

Distr.: General
21 September 2015
Arabic
Original: English

اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة



اللجنة المعنية بحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة

البلاغ رقم ٢١/٢٠١٤

الآراء التي اعتمدتها اللجنة في دورتها الرابعة عشرة (١٧ آب/أغسطس - ٤ أيلول/سبتمبر ٢٠١٥)

المقدم من:	"ف" (يمثله فولكر فري)
الشخص المدعى أنه ضحية:	صاحب البلاغ
الدولة الطرف:	النمسا
تاريخ تقاسم البلاغ:	٢٤ آذار/مارس ٢٠١٤ (تاريخ الرسالة الأولى)
الوثائق المرجعية:	قرار المقرر الخاص بموجب المادة ٧٠ من النظام الداخلي، المحال إلى الدولة الطرف في ٧ حزيران/يونيه ٢٠١٣ (لم يصدر في شكل وثيقة)
تاريخ اعتماد القرار:	٢١ آب/أغسطس ٢٠١٥
المسائل الإجرائية:	مقبولية المطالبات
موضوع البلاغ:	الحصول على معلومات آنية في وسائل النقل العام على قدم المساواة مع الآخرين
المسائل الموضوعية:	الاستفادة من تكنولوجيات المعلومات والاتصالات؛ إتاحة المرافق والخدمات للجمهور عامة على قدم المساواة مع الآخرين؛ الحق في التنقل الشخصي والعيش المستقل
مواد الاتفاقية:	٢؛ ٥؛ ٩؛ ١٩؛ ٢٠ و
مواد البروتوكول الاختياري:	الفقرة (د) من المادة ٢



المرفق

آراء اللجنة المعنية بحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة (الدورة الرابعة عشرة)*

بشأن

البلاغ رقم ٢١/٢٠١٤

المقدم من: "ف" (يمثله فولكر فري)

الشخص المدعى أنه ضحية: صاحب البلاغ

الدولة الطرف: النمسا

تاريخ تقديم البلاغ: ٢٤ آذار/مارس ٢٠١٤ (تاريخ الرسالة الأولى)

إن اللجنة المعنية بحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة، المنشأة بموجب المادة ٣٤ من اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة،

وقد اجتمعت في ٢١ آب/أغسطس ٢٠١٥،

وقد فرغت من النظر في البلاغ رقم ٢١/٢٠١٤، المقدم إليها نيابة عن "ف"، بموجب البروتوكول الاختياري لاتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة،

وقد وضعت في اعتبارها جميع المعلومات الخطية التي أتاحها لها صاحب البلاغ والدولة الطرف،

تعتمد ما يلي:

آراء اللجنة في إطار المادة ٢ من البروتوكول الاختياري

١- صاحب البلاغ هو "ف"، مواطن نمساوي مولود في ١٣ آب/أغسطس ١٩٥٥. ويدّعي أنه ضحية انتهاك النمسا للمواد ٢ و ٥ (٢) و ٩ و ١٩ و ٢٠ من الاتفاقية. ويتولى تمثيله

* شارك في دراسة هذا البلاغ أعضاء اللجنة التالية أسماؤهم: محمد الطراونه، ودانامي عمر باشارو، ومونثيان بونتان، وماريا سوليداد ثيستيرناس ريبس، وتيريزيا ديغينير، وهيونغ شيك كيم، وشتيك لانغفات، ولاسلو غابور لوفاسي، ودايان كينغستون، ومارتن بابو مويسغوا، وكارلوس ألبرتو بارا دوسان، وسافاك بافي، وكومارافيل بيانياندي، وسيلفيا جوديث كوان - تشانغ، وجوناس رسكس، وداميان تاتيتش، وليانغ يو.

فولكر فري^(١) وقد دخل كل من الاتفاقية والبروتوكول الاختياري حيز النفاذ بالنسبة للدولة الطرف في ٢٥ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨.

الوقائع كما عرضها صاحب البلاغ

٢-١ يقطن صاحب البلاغ في لينتس، عاصمة مقاطعة "النمسا العليا"، وهي إحدى المقاطعات الاتحادية التسع للنمسا. وصاحب البلاغ مكفوف ويعتمد على النقل العام في أنشطته اليومية، لأغراض الشؤون الخاصة والأعمال. ويستخدم بالأخص خط الترام ٣ في مدينة لينتس، الذي تديره شركة Linz Linien GmbH، وهي شركة مملوكة للمدينة تدير شبكة النقل العام برمتها في المنطقة.

٢-٢ وفي آذار/مارس ٢٠١٤، شرعت شركة Linz Linien GmbH في تزويد محطات الترام في المدينة بنظم سمعية رقمية تستنطق النص المكتوب لشاشات المعلومات الرقمية من خلال الضغط على زر في جهاز إرسال يدوي. وبالتالي تتيح المعلومات السمعية معلومات آنية عن اتجاه مركبات الترام، ووقت وصولها وانطلاقها، واضطرابات الخدمة. وتم تركيب أكثر من ٤٠ نظاماً سمعياً رقمياً قبل حزيران/يونيه ٢٠٠٩ لتمكين الأشخاص معاقين البصر من استخدام مركبات الترام بصفة مستقلة وعلى قدم المساواة مع الآخرين. ويفيد صاحب البلاغ بأن النظام السمعي يمكنه وغيره من الأشخاص معاقين البصر من معرفة ما إذا كانوا أصلاً في محطة الترام، أو مكان المحطة إن كانوا لا يزالون في الخارج، ومن تلقي جميع المعلومات المتاحة بصرياً، كحالات التأخر وانقطاع الخدمة ومهلة الانتظار قبل قدوم مركبة الترام المقبلة.

٢-٣ وفي آب/أغسطس ٢٠١١، وسعت شركة Linz Linien GmbH نطاق شبكة السكك الحديدية لخط الترام ٣. ولكن لم تُزوّد أي محطة من محطات شبكة السكك الحديدية الموسعة للخط ٣ بالنظام السمعي الرقمي. والمعلومات ليست متاحة للركاب إلا بصرياً. لذا، يضطر صاحب البلاغ إلى أن يطلب من العابرين تزويده بالمعلومات، مما يصعب عليه مهمة إيجاد سبيله إلى المحطات الجديدة ويمنعه من استخدامها على قدم المساواة مع الآخرين.

٢-٤ ويؤكد صاحب البلاغ أنه لا بد من أربعة عشر نظاماً سمعياً لتجهيز المحطات السبع المحاذية لخط الترام ٣ على نحو ملائم. كما يؤكد أن الميزانية الإجمالية المقدرة لإنشاء الجزء الجديد من شبكة السكك الحديدية للخط ٣ قد بلغت ١٥٠ مليون يورو، لكن التكاليف الفعلية لم تبلغ سوى ١٤٠ مليون يورو. ويؤكد أيضاً أن ولاية "النمسا العليا" قد تحملت نسبة ٨٠ في المائة من التكاليف، بينما تحملت بلدية ليوندينغ، وهي مدينة تقع على مقربة من لينتس، نسبة ٢٠ في المائة منها. وبحسب شركة Linz Linien GmbH، فإن كل وحدة سمعية تكلف ٩٦٢ يورو. لذا، فإن أربع عشرة وحدة من هذا النوع كانت ستكلف ٤٦٨ ٢٤ يورو. ويدفع صاحب البلاغ بأن هذا المبلغ كان ليتاح في إطار الميزانية المقدرة، دون إلقاء عبء أي تكاليف إضافية على عاتق شركة Linz Linien GmbH،

(١) أرفق صاحب البلاغ توكيلاً رسمياً موقعاً بالبلاغ.

وبالتالي فإن تجهيز المحطات المشار إليها بنظام سمعي كان سيعتبر معقولاً من حيث التكلفة الاقتصادية.

