

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 7.8.2008
COM(2008) 510 окончателен

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

Съобщение относно обхвата на отговорността на въздушните превозвачи и летищата в случай на унищожено, повредено или изгубено оборудване за подпомагане на двигателната способност на пътници с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт.

Текст от значение за ЕИП

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

Съобщение относно обхвата на отговорността на въздушните превозвачи и летищата в случай на унищожено, повредено или изгубено оборудване за подпомагане на двигателната способност на пътници с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт.

Текст от значение за ЕИП

1. ИСТОРИЯ НА ДОСИЕТО

На 5 юли 2006 г. Съветът и Европейският парламент приеха Регламент № 1107/2006 относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт¹ (оттук нататък наричан „Регламентът“). Основната цел на регламента е да гарантира, че пътници с увреждания и лица с ограничена подвижност не се дискриминират при пътуване с въздушен транспорт. На 30 ноември 2005 г., в рамките на процеса на политически преговори относно предложението на Комисията, както и във връзка с бъдещия член 12 относно „Обезщетението за загубени или повредени инвалидни колички, друго оборудване, свързано с подвижността, и помощни устройства“, Комисията представи изявление за протокола², в което тя пое ангажимент за провеждане на проучване и за съобщаване на резултатите от него относно възможностите за увеличаване на съществуващите права, съгласно общностното, националното и международното право, на пътниците на въздушния транспорт, чиито инвалидни колички или друго оборудване, свързано с подвижността, е унищожено, повредено или загубено при обработката на летище или по време на транспорта на борда на въздухоплавателно средство.

Комисията публикува обявление за поръчка³ за Проучване относно границите на обезщетенията за повредено или изгубено оборудване и устройства, принадлежащи на пътници на въздушния транспорт с ограничена подвижност („*Study on the compensation thresholds for damaged or lost equipment and devices belonging to air passengers with reduced mobility*“) (оттук нататък наричано „Проучването“), което е достъпно на уебсайта на Комисията. Целта на настоящото Съобщение е да докладва за резултатите от проучването и за възможностите за увеличаване на съществуващите права.

2. ОБХВАТ НА ПРОБЛЕМА

„Повреден или загубен багаж създава неприятности. Повредено или загубено оборудване за подпомагане на двигателната способност може да съсипе цялото пътуване и да усложни значително живота за дълго време. Това е загуба на самостоятелност и достойнство“⁴.

¹ ОВ L 204 от 26.7.2006 г., стр. 1.

² Работен документ на Съвета № 15206/05 (COD 2005/007).

³ Обявление за поръчка 2006/S 111-118193 от 14.6.2006 г.

⁴ От отговора на сдружение на лица с ограничена подвижност на въпроси на консултантите.

Значителна част от настоящото население на ЕС има проблеми с подвижността, което включва нуждата от използване на инвалидна количка, друго оборудване за подпомагане на двигателната способност или помощни устройства (наричани оттук нататък „оборудване за подпомагане на двигателната способност“). Делът на лицата с ограничена подвижност сред населението е вероятно да нарастне със застаряването на населението на ЕС.

Комисията не желае да възпроизвежда в настоящото съобщение данните, които вече са осигурени от Проучването, което следва да се разглежда като допълнение към настоящото съобщение. Въпреки това, на базата на тези данни Комисията отбелязва, че са налице ясни признаци, че пътниците с ограничена подвижност, нуждаещи се от оборудване за подпомагане на двигателната способност, пътуват с въздушен транспорт по-малко от останалата част на населението. Твърде вероятно е опасенията от загуба, повреждане или унищожаване на тяхното оборудване за подпомагане на двигателната способност да са един от факторите, които допринасят за възпирането на тази група хора от пътуване, затруднявайки по този начин тяхното интегриране в обществото. Този страх се основава на редица обективни причини:

- 1) Загубата или повредата на инвалидни колички или друго оборудване за подпомагане на двигателната способност води до загуба на самостоятелността на лицата с ограничена подвижност и се отразява върху всеки аспект на тяхното ежедневие до подходящото разрешаване на проблема.
- 2) Лицата с ограничена подвижност са изправени пред риск за тяхното здраве и сигурност, ако тяхното оборудване за подпомагане на двигателната способност е загубено, повредено или унищожено, тъй като заместители невинаги има, а дори и да има, то те не винаги са подходящи за нуждите на лицето.
- 3) Времето, необходимо на въздушните превозвачи и летищата за решаване на практическите проблеми, възникнали от повредата или загубата на оборудване за подпомагане на двигателната способност, е твърде дълго, имайки предвид неотложната нужда.
- 4) Съществуващите процедури и средното равнище на обученост на персонала на повечето въздушни превозвачи и летища по отношение на действията, които следва да се извършат при загуба или повреда на оборудване за подпомагане на двигателната способност, са недостатъчни.
- 5) Финансовите последици от загубеното, повредено или унищожено оборудване за подпомагане на двигателната способност представляват допълнителен риск за лицата с ограничена подвижност при пътуването им с въздушен транспорт в сравнение с другите пътници.
- 6) Предоставянето на обезщетение за повредено, унищожено или загубено оборудване за подпомагане на двигателната способност е различно както за отделните въздушни превозвачи, така и за отделните летища.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРОУЧВАНЕТО: ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВАТА

Действителният брой произшествия, включващи инциденти с оборудване за подпомагане на двигателната способност, отчетен за една година и по авиокомпаниите е много малък. Общият брой на съответните оплаквания е някъде между 600 и 1000 случая за година, в сравнение със 706 милиона пътници на въздушния транспорт, превозвани за една година в Европейския съюз⁵. Това означава съотношение между по-малко от едно и максимум едно и половина оплаквания на един милион пътници.

Проучването анализира както опита в САЩ, така и ситуацията в Европа. Двата анализа осигуряват приемлива база за допускането, че тази калкулация е близка до действителния брой. Проучването заключава също, че са налице няколко нерешени въпроса, отнасящи се както до количествените, така и до качествените аспекти на проблема, които е добре да бъдат изтъкнати:

3.1. Количествена цел: намаляване на броя на инцидентите

Броят на случаите с унищожено, повредено или загубено оборудване за подпомагане на двигателната способност на лица с ограничена подвижност е свързан с правилното обработване и поддръждане на това оборудване на борда на самолета, а съхранението на летищата е основна част от условията за превоз на лица с ограничена подвижност, с оглед да бъде отговорено на техните нужди, за което персоналът трябва да бъде съответно обучен. Целта да бъде позволено на лицата с ограничена подвижност да използват своите лични устройства колкото се може по-дълго, следва да бъде запазена. В идеалния случай оборудването за подпомагане на двигателната способност следва да бъде предадено от лицето с ограничена подвижност и да му бъде върнато на входа на самолета във всички случаи, когато лицата с ограничена подвижност не могат да използват своето собствено оборудване за подпомагане на двигателната способност на борда. Други процедури могат да се предвидят когато това е необходимо от гледна точка на безопасността, или сигурността, или по практически причини.

Приложението към подписания през 2001 г. Ангажимент на въздушните превозвачи по отношение на обслужването на пътниците („Airline Passenger Service Commitment“)⁶, подписан от по-голямата част от европейските национални превозвачи (наричан оттогава нататък „Ангажимент на въздушните превозвачи“) посочва, че подписалите го въздушни превозвачи трябва да предприемат всички подходящи мерки, за да бъде избегната загубата или повредата на оборудване за подпомагане на двигателната способност или на други помощни устройства; те ще разработят техни собствени индивидуални планове за обслужване, които да включват Ангажимента на въздушните превозвачи; те ще установят програми за обучение на персонала и ще въведат промени в техните компютърни системи, за да изпълнят Ангажимента на въздушните превозвачи; както и че на *„лицата с ограничена подвижност трябва да бъде осигурена максимално възможната самостоятелност“*.

Доброволният ангажимент на летищата по отношение на обслужването на пътниците („Airport Voluntary Commitment on Air Passenger Service“, наричан оттогава нататък „Ангажимент на летищата“), разработен от европейските летища под контрола на

⁵ 705,8 милиона пътници на въздушния транспорт, превозени в ЕС през 2005 г.

