

MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE, ET
DE L'ENERGIE

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

EXAMEN PROFESSIONNEL POUR LE RECRUTEMENT D'ASSISTANT(E)S
D'ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE
DE CLASSE NORMALE

SESSION 2015

EPREUVE ECRITE D'ADMISSIBILITE

Le (la) candidat(e) est invité(e) à vérifier que le sujet comporte les pages numérotées de 1 à 15 (page de garde non comprise).

Durée : 3 H

Coefficient : 1

IMPORTANT :

« Afin de préserver l'anonymat des copies, il est rappelé qu'aucun signe distinctif ne doit apparaître sur la copie.

Il est également vivement recommandé, sous peine d'annulation de l'épreuve concernée, de ne pas apposer sa signature, ni d'inscrire son nom, son grade, ou toute autre mention personnalisée.

Il est également demandé à ce que le (la) candidat(e) compose à l'encre noire ou bleue non effaçable (pas de turquoise).

Le nom du candidat ne doit figurer qu'à l'emplacement réservé à cet effet et sera soigneusement caché par le rabat. »

I. Une question appelant un court développement

Vous exposerez en une page maximum les sanctions disciplinaires applicables aux fonctionnaires titulaires de l'Etat et les droits des fonctionnaires titulaires de l'Etat passibles d'une sanction disciplinaire.

II. Questions pouvant se présenter sous forme de tableaux chiffrés

Vous rappellerez la définition d'une redevance et donnerez des exemples de redevances dans le domaine de l'aviation civile.

A l'aide du tableau extrait du projet de loi de finances 2014 relatif à l'évaluation des recettes du budget annexe « contrôle et exploitation aériens » (BACEA) :

- Vous signalerez quelles sont les principales recettes du BACEA,
- Vous expliquerez pourquoi certaines redevances évoluent à la baisse depuis 2013,
- Vous signalerez quelles sont les deux recettes qui augmentent le plus fortement en 2014.

ÉVALUATION DES RECETTES

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Numéro des lignes et désignation des recettes		2013	2014	Différence entre 2013 et 2014
7010	Ventes de produits fabriqués et marchandises	100 000	100 000	0
7061	Redevances de route	1 129 096 787	1 135 513 976	+6 417 189
7062	Redevance océanique	12 550 000	12 489 370	-60 630
7063	Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne pour la métropole	233 283 302	237 822 842	+4 539 540
7064	Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne pour l'outre-mer	32 024 000	30 350 630	-1 673 370
7065	Redevances de route. Autorité de surveillance	10 700 000	10 900 000	+200 000
7066	Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne. Autorité de surveillance	2 600 000	2 600 000	0
7067	Redevances de surveillance et de certification	32 300 000	32 865 250	+565 250
7068	Prestations de service	1 840 000	1 880 000	+40 000
7080	Autres recettes d'exploitation	2 100 000	2 850 000	+750 000
7130	Variation des stocks (production stockée)	0	0	0
7200	Production immobilisée	0	0	0
7400	Subventions d'exploitation	0	0	0
7500	Autres produits de gestion courante	340 000	350 000	+10 000
7501	Taxe de l'aviation civile	338 702 858	356 399 762	+17 696 904
7502	Frais d'assiette et recouvrement sur taxes perçues pour le compte de tiers	5 500 000	5 820 000	+320 000
7600	Produits financiers	320 000	320 000	0
7781	Produits exceptionnels hors cessions immobilières	26 043 085	50 825 172	+24 782 087
7782	Produits exceptionnels issus des cessions immobilières	16 500 000	3 800 000	-12 700 000
7800	Reprises sur amortissements et provisions	3 000 000	3 000 000	0
7900	Autres recettes	0	0	0
Total recettes nettes de fonctionnement		1 847 000 032	1 887 887 002	+40 886 970

III. CAS PRATIQUE

Vous êtes rédacteur (rédactrice) au sein de la Mission du droit des passagers de la Direction du Transport Aérien.

A partir des seuls documents joints, votre chef de bureau vous demande de rédiger une courte note de 2 pages maximum dans laquelle vous ferez un point sur la réglementation européenne applicable en matière de droit des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lors qu'elles font des voyages aériens.

Vous présenterez les objectifs principaux de cette réglementation et les rôles respectifs des acteurs chargés de la mettre en œuvre et de veiller à son application.

Enfin, vous identifierez des difficultés qui ont pu être constatées après l'entrée en vigueur de cette réglementation.