٥-٢ بموجب القانون الاتحادي المتعلق بالمساواة لفائدة الأشخاص ذوي الإعاقة، يتعين قبل مباشرة أي إجراء قضائي محاولة تسوية القضية^(٢). وفي ٤ حزيران/يونيه ٢٠١٢، باشر صاحب البلاغ إجراءات للتوفيق إزاء شركة Linz Linien GmbH، مشيراً إلى أنه سيكون ضحية التمييز على أساس إعاقته نظراً لأنه، باعتباره عميلاً مكفوفاً، لم يستطع أن يحصل على المعلومات الضرورية في محطات خط الترام ٣. غير أنه لم يتم التوصل إلى اتفاق وانتهت إجراءات التوفيق في ١٨ تموز/يوليه ٢٠١٢ بتأكيد من مجلس التوفيق مفاده عدم التمكن من التوصل إلى اتفاق.

٦-٢ وتقدم صاحب البلاغ بشكوى إلى محكمة لينتس المحلية مفيداً بأنه وقع ضحية للتمييز بصفة غير مباشرة، انتهاكاً للمواد (١)٤، (٢)٥، و (١)٩ من القانون الاتحادي المتعلق بالمساواة لفائدة الأشخاص ذوي الإعاقة. وبموجب هذا القانون، فإن التمييز "يقع حين تقوم أحكام أو معايير أو ممارسات محايدة في ظاهرها، إلى جانب خصائص مجالات معينة من مجالات الحياة، بإلحاق الضرر بشكل خاص بأشخاص يعانون من إعاقة معينة مقارنة بالآخرين، ... ما لم يكن مُبرراً من خلال هدف مشروع وأن تكون وسيلة تحقيق هذا الهدف ملائمة وضرورية"^(٣).

٧-٢ وفي ٢ أيار/مايو ٢٠١٣، رأت المحكمة المحلية أن غياب نظام سمعي رقمي لا يشكل عائقاً أمام استخدام الأشخاص معاقين البصر لخدمة المواصلات. وأشارت المحكمة إلى أن المعلومات الوحيدة المتاحة بصرياً للركاب في المحطات الجديدة لخط الترام ٣ هي الفترة الزمنية المتبقية قبل قدوم مركبة الترام المقبلة، وبصفة استثنائية، تعطل الخدمة بصفة مؤقتة أو كاملة. واعتبرت أن تلك المعلومات متوفرة أيضاً على الإنترنت ومتاحة للأشخاص ذوي الإعاقة البصرية الذين لديهم أجهزة برمجيات التعرف على الكلام، وأنه يتسنى لصاحب البلاغ أن يستقل الترام دونما حاجة إلى المعلومات المقدمة إلى الركاب الذين لا يعانون من إعاقة بصرية. وخلصت المحكمة المحلية إلى أن غياب نظام سمعي رقمي لا يشكل عائقاً أمام عملية التواصل من شأنه أن يبلغ حد انتهاك لحظر التمييز. وعليه، فقد رُفضت قضية صاحب البلاغ وطلب منه دفع مبلغ ٦٧٤,٣٥ يورو لتغطية التكاليف القانونية.

٨-٢ وطعن صاحب البلاغ في قرار المحكمة المحلية أمام محكمة لينتس الإقليمية. وفي ١٥ تموز/يوليه ٢٠١٣، أيدت المحكمة الإقليمية قرار المحكمة المحلية، معتبرة أن المعلومات المتاحة بصرياً في محطات خط الترام ٣ "ضئيلة الأهمية"، ولن يعتمد عليها صاحب البلاغ إلا ما ندر.

(٢) بوشر إجراء التوفيق بموجب الفقرة ١٤ من القانون الاتحادي المتعلق بالمساواة لفائدة الأشخاص ذوي الإعاقة.

(٣) موجز الحكم الصادر عن محكمة لينتس المحلية المؤرخ ٢ أيار/مايو ٢٠١٣ وترجمته باللغة الإنكليزية، حسبما قدمه صاحب البلاغ.

٢-٩ ويدعي صاحب البلاغ أنه، رغم إتاحة المعلومات المتعلقة بالجدول الزمني للترام على الإنترنت، فإنه لا يحصل فوراً على المعلومات الآتية التي يحتاج إليها عندما يكون متنقلاً. كما يدعي صاحب البلاغ أن المعلومات المتاحة بصرياً للركاب في محطات خط الترام ٣ الجديدة ذات أهمية بالغة بالنسبة إليه لأنه ليس أمامه سبيل بديل لمزاولة أنشطته اليومية.

٢-١٠ وطبقاً للمادة ٥٠٢(٢) من قانون الإجراءات المدنية، فإن المحكمة العليا غير مختصة لاستعراض القضايا التي تقل قيمة التقاضي فيها عن ٥ ٠٠٠ يورو. لذا، فإن المحكمة الإقليمية هي أعلى هيئة للاستئناف، ولا توجد سبل انتصاف محلية متاحة أخرى في قضية صاحب البلاغ.

٢-١١ ويؤكد صاحب البلاغ أيضاً أن القانون الاتحادي المتعلق بالمساواة لفائدة الأشخاص ذوي الإعاقة لا ينص على سبل انتصاف ملائمة إذ لا ينص سوى على تقديم تعويض في حالة التمييز غير المباشر، ولكن ليس في حالات عدم إنفاذ التزام بإزالة عائق أمام الاستفادة من الخدمات المتاحة للأشخاص غير المعاقين.

الشكوى

٣-١ يرى صاحب البلاغ أن تقاعس الدولة الطرف عن تركيب نظام سمعي في خط الترام ٣ ينتهك مبدأ "الحاستين" في إتاحة إمكانية الوصول، الذي ينص على ضرورة أن تكون جميع المعلومات، بما في ذلك المعونة الإرشادية، ملتقطة من حاستين على الأقل من أصل ثلاث حواس (السمع والبصر واللمس) لتمكين معاقبي البصر ومعاقبي السمع من الوصول إلى جميع المعلومات المهمة دون اللجوء إلى مساعدة خارجية. ويدفع أيضاً بأن غياب نظام سمعي يمنعه، بصفته شخصاً معاق البصر، من الوصول إلى المعلومات المتاحة بصرياً فقط. ويرى أن هذه العقبة التواصلية هي بمثابة تمييز، لأنها تحرمه من استخدام خدمات المواصلات على قدم المساواة مع الآخرين، انتهاكاً للمادتين ٥ و ٩ من الاتفاقية.

٣-٢ ويعتبر صاحب البلاغ أن إحجام الدولة الطرف عن إزالة تلك العقبات يشكل انتهاكاً للمادتين ١٩ و ٢٠ من الاتفاقية، لأن عدم تجهيز الخط ٣ بنظام سمعي يمنعه من أن يعيش حياة مستقلة وينتهك حقه في التنقل الشخصي.

٣-٣ ويؤكد صاحب البلاغ أن القانون الاتحادي المتعلق بالمساواة لفائدة الأشخاص ذوي الإعاقة لا ينص على حماية كافية من التمييز لأنه لا يفرض أي التزام بإزالة العقبات. ويرى أن تفسير المحاكم الوطنية لأحكام القانون كان تقييدياً بشكل مفرط، لأنها لا تعتبر تلك العقبات مصدراً للتمييز بالنسبة للأشخاص ذوي الإعاقة. كما يرى أن ذلك التفسير لا يراعي اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة وينتهك حقه في انتصاف عادل وفعال بموجب المادة ٥(٢) من الاتفاقية.

٣-٤ ويفيد صاحب البلاغ أيضاً بأنه، بموجب القانون، لن تعتبر العقبة المطروحة غير مشروعة إلا إذا كانت ناتجة عن خطأ أو كانت مقصودة عمداً، بما يستبعد من نطاق التطبيق أي "تمييز أو استبعاد أو تقييد على أساس الإعاقة يكون ... أثره إضعاف أو إحباط الاعتراف بكافة حقوق الإنسان والحريات الأساسية أو التمتع بها أو ممارستها، على قدم المساواة مع الآخرين، في الميادين السياسية أو الاقتصادية أو الاجتماعية أو الثقافية أو المدنية أو أي ميدان آخر"، انتهاكاً للمادة ٢ من الاتفاقية.