⁶ Ангажимент на въздушните превозвачи (Airline Passenger Service Commitment): виж член 8 и приложението.

Международния съвет на летищата в Европа⁷, посочва, че „персоналът ще получи подходящо обучение, необходимо за разбиране и посрещане на нуждите на лицата с ограничена подвижност“. Целта на подписалите беше да разработят свои собствени, индивидуални планове за обслужване на базата на Ангажмента, както и да включат съответните разпоредби от документ 30 (раздел 5) на Европейската конференция за гражданска авиация (ЕКГА)⁸ и на Международната организация за гражданско въздухоплаване⁹ (ИКАО, приложение 9).

Точка 5.2.3.2. от документ 30 на ЕКГА¹⁰ посочва, че „държавите-членки следва да съдействат за разпространението сред персонала на въздушните превозвачи и летищата на брошура за процедурите и съоръженията, които трябва да бъдат осигурени за подпомагане на лица с ограничена подвижност, съдържаща цялата необходима информация относно условията на транспорт на подобни лица и на съдействието, което следва да им бъде оказано, както и на стъпките, които трябва да бъдат предприети от самите лица. Те следва да гарантират, че въздушните превозвачи включат в своите наръчници всички процедури, отнасящи се до лица с ограничена подвижност“. Точка 5.5. от същия документ изтъква, че „държавите-членки следва да гарантират осигуряването на летищата на наземно обслужване за лица с ограничена подвижност, което обхваща: квалифициран и обучен персонал за посрещане на техните нужди (...) подходящо оборудване за тяхното подпомагане“.

Тези доброволни споразумения обаче не са винаги изпълнявани както трябва. Първо, само няколко авиокомпании и летища в ЕС действително са разработили свои собствени планове или политики за потребителите в изпълнение на доброволните споразумения. Второ, онези, които са направили това, са приели толкова различни планове или политики, че резултатът е значително различаващи се равнища на закрила за лицата с ограничена подвижност. Трето, тези планове и политики за потребителите невинаги са публикувани, което създава големи трудности на лицата с ограничена подвижност да научат предварително какво биха могли да очакват.

В контекста на Ангажмента на летищата по-голямата част от летищата доброволно осигуряват подпомагане на пътниците с ограничена подвижност. Обаче процедурите, съгласно които на лицата с ограничена подвижност се разрешава да се придвижат до входа на самолета в своите собствени инвалидни колички или да получат тези инвалидни колички при пристигането, са различни на отделните летища.

3.2. Качествена цел: намаляване на последиците от инцидентите.

3.2.1. Настоящата липса на обща процедура, водеща до спешни решения на място.

Степента на нанесената вреда на оборудването за подпомагане на двигателната способност може да има сериозни последици, не само поради своя финансов размер.

⁷ Международен съвет за летищата в Европа (2001 г.), Доброволен ангажимент на летищата по отношение на обслужването на пътниците (Airport Voluntary Commitment on Air Passenger Service) и неговия специален протокол за посрещане на нуждите на лица с ограничена подвижност.

⁸ ЕКГА Декларация за политиката за подпомагане на гражданската авиация (ECAC/CEAC док. № 30 (ЧАСТ I) 10-то издание/декември 2006 г.

⁹ Стандарти и препоръчителни практики на Международната организация за гражданско въздухоплаване (приложение 9 към Чикагската конвенция).

¹⁰ Вж. бележка под линия № 8.

Проблем представлява също така и времето, през което лицата с ограничена подвижност няма да могат да ползват своето оборудване, както и дългият период от време до крайното изплащане на обезщетението. Трудностите при установяване къде да бъдат изпратени оплакванията при щета и исканията за помощ при пристигане на едно в много случаи непознато летище, се добавят към времето и стреса, необходими за намирането дори на едно временно решение на практическите проблеми на всекидневието без оборудване за подпомагане на двигателната способност.

Към настоящия момент няма международно, общностно или национално законодателство за предоставянето на незабавна помощ за лицата с ограничена подвижност, чието оборудване за подпомагане на двигателната способност е било изгубено, повредено или унищожено нито за начина, по който тази незабавна помощ следва да бъде осигурена, нито за съществения аспекти на тази помощ.