Document n°1 : 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

Document n°2 : Question écrite N° 65281 de Mme Marguerite Lamour, députée du Finistère (extrait)

Document n°3 : Communiqué de presse du 14 juin 2012 accompagnant la publication du document de travail des services de la Commission européenne intitulé « Lignes directrices interprétatives sur l'application 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 »

DOCUMENT N°1

26.7.2006

FR

Journal officiel de l'Union européenne

L 204/1

I

*(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)***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****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

(1) Le marché unique des services de transport aérien devrait bénéficier à l'ensemble des citoyens. Par conséquent, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, que cette réduction résulte d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, devraient avoir des possibilités d'emprunter les transports aériens comparables à celles dont disposent les autres citoyens. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ont les mêmes droits que tous les autres citoyens à la libre circulation, à la liberté de choix et à la non-discrimination. Cela s'applique au transport aérien comme aux autres domaines de la vie.

(2) Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite devraient, par conséquent, avoir accès au transport et ne devraient pas se voir refuser un transport en raison de leur handicap ou de leur manque de mobilité, sauf pour des motifs de sécurité justifiés et imposés par le droit. Avant d'enregistrer des réservations de personnes handicapées ou de personnes à mobilité réduite, les transporteurs aériens, leurs agents et les organisateurs de voyages devraient s'efforcer, dans la mesure du raisonnable, de vérifier s'il existe un motif de sécurité justifié qui empêcherait lesdites personnes d'être embarquées sur les vols concernés.

(3) Le présent règlement ne devrait pas porter atteinte aux autres droits des passagers établis par la législation communautaire, et notamment par la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait ⁽³⁾ et le règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol ⁽⁴⁾. Dans le cas où un même événement donnerait naissance au même droit à remboursement ou à nouvelle réservation en vertu d'un de ces actes législatifs et du présent règlement, la personne concernée ne devrait être admise à exercer ce droit qu'une seule fois, selon son choix.

(4) Afin de donner aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite des possibilités de voyages aériens comparables à celles dont disposent les autres citoyens, il convient de leur fournir une assistance adaptée à leurs besoins spécifiques, aussi bien dans les aéroports qu'à bord des aéronefs, à l'aide du personnel et des équipements nécessaires. Dans l'intérêt de l'inclusion sociale, cette assistance devrait être fournie sans frais supplémentaire pour les personnes concernées.

(5) L'assistance dispensée dans les aéroports situés sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique devrait notamment permettre aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite de se rendre d'un point désigné d'arrivée à un aéroport à un aéronef et de cet aéronef à un point désigné de départ de l'aéroport, embarquement et débarquement compris. Ces points devraient être désignés au moins aux entrées principales des bâtiments du terminal, dans les zones des comptoirs d'enregistrement, les gares ferroviaires (grandes lignes et rail léger), les stations de métro et de bus, les stations de taxis et les autres points de débarquement ainsi que dans les parcs de stationnement de l'aéroport. L'assistance devrait être organisée de manière à éviter les interruptions et retards, tout en garantissant le respect de normes élevées et équivalentes dans l'ensemble de la Communauté et en faisant le meilleur usage des ressources, quel que soit l'aéroport ou le transporteur aérien concerné.

⁽¹⁾ JO C 24 du 31.1.2006, p. 12.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 15 décembre 2005 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 9 juin 2006.

⁽³⁾ JO L 158 du 23.6.1990, p. 59.

⁽⁴⁾ JO L 46 du 17.2.2004, p. 1.