ملاحظات الدولة الطرف بشأن مقبولة البلاغ وأسس الموضوعية

٤-١ في ٣٠ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤، قدمت الدولة الطرف ملاحظاتها بشأن مقبولة البلاغ وأسس الموضوعية.

٤-٢ وأفادت بأن شبكة خطوط الترام في لينتس تديرها شركة Linz Linien GmbH، التي تشغل نحو ٧٢٠ محطة في لينتس. ومن أصل تلك المحطات البالغ عددها ٧٢٠ محطة، فإن ٣٧٤ محطة منها مجهزة بشاشات تظهر معلومات دينامية للركاب. ويعني ذلك أن الشاشات تظهر التوقيت الفعلي لقدم مركبات الترام وانطلاقها وليس مجرد جدول زمني. كما أنها تظهر عدد الدقائق المتبقية قبل وصول مركبة الترام المقبلة إلى المحطة. ومن أصل تلك المحطات البالغ عددها ٣٧٤ محطة، فإن ٤٤ محطة منها مجهزة بجهاز تحويل سمعي (بالضغط على زر) للمعلومات الظاهرة على الشاشة "للركاب الذين يستطيعون الاطلاع عليها". وتلك المحطات هي المحطات الواقعة في ملتقيات الطرق الكبرى. وعملية استنطاق المعلومات صوتياً غير ممكنة من الناحية التقنية إلا بالنسبة للمحطات المجهزة بنظام معلومات دينامي للركاب.

٤-٣ وتشرح الدولة الطرف الإجراءات القضائية التي اتخذها صاحب البلاغ، وتفيد بأن محكمة لينتس الإقليمية قد رفضت في ٣١ تموز/يوليه ٢٠١٣ طعن صاحب البلاغ في الحكم الصادر عن محكمة لينتس المحلية بتاريخ ٢ أيار/مايو ٢٠١٣، معتبرة أنه لم يقع أي تمييز، بصفة غير مباشرة، فيما يتعلق بالعقبات التواصلية التقنية المطروحة لأنه ليس للمعلومات الدينامية الموجهة للركاب أي أهمية محددة في المحطات التي يستخدمها صاحب البلاغ: فتلك المحطات يتوقف فيها خط الترام ٣ حصرياً، الذي عادةً ما يمر كل سبع إلى ثماني دقائق. وقد أمكن استثناء فترات تأخر أطول، أما حالات إلغاء الخدمة بالكامل فهي نادرة للغاية. وأضافت المحكمة الإقليمية أن الفترات التشغيلية العامة وحالات الإلغاء المتوقعة أو المزمعة متاحة أيضاً للركاب المكفوفين على الإنترنت بفضل نظام للتعرف الصوتي. لذا، فقد اعتبرت المحكمة أنه لن يضطر صاحب البلاغ إلى الاعتماد على المساعدة الخارجية إلا في ظروف استثنائية وأن مركبات خط الترام ٣ متاحة ويتسنى لصاحب البلاغ أن يستخدمها "بطريقة اعتيادية، دون عوائق أو عقبات استثنائية، ودون اللجوء عامةً إلى مساعدة خارجية".

٤-٤ وتذكّر الدولة الطرف بأن المادة ٥ من الاتفاقية تحظر أي تمييز على أساس الإعاقة. كما تذكّر بأن المادة ٩(١) تقتضي من الدول الأعضاء اتخاذ تدابير ملائمة لكفالة استفادة الأشخاص ذوي الإعاقة، على قدم المساواة مع الآخرين، من خدمات النقل والاتصالات بالأخص، وغيرها من المرافق والخدمات المتاحة للجمهور أو المقدمة إليه؛ وأن المادة ٩(٢) تقتضي بأن تتخذ الدول الأطراف تدابير ملائمة لكفالة مراعاة الكيانات الخاصة التي تعرض مرافق وخدمات متاحة لعامة الناس أو مقدمة إليهم لجميع جوانب إمكانية وصول الأشخاص ذوي الإعاقة إليها. وتكفل المادة ١٩ لجميع الأشخاص ذوي الإعاقة حق العيش في المجتمع، بخيارات مساوية لخيارات الآخرين، وتقتضي المادة ٢٠ من الدول الأطراف اتخاذ تدابير فعالة لكفالة حرية التنقل الشخصي بأعلى قدر ممكن من الاستقلالية لفائدة الأشخاص ذوي الإعاقة.

٤-٥ وتشير الدولة الطرف أيضاً إلى تفسير اللجنة للمادة ٩ من الاتفاقية في التعليق العام رقم ٢^(٤)، وتخلص إلى أن "حق الوصول ينبثق عن الحظر العام للتمييز المكرس في المادة ٥ من الاتفاقية، وهو شرط مسبق لممارسة الحق في العيش بصورة مستقلة والاندماج في المجتمع طبقاً لما تقتضيه المادة ١٩ من الاتفاقية، والتمتع بالحق في التنقل الشخصي حسبما هو مرسخ في المادة ٢٠". كما تذكّر الدولة الطرف بأن الاتفاقية لا تنص على حظر مطلق للاختلاف في المعاملة؛ وأن "الالتزام بإتاحة إمكانية الوصول غير مشروط ... [بينما] تكون مسألة توفير ترتيبات تيسيرية معقولة واجبة ... ما لم تكن عملية التنفيذ تضع عبئاً لا لزوم له على الكيان"^(٥)؛ وأن "الدول الأطراف تتمتع، عند تقييم مدى معقولة وتناسبية التدابير التيسيرية، بهامش تقدير معين"^(٦).

٤-٦ وترى الدولة الطرف أنها اتخذت، بموجب القانون الاتحادي المتعلق بالمساواة لفائدة الأشخاص ذوي الإعاقة، تدابير قانونية للامتثال لالتزاماتها بموجب الاتفاقية: إذ يحظر القانون التمييز المباشر وغير المباشر ويقوم على أساس مبدأ إزالة العقوبات بصورة شاملة. وبموجب المادة ٦(٥) من القانون، فإن المباني وغيرها من المرافق، ووسائل النقل، والمعدات التقنية، ونظم معالجة المعلومات، وغيرها من جوانب الحياة المستحدثة، لا تُعتبر خالية من العقوبات إلا إذا كانت متاحة وقابلة للاستخدام من جانب الأشخاص ذوي الإعاقة دون التعرض لصعوبة خاصة ودون الحاجة إلى التماس المساعدة من الآخرين. وترى الدولة الطرف أنه، في الحالة قيد النظر، بعد تقييم دقيق وموضوعي للوقائع ذات الصلة، خلصت محكمة لينتس المحلية ومحكمة لينتس الإقليمية إلى أن غياب نظام سمعي في المحطات التي يستخدمها صاحب البلاغ لا يؤدي، طبقاً للقانون، إلى

(٤) انظر CRPD/G/GC/2، الفقرة ١٣.

(٥) المرجع نفسه، الفقرة ٢٥.

(٦) انظر البلاغ رقم ٢٠١١/٥، يونجلين ضد السويد، الآراء المعتمدة في ١٤ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤، الفقرة ١٠-٥؛ والبلاغ رقم ٢٠١١/٣، ه. م. ضد السويد، الآراء المعتمدة في ١٢ أيار/مايو ٢٠١٢، الفقرتان ٨-٥ و٨-٨؛ والبلاغ رقم ٢٠١٢/٨، سين ضد الأرجنتين، الآراء المعتمدة في ١٨ حزيران/يونيه ٢٠١٤، الفقرة ٨-٥.

