

Transport aérien: droits des personnes à mobilité réduite

2005/0007(COD) - 11/10/2005

La commission a adopté le rapport de Robert EVANS (PSE, UK) modifiant la proposition en première lecture de la procédure de codécision:

- l'expression «personnes à mobilité réduite» devrait être remplacée par la formule «personnes handicapées et personnes à mobilité réduite», afin d'étendre la portée du règlement et couvrir certaines catégories de passagers, notamment les aveugles, les malvoyants, les sourds, les malentendants et les personnes qui auraient un handicap intellectuel. Ces personnes n'ont pas nécessairement de «mobilité réduite» lorsqu'elles voyagent, mais elles éprouvent plutôt des difficultés lorsqu'elles passent par les aéroports;
 - afin de prévenir les abus contenus dans les dispositions prévues à l'article 4 (un transporteur aérien peut refuser d'accepter une réservation pour une personne handicapée ou pour une personne à mobilité réduite ou refuser d'embarquer cette personne pour des motifs de sécurité), les députés stipulent que les exigences de sécurité applicables doivent être prévues par la législation nationale, communautaire ou internationale ou établies par l'autorité qui a délivré son certificat de transporteur aérien au transporteur aérien concerné. En outre, si le refus est motivé par la taille de l'aéronef ou par l'absence justifiée de personnel de cabine, des solutions de rechange doivent être proposées à la personne concernée. Si le transporteur aérien, son agent ou un organisateur de voyages exigent la présence d'un accompagnateur, celui-ci est transporté aux frais de la partie qui en fait la requête. Les règles doivent être mises à disposition du public, sous des formes accessibles;
 - lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite se présente au départ dans un aéroport, l'entité gestionnaire de l'aéroport a la responsabilité de veiller à ce que l'assistance soit fournie. La notification des besoins particuliers de la personne en vue de cette assistance doit se faire quarante-huit heures avant l'heure de départ publiée du vol (au lieu de 24 heures comme proposé par la Commission). Ladite notification vaut aussi pour le vol de retour si les vols d'aller et de retour sont réservés auprès du même transporteur aérien;
 - le règlement doit préciser que «l'assistance fournie est adaptée aux besoins particuliers du passager concerné»;
 - les députés modifient la formulation de l'article 6 (responsabilité de l'assistance dans les aéroports) afin de permettre à l'entité gestionnaire et aux usagers de l'aéroport de trouver des solutions spécifiques à l'aéroport. Il doit toutefois être garanti que l'entité gestionnaire responsable puisse satisfaire à ses obligations légales en l'absence d'accord. Ils précisent également que la redevance spéciale perçue auprès des transporteurs aériens pour financer l'assistance doit être non discriminatoire et raisonnable;
 - les points d'arrivée désignés où les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite peuvent demander de l'assistance doivent comprendre les gares ferroviaires, les stations de métro, les parcs de stationnement signalés comme tels, qui sont réservés aux personnes à mobilité réduite. Ces points désignés doivent donner l'information de base au sujet de l'aéroport sous des formes accessibles.
- D'autres amendements s'efforcent de déterminer la responsabilité des transporteurs aériens et des organisateurs de voyages en matière d'assistance et en ce qui concerne la formation des transporteurs aériens et des entités gestionnaires d'aéroports en matière d'assistance directe. Pour terminer, la

commission souhaite que des dispositions prévoient une indemnisation si un fauteuil roulant ou d'autres équipements de mobilité et d'assistance sont endommagés durant le transport.