- (6) Afin d'atteindre ces objectifs, la fourniture d'une assistance de grande qualité dans les aéroports devrait être de la responsabilité d'un organisme central. Étant donné que les entités gestionnaires d'aéroports jouent un rôle central dans la fourniture de services dans leurs aéroports, c'est à elles que cette responsabilité globale devrait être confiée.
- (7) Les entités gestionnaires d'aéroports peuvent fournir elles-mêmes l'assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite. D'un autre côté, eu égard au rôle positif joué dans le passé par certains opérateurs et transporteurs aériens, les entités gestionnaires peuvent passer avec des tiers un contrat pour la fourniture de cette assistance, sans préjudice de l'application d'autres dispositions pertinentes du droit communautaire, y compris celles relatives aux marchés publics.
- (8) L'assistance devrait être financée de manière à en répartir la charge équitablement entre tous les passagers qui utilisent un aéroport et de manière à éviter de décourager le transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite. Une redevance perçue sur chaque transporteur aérien qui utilise un aéroport, proportionnelle au nombre de passagers qu'il transporte au départ ou à destination de celui-ci, semble être le mode de financement le plus efficace.
- (9) Afin de s'assurer, en particulier, que les redevances facturées au transporteur aérien sont proportionnées à l'assistance fournie aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite et qu'elles ne servent pas à financer des activités de l'entité gestionnaire autres que celles liées à la fourniture de ladite assistance, il convient que la fixation et l'application des redevances se fassent en pleine transparence. La directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté⁽¹⁾, et notamment ses dispositions sur la séparation des comptes, devrait donc s'appliquer, sauf disposition contraire du présent règlement.
- (10) Lorsqu'ils organisent la fourniture d'assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, et la formation de leur personnel, les aéroports et les transporteurs aériens devraient tenir compte du document n° 30 de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), partie I, section 5, et ses annexes y relatives, notamment le code de bonne conduite sur les services d'assistance en escale pour les personnes à mobilité réduite, figurant à son annexe J au moment de l'adoption du présent règlement.
- (11) Lorsqu'elles décident de la conception de nouveaux aéroports et terminaux, ainsi que dans le cadre de réaménagements importants, les entités gestionnaires d'aéroports devraient tenir compte, autant qu'il est possible, des besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite. Il convient de même que les transporteurs aériens prennent ces besoins en compte, autant qu'il est possible, lorsqu'ils décident de la conception d'un nouvel aéronef et du réaménagement d'un aéronef.
- (12) La directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données⁽²⁾ devrait être strictement appliquée afin de garantir que la vie privée des personnes handicapées et à mobilité réduite est respectée et que les informations requises servent uniquement à remplir les obligations d'assistance établies par le présent règlement et ne sont pas utilisées au détriment des passagers faisant appel à ce service.
- (13) Toute information essentielle communiquée aux passagers aériens devrait être fournie sous d'autres formes accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite et devrait l'être au moins dans les mêmes langues que l'information mise à la disposition des autres passagers.
- (14) Si un fauteuil roulant ou d'autres équipements de mobilité et d'assistance sont perdus ou endommagés durant leur maniement à l'aéroport ou leur transport à bord de l'aéronef, le passager auquel l'équipement appartient devrait être indemnisé, conformément aux règles du droit international, communautaire et national.
- (15) Les États membres devraient superviser l'application du présent règlement, contrôler son application et désigner un organisme approprié chargé de le faire appliquer. Cette supervision ne porte pas atteinte aux droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite de demander réparation auprès des tribunaux conformément au droit national.
- (16) Il importe qu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite qui estime que le présent règlement a été enfreint puisse porter la question à l'attention de l'entité gestionnaire de l'aéroport ou à celle du transporteur aérien concerné, selon le cas. Si elle n'obtient pas satisfaction de cette manière, elle devrait avoir la possibilité de porter plainte auprès de l'organisme ou des organismes désignés à cet effet par l'État membre concerné.
- (17) Les plaintes relatives à l'assistance fournie dans un aéroport devraient être adressées à l'organisme ou aux organismes désignés, en vue de l'application du présent règlement, par l'État membre sur le territoire duquel l'aéroport est situé. Les plaintes relatives à l'assistance fournie par un transporteur aérien devraient être adressées à l'organisme ou aux organismes désignés, en vue de l'application du présent règlement, par l'État membre qui a délivré la licence d'exploitation au transporteur aérien.

⁽¹⁾ JO L 272 du 25.10.1996, p. 36. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

⁽²⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003.