تميز غير مباشر ضد صاحب البلاغ. واستندت المحكمتان في استنتاجاتهما إلى أن مركبات خط الترام ٣ هي حصرياً المركبات التي تتوقف في تلك المحطات بشكل منتظم كل فترة زمنية تتراوح بين سبع وثماني دقائق. وبما أن الجدول الزمني العام والانقطاعات والتعقيدات التشغيلية المتوقعة والمزمعة تكون متاحة أيضاً على الإنترنت لفائدة الركاب المكفوفين، باستخدام نظام للتعرف على الكلام، فإن النظام السمعي لن يكون مفيداً سوى في الحالات غير المتوقعة لإلغاء الخدمة بشكل مؤقت أو كامل، وتلك مسألة غير محتملة البتة ونادرة للغاية. وعلى هذا الأساس، خلصت المحكمتان إلى أن خط الترام لم يكن متاحاً "فقط بصعوبة شديدة وبالتماس مساعدة خارجية عامة"، بمقتضى المادة ٦(٥) من القانون، وعليه لم يقع أي تمييز ضد صاحب البلاغ بصفة غير مباشرة.

٧-٤ وترى الدولة الطرف أيضاً، على النقيض من وجهة نظر صاحب البلاغ، أن غياب نظام سمعي لا يعني عدم تمكن صاحب البلاغ عامةً من استخدام خط الترام ٣ على غرار الأشخاص غير المعاقين. فسييل الوصول إلى مركبات الترام واستخدامها، باعتبارها من وسائل النقل، ليس مقيداً في حد ذاته. ويتسنى بالتأكيد لصاحب البلاغ أن يحقق "الهدف اليومي" المتوخى من استخدام وسائل النقل العام، أيضاً، دون اللجوء إلى نظام سمعي. فوجود نظام سمعي يؤثر فقط على طريقة استخدام الترام. والمعلومات المقدمة مرئياً ومن خلال النظام السمعي متاحة للمكفوفين ومعاقبي البصر في أي وقت على الإنترنت، باستخدام نظام ملائم للتعرف على الكلام. وقد أتاح شركة Linz Linien GmbH جميع الجداول الزمنية في إطار مبادرة البيانات المفتوحة لمدينة لينتس. لذا، فإنه يُتاح للركاب عدد من التطبيقات على الأجهزة المحمولة، وبعضها مجاني. وتتيح هذه التطبيقات، في جملة أمور، مواعيد الانطلاق على نحو آني، بما يقدم معلومات دقيقة عن حالات التأخر أو الأعطال^(٧). إضافة إلى ذلك، تشغل شركة Linz Linien GmbH معلومات إلكترونية على الأجهزة المحمولة بيانات تقديرية آنية وبوظيفة التتبع. وترى الدولة الطرف أن هذه الخدمات المعروضة هي بدائل ملائمة عن المعلومات الدينامية الموجهة للركاب وأنه بإمكان الأشخاص غير الموصولين بشبكة الإنترنت الاتصال في أي وقت بخدمة العملاء التابعة لشركة Linz Linien GmbH للحصول سريعاً على معلومات مفصلة عن المواعيد. وتشير الدولة الطرف إلى أن صاحب البلاغ لم يبرر تحديداً عدم اعتبار مصادر المعلومات العديدة التي تتيحها شركة Linz Linien GmbH "ترتيبات تيسيرية معقولة"، وترى أن المكفوفين والأشخاص معاقبي البصر ليسوا بأي حال من الأحوال في موقف ضعف إزاء الآخرين نظراً لغياب نظام سمعي.

٨-٤ وتفيد الدولة بأنه، في الحالة قيد النظر، يستخدم صاحب البلاغ المحطات التي تقع على خط الترام ٣ حصرياً. والمعلومات الوحيدة التي تتيحها المعلومات الدينامية الموجهة للركاب هي عدد الدقائق المتبقية حتى قدوم مركبة الترام المقبلة. ونظراً للفترات الوجيزة الفاصلة بين مرور مركبات الترام، فإن تلك المعلومات لا تشكل في العادة قيمة مضافة بالنسبة للركاب ما دام الجدول

(٧) قائمة التطبيقات وتوصيفها مرفقان بملاحظات الدولة الطرف.

الزمني منشوراً على الإنترنت. وفي هذا الصدد، تشير الدولة الطرف إلى أن صاحب البلاغ لم يبرر تحديداً عدم اعتبار مصادر المعلومات العديدة التي تتيحها شركة Linz Linien GmbH "ترتيبات تيسيرية معقولة".

٩-٤ وترى الدولة الطرف أن النظام السمعي "ليس بأي حال من الأحوال شرطاً مسبقاً لاستخدام وسيلة من وسائل النقل العام" لأنه لا يتيح معلومات ضرورية حتماً للركاب. كما ترى أنه لا يوجد التزام بموجب الاتفاقية بتجهيز وسائل النقل العام بجميع الوسائل الممكنة لتيسير استخدام النقل العام؛ وأنه يتعين على المورد أن يختار بين بدائل متساوية. ولهذا الغرض، تفيد الدولة الطرف بأن شركة Linz Linien GmbH قد قررت، بالتعاون مع رابطة "النمسا العليا" للأشخاص المكفوفين ومعاقبي البصر، وضع نظم سمعية بالأساس في المحطات التي تقع في ملتقيات الطرق الكبرى التي تعبرها عدة خطوط من خطوط الترام. وفي غضون ذلك، زُودت جميع المحطات الأخرى بنظام للإعلانات الصوتية. ويتعلق الأمر بنظام للإعلانات الصوتية خارج المركبات يمكن الركاب الذين ينتظرون في المحطة من تشغيل جهاز إرسال يدوي لإحاطة المكفوفين علماً برقم خط وسيلة النقل العام القادمة أو المتوقفة ووجهتها النهائية. ونظراً للأسباب المفهومة لإقامة نظام سمعي في ملتقيات الطرق الكبرى فحسب، دون المحطات التي يعبرها خط واحد فقط من خطوط الترام، ترى الدولة الطرف أنه لم يُميز ضد صاحب البلاغ بصفة غير مباشرة، لأن غياب نظام سمعي لا يؤثر على حقه في العيش عيشة مستقلة والاندماج في المجتمع.

١٠-٤ وفيما يتعلق بطرح صاحب البلاغ الذي مفاده أنه لا يحق لضحايا التمييز إزالة عائق أو عقبة بل يتسنى لهم فقط الحصول على تعويض مالي، ترى الدولة الطرف أن سبيل الانتصاف القانوني الذي يمكن ضحية التمييز من المطالبة بالتعويض عن الأضرار يتماشى مع مقتضيات المادة ٥(٢) من الاتفاقية بضمان الحماية القانونية الفعالة. وترى أن سبيل انتصاف من هذا القبيل يوفر حماية قانونية أفضل من مجرد الحق في إقرار إلغاء أو اتخاذ إجراء، حيث إن الهيئة العامة أو الخاصة المحكوم عليها بدفع تعويض عن الأضرار نظراً لتدابير أو أوجه تقصير تمييزية ستسعى أيضاً، لأسباب واضحة وفي أقرب أجل ممكن، إلى إزالة التمييز الذي أدى إلى التعويض عن الأضرار. كما ينص القانون الاتحادي المتعلق بالمساواة لفائدة الأشخاص ذوي الإعاقة على إجراءات توفيق يسهل الوصول إليها ومراعية لظروف المدعي وفعالة للغاية. وتُزال حالات التمييز المزعومة إذا أمكن التوصل إلى تسوية، ويكون الوضع كذلك في أكثر من نصف إجراءات التوفيق. وإجراءات التوفيق الخاصة بالدولة الطرف مجانية وتدوم ١٠٦ أيام في المتوسط.

