



30.7.2014

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΛΗ

Θέμα: Αναφορά 1274/2013, του Luis Perez Cayo Bueno, ισπανικής ιθαγένειας, εξ ονόματος της επιτροπής CERMI, σχετικά με τις διακρίσεις που υφίστανται οι επιβάτες με αναπηρία από τις αεροπορικές εταιρείες και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2006

1. Περίληψη της αναφοράς

Η αναφορά υποβλήθηκε από την ισπανική ένωση CERMI (Comité español de representantes de personas con discapacidad).

Η επιτροπή καταδικάζει τις διακρίσεις που υφίστανται οι επιβάτες με αναπηρία από τις αεροπορικές εταιρείες, καθώς συχνά δεν τους επιτρέπουν την επιβίβαση σε πτήσεις τους. Ως εκ τούτου, ζητεί την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006.

Σύμφωνα με τη CERMI, ο εν λόγω κανονισμός περιλαμβάνει ορισμένα σημεία που εισάγουν διακρίσεις, ιδίως εφόσον επιτρέπει στις αεροπορικές εταιρείες να: αρνούνται την επιβίβαση σε άτομα με αναπηρία για λόγους ασφαλείας· ζητούν από τα άτομα με αναπηρία να συνοδεύονται· ορίζουν χρονικό πλαίσιο για την αίτηση συνδρομής στο αεροδρόμιο. Η CERMI υποστηρίζει ότι ο κανονισμός αριθ. 1107/2006 θα πρέπει να αναθεωρηθεί βάσει της νομοθεσίας των Ηνωμένων Πολιτειών, η οποία φέρεται ότι προστατεύει αποτελεσματικά τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία.

2. Παραδεκτό

Χαρακτηρίστηκε παραδεκτή στις 3 Απριλίου 2014. Η Επιτροπή κλήθηκε να παράσχει πληροφορίες (άρθρο 216, παράγραφος 6, του Κανονισμού).

3. Απάντηση της Επιτροπής, που ελήφθη στις 30 Ιουλίου 2014

Ο σκοπός και ο στόχος του κανονισμού (ΕΚ) 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Ιουλίου 2006 σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς, είναι να προστατευθούν οι επιβάτες από τις διακρίσεις και να τους επιτραπεί να ταξιδεύουν αεροπορικώς επί ίσους όρους με τους λοιπούς επιβάτες. Σε συνέχεια της δέσμευσης που ανέλαβε η Επιτροπή στην έκθεσή της σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) 1107/2006 του Απριλίου 2011 (COM(2011)166) και προκειμένου να βελτιώσει την εφαρμογή του κανονισμού, η Επιτροπή δημοσίευσε, τον Ιούνιο του 2012, ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές για τη διευκόλυνση της εφαρμογής από τους αερομεταφορείς και τους επιβάτες με αναπηρίες¹. Αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές εκπονήθηκαν σε συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους φορείς και κυρίως με τους εκπροσώπους των ατόμων με αναπηρία (Ευρωπαϊκό Φόρουμ ατόμων με αναπηρία) που τις υιοθέτησαν πλήρως. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που παρέχονται στην Επιτροπή από τις εθνικές αρχές οι οποίες είναι επιφορτισμένες με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) 1107/2006 (ΕΦΕ), ο αριθμός των καταγγελιών σχετικά με προβλήματα που αφορούν στην εφαρμογή του κανονισμού είναι σε γενικές γραμμές πολύ μικρός.

Δυνάμει του άρθρου 3 του κανονισμού, οι επιβάτες δεν θα πρέπει να μη γίνονται δεκτοί όσον αφορά την κράτηση ή την επιβίβαση λόγω αναπηρίας ή μειωμένης κινητικότητας. Το άρθρο 4 του κανονισμού προβλέπει παρεκκλίσεις υπό ορισμένες προϋποθέσεις από το δικαίωμα μεταφοράς, κυρίως *«προκειμένου να συμμορφωθούν προς τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας που ορίζει το διεθνές, κοινοτικό ή εθνικό δίκαιο, ή τις απαιτήσεις ασφαλείας που ορίζει η αρχή η οποία εξέδωσε το πιστοποιητικό του αερομεταφορέα προς τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα»*. Επομένως προκύπτει, ότι οι απαιτήσεις ασφαλείας καθορίζονται από εξωτερικές αρχές (και όχι από τους αερομεταφορείς) και αποσκοπούν στην εξασφάλιση της ασφάλειας όλων των επιβατών και του προσωπικού στο αεροσκάφος. Η προτεραιότητα της ασφάλειας θα πρέπει, επίσης, να είναι προς το συμφέρον των επιβατών με αναπηρία και των ατόμων που ταξιδεύουν μαζί τους.

Οι αεροπορικές εταιρίες των ΗΠΑ υπόκεινται επίσης σε νομοθεσία περί ασφαλείας (βλ. Υπουργείο Μεταφορών των ΗΠΑ, 14 CFR τμήμα 382, περί μη εισαγωγής διακρίσεων με βάση την αναπηρία στις αεροπορικές μεταφορές, παράγραφος 382.3 όσον αφορά την εφαρμοστέα νομοθεσία, σημείο (δ): *«Καμία διάταξη του παρόντος μέρους δεν δίνει τη δυνατότητα ή απαιτεί από τον αερομεταφορέα να μη συμμορφώνεται με την ισχύουσα ρύθμιση της ασφάλειας της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας των ΗΠΑ (FAA)»* και παράγραφος 382.31 άρνηση μεταφοράς, σημείο (δ): *«Το προσωπικό του αερομεταφορέα [...] δύναται να αρνηθεί την μεταφορά σε οιονδήποτε επιβάτη με γνώμονα την ασφάλεια ...»*).