- (18) Les États membres devraient établir les sanctions applicables aux infractions au présent règlement et en assurer l'application. Ces sanctions, qui pourraient comprendre l'obligation de verser une indemnité à la personne concernée, devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives.
- (19) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir garantir des niveaux élevés et équivalents de protection et d'assistance dans tous les États membres et assurer que les agents économiques opèrent dans des conditions harmonisées à l'intérieur d'un marché unique, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (20) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.
- (21) Par une déclaration conjointe de leur ministre des affaires étrangères, faite à Londres le 2 décembre 1987, le Royaume d'Espagne et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord sont convenus de certains arrangements pour une meilleure coopération dans l'utilisation de l'aéroport de Gibraltar. Lesdits arrangements attendent encore d'être mis en application,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit des règles relatives à la protection et à l'assistance en faveur des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite qui font des voyages aériens, afin de les protéger contre la discrimination et de garantir qu'elles reçoivent une assistance.
2. Les dispositions du présent règlement s'appliquent aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite qui recourent à des services commerciaux de transport aérien de passagers, ou ont l'intention de le faire, au départ, à l'arrivée ou en transit dans un aéroport, lorsque celui-ci est situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique.
3. Les articles 3, 4 et 10 s'appliquent aussi aux passagers qui quittent un aéroport situé dans un pays tiers à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique, si le transporteur aérien effectif est un transporteur aérien communautaire.
4. Le présent règlement ne porte pas atteinte aux droits des passagers établis par la directive 90/314/CEE et en vertu du règlement (CE) n° 261/2004.

5. Dans la mesure où les dispositions du présent règlement sont contraires à celles de la directive 96/67/CE, le présent règlement prime.

6. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.

7. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar est suspendue jusqu'à ce que soient mis en application les arrangements prévus dans la déclaration conjointe faite, le 2 décembre 1987, par les ministres des affaires étrangères d'Espagne et du Royaume-Uni. Les gouvernements d'Espagne et du Royaume-Uni informent le Conseil de la date de cette mise en application.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «personne handicapée» ou «personne à mobilité réduite»: toute personne dont la mobilité est réduite, lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire) ou de tout handicap ou déficience intellectuels, ou de toute autre cause de handicap, ou de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de tous les passagers;
- b) «transporteur aérien»: une entreprise de transport aérien possédant une licence d'exploitation en cours de validité;
- c) «transporteur aérien effectif»: un transporteur aérien qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol dans le cadre d'un contrat conclu avec un passager ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat avec ce passager;
- d) «transporteur aérien communautaire»: un transporteur aérien détenteur d'une licence d'exploitation en cours de validité, octroyée par un État membre conformément au règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens ⁽¹⁾;
- e) «organisateur de voyages»: à l'exclusion d'un transporteur aérien, un organisateur ou un détaillant au sens de l'article 2, points 2) et 3), de la directive 90/314/CEE;
- f) «entité gestionnaire de l'aéroport» ou «entité gestionnaire»: une entité qui tient de la législation nationale notamment la mission d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires ainsi que de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents dans l'aéroport ou le système aéroportuaire;

⁽¹⁾ JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.

- g) «usager d'un aéroport»: toute personne physique ou morale responsable du transport par voie aérienne de passagers, au départ ou à destination de l'aéroport considéré;
- h) «comité des usagers de l'aéroport»: un comité composé des représentants des usagers de l'aéroport ou des organisations représentatives de ces usagers;
- i) «réservation»: le fait pour un passager d'être en possession d'un billet, ou d'une autre preuve, indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages;
- j) «aéroport»: tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes que ces opérations peuvent comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien;
- k) «parc de stationnement de l'aéroport»: un parc de stationnement pour véhicules automobiles situé dans le périmètre d'un aéroport ou sous le contrôle direct de l'entité gestionnaire d'un aéroport, qui sert directement aux passagers utilisant ledit aéroport;
- l) «service commercial de transport aérien de passagers»: un service de transport de passagers par voie aérienne, assuré par un transporteur aérien sur un vol régulier ou non régulier et proposé au grand public contre rétribution, qu'il s'agisse d'un transport seul ou d'un transport faisant partie d'un voyage à forfait.

son certificat de transporteur aérien au transporteur aérien concerné;

- b) si la taille de l'aéronef ou de ses portes rend physiquement impossible l'embarquement ou le transport de cette personne handicapée ou à mobilité réduite.

En cas de refus d'accepter une réservation pour les motifs mentionnés au premier alinéa, points a) ou b), le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages s'efforce, dans les limites du raisonnable, de proposer une autre solution acceptable à la personne concernée.

Une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite, à laquelle l'embarquement est refusé sur la base de son handicap ou de sa mobilité réduite, et toute personne qui l'accompagne en application du paragraphe 2 du présent article bénéficient du droit au remboursement ou au réacheminement prévu à l'article 8 du règlement (CE) n° 261/2004. Le droit à un vol retour ou à un réacheminement est subordonné à la réunion de toutes les conditions de sécurité.