Ангажиментът на въздушните превозвачи не съдържа подробности за това как съответните искания за обезщетение трябва да бъдат разглеждани, нито за това какви действия следва да бъдат предприети на място при повреда или загуба на инвалидна количка или на друго оборудване за подпомагане на двигателната способност.

По-голямата част от летищата нямат политика по отношение на искания за обезщетение за повредени или унищожени инвалидни колички или оборудване за подпомагане на двигателната способност. Предоставянето на обезщетение и процедурите, според които летищата предоставят заместител, са различни на отделните летища, въпреки съществуването на Ангажимента на летищата¹¹. Това може да доведе до празноти и несъответствия относно замяната и обезщетението за лицата с ограничена подвижност, чието оборудване е било унищожено или повредено по време, за което е отговорно летището. Това със сигурност води до несигурност и объркване за лицата с ограничена подвижност, които никога не знаят как да действат или към кого следва да се обърнат в случай на произшествие, засягащо тяхното оборудване за подпомагане на двигателната способност.

3.2.2. Разликата между характера и границите на отговорност на въздушните превозвачи и на летищата.

Традиционно се прави разграничение между характера и границите на отговорност на въздушните превозвачи и на летищата. Това разграничение може да предизвика объркване сред засегнатите лица.

3.2.2.1. Транспорт на оборудване на борда на самолета (отговорност на въздушния превозвач)

Понастоящем въздушните превозвачи предоставят помощ на лицата с ограничена подвижност в рамките на наземното обслужване. Въздушните превозвачи могат да предоставят помощта или директно, чрез трето дружество, или чрез летището, когато то изпълнява ролята на доставчик на услуги за сметка на въздушния превозвач. Отговорността на въздушните превозвачи понастоящем е ограничена от разнообразни международни конвенции¹², от регламенти на Общността за прилагане на тези

¹¹ Вж. бележка под линия № 6.

¹² Тези конвенции са: 1. -Конвенцията за уеднаквяване на някои правила при международния въздушен превоз, подписана във Варшава през октомври 1929 г., съкратено: Варшавска

международни конвенции в ЕС¹³, както и от правни и административни процедури, налагани от други държави на дружествата от ЕС, желаещи да навлязат на техните национални пазари. Дружествата могат да се откажат от ограничената отговорност и се съгласят да изплатят обезщетение за цялата стойност на загубеното оборудване за подпомагане на двигателната способност или на неговото поправяне.

Всички тези правни текстове функционират на базата на един и същи механизъм: презумпция за отговорност на въздушния превозвач в случай на регистриран багаж¹⁴. Това означава, че за пораждане на отговорността на превозвача ощетеният няма нужда да доказва вината на превозвача. Единственото нещо, което лицето с ограничена подвижност е необходимо да докаже е фактът, че повредата или загубата са настъпили докато оборудването е било под контрола на превозвача (също обикновено обозначавано като „по време на транспорта“).

По отношение на оборудването, което е било регистрирано на гишето за регистриране (винаги от или от името на превозвача) и в следствие на това етикетирано като багаж, е съвсем ясно, че периодът на транспортиране започва в момента на започване на процедурата по регистриране. Същото се отнася и за багаж, който се предава на входа на самолета. Въпреки че оборудването може да бъде етикетирано преди да бъде в действителност предадено на превозвача (на изхода за отвеждане към самолета или на входа на самолета), отговорността на превозвача следва да започне само в момента, в който оборудването е физически предадено на превозвача (било то на изхода за отвеждане към самолета или на входа на самолета).

3.2.2.2. Обработка на оборудването на летището (отговорност на летището).

Летищата поеха отговорността за предоставяне на помощ на лица с ограничена подвижност от влизането в сила изцяло на Регламента на 26 юли 2008 година. Отговорността на летищата по принцип не е ограничена¹⁵ и се установява в съответствие с националното право за отговорността/непозволеното увреждане. Фактът, че приложимата правна рамка е различна за летищата и въздушните превозвачи, води до две големи разлики в естеството на тяхната съответна отговорност: Преди всичко, отговорността на летищата се основава на доказано виновно поведение на управителния орган на летището. Второ, докато отговорността на летищата не е ограничена, тази на въздушните превозвачи определено е. Това означава, че що се отнася до летищата, лицата с ограничена подвижност ще трябва да докажат вината на отговорното лице пред съда при положение, че летището отхвърли тяхната претенция за обезщетение (не е така, ако въздушният превозвач е отговорен), но могат да покрият изцяло вредите (не е така, ако въздушният превозвач е отговорен, тъй като отговорността обикновено е ограничена).