Όσον αφορά το ζήτημα των συνοδών, ο κανονισμός (ΕΚ) 1107/2006 ορίζει στο άρθρο 4 παράγραφος 2, ότι αυτοί υποχρεούνται μόνο να συμμορφώνονται προς τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας. Οι προαναφερόμενες ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές παρέχουν περαιτέρω εξηγήσεις για το θέμα αυτό σύμφωνα με το Q5, εμμένοντας στην

¹ SWD (2012) 171 final http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/doc/prm/2012-06-11-swd-2012-171_en.pdf

ανάγκη οι συνοδοί να πληρούν μόνο τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας. Επιπλέον, η Επιτροπή, στις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές συνιστά ότι εφόσον οι αερομεταφορείς απαιτούν από τα άτομα με αναπηρία να ταξιδεύουν συνοδευόμενα, οι εν λόγω συνοδοί πρέπει να ταξιδεύουν δωρεάν ή με μειωμένο εισιτήριο.

Παρόμοιες απαιτήσεις υφίστανται βάσει της προαναφερθείσας νομοθεσίας των ΗΠΑ, παράγραφος 382.35 σχετικά με τους συνοδούς, σημείο (β), το οποίο ορίζει ότι οι αερομεταφορείς μπορούν να απαιτούν από ένα άτομο με αναπηρία να ταξιδεύει με συνοδό εάν αυτό είναι απαραίτητο για λόγους ασφαλείας.

Η προαναγγελία της ανάγκης συνδρομής σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) 1107/2006, άρθρο 7 παράγραφος 1, αποτελεί ένα ουσιώδες στοιχείο στην αλυσίδα υπηρεσιών που επιτρέπει στους αερομεταφορείς να προετοιμαστούν κατάλληλα και να παράσχουν την απαιτούμενη βοήθεια υπό τις καλύτερες δυνατές συνθήκες, πράγμα που είναι προς το συμφέρον του επιβάτη ο οποίος χρήζει βοήθειας όταν ταξιδεύει. Ωστόσο, ο κανονισμός, προβλέπει, επίσης, επαρκή συνδρομή σε περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει εκ των προτέρων κοινοποίηση με βάση το άρθρο 7 παράγραφος 3, προσδιορίζοντας ότι όπου δεν υπήρξε κοινοποίηση «ο φορέας διαχείρισης [του αεροδρομίου] καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια να παράσχει [...] συνδρομή», προκειμένου να επιτρέψει στον επιβάτη να ταξιδέψει. Η έννοια αυτή των «εύλογων προσπαθειών» διευκρινίζεται περαιτέρω στο Q7 των ερμηνευτικών κατευθυντήριων γραμμών, κυρίως σε ό,τι αφορά την προσβασιμότητα των μέσων για την εκ των προτέρων κοινοποίηση κατά τη διάρκεια της διαδικασίας κράτησης θέσεων (δικτυακός τόπος, τηλέφωνο) καθώς και το γεγονός ότι η εκ των προτέρων κοινοποίηση θα πρέπει να είναι πάντα δυνατή χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση.

Η νομοθεσία των ΗΠΑ στο πλαίσιο της παραγράφου 382.33 διευκρινίζει επίσης την απαίτηση για εκ των προτέρων κοινοποίηση σε έναν αριθμό περιπτώσεων, κυρίως όταν μεταφέρεται ηλεκτρικό αναπηρικό αμαξίδιο ή άλλα επικίνδυνα αγαθά (π.χ. συσσωρευτές, οξυγόνο, κ.λπ.), όταν απαιτείται αναπηρικό κάθισμα στο αεροπλάνο ή όταν ομάδες επιβατών με αναπηρία ταξιδεύουν μαζί.

Συμπέρασμα

Η Επιτροπή δεν θεωρεί, επί του παρόντος, ότι υφίσταται ανάγκη να αναθεωρήσει τον κανονισμό (ΕΚ) 1107/2006, βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα, για τους ακόλουθους λόγους:

- Σύμφωνα με τα διαθέσιμα δεδομένα, οι ΕΦΕ λαμβάνουν πολύ λίγες μόνο καταγγελίες σχετικά με την κακή λειτουργία του κανονισμού (ΕΚ) 1107/2006.
- Αντί να θεωρηθεί ότι εισάγει διακρίσεις, τόσο ο κανονισμός όσο επίσης και οι ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές του 2012 έτυχαν θετικής υποδοχής - κυρίως από τους ευρωπαίους εκπροσώπους των οργανώσεων των ατόμων με αναπηρίες - ως ένα βήμα προς τα εμπρός για τη βελτίωση της ταξιδιωτικής εμπειρίας για τα άτομα με αναπηρίες επί ίσοις όροις με τους άλλους επιβάτες.
- Η αμερικανική νομοθεσία, στην οποία παραπέμπει ο αναφέρων ως παράδειγμα βέλτιστης πρακτικής, καθορίζει παρόμοιες απαιτήσεις με αυτές της νομοθεσίας της ΕΕ που ισχύει σήμερα.