2. Dans des conditions identiques à celles énoncées au paragraphe 1, premier alinéa, point a), un transporteur aérien ou son agent ou un organisateur de voyages peut exiger qu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite se fasse accompagner par une autre personne capable de lui fournir l'assistance qu'elle requiert.

3. Un transporteur aérien ou son agent met à disposition du public, sous des formes accessibles et au moins dans les mêmes langues que l'information mise à la disposition des autres passagers, les règles de sécurité qu'il applique au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, ainsi que les éventuelles restrictions à leur transport ou à celui de leurs équipements de mobilité en raison de la taille de l'aéronef. Un organisateur de voyages met à disposition ces règles de sécurité et restrictions concernant les vols inclus dans les voyages, vacances et circuits à forfait qu'il organise, vend ou offre à la vente.

4. Lorsqu'un transporteur aérien ou son agent ou un organisateur de voyages fait usage d'une dérogation prévue au paragraphe 1 ou 2, il informe immédiatement la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite de ses motifs. Sur demande, le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages communique ces motifs par écrit à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite dans les cinq jours ouvrables qui suivent la demande.

Article 3

Interdiction de refuser le transport

Un transporteur aérien ou son agent ou un organisateur de voyages ne peut refuser, pour cause de handicap ou de mobilité réduite:

- a) d'accepter une réservation pour un vol au départ ou à destination d'un aéroport auquel le présent règlement s'applique;
- b) d'embarquer une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite dans un tel aéroport, si cette personne dispose d'un billet et d'une réservation valables.

Article 4

Dérogations, conditions spéciales et information

1. Nonobstant les dispositions de l'article 3, un transporteur aérien, son agent ou un organisateur de voyages peut, pour cause de handicap ou de mobilité réduite, refuser d'accepter une réservation pour une personne handicapée ou pour une personne à mobilité réduite ou refuser d'embarquer cette personne:

- a) 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

Article 5

Désignation des points d'arrivée et de départ

1. En coopération avec les usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport lorsqu'il en existe un, et avec les organisations appropriées représentant les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, l'entité gestionnaire de l'aéroport désigne, en tenant compte des spécificités locales, les points d'arrivée et de départ, situés dans le périmètre de l'aéroport ou à un point qu'elle contrôle

directement, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des bâtiments du terminal, où les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite peuvent aisément annoncer leur arrivée à l'aéroport et demander de l'assistance.

2. Les points d'arrivée et de départ visés au paragraphe 1 sont signalés clairement et donnent, sous des formes accessibles, les informations de base concernant l'aéroport.

Article 6

Transmission des informations

1. Les transporteurs aériens, leurs agents et les organisateurs de voyages prennent toutes les mesures nécessaires pour la réception, à tous leurs points de vente sur le territoire des États membres auquel le traité s'applique, y compris la vente par téléphone et par l'internet, des notifications de besoin d'assistance émanant des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite.

2. Lorsqu'un transporteur aérien, son agent ou un organisateur de voyages reçoit une notification de besoin d'assistance au moins quarante-huit heures avant l'heure de départ publiée du vol, il communique les informations en question au moins trente-six heures avant l'heure de départ publiée du vol:

- a) aux entités gestionnaires des aéroports de départ, d'arrivée et de transit; et
- b) au transporteur aérien effectif, s'il n'y a pas eu de réservation effectuée auprès de ce transporteur, à moins que l'identité du transporteur aérien effectif ne soit pas connue au moment de la notification, auquel cas les informations sont communiquées dès que cela est faisable.

3. Dans tous les cas autres que ceux visés au paragraphe 2, le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages communique les informations dès que possible.

4. Dès que possible après le départ du vol, le transporteur aérien effectif informe l'entité gestionnaire de l'aéroport de destination, s'il est situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique, du nombre de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite sur ce vol qui ont besoin de l'assistance spécifiée à l'annexe I ainsi que de la nature de cette assistance.

Article 7

Droit à l'assistance dans les aéroports

1. Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite arrive dans un aéroport pour un voyage aérien, il incombe à l'entité gestionnaire de l'aéroport de s'assurer que l'assistance spécifiée à l'annexe I est fournie, de telle manière que la personne soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation, à condition que ses besoins particuliers en vue de cette assistance aient été notifiés au transporteur aérien

ou à son agent ou à l'organisateur de voyages concerné au moins quarante-huit heures avant l'heure de départ publiée du vol. Cette notification couvre aussi un vol de retour, si le vol aller et le vol de retour ont été réservés auprès du même transporteur aérien.