١١-٤ وتذكر الدولة الطرف أيضاً أن الوزارة الاتحادية للنقل والابتكار والتكنولوجيا قد أصدرت في عام ٢٠٠٩ دليلاً بشأن إمكانية وصول الأشخاص ذوي الإعاقة لوسائل النقل العام تحت عنوان "النقل العام للركاب الخالي من العقبات". وأحد فصول الدليل مخصص للمتطلبات المتعلقة بمحطات الحافلة والترام الخالية من العقبات والمعلومات الموجهة للركاب ونظم العلامات/التوجيه في محطات الحافلة والترام. ويشمل، في جملة أمور، التوصية التي مفادها أنه ينبغي الحرص دوماً على

مراعاة مبدأ "الحاستين"، مع الإشارة إلى إمكانية إتاحة معلومات منتظمة من جانب الوسائل السمعية وذلك فقط بناء على طلب.

تعليقات صاحب البلاغ على ملاحظات الدولة الطرف

١-٥ في ١٣ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥، قدم صاحب البلاغ إلى اللجنة تعليقاته على ملاحظات الدولة الطرف. ويرى أن "قاعدة عدم التمييز الشاملة" التي أشارت إليها الدولة الطرف ليست فعالة.

٢-٥ وفيما يتعلق بإجراءات التوفيق المرسخة في المادة ١٤ من القانون الاتحادي المتعلق بالمساواة لفائدة الأشخاص ذوي الإعاقة، يفيد صاحب البلاغ بأن مجلس التوفيق لم يكن راغباً في التوصل إلى اتفاق. كما يدفع بأن الإجراء ليس فعالاً نظراً لما يلي: (أ) لا ينص القانون المذكور على مفهوم للتمييز تماشياً مع التعريف الوارد في المادة ٢ من الاتفاقية، إذ يقتضي أن يشكل الغرض الذي يتوخاه مرتكب التمييز تمييزاً في حد ذاته؛ (ب) لا ينص هذا القانون سوى على تعويض نقدي ولا ينص على التمتع بحق إزالة العقبات؛ (ج) يقدم حد أدنى من التعويض في حالة التمييز؛ (د) لا ينص القانون المذكور على تدريب إلزامي لتوعية القضاة، من شأنه أن يتمخض عن فهم ملائم لمسألة التمييز. ويرى صاحب البلاغ أن قلة من الأشخاص الذين يشعرون بممارسة التمييز ضدهم يتخذون إجراءات بموجب القانون المذكور لأنه ليس لديهم انطباع بأن إجراءات من هذا القبيل ستمكنهم من بلوغ النتيجة التي يأملون تحقيقها.

٣-٥ ويرى صاحب البلاغ أن الدليل المعنون: "النقل العام للركاب الخالي من العقبات" الذي أشارت إليه الدولة الطرف إليه ليس إلزامياً وقد أهمل في قضيته. ويرى أن مبدأ "الحاستين" لم يُحترم، وأن الوسائل السمعية ليست متاحة حتى بناء على طلب وأن شركة Linz Linien GmbH قد أغفلت تلك المبادئ التوجيهية.

٤-٥ ويذكر صاحب البلاغ أن ملاحظات الدولة الطرف لا تقدم عناصر كافية لاستنتاج أن غياب المعلومات السمعية لا يشكل تمييزاً في حقه. وفي هذا الصدد، يتساءل عن المغزى من تقديم المعلومات، التي يلتمسها عبر وسائل سمعية، بصرياً إذا كانت الدولة الطرف ترى أن محتواها ليس ضرورياً. بل على العكس، يفيد صاحب البلاغ بأن نظام المعلومات السمعي لا يقدم معلومات عن حالات التأخر وانقطاع الخدمة فحسب، بل من شأنه كذلك مساعدة الركاب المكفوفين في العثور على المحطة. وبحسب المعلومات المتاحة على الإنترنت^(٨)، "فإن خط الترام ٣ يمر كل ٣٠ دقيقة على الأقل، ثماني مرات في الساعة من ٦ صباحاً إلى ٨ مساءً من الاثنين إلى الجمعة، وبوتيرة أقل في أوقات أخرى"^(٩). ويذكر صاحب البلاغ أن هذه المعلومات غير كافية وأنه

(٨) انظر www.linzwiki.at/wiki/Stra%C3%9Fenbahnlinie_3/

(٩) ترجمة غير رسمية.

لا يستطيع استخدام المحطات الجديدة إلا بمشقة خاصة وعموماً بالتماس مساعدة خارجية لتحديد مكان المحطة والحصول على المعلومات المتاحة بصرياً فحسب على الشاشات. لذا، فإنه يرى أن انتهاك مبدأ "الحاستين" يشكل تمييزاً.

٥-٥ ويرى صاحب البلاغ أن ملاحظات الدولة الطرف تنم بصفة عامة عن فهم ضيق جداً لمفهوم "إتاحة الوصول". ويفيد بأن مركبة الترام لا تكون متاحة بالضرورة متى كان باستطاعة الشخص أن يستقلها مادياً، بل إن إتاحة الوصول تستدعي أيضاً إتاحة المعلومات الضرورية للتمكن من استخدام مركبة الترام، وينبغي توفير تلك المعلومات للجميع على قدم المساواة. ويرى صاحب البلاغ أن تلك المعلومات ليست متاحة من الناحية العملية. وفي هذا الصدد، يبدي تعليقاً مفاده أن التطبيقات الخاصة بالأجهزة المحمولة التي أشارت إليها الدولة الطرف ليست تطبيقات رسمية متاحة من شركة Linz Linien GmbH، بل هي تطبيقات تديرها جهات خاصة. وعلى النقيض مما أفادت به الدولة الطرف، يرى صاحب البلاغ أنه ليس بوسع أن يستخدم خط الترام ٣ بصفة مستقلة. ويذكر أن النظام السمعي سيكون ضرورياً لمساعدته في العثور على المحطة؛ وأن المعلومات المتاحة عبر تطبيقات الأجهزة المحمولة أو عبر الهاتف المحمول لا تخدم هذا الغرض؛ وأن المعلومات الآنية تقدم لاستخدام المواصلات على نحو تلقائي، بينما قد تستغرق عملية جمع المعلومات عبر الهاتف المحمول الكثير من الوقت وبالتالي فإنها غير موثوقة ولا مجدية عندما يحتاج الشخص إلى أن يستقل مركبة الترام؛ وأن صاحب البلاغ ليس بوسع أن يستخدم التطبيقات الصوتية التي تتيحها شركة Linz Linien GmbH، علماً بأنها، من الناحية الفعلية، لا توفر جميع المعلومات الضرورية.

٦-٥ وفيما يتعلق بتأكيد الدولة الطرف بأن نظام معلومات الخط قد أنشئ بالتعاون مع رابطة "النمسا العليا" للأشخاص المكفوفين ومعاقبي البصر، يفيد صاحب البلاغ بأن تلك الرابطة لا تمثل جميع الأشخاص معاقبي البصر في النمسا. كما يفيد بأن نظام معلومات الخط موصول بالتزام وبالتالي لا يمكن أن يساعد الأشخاص المكفوفين، كصاحب البلاغ، في العثور على المحطة بصفة مستقلة. ولهذا الغرض، لا بد من تجهيز المحطة بنظام سمعي.

٧-٥ وفيما يخص الحجة التي أدلت بها الدولة الطرف، والتي مفادها أن التعويض النقدي سبيل انتصاف قانوني أكثر فعالية "من مجرد الحق في إقرار إلغاء أو اتخاذ إجراء" في حالة التعرض لعقبات أو غيرها من أوجه التمييز، يرى صاحب البلاغ أن التعويض المقدم في تلك الحالات، تقليدياً، منخفض جداً وبالتالي فهو لا يحفز مقدمي خدمات النقل العام أو المتاجر أو الكيانات العامة على إزالة العقبات. ويفيد بأن الحق في إزالة العقبات سيكون الجزء الفعال الوحيد لكفالة بيئة ميسورة. إضافة إلى ذلك، وطبقاً للمادة ٥٠١(١) من قانون الإجراءات المدنية، فإنه عندما لا تفوق قيمة المطالبة ٢٧٠٠ يورو، تتاح سبل الانتصاف فقط لأسباب قانونية وليس فيما يتعلق بالنظر في

الأدلة^(١٠). وأخيراً، يفيد صاحب البلاغ بأن العقوبات تعترض سبيل العديد من الأشخاص. لذا، فإن التمتع بالحقوق في إزالة العقوبات سيكون أنجع من الحصول على تعويض لأن رفع دعوى قضائية واحدة قد يحسن من وضع جميع الأشخاص المعنيين. ومتى كان التعويض سبيل الانتصاف الوحيد، سيتعين على جميع الأشخاص المتضررين رفع قضايا، وستظل العقبة مطروحة.

