazattal 2 ellenében, 1 tartózkodás mellett elfogadta a következő véleményt.

1. Bevezetés

1.1 Az Európai Bizottság rendeletjavaslatot terjesztett elő a légi járműveken utazó csökkent mozgásképességű személyek jogaira vonatkozóan, melynek célja annak biztosítása, hogy a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek a lakosság többi részével azonos lehetőségekkel rendelkezzenek a légi közlekedés során.

1.2 Az Európai Bizottság a légi közlekedésben látja a fogyatékkal élő személyek gazdasági és társadalmi életbe történő integrálásának és aktív részvételének egyik fő eszközt.

1.3 A kezdeményezést a megkülönböztetés tilalmára vonatkozó politikáinak összefüggéseibe helyezi, amely általános elvként fogalmazódik meg az Európai Unió Alapjogi Chartájának 21. cikkében. Továbbá az EK-Szerződés 13. cikke lehetővé teszi az Európai Közösség számára, hogy felvegye a harcot többek között a fogyatékoságon alapuló megkülönböztetés ellen.

1.4 A rendelet célja annak biztosítása, hogy a légi közlekedésben a belső piac létrehozása által megnyílt lehetőségeket az összes utas egyenlő mértékben élvezhesse.

1.5 Az Európai Bizottság javaslata az első olyan jogszabály az európai közösségi jogban, amely kifejezetten fogyatékkal élő személyeket céloz, bár pozitív hatást fog gyakorolni sok idős személyre, valamint az átmenetileg csökkent mozgásképességű utasokra is.

1.6 A javaslat, melynek célja a méltánytalan bánásmód megelőzése, a következő alapelveken alapul:

- a csökkent mozgásképességű utasok szállítása nem tagadható meg, kivéve biztonsági okokból;
- megfelelő segítséget kell nyújtani a csökkent mozgásképességű személy közvetlen anyagi terhelése nélkül;

- a csökkent mozgásképességű személyeknek zavarmentes, magas színvonalú szolgáltatást kell nyújtani minden kijelölt érkezési ponttól minden kijelölt távozási pontig;
- központosított segítségnyújtó rendszer;
- hatékony szankciók a rendelet be nem tartása esetén.

1.7 A légi fuvarozók és a repülőterek között az utóbbi években kötött önkéntes megállapodások az első pozitív lépést jelentik a méltánytalan bánásmód megszüntetése és a csökkent mozgásképességű személyeknek nyújtott segítség biztosítása irányába. Mindazonáltal ezek a megállapodások elégtelennek bizonyultak, és szükségesnek tűnik a felelősség és a szabályok egyértelmű meghatározása ezen a kulcsterületen.

2. Általános megjegyzések

2.1 Az EGSZB üdvözlöi az Európai Bizottság kezdeményezését, és teljes mértékben támogatja a javaslat alapelveit.

2.2 A rendelet egyértelműen hozzájárul a csökkent mozgásképességű személyek előtt a légi közlekedésben meglévő akadályok felszámolásához. Kapcsolódik az EU által nemrégiben elfogadott, az utasoknak a beszállás megtagadása, járat-törlés vagy nagy késés esetén nyújtandó kártérítésről és segítségről szóló rendelethez⁽¹⁾ is, amely hozzájárul az utasok jogainak erősítéséhez.

2.3 Az EGSZB továbbá a közelmúltban közzétett véleményeiben⁽²⁾ támogatta a foglalkoztatáson túlmutató jogalkotás szükségességét a fogyatékkal élő személyek előtt az élet más területein jelen levő akadályok leküzdésével kapcsolatban. A mobilitás kulcsfontosságú terület a fogyatékkal élő személyek társadalmi integrációja szempontjából.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. február 11-i 261/2004/EK rendelete a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályaon kívül helyezéséről (HL L 40., 2004.2.14., 1. o.) – EGSZB-velemény, HL C 241., 2002.10.7., 29. o.