конвенция (1929 г.). 2. –Протоколът за изменение на конвенцията за уеднаквяване на някои правила при международния въздушен превоз, подписана във Варшава на 12 октомври 1929 г.; подписан в Хага на 28.9.1955 г, съкратено: Хагски протокол (1955 г.). 3. -Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, подписана в Монреал на 28.05.1999 г., съкратено: Монреалска конвенция (1999 г.).

¹³ Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 г. (ОВ L 140 от 30.5.2002 г., стр.2) за изменение на Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия.

¹⁴ Виж член 1, параграф 10 от Регламент (ЕО) № 889/2002.

¹⁵ Отговорността на летищата не е предмет нито на международна конвенция, нито на общностното законодателство.

3.2.3. Обезщетение: размер и процедура.

От много време организациите на лицата с ограничена подвижност настояват за неограничена отговорност в случай на инциденти, засягащи оборудване за подпомагане на двигателната способност, както при третирането му на летището, така и по време на трансфера на борда на самолета. Този подход е подхранван от високата цена на модерното оборудване за подпомагане на двигателната способност¹⁶ и сравнително ниския настоящ размер на отговорността за багаж по международните конвенции, и в частност на Монреалската конвенция¹⁷, които в действителност водят до предположението, че размерите на обезщетенията съгласно международните конвенции може да не бъдат адекватни във всички случаи.

Повечето въздушни превозвачи предоставят обезщетение в съответствие с Монреалската конвенция. Щетите на оборудването за подпомагане на двигателната способност, които надхвърлят 1000 специални права на тираж (СПТ), са за сметка на пътника, освен ако той не е направил специална декларация в момента на предаване на регистрирания багаж на превозвача за интерес от доставка в местоназначението и е заплатил допълнителна сума, ако случаят го изисква¹⁸. Специална застраховка на оборудване за подпомагане на двигателната способност се предлага само от малка част от авиокомпаниите и от минимален брой летища. По-голямата част на въздушните превозвачи и от летищата не предлагат специално застрахователно покритие за повредени или унищожени инвалидни колички или оборудване за подпомагане на двигателната способност.

Съгласно Проучването, малка част от дружествата в ЕС допускат лицата с ограничена подвижност да декларират, че тяхното оборудване за подпомагане на двигателната способност има по-висока стойност, която съответно да може да бъде претендирана. Някои от тези дружества ограничават декларацията за по-висока стойност до определена сума, която е по-висока от равнището на обезщетение, установено от международните правила и правилата на ЕС, но под равнището на действителната стойност на оборудването за подпомагане на двигателната способност. Няколко превозвачи подчертаха, че декларирането на специална стойност генерира „допълнителен разход, който трябва да бъде платен от пътника“.

Всички заинтересовани са съгласни, че разходите за осигуряване на нуждите на лицата с ограничена подвижност не трябва да бъдат прехвърляни директно върху тези лица. Въпреки това, само някои от тях направиха логичния извод и възстановяват целия размер на щетата или загубата на оборудването за подпомагане на двигателната способност. Регламентът утвърждава принципа, че помощта се предоставя без допълнителни разходи за лицата с ограничена подвижност¹⁹, но нейният обхват не включва конкретния размер на обезщетението, който е оставен да бъде уреден съгласно „разпоредбите на международното, общностното и националното право“²⁰.

¹⁶ Например, електрическа инвалидна количка може да струва до 10 000 €

¹⁷ До 1000 СПТ (приблизителен размер в евро на базата на стойността на СПТ на 10.3.2008 г. според оценката на МВФ на СПТ: € 1060).

¹⁸ В съответствие с това, което е предвидено в член 22.2 от Монреалската конвенция и в член 1, параграф 5 от Регламент 889/2002.