ملاحظات إضافية قدمتها الدولة الطرف

٦-١ في ٨ أيار/مايو ٢٠١٥، أرسلت الدولة الطرف ملاحظات إضافية بناء على التعليقات التي أبداه صاحب البلاغ. وترى أنه لا يمكن إثبات زعم صاحب البلاغ بأن الخطر العام للتمييز الذي ينص عليه الدستور الاتحادي النمساوي لا يؤخذ بعين الاعتبار في إجراء مدني: فالمعيار الحاسم الوحيد محل البحث يتمثل في معرفة ما إذا كان الحكم المعني مجحفاً في القضية قيد النظر، أو ما إذا كان الحكم سارياً على المدعي بصفة مباشرة. لذا، فإن مسألة البت فيما إذا كانت القضية ذات طبيعة إدارية أو مدنية ليست محلاً للبحث. وفي القضية المعروضة على المحكمتين المدنيتين بموجب الفقرة ٩ من القانون الاتحادي المتعلق بالمساواة لفائدة الأشخاص ذوي الإعاقة، كان بوسع صاحب البلاغ أن يقدم حججاً مفصلة إزاء أحكام القانون التي يرى أنها تمييزية، وكان بوسعه أن يقترح على المحكمتين المدنيتين رفع عريضة ملائمة إلى المحكمة الدستورية كي تستعرضها قانونياً.

٦-٢ وفيما يتعلق بالحجج التي أدلى بها صاحب البلاغ إزاء نظام الحماية القانونية الشاملة الذي ينص عليه القانون الاتحادي المتعلق بالمساواة لفائدة الأشخاص ذوي الإعاقة، ترى الدولة الطرف أنه لا يتناقض مع الاتفاقية من حيث إن الاتفاقية لا تنص على مسؤولية صارمة، بصرف النظر عن مدى التقصير أو الخطأ؛ ولا ينص بالتحديد على منح حد أدنى من التعويض عن الأضرار فيما يتعلق بإتاحة إمكانية الوصول. كما تشير الدولة الطرف إلى أن التعليق العام رقم ٢ على المادة ٩ لا يقدم مؤشرات ملموسة عن هذه المسألة. وتماشياً مع المبادئ العامة التي تحكم الجرح في النمسا، تستدعي المطالبات بالتعويض عن الأضرار بموجب القانون المذكور وقوع سلوك يتسم بالإهمال انتهاكاً للقانون. وفي حالة التمييز المباشر، يمكن أن يُفترض عموماً أن الفعل كان متعمداً. كما ترى الدولة الطرف أن مسألة تقييم ما إذا كان مطلب إتاحة إمكانية الوصول قد استوفي في قضية معينة أم لا تستدعي مستوى عالياً من الخبرة والمعرفة التقنية. وتتغير معايير التيسير على نحو متواصل، مما يعني أنه يتعذر على مقدمي الأعمال والخدمات كفاءة عرض منتجاتهم وخدماتهم بصورة ميسرة وفق أحدث التكنولوجيات في جميع الأوقات. لذا، فمن المحتمل أن يطرحوا عقبات أمام الأشخاص ذوي الإعاقة دون ارتكاب عمل تقصيري يتحملون المسؤولية عنه بصفة شخصية. ولهذا السبب تحديداً، ينص القانون المذكور على إجراء توفيق كوسيلة لتسوية المنازعات وإيجاد حلول عملية لإزالة العقوبات.

(١٠) لم تقدم أي معلومات إضافية بخصوص هذه المسألة.

٦-٣ وفي حالات وقوع التمييز بصفة غير مباشرة نظراً للعقبات، ترى الدولة الطرف أن الصرامة في تطبيق مبدأ المسؤولية ستفضي إلى نتائج غير معقولة ولن تكون مؤاتية لمبدأ القانون الاتحادي المتعلق بالمساواة لفائدة الأشخاص ذوي الإعاقة.

٦-٤ وترى الدولة الطرف أن صاحب البلاغ يغفل مختلف الخيارات التي تقدمها في ملاحظاتها إزاء سبل استخدام الخط ٣ لشبكة الترام في لينتس دون عقبات تمييزية. وفي هذا السياق، فإن خطة العمل الوطنية النمساوية بشأن الإعاقة للفترة ٢٠١٢-٢٠٢٠ خطة هامة لأن أحد أهدافها يتمثل في تحسين التدابير التيسيرية وتمكين الأشخاص ذوي الإعاقة من المشاركة في الحياة المجتمعية على قدم المساواة مع الآخرين. ويدعم هذه الخطة فريق يضم ممثلين عن منظمات المجتمع المدني، لا سيما منظمات الأشخاص ذوي الإعاقة. وتماشياً مع الاتفاقية وخطة العمل الوطنية، يُمول عدد كبير من المشاريع المتعلقة بالتدابير التيسيرية في مجال النقل، ويجري إعداد برنامج تثقيفي لطلاب الجامعة لتعزيز المهارات المتعلقة بالتنقل الميسر في النمسا. وثمة أيضاً منتدى سنوي للبحث تحت عنوان "التنقل للجميع"، ويحضره خبراء من مؤسسات البحث النمساوية في مجالات التنقل والنقل والتنمية، وممثلون عن المنظمات أو الأشخاص ذوي الإعاقة، والمنظمات غير الحكومية، ومقدمو خدمات التنقل والتكنولوجيا.

٦-٥ وتفيد الدولة الطرف أيضاً بأنه قد تم توسيع نطاق نظام المعلومات البصرية، بما في ذلك لكفالة تمكن الأشخاص معاقى السمع من استخدام مركبات الترام في لينتس دون أي عقبات تعترض سبلهم. وبحسب دراسة استقصائية أجرتها الهيئة النمساوية للإحصاءات، فإن نسبة ٢,٥ في المائة تقريباً من سكان النمسا كانوا يعانون من إعاقة سمعية دائمة في عام ٢٠٠٨^(١١). ووفقاً للمعلومات المقدمة من الرابطة النمساوية لمترجمي لغة الإشارة، يوجد في النمسا ٤٥٠.٠٠٠ شخص من ذوي الإعاقات السمعية، منهم نحو ٨.٠٠٠ إلى ١٠.٠٠٠ شخص أصم بالكامل، إلى جانب ما يتراوح بين ١٠.٠٠٠ و ١٥.٠٠٠ شخص آخر من المصابين بإعاقات سمعية شديدة تتعذر معها عملية التواصل استناداً إلى حاسة السمع فقط، حتى باستخدام الأجهزة المساعدة على السمع. وترى الدولة الطرف أن الأشخاص ذوي الإعاقات البصرية يستفيدون عامةً من دورة تدريبية بخصوص مسألة التنقل قصد توجيه أنفسهم وتجنب مصادر الخطر المحتملة حيثما أمكن^(١٢). ويغطي كل من حكومة المقاطعة أو مكتب الرفاه الاجتماعي الاتحادي النمساوي أو وكالة المعاشات النمساوية قدراً كبيراً من تكاليف هذا التدريب، ولا يتعين على المشاركين سوى دفع جزء صغير. ويتعلم الأشخاص ذوو الإعاقات البصرية كيفية استخدام نظم التوجيه والطرق التي يستعملونها مراراً وتكراراً. وتلك هي الأساليب الأساسية للعثور على محطات الترام. كما يتلقون معلومات عن مركبات معينة من مركبات الترام تصل إلى المحطات عبر نظام

(١١) انظر تقرير حكومة النمسا الاتحادية عن حالة الأشخاص ذوي الإعاقة في النمسا لعام ٢٠٠٨. ومن المزمع إجراء دراسة استقصائية مماثلة في عام ٢٠١٥.