⁽²⁾ Lásd az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményeit A fogyatékkal élő személyek társadalmi integrálásáról (HL C 241., 2002.10.7., 89. o.) és a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban: Közlemény a Tanácshoz, az Európai Parlamenthez, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz és a Régiók Bizottságához Egyenlő lehetőségeket a fogyatékkal élő személyek számára: európai cselekvési terv (HL C 110., 2004.4.30., 26. o.)

2.4 Az EGSZB sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a jogszabály nem rendelkezik a repülőtéri létesítmények, az utasokat szállító járművek és a repülőgépek fogyatékkal élő személyek általi megközelíthetőségéről. Felhívja rá a figyelmet, hogy csak az effajta rendelkezésekkel biztosítható az esélyegyenlőség a légi közlekedésben. Arra kéri tehát az Európai Bizottságot, hogy terjesszen elő további jogszabályokat az új létesítmények és szállítóeszközök megközelíthetőségének, illetve a jelenlegi akadályok fokozatos megszüntetésének biztosítása érdekében.

2.5 Az EGSZB támogatja a rendelet általános keretét, és különösen helyesli a repülőtereken kialakítandó egyetlen központosított szolgáltatásirányító szervről szóló rendelkezést, mivel egy ilyen rendszer lenne a kiszámíthatóság, a magas színvonal és a következetes segítségnyújtás biztosításának legmegbízhatóbb módja a csökkent mozgásképességű személyek számára.

2.6 Az EGSZB ugyanakkor úgy ítéli meg, hogy – az általános cél elérése érdekében – néhány rendelkezés megerősítésre szorul.

2.7 Az EGSZB hangsúlyozza a széles körű konzultáció szükségességét is a civil társadalom reprezentatív szervezeteivel, hogy biztosítható legyen minden polgár jogának érvényesülése – a csökkent mozgásképességű személyeké is – a légi közlekedésben. Továbbá a rendelet lehető legjobb végrehajtása érdekében fontos – biztonsági alapkövetelményeket is magában foglaló – párbeszédet kialakítani a repülőterek, a szolgáltatók, légitársaságok és a fogyatékkal élők, köztük a csökkent mozgásképességűek képviselői szervezetei között a repülőtér használatának bizottságán belül.

Az EGSZB üdvözli, hogy a segítségnyújtás díját nem a csökkent mozgásképességű személyeknek kell viselniük, azonban ellenzi az Európai Bizottság rendelkezésével bevezetődőnek 7. pontjában említett javaslatot, mely szerint a segítségnyújtás költségei az összes utast terhelnék egyenlő arányban. Ismételten hangsúlyozza, hogy a segítségnyújtás költségeit a repülőtérrel használó légi fuvarozók között kell megosztani az általuk az adott repülőtérre, illetve onnan szállított utasok arányában, és ennek semmi esetre sem szabad az utasok által fizetendő fuvardíjak emelkedését eredményeznie.

2.8 Az EGSZB megjegyzi, hogy a 3. cikkben rögzített fő elv (a szállítás megtagadásának tilalma) alóli mentesülés – erről a 4. cikk rendelkezik, amely szerint a beszállítás megtagadása a biztonsági előírások teljesítése érdekében lehetséges – további tisztázásra szorul az önkényes megtagadás elkerülése végett. Uniós szinten meg kellene határozni egy olyan keretet, amely definiálja a biztonsági előírásokat vagy a tárgyalt rendelet mellékleteként, vagy egy végrehajtási rendeletben. Jelenleg ezeket a szabályokat a fuvarozók vagy jogszabályok határozzák meg, ezért azok meglehetősen eltérőek, esetenként egymásnak ellentmondóak. Az Európai Bizottság javaslata, mely szerint a biztonsági előírásokat nemzeti szinten kell definiálni, nem oldaná meg ezt a problémát. Ezenkívül a biztonsági előírásokról szóló információkat nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni az összes utas számára, nem csupán kérésre.

2.9 Az EGSZB észrevételezi olyan explicit rendelkezés hiányát is, amely – az utasoknak a beszállás megtagadása, járat-törlés vagy nagy késés esetén nyújtandó kártérítésről és segítségről szóló rendeletben leírtakhoz hasonlóan – visszatérítésre, illetve másik útvonal felajánlására és gondviselésre kötelezné a légitársaságokat olyan személyek esetében, akiknek beszállítását a rendelet értelmében megtagadták.