¹⁹ Вж. член 8 от Регламент № 1107/2006.

²⁰ Вж. член 12 от Регламент № 1107/2006.

Заслужава да бъде отбелязано, че за железопътния транспорт законодателството на Общността налага на железопътните дружества задължението за пълно обезщетение, ако железопътното предприятие носи отговорност за цялото или частично повреждане или загуба на оборудване за подпомагане на двигателната способност²¹.

3.2.4. Включването или изключването на оборудването за подпомагане на двигателната способност в определението на „багаж“.

Становището на организациите на лицата с ограничена подвижност и на по-голямата част от органите на гражданската авиация, отговорили на анкетата, свързана с Проучването е, че оборудването за подпомагане на двигателната способност не следва да бъде разглеждано като багаж. Целта на това изключване е оборудването за подпомагане на двигателната способност да не бъде обект на правилата за ограничената отговорност на въздушните превозвачи, установена от международните конвенции. Като последица от това въздушните превозвачи и летищата следва да възстановяват цялата стойност на загубеното оборудване или цената на неговото поправяне.

В Съединените щати закона за въздушните превозвачи АСAA („US Air Carrier Access Act“) не дава определение на оборудване за подпомагане на двигателната способност и не го изключва изрично от определението за багаж; въпреки това той налага пълна, обективна отговорност, без финансови ограничения в случай на произшествие, засягащо оборудване за подпомагане на двигателната способност на всички превозвачи, желаещи да обслужват вътрешни линии в Съединените щати²². Департаментът по транспорта на Съединените щати възнамерява да измени скоро своята наредба за прилагането на АСAA с оглед да бъдат обхванати и чуждестранните въздушни превозвачи, опериращи до и от Съединените щати, от повечето от изискванията, отнасящи се до хората с увреждания, прилагани за превозвачите от САЩ съгласно част 382, включително и тези за третирането на оборудване и устройства за подпомагане на двигателната способност.

Действащото канадско законодателство относно лицата с намалена подвижност е *част VII от Закона за въздушния транспорт: правила и условия за превоз* („Air transport Regulations: Terms and Conditions of Carriage Regulations“)²³. Канадската агенция по транспорта определя оборудването за подпомагане на двигателната способност като регистрирани с предимство вещи от личен характер, въпреки че оборудването за подпомагане на двигателната способност не е изключено от определението за багаж *strictu sensu*. По този начин канадската агенция по транспорта не позволява на дружества, работещи на нейна територия, да прилагат разпоредбите от международните конвенции за ограничена отговорност за унищожен, повреден или

²¹ Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт, ОВ L 315 от 31.12.2007 г., стр. 14, член 25.

²² „Air Carrier Access Act (АСAA)“ забранява дискриминацията на лица с увреждания във въздушния транспорт. Департаментът по транспорта на Съединените щати издаде наредба (14 CFR Част 382) за прилагане на АСAA, която изрично се отнася до третирането на оборудване и съоръжения за подпомагане на двигателната способност.

²³ Правила и условия за превоз, издадени въз основа на Закона за транспорта („Canada Transportation Act“). Част V от закона урежда транспорта на лица с увреждания. Раздел 155 от част V съдържа разпоредбите за повредени или загубени помощни средства.

изгубен багаж спрямо оборудване за подпомагане на двигателната способност. Съществува споразумение, според което при кацане в Канада превозвачът трябва да спазва канадските разпоредби. Това споразумение не е било оспорено от никой чуждестранен превозвач.

4. ОТГОВОР НА ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВОТА: РЕГЛАМЕНТ № 1107/2006.

4.1. Количествена цел: намаляване на броя на произшествията.

Както беше посочено в точка 3.1 от настоящото съобщение, липсата на специфични процедури за обработката на инвалидни колички и друго оборудване за подпомагане на двигателната способност и фактът, че не се предлага обучение за обработка на такова оборудване на всички летища или от въздушните превозвачи, показват, че лесно биха могли да бъдат направени подобрения. Регламент 1107/2006 се насочи към преодоляването на тези недостатъци на настоящото състояние на нещата чрез установяване на правни задължения както относно необходимите процедури, така и относно необходимото обучение на персонала, с оглед осигуряване на адекватна помощ за лицата с намалена подвижност²⁴.