(١٢) يتيح هذه الدورة التدريبية، على سبيل المثال، مركز التعليم المهني وإعادة التأهيل.

معلومات الخط. ولأول مرة، أفاد صاحب البلاغ بأنه لا يمكن استخدام النظام، أي المعلومات السمعية المتعلقة بمواعيد الانطلاق وفترات الانتظار، في العثور على محطات الترام. ولم يستنفد صاحب البلاغ سبل الانتصاف المحلية المتاحة في هذه المسألة وبالتالي ينبغي اعتبار هذه النقطة غير مقبولة.

٦-٦ وتفيد الدولة الطرف أيضاً بأن الاتفاقية لا تنص على الجهات التي يتعين عليها تقديم معونة تيسيرية لاستخدام المرافق والخدمات العامة. لذا، فإنها ترى أن حجة صاحب البلاغ لا جدوى منها.

٦-٧ وترى الدولة الطرف، إضافة إلى ذلك، أن مجرد عدم تلبية جميع الطلبات الفردية لا يصل إلى حد التمييز. وعلاوة على ذلك، لا يفسر صاحب البلاغ السبب وراء كون الحل المتوصل إليه بالتعاون مع رابطة النمسا العليا للأشخاص المكفوفين ومعاقبي البصر لا يلائم احتياجاته.

٦-٨ وعليه، ترى الدولة الطرف أنه لم يقع أي انتهاك لحقوق صاحب البلاغ بموجب الاتفاقية.

المسائل والإجراءات المعروضة على اللجنة

النظر في المقبولة

٧-١ قبل النظر في أي ادعاء يرد في بلاغ ما، يتعين على اللجنة المعنية بحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة، وفقاً للمادة ٢ من البروتوكول الاختياري والمادة ٦٥ من نظامها الداخلي، أن تقرر ما إذا كان البلاغ مقبولاً أم لا بموجب البروتوكول الاختياري للاتفاقية.

٧-٢ وقد تحققت اللجنة، وفق ما تقتضيه الفقرة (ج) من المادة ٢ من البروتوكول الاختياري، من أن اللجنة لم يسبق لها النظر في المسألة وأن هذه الأخيرة ليست - ولم تكن - قيد النظر بموجب أي إجراء آخر لتحقيق أو التسوية الدوليين.

٧-٣ وتشير اللجنة إلى حجة الدولة الطرف التي مفادها أن صاحب البلاغ قد أفاد أمام اللجنة بأن نظام معلومات الخط ليس مكيفاً مع احتياجاته، ولكنه لم يدل بتلك الحجة أمام المحكمتين المحليتين. وتلاحظ اللجنة أنه لم يُشَر إلى هذه المسألة في الشكاوى التي تقدم بها صاحب البلاغ إلى السلطات القضائية الوطنية. لذا، فهذا الادعاء غير مقبول بموجب الفقرة (د) من المادة ٢ من البروتوكول الاختياري.

٧-٤ وتشير اللجنة كذلك إلى حجة الدولة الطرف إزاء زعم صاحب البلاغ بأن الحظر العام للتمييز الذي ينص عليه الدستور الاتحادي النمساوي لا يُؤخذ بعين الاعتبار في إجراء مدني وأنه، في القضية المعروضة على المحكمتين المدينتين بموجب الفقرة ٩ من القانون الاتحادي المتعلق بالمساواة لفائدة الأشخاص ذوي الإعاقة، كان بوسع صاحب البلاغ أن يقدم حججاً مفصلة إزاء أحكام القانون المذكور التي يرى أنها تمييزية. كما تفيد الدولة الطرف بأنه كان بوسع صاحب

البلاغ أن يقترح على المحكمتين المدنيتين رفع عريضة إلى المحكمة الدستورية كي تستعرضها قانونياً. وفي ضوء المعلومات المقدمة من الطرفين على حد سواء بشأن المسألة، ترى اللجنة أن الشكوى التي تقدم بها صاحب البلاغ والتي مفادها أن القانون المذكور لا ينص على سبل انتصاف ملائمة انتهاكاً للمادتين ٢ و ٥(٢) من الاتفاقية هي شكوى غير مقبولة لعدم استنفاد سبل الانتصاف المحلية.

٧-٥ ونظراً لعدم وجود عوائق أخرى أمام مقبولية البلاغ، ترى اللجنة أن المطالبات المتبقية لصاحب البلاغ مقبولة وتشجع في دراستها من حيث الأسس الموضوعية.

النظر في الأسس الموضوعية

٨-١ نظرت اللجنة في القضية في ضوء جميع المعلومات التي أتاحتها إليها الطرفان، طبقاً لما تنص عليه المادة ٥(١) من البروتوكول الاختياري.

٨-٢ وتحيط اللجنة علماً بقرار المحكمة المحلية الصادر في ٢ أيار/مايو ٢٠١٣، والذي أكدته المحكمة الإقليمية في ١٥ تموز/يوليه ٢٠١٣، بأن غياب نظام سمعي رقمي لا يشكل عائقاً أمام استخدام الأشخاص معاقّي البصر لخدمة المواصلات؛ وأن المعلومات المتاحة بصرياً متوافرة أيضاً على الإنترنت ومتاحة للأشخاص ذوي الإعاقة البصرية المزودين بأجهزة برمجيات التعرف على الكلام؛ وأنه يتسنى لصاحب البلاغ أن يستقل الترام دونما حاجة إلى المعلومات المقدمة إلى الركاب الذين لا يعانون من إعاقة بصرية.

٨-٣ وتشير اللجنة أيضاً إلى حجة الدولة الطرف التي مفادها أن النظام السمعي "ليس بأي حال من الأحوال شرطاً مسبقاً لاستخدام وسيلة من وسائل النقل العام"؛ وأنه يتسنى بالتأكد لصاحب البلاغ أن يحقق "الهدف اليومي" المتوخى من استخدام وسائل النقل العام، أيضاً، دون اللجوء إلى النظام السمعي؛ وأن وجود نظام سمعي لا يتيح معلومات ضرورية حتماً للركاب، بل يؤثر فقط على "طريقة استخدام الترام"؛ وأنه قد تم توسيع نطاق نظام المعلومات البصرية في إطار الجهود الرامية إلى كفالة تمكن الأشخاص معاقّي السمع من استخدام مركبات الترام في لينتس دون أي عقبات تعترض سبيلهم؛ وأنه لا يوجد التزام بموجب الاتفاقية بتجهيز وسائل النقل العام بجميع الوسائل الممكنة لتيسير استخدام النقل العام؛ وأنه يتعين على المورد أن يختار بين بدائل متساوية. وفي هذا الصدد، تقرر اللجنة بوضع نظم سمعية بالأساس في المحطات التي تقع في ملتقيات الطرق الكبرى التي تعبرها عدة خطوط من خطوط الترام وأن جميع المحطات الأخرى قد جُهزت، "في غضون ذلك"، بنظام للإعلانات الصوتية الخاصة بالخط يمكن الركاب الذين ينتظرون في المحطة من تشغيل جهاز إرسال يدوي لإحاطة المكفوفين علماً برقم خط وسيلة النقل العام القادمة أو المتوقفة ووجهتها النهائية. كما تقرر اللجنة بالمعلومات المقدمة من الدولة الطرف إزاء إتاحة إمكانية الاطلاع على الإنترنت بفضل نظام للتعرف الصوتي على الفترات التشغيلية العامة وحالات الإلغاء المتوقعة أو المزمعة لفائدة جميع ركاب خط الترام ٣. ومع ذلك، فإن اللجنة تحيط كذلك

علماً بالحجج التي أدلى بها صاحب البلاغ، إذ يرى أن عدم توافر نظام سمعي رقمي على خط الترام ٣ يمنعه من العثور على المحطة، والحصول على المعلومات الآنية التي يحتاج إليها عند استخدام الترام، مما يمنعه بالتالي من استخدام خط الترام ٣ بصفة مستقلة وعلى قدم المساواة مع الآخرين.

