



30.7.2014

COMUNICACIÓN A LOS MIEMBROS

Asunto: Petición nº 1274/2013, presentada por Luis Cayo Pérez Bueno, de nacionalidad española, en nombre del Comité CERMI, sobre la discriminación hacia pasajeros con discapacidad por parte de líneas aéreas, y el Reglamento (CE) nº 1107/2006

1. Resumen de la petición

La petición ha sido presentada por la asociación española CERMI (Comité español de representantes de personas con discapacidad).

Esta asociación condena la discriminación de pasajeros con discapacidad que se está produciendo por parte de las líneas aéreas, que a menudo no permiten a dichos pasajeros embarcar en sus vuelos. Por ello solicita la revisión del Reglamento (CE) nº 1107/2006.

A juicio de CERMI, este Reglamento contiene algunos puntos discriminatorios, en particular al permitir a las aerolíneas: denegar el embarque a personas discapacitadas por motivos de seguridad; pedir que las personas con discapacidad vayan acompañadas; establecer un plazo para la solicitud de asistencia en el aeropuerto. CERMI argumenta que la revisión del Reglamento (CE) nº 1107/2006 debería basarse en la legislación de los Estados Unidos, que supuestamente protege eficazmente los derechos de las personas con discapacidad.

2. Admisibilidad

Admitida a trámite el 3 de abril de 2014. Se pidió a la Comisión que facilitara información (artículo 216, apartado 6, del Reglamento).

3. Respuesta de la Comisión, recibida el 30 de julio de 2014

El Reglamento (CE) n° 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo tiene como finalidad y objetivo concretos proteger a estos pasajeros frente a la discriminación y permitirles viajar por aire en las mismas condiciones que otros pasajeros. Después del compromiso adquirido por la Comisión en su informe sobre la aplicación del Reglamento (CE) n° 1107/2006 en abril de 2011 (COM(2011)166), y con la finalidad de seguir mejorando la ejecución de dicho Reglamento, la Comisión publicó en junio de 2012 directrices interpretativas para facilitar la aplicación para los proveedores de transporte aéreo y para los pasajeros con discapacidad¹. Estas directrices se redactaron en colaboración con las partes interesadas, y especialmente con representantes de personas con discapacidad (Foro Europeo de las Personas con Discapacidad), quienes las respaldaron en su totalidad. Según los datos estadísticos que facilitaron a la Comisión las autoridades nacionales encargadas de la aplicación del Reglamento (CE) n° 1107/2006 (organismos nacionales de ejecución), el número de quejas sobre problemas en la aplicación del Reglamento es, por lo general, reducido.

En virtud del artículo 3 del Reglamento, no debe negarse la reserva o el embarque a un pasajero por motivos de discapacidad o de movilidad reducida. El artículo 4 del Reglamento prevé excepciones al derecho de transporte en determinadas circunstancias, en concreto para «cumplir los requisitos de seguridad establecidos mediante legislación internacional, comunitaria o nacional, o con el fin de cumplir los requisitos de seguridad establecidos por la autoridad que emitió el certificado de operador aéreo a la compañía aérea en cuestión». Por consiguiente, los requisitos de seguridad los fijan autoridades externas (y no las compañías aéreas) y tienen por finalidad garantizar la seguridad de todos los pasajeros y del personal a bordo de una aeronave. La primacía de la seguridad siempre debe ir en interés de los pasajeros con discapacidad y de las personas que viajan con ellos.

Las compañías aéreas estadounidenses también están sujetas a una legislación de seguridad (véase Departamento de Transporte de los Estados Unidos, Código de reglamentos federales 14, parte 382, «Nondiscrimination on the Basis of Disability in Air Travel», artículo 382, apartado 3, sobre aplicabilidad, cuyo punto d) prevé que ningún elemento de esta parte autorizará o requerirá a un operador de transporte no cumplir la normativa AFA de seguridad aplicable, y el artículo 382, apartado 31, sobre negación del transporte, cuyo punto d) estipula que el personal de transporte puede negarse a transportar a un pasajero por motivos de seguridad).

En cuanto a la cuestión de los acompañantes, el Reglamento (CE) n° 1107/2006 especifica en su artículo 4, apartado 2, que únicamente están obligados a cumplir los requisitos de seguridad aplicables. Las directrices interpretativas anteriormente mencionadas ofrecen aclaraciones adicionales sobre esta cuestión en la pregunta 5, en la que se insiste en la necesidad de que los acompañantes únicamente cumplan los requisitos de seguridad aplicables. Además, la Comisión recomienda en estas directrices que, si las compañías aéreas requieren a las personas con discapacidad viajar acompañadas, estos acompañantes deben tener la posibilidad de viajar gratis o a un precio reducido.

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

La legislación estadounidense anteriormente mencionada fija requisitos similares en el artículo 382, apartado 35, sobre acompañantes, cuyo punto b) prevé que los operadores de transporte pueden pedir a una persona con discapacidad que viaje acompañada por motivos de seguridad, en caso de ser necesario.

La notificación previa de la asistencia, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1107/2006, artículo 7, apartado 1, es un elemento esencial de la cadena de servicio para permitir a los proveedores de transporte aéreo prepararse de forma adecuada y facilitar la asistencia necesaria en las mejores condiciones posibles, lo que redundaría en interés del pasajero que necesita asistencia para viajar. No obstante, el Reglamento también prevé una asistencia adecuada en casos en los que se no se realizara un aviso previo de conformidad con el artículo 7, apartado 3, especificando que, si no se efectúa notificación alguna, «la entidad gestora [del aeropuerto] hará todos los esfuerzos razonables por prestar [...] asistencia» para que el pasajero pueda volar. Este concepto de «esfuerzos razonables» se explica en mayor medida en la pregunta 7 de las directrices interpretativas, especialmente en lo relativo a la accesibilidad de los medios de notificación previa durante el proceso de reserva (sitio web, teléfono), así como sobre el hecho de que siempre debe ser posible realizar una notificación previa sin costes adicionales.

La legislación estadounidense especifica en el artículo 382, apartado 33, el requisito de notificar previamente en diversas situaciones, especialmente cuando haya que transportar una silla de ruedas eléctrica u otros objetos peligrosos (por ejemplo, baterías, oxígeno, etc.), cuando se requiera una silla de ruedas a bordo o cuando viajen grupos de personas con discapacidad.

Conclusión

Por el momento, la Comisión no considera necesario revisar el Reglamento (CE) nº 1107/2006 a corto o medio plazo por los siguientes motivos:

- En función de los datos disponibles, los organismos nacionales de ejecución reciben muy pocas quejas sobre el funcionamiento inadecuado del Reglamento (CE) nº 1107/2006.
- En lugar de considerarse discriminatorios, se acogieron con satisfacción tanto el Reglamento como las directrices interpretativas de 2012, especialmente por parte de los representantes europeos de organizaciones sobre discapacidad, como una medida positiva para mejorar la experiencia de viajar para personas con discapacidad y para permitirles emplear el transporte aéreo en pie de igualdad con el resto de pasajeros.
- La legislación de los Estados Unidos, a la que se refiere el peticionario como ejemplo de mejores prácticas, prevé requisitos similares a los de la legislación vigente en la UE.