Подобни правни задължения обхващат, *inter alia*, обработката на оборудването за подпомагане на двигателната способност на летището или транспорта му на борда на самолета. Поради това качеството и адекватността на помощта, предлагана от авиокомпаниите и авиационните превозвачи, би трябвало да бъдат подобрени значително. Специфичните процедури при регистрация и обучението на персонала за обработката на оборудването за подпомагане на двигателната способност ще увеличат осведомеността сред работодателите и служителите и ще спомогнат за по-нататъшно намаляване на броя на произшествията, както и на разходите за личните и икономическите разходи.

4.2. Качествена цел: намаляване на последиците от инцидентите.

Точка 3.2.1 от настоящото Съобщение изтъкна недостатъците на настоящата липса на обща процедура, която би осигурила непосредствени решения на място, в случай на повредено или загубено оборудване за подпомагане на двигателната способност. Регламент 1107/2006 запълва отчасти тези празноти в правото. Преди всичко, приложение I към Регламент 1107/2006 изрично включва в определянето на помощта, предоставяна от летищата, *„временна замяна на повредено или загубено оборудване, свързано с подвижността, макар и не задължително, то се заменя с подобно“*²⁵. Второ, член 9 установява правно задължение за летищата да установят *„стандарти за качество за помощта, посочена в приложение I, и определят изискванията по отношение на средствата, предназначени за спазването им“*.

Що се отнася до разликата в характера и границите на отговорността на въздушните превозвачи и летищата, упомената в точка 3.2.2. от настоящото съобщение, член 12 от Регламент 1107/2006 установява задължение за обезщетение *„в съответствие с разпоредбите на международното, общностното и националното право“*.

²⁴ Вж. членове 9 и 11 от регламента.

²⁵ Вж. приложение I към Регламент (ЕО) № 1107/2006.

Комисията ще следи отблизо как летищата и въздушните превозвачи ще изпълнят тази отговорност в новия контекст, установен от Регламента, с оглед да бъде направена оценка за в бъдеще дали би било препоръчително включването на по-точно определение на отговорността на летищата, по подобие на това, което е установено за въздушните превозвачи в Регламент 889/2002.

По отношение на размера на обезщетението и съответната процедура, засегнати в точка 3.2.3 от настоящото съобщение, броят на инцидентите, отнасящи се до оборудване за подпомагане на двигателната способност, е вече малък и новата закрила, предлагана от Регламент 1107/2006, следва да спомогне за по-нататъшното намаляване на броя на инцидентите и техните последици. Поради това изглежда ясно, че дори ако настоящите правила, прилагани за обезщетенията, биха били променени, икономическите последици на въпросните произшествия за дружествата или летищата не биха имали голямо икономическо въздействие върху превозвачите или летищата.

Най-накрая, точка 3.2.4 от настоящото съобщение засяга проблема дали оборудването за подпомагане на двигателната способност следва да бъде считано за включено в понятието за „багаж“. Този въпрос е уместен, защото той е свързан с размера на обезщетението, доколкото ограниченията на отговорността, наложени от международните конвенции, се прилагат само за багажа. Някои от най-големите партньори на Общността в областта на въздушния транспорт вече са разработили подробни административни процедури относно правата на лицата с ограничена подвижност в тази връзка. Общо казано, тези административни процедури налагат обективна отговорност и задължение за пълно обезщетяване на въздушните превозвачи и понякога на летищата. Европейските въздушни превозвачи, обслужващи презокеански линии до Канада или вътрешни полети в САЩ или Канада, вече спазват тези правила извън границите на Общността. Някои дружества вече се отказваха от своята ограничена отговорност чрез своята собствена политика за потребителите или чрез вътрешните си качествени стандарти.

Както показват тези примери, може да бъдат взети предвид различни възможности за приближаване на обезщетението, заплащано в случай на унищожено, повредено или изгубено оборудване за подпомагане на двигателната способност, към истинската стойност на това оборудване. Тази цел може да бъде постигната посредством стремеж за тълкуване или определение на понятието за багаж така, че оборудването за подпомагане на двигателната способност да бъде изключено от него, като едновременно се гарантира то да остане в обхвата на приложимите международни конвенции. Накрая, въздушните превозвачи и летищата могат доброволно да се откажат от своята ограничена отговорност по отношение на оборудването за подпомагане на двигателната способност.