٨-٤ وتذكر اللجنة بأن "إتاحة إمكانية الوصول لها علاقة بالمجموعات، بينما ترتبط الترتيبات التيسيرية المعقولة بالأفراد. وهذا يعني أن واجب توفير إمكانية الوصول هو واجب سابق. وبالتالي يقع على عاتق الدول الأطراف واجب إتاحة إمكانية الوصول قبل تلقي طلب فردي لدخول أو استخدام مكان أو خدمة ما". وتذكر اللجنة أيضاً بأن "الالتزام بإتاحة إمكانية الوصول ليس مرهوناً بشرط، أي أنه لا يجوز للكيان الملزم بإتاحة إمكانية الوصول أن يبرر عدم الوفاء بهذا الالتزام بعبء إتاحة إمكانية الوصول للأشخاص ذوي الإعاقة"^(١٣).

٨-٥ ويواجه الأشخاص ذوو الإعاقة عقبات تقنية وبيئية، من قبيل غياب المعلومات في أشكال ميسرة. وطبقاً للمادة ٩(١) من الاتفاقية، "تتخذ الدول الأطراف التدابير المناسبة التي تكفل إمكانية وصول الأشخاص ذوي الإعاقة، على قدم المساواة مع غيرهم، ... إلى وسائل النقل والمعلومات والاتصالات، بما في ذلك تكنولوجيات ونظم المعلومات والاتصال". وبموجب المادة ٩(٢)(و) من الاتفاقية، "تتخذ الدول الأطراف أيضاً التدابير المناسبة الرامية إلى ... تشجيع أشكال المساعدة والدعم الأخرى للأشخاص ذوي الإعاقة لضمان حصولهم على المعلومات". وتذكر اللجنة أيضاً بأن أهمية تكنولوجيات المعلومات والاتصالات تكمن في قدرتها على فتح مجموعة واسعة من الخدمات، وتحويل الخدمات القائمة، وتوليد طلب أكبر على سبل الوصول إلى المعلومات والمعارف، لا سيما في صفوف الفئات السكانية المحرومة والمستبعدة، كالأشخاص ذوي الإعاقة^(١٤). ومن هذا المنطلق، يمكن استخدام التكنولوجيات الجديدة من أجل تعزيز مشاركة الأشخاص ذوي الإعاقة في المجتمع مشاركة تامة وعلى قدم المساواة مع غيرهم، ولا يتسنى ذلك إلا إذا كانت مصممة ومعدّة بطريقة تضمن إمكانية الوصول إليها. وينبغي أن تسهم الاستثمارات والبحوث والمنتجات الجديدة في القضاء على أوجه انعدام المساواة، وليس في طرح عقبات جديدة. لذا، تدعو الفقرة ٢(ح) من المادة ٩ الدول الأطراف إلى تشجيع تصميم وتطوير وإنتاج وتوزيع تكنولوجيات ونظم معلومات واتصالات ميسرة الاستعمال في مرحلة مبكرة، لتكون هذه التكنولوجيات والنظم في المتناول بأقل تكلفة^(١٥). كما تذكر اللجنة أنه، بموجب المادة ٥(٢) من الاتفاقية، "تحظر الدول الأطراف أي تمييز على أساس الإعاقة وتكفل للأشخاص ذوي الإعاقة الحماية القانونية المتساوية والفعالة من التمييز على أي أساس"، وأنه ينبغي

(١٣) انظر CRPD/C/GC/2، الفقرة ٢٥.

(١٤) المرجع نفسه، الفقرة ٥.

(١٥) المرجع نفسه، الفقرة ٢٢.

بوضوح اعتبار مسألة الحرمان من الوصول إلى البيئة المادية المحيطة ووسائل النقل ونظم المعلومات والاتصالات أو الخدمات المتاحة لعامة الجمهور عملاً محظوراً من أعمال التمييز^(١٦).

٨-٦ وفي هذه القضية، تشير اللجنة إلى أن المعلومات المتاحة بصرياً في محطات الخط ٣ هي خدمة تكميلية ترمي إلى تيسير استخدام خط الترام وأن تلك المعلومات، بوصفها كذلك، جزء لا يتجزأ من خدمة المواصلات المقدمة. وتتمثل المسألة المعروضة على اللجنة بالتالي في تقييم ما إذا كانت الدولة الطرف قد اتخذت تدابير كافية لضمان أن تكون المعلومات المتعلقة بخدمات المواصلات المقدمة للأشخاص غير المعاقين متاحة أيضاً على قدم المساواة للأشخاص معاقين البصر.

٨-٧ وفي هذا الصدد، تشير اللجنة إلى أن شركة Linz Linien GmbH قد شرعت في تجهيز محطات الترام في المدينة بنظم سمعية رقمية في آذار/مارس ٢٠٠٤. وفي آب/أغسطس ٢٠١١، وسعت الشركة نطاق شبكة السكك الحديدية لخط الترام ٣. غير أنه لم تُجهز أي محطة من المحطات الجديدة بالنظام السمعي الرقمي، وكان مقدمو الخدمة يدركون هذه المسألة أصلاً، وكان من الممكن إرساء النظام بتكلفة محدودة عند بناء الخط الجديد. وتشير اللجنة كذلك إلى حجة صاحب البلاغ التي مفادها أن النظام السمعي كان سيتيح له ولأشخاص آخرين من ذوي الإعاقة البصرية سبيل الوصول فوراً إلى المعلومات الآتية المتاحة بصرياً على قدم المساواة مع الآخرين، بينما لا تتيح البدائل القائمة، أي مختلف التطبيقات المتاحة عبر الإنترنت والهواتف المحمولة ونظام الإعلانات الصوتية، هذه الإمكانية. لذا فقد أسفر تقاعس الدولة الطرف عن إرساء النظام السمعي عند توسيع نطاق شبكة الترام عن الحرمان من فرص الاستفادة من تكنولوجيات المعلومات والاتصالات والمرافق والخدمات المفتوحة للجمهور عامة على قدم المساواة مع الآخرين، وبالتالي فهو بمثابة انتهاك للمواد (٢)٥؛ و(١)٩ و(٢)٥ و(و) و(ح) من الاتفاقية.

٨-٨ وفيما يتعلق بادعاء صاحب البلاغ بموجب المادتين ١٩ و ٢٠، تلاحظ اللجنة أن صاحب البلاغ لا يقدم عناصر كافية لتمكينها من تقييم مدى تأثير مسألة غياب نظام سمعي على حقه في التنقل الشخصي والعيش باستقلالية. وعليه، ترى اللجنة أنه ليس بوسعها أن تخلص إلى حدوث انتهاك للمادتين ١٩ و ٢٠ من الاتفاقية في هذه القضية.

٩- وترى اللجنة المعنية بحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة، إذ تتصرف بموجب المادة ٥ من البروتوكول الاختياري، أن الدولة الطرف لم تف بالالتزامات الواقعة على عاتقها بموجب المواد (٢)٥؛ و(١)٩ و(٢)٥ و(و) و(ح) من الاتفاقية. وعليه، تقدم اللجنة إلى الدولة الطرف التوصيات التالية:

(أ) فيما يتعلق بصاحب البلاغ، يقع على الدولة الطرف التزام بتصحيح عدم إمكانية الوصول إلى المعلومات المتاحة بصرياً بالنسبة لجميع خطوط شبكة الترام. وينبغي للدولة الطرف أيضاً تقديم التعويض الكافي لصاحب البلاغ عن التكاليف القانونية التي تكبدها أثناء الإجراءات المحلية وعن تكاليف إيداع هذا البلاغ؛

(١٦) المرجع نفسه، الفقرة ٢٩.