2.10 Az EGSZB azon rendelkezések megerősítésének szükségességét is hangsúlyozza, amelyek kötelezővé teszik a segítségnyújtást, amint az az 5. cikkben áll. A repülőtér vezetésének felelőssége kiterjesztendő a repülőtéren átszálló vagy tranzitban tartózkodó utasokra is, amennyiben 24 órával az átszállást megelőzően erről értesítést kapnak. A javaslat jelenlegi megfogalmazása – „az ésszerűség határain belül köteles mindent megtenni” – nem kielégítő. Kivételes körülményeket – amennyiben azok a vezetőségen kívül álló okok miatt keletkeztek – azonban figyelembe lehet venni.

2.11 Az EGSZB nézete szerint az összes európai repülőtérnek a rendelet I. mellékletében felsoroltakon kívül is konzisztens, magas színvonalú normákat kell felállítania a csökkent mozgásképességű utasok tekintetében. A javaslatban a 2 millió feletti utasszámmal meghúzott küszöb jelentős számú európai repülőtérrel mentesítene ettől a fő kötelezettségtől. Az EGSZB ezenkívül úgy véli, hogy az évenkénti egymillió utasszámmal kisebb forgalmú repülőterek esetében helyi szinten is meg kell határozni – méretükhöz viszonyított – minőségi normákat, szoros együttműködésben a fogyatékkal élők (köztük a csökkent mozgásképességűek) szervezeteivel.

2.12 Az EGSZB arra is felhívja a figyelmet, hogy a repülőtéri dolgozók számára a fogyatékkal élők problémáinak tudatosítására irányuló képzésekre van szükség annak biztosítására, hogy a személyek igényeinek megfelelő segítséget és minőséget nyújthassanak. Az új technológiák – például SMS vagy személyhívók – alkalmazása szintén megkönnyíthetné a csökkent mozgásképességű (illetve a hallás- és látássérült személyek) repülőtéri szállítását.

2.13 Fontolóra kellene venni egy olyan egyszerű eljárás szükségességét, amellyel ugyancsak díjmentesen lehetne jelezni a segítségre való igényt. Ezt általában helyfoglalások során történik megtenni, a jelzés pedig a légitársaságok felé történik. Ezért a legmagasabb minőségű szolgáltatások biztosítása érdekében alapvető követelmény a megbízható információáramlás a légitársaságok és a repülőterek között. A segítségre igényt tartó utasnak az igény jelzésekor igazoló kódot kellene kapnia. Ezenkívül – vitás esetben – a jelzés elmulasztásával kapcsolatos igazolásról a légitársaságoknak, illetve a helyfoglalást intéző utazási irodáknak kellene gondoskodniuk.

2.14 A jelzési eljárás során a hozzáférési kritériumokat is figyelembe kellene venni. Elérhetővé kell tenni az alternatív kommunikációs csatornákat: a telefont és az internetet. Az internetes honlapoknak meg kell felelniük a WAI-nak⁽³⁾, a telefonos jelzésnek pedig díjmentesnek kell lennie.

⁽³⁾ A „Web Accessibility Initiative” (A Világhálózathoz való hozzáférési kezdeményezés, WAI) olyan honlapok, böngészők és honlapkészítő eszközök hozzáférhetőségéről szóló, nemzetközileg elfogadott iránymutatókat gyűjteménye, amelynek célja a (pl. fizikai, látási, hallási, kognitív vagy neurológiai) fogyatékkal élő internethasználatának megkönnyítése. További információ: <http://www.w3.org/WAI>, illetve az Európai Bizottság 2001. szeptember 25-i közleménye a nyilvános internetes honlapok elérhetőségének javításáról.

2.15 Az EGSZB emellett úgy véli, hogy a rendelet szövegében hivatkozni kellene a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló 95/46/EK irányelvre annak érdekében, hogy ne sérüljön a magánélet tiszteletben tartásához való jog, illetve, hogy a kért adatok kizárólag a rendeletben előírt segítségnyújtási kötelezettségek végrehajtása céljából kerüljenek felhasználásra, és sohasem a szolgáltatást kérő személy ellen.

