



30.7.2014

COMMUNICATION AUX MEMBRES

Objet: Pétition n° 1274/2013, présentée par Luis Cayo Perez Bueno, de nationalité espagnole, au nom de l'association CERMI, sur la discrimination perpétrée par les compagnies aériennes envers les passagers handicapés et sur le règlement (CE) n° 1107/2006

1. Résumé de la pétition

Le pétitionnaire s'exprime au nom de l'association espagnole CERMI (*Comité español de representantes de personas con discapacidad*).

Celle-ci s'élève contre la discrimination perpétrée par les compagnies aériennes, qui, souvent, refusent l'embarquement aux passagers handicapés, envers lesdits passagers. Elle demande donc une révision du règlement (CE) n° 1107/2006.

Selon l'association, celui-ci comprend des éléments discriminatoires, en particulier parce qu'il permet aux compagnies aériennes de refuser, pour des motifs de sécurité, l'embarquement aux personnes handicapées, d'exiger que les personnes handicapées soient accompagnées et de fixer un délai pour déposer une demande d'assistance à l'aéroport. L'association affirme qu'il conviendrait de fonder la révision du règlement en question sur le droit en vigueur aux États-Unis, qui, selon elle, défend réellement les droits des personnes handicapées.

2. Recevabilité

Déclarée recevable le 3 avril 2014. La Commission a été invitée à fournir des informations (article 216, paragraphe 6, du règlement).

3. Réponse de la Commission, reçue le 30 juillet 2014

"Les véritables finalité et objectif du règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens est de protéger ces personnes contre la discrimination et de leur permettre de voyager dans les mêmes conditions que les autres passagers. Après s'être engagée à le faire dans son rapport d'avril 2011 concernant l'application du règlement (CE) n° 1107/2006 (COM(2011)166) et afin de renforcer davantage l'application dudit règlement, la Commission a publié, en juin 2012, des lignes directrices interprétatives visant à améliorer et à faciliter l'application du règlement pour les transporteurs aériens et les passagers du transport aérien¹. Ces lignes directrices ont été rédigées en collaboration avec les parties prenantes et notamment avec les représentants de personnes handicapées (Forum européen des personnes handicapées), qui souscrivent pleinement à ces lignes directrices. D'après les données statistiques fournies à la Commission par les autorités nationales en charge de l'application du règlement (CE) n° 1107/2006 (NEB), le nombre de plaintes pointant des problèmes dans l'application du règlement est globalement très faible.

En vertu de l'article 3 du règlement, il est interdit, pour cause de handicap ou de mobilité réduite, de refuser d'accepter une réservation pour une personne handicapée ou pour une personne à mobilité réduite ou de refuser d'embarquer cette personne. L'article 4 de la directive prévoit des dérogations au droit au transport dans certaines circonstances, notamment "*afin de respecter les exigences de sécurité applicables, qu'elles soient prévues par le droit international, communautaire ou national ou établies par l'autorité qui a délivré son certificat de transporteur aérien au transporteur aérien concerné*". Il découle donc que les exigences de sécurité sont définies par des autorités extérieures (et non par les transporteurs aériens) et visent à garantir la sécurité de tous les passagers et membres du personnel à bord d'un aéronef. La primauté de la sécurité doit également être accordée dans l'intérêt des passagers handicapés et des personnes qui les accompagnent au cours du voyage.

Les transporteurs aériens américains sont également soumis à la législation en matière de sécurité (voir ministère des transport des États-Unis, titre 14 du CFR, partie 382, *Nondiscrimination on the Basis of Disability in Air Travel* paragraphe 382.3 concernant l'applicabilité, point d): "*Aucune disposition de la présente partie n'autorise ou n'exige à un transporteur de ne pas respecter les règlements de l'AFA applicables en matière de sécurité*", et paragraphe 382.31 sur le refus de transport, point d): "*Le personnel du transporteur [...] peut refuser d'assurer le transport d'un passager pour des raisons de sécurité ...*".

Eu égard à la question des accompagnateurs, le règlement (CE) n° 1107/2006 prévoit, à l'article 4, paragraphe 2, que ceux-ci doivent uniquement répondre aux exigences de sécurité applicables. Les lignes directrices susmentionnées donnent des explications complémentaires à ce sujet à la question Q5, en insistant sur la nécessité pour les accompagnateurs de ne satisfaire qu'aux exigences de sécurité applicables. En outre, dans ces lignes directrices, la Commission recommande que le siège de l'accompagnateur soit gratuit ou à un tarif significativement réduit si le transporteur aérien a exigé que la personne handicapée soit accompagnée.

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

Des exigences similaires existent dans la législation américaine susmentionnée, au paragraphe 382.35 sur les accompagnateurs, point b), qui établit que les transporteurs sont autorisés à exiger qu'une personne handicapée soit accompagnée durant le voyage pour des raisons de sécurité.

La notification au préalable des besoins d'assistance conformément au règlement (CE) n° 1107/2006, article 7, paragraphe 1, constitue un élément essentiel dans la chaîne de services afin de permettre aux fournisseurs de service de transport de se préparer de manière appropriée et de fournir l'assistance demandée dans les meilleures circonstances possibles, ce qui est dans l'intérêt du passager qui nécessite une assistance pendant le voyage. Cependant, le règlement prévoit également, à l'article 7, paragraphe 3, la fourniture d'une assistance adéquate en l'absence de notification préalable, et précise que si aucune notification n'a été effectuée *“l'entité gestionnaire [de l'aéroport] fait tous les efforts possibles, dans les limites du raisonnable [...] pour fournir [une] assistance”* et permettre au passager de prendre le vol. Cette notion de *“limites du raisonnable”* est clairement expliquée à la question Q7 des lignes directrices interprétatives, notamment en ce qui concerne l'accessibilité des moyens de notification préalable pendant la réservation (site web, téléphone) et le fait que la notification préalable devrait toujours être possible sans imposition de frais supplémentaires.

Le paragraphe 382.33 de la législation américaine ajoute également des précisions concernant l'exigence de notification préalable dans diverses situations, notamment lorsqu'un fauteuil roulant électrique ou d'autres marchandises dangereuses (par exemple, des batteries, de l'oxygène, etc.) doivent être transportés, lorsqu'un fauteuil roulant doit être installé à bord ou lorsque des groupes de personnes handicapées voyagent ensemble.

Conclusion

À l'heure actuelle, la Commission estime qu'il est inutile, à court ou moyen terme, de revoir le règlement (CE) n° 1107/2006, et ce pour les raisons suivantes:

- d'après les données disponibles, les NEB ne reçoivent que très peu de plaintes concernant le dysfonctionnement du règlement (CE) n° 1107/2006;
- plutôt que d'être considérés comme discriminatoires, le règlement et les lignes directrices interprétatives de 2012 ont été bien accueillies – notamment par les représentants européens d'organisations pour personnes handicapées – comme un pas en avant vers l'amélioration de l'expérience de voyage pour les personnes handicapées et visant à leur permettre de recourir au transport aérien dans les mêmes conditions que les autres passagers;
- la législation américaine mentionnée par le pétitionnaire à titre d'exemple de meilleure pratique énonce des exigences similaires à celles prévues par la législation européenne actuellement en vigueur."