



30.7.2014

MEDEDELING AAN DE LEDEN

Betreft: Verzoekschrift nr. 1274/2013, ingediend door Luis Cayo Perez Bueno (Spaanse nationaliteit), namens het CERMI-comité, over discriminatie van passagiers met een handicap door luchtvaartmaatschappijen, en Verordening (EG) nr. 1107/2006

1. Samenvatting van het verzoekschrift

Dit verzoekschrift werd ingediend door de Spaanse vereniging CERMI (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad).

Deze vereniging veroordeelt de discriminatie van passagiers met een handicap door luchtvaartmaatschappijen, die zulke passagiers vaak niet aan boord laten van hun vliegtuigen. Zij roept daarom op om Verordening (EG) nr. 1107/2006 te herzien.

Volgens CERMI bevat deze verordening een aantal discriminerende bepalingen, die luchtvaartmaatschappijen met name toelaten om: personen met een handicap de toegang tot een vlucht te ontzeggen om veiligheidsredenen; te vragen dat personen met een handicap begeleid worden; een termijn op te leggen voor het aanvragen van bijstand op de luchthaven. CERMI haalt aan dat de herziening van Verordening (EG) nr. 1107/2006 dient te worden gebaseerd op de wetgeving van de Verenigde Staten, die de rechten van personen met een handicap effectief zou beschermen.

2. Ontvankelijkheid

Ontvankelijk verklaard op 3 april 2014. De Commissie is om inlichtingen verzocht (artikel 216, lid 6, van het Reglement).

3. Antwoord van de Commissie, ontvangen op 30 juli 2014

De exacte doelstelling van Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, is om deze passagiers te beschermen tegen discriminatie zodat ze gelijkwaardig aan andere passagiers per luchtvervoer kunnen reizen. Na een toezegging die door de Commissie is gedaan in haar verslag van april 2011 (COM(2011)166) over de toepassing van Verordening (EG) nr. 1107/2006 en om de toepassing van deze verordening verder te verbeteren, heeft de Commissie in juni 2012 richtsnoeren voor de interpretatie van deze verordening gepubliceerd om zo de toepassing hiervan voor luchtvaartmaatschappijen en passagiers met een handicap te vergemakkelijken¹. Deze richtsnoeren zijn opgesteld in samenwerking met belanghebbenden en met name met afgevaardigden van gehandicapte personen (Europees Gehandicaptenforum), die deze richtsnoeren volledig hebben onderschreven. Volgens de statistische gegevens die aan de Commissie zijn geleverd door de nationale autoriteiten die toezien op de handhaving van Verordening (EG) nr. 1107/2006 (de nationale handhavingsinstanties), is het aantal klachten over problemen met de toepassing van de verordening over het algemeen erg laag.

Op grond van artikel 3 van de verordening mag een boeking of het instappen niet worden geweigerd om basis van een handicap of beperkte mobiliteit. In artikel 4 van de verordening zijn voor het recht op vervoer afwijkingen vastgelegd die in bepaalde omstandigheden gelden, met name *"wanneer dit noodzakelijk is om te voldoen aan de veiligheidseisen die in internationale, communautaire of nationale wetgeving zijn vastgesteld of om te voldoen aan de veiligheidseisen die zijn vastgesteld door de autoriteit die het bewijs van luchtvaartexploitant aan de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft afgegeven"*. Hieruit volgt dat veiligheidseisen worden gedefinieerd door externe instanties (en niet door luchtvaartmaatschappijen) en dat deze erop zijn gericht de veiligheid van alle passagiers en personeelsleden aan boord van een vliegtuig te waarborgen. De nadruk die wordt gelegd op veiligheid moet ook in het belang zijn van de gehandicapte passagiers en de personen die hen begeleiden.

Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zijn evenzeer verplicht om wetgeving op het gebied van veiligheid na te leven. (Zie hiervoor de wetgeving van het Ministerie van Vervoer van de Verenigde Staten, 14 CFR Part 382, "Nondiscrimination on the Basis of Disability in Air Travel" (Non-discriminatie op grond van handicap in het luchtvervoer), paragraaf 382.3 inzake "Applicability" (Toepasbaarheid), onder punt (d). *Hierin staat dat geen van de bepalingen in deze wetgeving een luchtvaartmaatschappij toestemming geeft of de verplichting oplegt om de toepasbare veiligheidseisen van de Amerikaanse FAA niet na te leven.* In paragraaf 382.31 inzake "Refusal of transportation" (Weigeren van vervoer), onder punt (d), is vastgelegd *dat personeel van een luchtvaartmaatschappij om veiligheidsredenen vervoer van een passagier mag weigeren.*)

Ten aanzien van de kwestie van begeleidende personen is in artikel 4, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1107/2006 vastgelegd dat deze alleen vereist zijn om te voldoen aan de geldende veiligheidseisen. In de hierboven vermelde richtsnoeren voor interpretatie staat onder Q5 verdere uitleg over deze kwestie. Hierin wordt benadrukt dat begeleidende personen alleen vereist zijn om de geldende veiligheidseisen na te leven. De Commissie doet in deze richtsnoeren bovendien de aanbeveling dat als luchtvaartmaatschappijen een begeleider

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

verplicht stellen voor gehandicapte personen, deze begeleiders dan gratis of tegen verminderd tarief zouden moeten kunnen reizen.

Een soortgelijke vereiste is vastgelegd in de hierboven vermelde Amerikaanse wetgeving. In paragraaf 382.35 inzake "Attendants" (Begeleiders), onder punt (b), is vastgelegd dat vervoerders een gehandicapte persoon kunnen verplichten om met een begeleider te reizen als dit om veiligheidsredenen nodig is.

Op grond van artikel 7, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1107/2006 is het voor de dienstverleningsketen essentieel dat behoeften voor bijstand vooraf worden gemeld. Op deze manier kunnen de luchtvaartmaatschappijen de juiste voorbereidingen treffen en de best mogelijke omstandigheden creëren om de vereiste bijstand te verlenen, wat in het belang is van de passagier die tijdens zijn reis bijstand nodig heeft. In de verordening is in artikel 7, lid 3, echter vastgelegd dat er ook adequate bijstand moet worden verleend als er geen voorafgaande kennisgeving is geweest. In deze bepaling staat dat "*het beheersorgaan [van de luchthaven] alle redelijke inspanningen [moet] leveren om [...] bijstand te verlenen*", zodat de passagier zijn vlucht kan halen. Het concept "redelijke inspanningen" wordt nader toegelicht in Q7 van de richtsnoeren voor interpretatie, vooral als het gaat om de toegankelijkheid van de middelen die tijdens het boekingsproces (via een website of telefonisch) beschikbaar zijn om een voorafgaande kennisgeving te verstrekken. Daarnaast wordt uiteengezet dat een voorafgaande kennisgeving altijd zonder aanvullende kosten moet kunnen worden gedaan.

Ook in de Amerikaanse wet is onder paragraaf 382.33 in een aantal situaties een voorafgaande kennisgeving verplicht gesteld, met name als een elektrische rolstoel of andere gevaarlijke artikelen (bijvoorbeeld accu's, zuurstof enz.) moeten worden vervoerd, als aan boord een rolstoel is vereist of als een groep personen met een handicap samen reist.

Conclusie

De Commissie vindt het om de volgende redenen momenteel niet noodzakelijk om Verordening (EG) nr. 1107/2006 op korte of middellange termijn te herzien:

- Volgens de beschikbare gegevens ontvangen nationale handhavingsinstanties een zeer gering aantal klachten over de slechte werking van Verordening (EG) nr. 1107/2006.
- De verordening en ook de richtsnoeren voor interpretatie uit 2012 werden met open armen ontvangen en niet gezien als discriminerend. Met name Europese afgevaardigden van organisaties voor gehandicapten vonden deze nieuwe bepalingen een grote stap vooruit als het gaat om het verbeteren van de reiservaring van gehandicapte personen zodat ze gelijkwaardig aan andere passagiers gebruik kunnen maken van luchtvervoer.
- In de Amerikaanse wetgeving, waarnaar indiener verwijst als een goed voorbeeld, zijn vergelijkbare vereisten vastgelegd als in de huidige EU-wetgeving.