2.16 Az EGSZB attól tart, hogy ha tagállami szinten különböző szervezeteket neveznek ki a panaszok kivizsgálására, az akadályozhatja a hatékony jogsértési eljárást és az utasok hozzáférését. Hangsúlyozza, hogy a panaszok fogadására, a rendelet végrehajtásának ellenőrzésére és érvényesítésére könnyen elérhető szervet kell létrehozni. Úgy véli, hogy minden tagállamban egyetlen szerv lehetne felelős ezekért az ügyekért azért, hogy a jelen javaslatban leírtnál egyszerűbb rendszer alakuljon ki. A légi közlekedés nemzetközivé válása és a lakóhelyüktől eltérő országok között utazó utasok nagy száma miatt az EGSZB egy európai szintű testület felállítását találná helyénvalónak.

2.17 Az EGSZB indokoltnak tartja, hogy a csökkent mozgásképességű személyek teljes kártérítésre legyenek jogosultak mozgást segítő eszközeik megrongálódása vagy eltűnése esetén. Megfelelő mértékben figyelembe kell venni az utas mozgására, autonómiájára és biztonságára nézve lényeges következményeket. Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy a mozgást segítő eszközök földi kezelésének felelősségét – a Montreali Egyezmény értelmében – a légi fuvarozóra kell bízni a légi fuvarozók felelősségére vonatkozó nemzetközi kerettel való összhang biztosítása érdekében.

Brüsszel, 2005. szeptember 28.

2.18 Az EGSZB kiemeli továbbá, hogy a rendeletben világosan meg kell határozni a repülőtéren vagy a beszállás alatt történt baleset, illetve a segítségre szoruló utasokkal való nem megfelelő bánásmód esetére vonatkozó felelősségeket és kötelezettségeket – a Hágai és a Montreali Egyezmény által módosított Varsói Egyezményrel⁽⁴⁾ összhangban –, és ennek a rendelet szerves részét kell képeznie.

2.19 Az EGSZB utalni kíván néhány kérdésre a légi járművek fedélzetén való segítségnyújtással kapcsolatban is. Javasolja a vakvezető és mozgássérült-kísérő kutyák szállítására vonatkozóan előterjesztett öt órás időtartamra való korlátozás eltörlését, mivel az a gyakorlatban nem létezik. A rendeletnek tartalmaznia kellene azt a követelményt is, amely szerint a mozgást segítő berendezés fedélzeti szállítására vonatkozó korlátozásokról a fuvarozónak tájékoztatási kötelezettsége van. A járatinformációk hozzáférhetőségére vonatkozó rendelkezéseket a biztonsági intézkedésekre is ki kellene terjeszteni.

2.20 Az EGSZB aggodalmát fejezi ki amiatt is, hogy a rendelet nem szünteti meg minden akadályt a légi közlekedés előtt. Különösen létfontosságú, hogy minden új repülőtér elérhető legyen a csökkent mozgásképességű személyek számára, és hogy a már meglévő repülőterek fokozatosan szüntessék meg az azonos feltételekkel történő hozzáférés akadályait.

2.21 Ezenfelül az EGSZB javasolni kívánja, hogy a légi fuvarozók új repülőgépek beszerzésekor vagy bérlésekor a hozzáférési normáknak megfelelő gépeket válasszanak.

3. Következtetések

3.1 Az EGSZB határozottan támogatja a javaslatot, de számos, a 2. részben leírt változtatást javasol annak érdekében, hogy a légi járműveken utazó fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű utasok számára az egyenlő lehetőségek biztosítása terén nagyobb következetességet és hatékonyságot lehessen elérni.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Anne-Marie SIGMUND

⁽⁴⁾ Lásd a 7. cikket, amely a repülőgép fedélzetén, illetve az utasok be- és kiszállításánál bekövetkezett balesetek esetére vonatkozó felelősségi köröket határozza meg.