Комисията счита, че би си заслужавало да се обсъди този проблем на равнището на ИКАО с цел да бъдат отменени или изменени всички установени в Монреалската конвенция финансови граници за обезщетения за загубено, повредено или унищожено оборудване за подпомагане на двигателната способност. Комисията признава трудностите, свързани с предоговарянето на международна конвенция. Фактът, че някои ИКАО членове обаче са решили едностранно да изменят своите правила и наложат пълното обезщетение по отношение на оборудването за подпомагане на двигателната способност за своите вътрешни линии показва, че подобни инициативи на ЕС могат да получат политическа подкрепа.

В средносрочен план Комисията счита, че пълното прилагане на Регламент 1107/2006 ще подобри както мониторинга и налагането на съществуващите права на лицата с ограничена подвижност по отношение на обезщетение и/или замяна на унищожено, повредено или загубено оборудване за подпомагане на двигателната способност, така и характера на помощта, предлагана на място при настъпването на инцидент. Преди да реши дали да придвижи предложение за законодателно решение по тези проблеми, Комисията счита, че е разумно да се изчака прилагането на Регламент 1107/2006, преди да се оцени неговото въздействие върху вероятното намаляване на инцидентите. Едновременно с това, отчитайки сегашните практики в други страни и имайки предвид законодателството на Общността, регулиращо железопътния транспорт, Комисията в краткосрочен план насърчава въздушните превозвачи доброволно да се откажат от ограничената си отговорност.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

- 1) Комисията напомня на летищата и на въздушните превозвачи тяхното задължение да въведат качествени стандарти и необходимото обучение и процедури по отношение на обработката на оборудване за подпомагане на двигателната способност и на правата на лицата с ограничена подвижност в случай на произшествие с тяхното оборудване, следвайки по-специално документ 30 на ЕКГА и неговите съответни приложения.
- 2) По отношение на размера на обезщетението и с оглед да го приближи до действителната стойност на оборудването, Комисията ще предложи на Съвета със съдействието на държавите-членки да се предприеме инициатива в рамките на ИКАО с цел да се уточни или определи терминът „багаж“ така, че да се изключи от него оборудването за подпомагане на двигателната способност, или вместо това да се отменят или преразгледат всички граници на отговорността за загубено, повредено или унищожено оборудване в рамките на Монреалската конвенция.
- 3) Комисията насърчава въздушните превозвачи в ЕС доброволно да се откажат от настоящите ограничения на отговорността си с оглед да се приближи размерът на обезщетението към действителната стойност на оборудването за подпомагане на двигателната способност.
- 4) Комисията ще следи през 2008-2009 година за спазването от страна на държавите-членки, въздушните превозвачи и летищата на общностното право, включително и на Регламент 1107/2006.
- 5) Комисията насърчава заинтересованите лица да продължат по по-добър и систематичен начин със събирането на данни за искания, свързани с оборудване за подпомагане на двигателната способност.
- 6) Комисията ще включи в доклада, предвиден в член 17 от Регламент 1107/2006, глава за правата на лицата с ограничена подвижност, чието оборудване за подпомагане на двигателната способност е било изгубено, повредено или унищожено. След това Комисията ще оцени актуалното развитие, следващо влизането в сила на Регламент 1107/2006 и напредъка на инициативата в рамките на ИКАО, упомената в точка 2) от настоящите заключения. Ако

оценката показва, че не е било постигнато необходимото подобрене, Комисията ще придвижи подходящо законодателно предложение за увеличаване на съществуващите по общностното право права на пътниците на въздушния транспорт, чиито инвалидни колички или друго оборудване за подпомагане на двигателната способност са унищожени, повредени или изгубени по време на обработката им на летището или по време на транспорта на борда на самолета, включително и преразглеждане на съществуващите граници за обезщетение и нуждата от по-добро определяне на отговорността на летищата.