2. Lorsque l'utilisation d'un chien d'assistance reconnu est requise, il est accédé à cette exigence à condition que notification en ait été faite au transporteur aérien ou à son agent ou à l'organisateur de voyages conformément aux règles nationales applicables au transport de chiens d'assistance à bord des aéronefs, lorsque de telles règles existent.

3. Si aucune notification n'a été effectuée conformément au paragraphe 1, l'entité gestionnaire fait tous les efforts possibles, dans les limites du raisonnable, pour fournir l'assistance spécifiée à l'annexe I de telle sorte que la personne concernée soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation.

4. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent, à condition que:

- a) la personne se présente à l'enregistrement:
 - i) à l'heure spécifiée à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique) par le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages; ou
 - ii) si aucune heure n'a été spécifiée, au plus tard une heure avant l'heure de départ publiée; ou
- b) la personne arrive à un point situé à l'intérieur du périmètre de l'aéroport et désigné conformément à l'article 5:
 - i) à l'heure spécifiée à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique) par le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages; ou
 - ii) si aucune heure n'a été spécifiée, au plus tard deux heures avant l'heure de départ publiée.

5. Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite transite par un aéroport auquel le présent règlement s'applique ou est transférée par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages du vol pour lequel elle possède une réservation vers un autre vol, il incombe à l'entité gestionnaire de s'assurer que l'assistance spécifiée à l'annexe I est fournie, de telle manière que la personne soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation.

6. Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite arrive par voie aérienne dans un aéroport auquel le présent règlement s'applique, il incombe à l'entité gestionnaire de l'aéroport de s'assurer que l'assistance spécifiée à l'annexe I est fournie, de telle manière que cette personne soit en mesure d'atteindre le point de départ de l'aéroport, au sens de l'article 5.

7. L'assistance fournie est, dans la mesure du possible, conforme aux besoins particuliers du passager concerné.

Article 8

Responsabilité de l'assistance dans les aéroports

1. Il incombe à l'entité gestionnaire d'un aéroport de s'assurer que l'assistance spécifiée à l'annexe I est fournie sans majoration de prix aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.
2. L'entité gestionnaire peut fournir cette assistance elle-même. Tout en conservant sa responsabilité, et à condition de satisfaire en permanence aux normes de qualité visées à l'article 9, paragraphe 1, elle peut aussi conclure un contrat avec un ou plusieurs tiers pour fournir l'assistance. En coopération avec les usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport, lorsqu'il en existe un, l'entité gestionnaire peut conclure un ou plusieurs contrats de ce type de sa propre initiative ou sur demande, notamment sur demande d'un transporteur aérien, et en tenant compte des services existant dans l'aéroport concerné. Au cas où elle rejette une telle demande, l'entité gestionnaire fournit une justification écrite.
3. L'entité gestionnaire d'un aéroport peut, pour financer cette assistance, percevoir, sur une base non discriminatoire, une redevance spécifique auprès des usagers de l'aéroport.
4. Cette redevance spécifique doit être raisonnable, être calculée en fonction des coûts, être transparente et être établie par l'entité gestionnaire de l'aéroport en coopération avec les usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport s'il en existe un ou de toute autre entité appropriée. Elle doit être répartie entre les usagers de l'aéroport en proportion du nombre total de tous les passagers que chacun d'eux transporte au départ et à destination de cet aéroport.
5. L'entité gestionnaire d'un aéroport tient une comptabilité séparée pour ses activités relatives à l'assistance fournie aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite et pour ses autres activités, conformément aux pratiques commerciales courantes.
6. L'entité gestionnaire d'un aéroport met à la disposition des usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport lorsqu'il en existe un ou de toute autre entité appropriée, ainsi que du ou des organismes chargés de l'application du présent règlement visés à l'article 14, un relevé annuel vérifié des redevances perçues et des frais engagés en ce qui concerne l'assistance fournie aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

Article 9

Normes de qualité pour l'assistance

1. À l'exception des aéroports dont le trafic annuel est inférieur à 150 000 mouvements de passagers commerciaux, l'entité gestionnaire fixe des normes de qualité pour l'assistance spécifiée à l'annexe I et détermine les besoins en ressources pour les atteindre, en coopération avec les usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport lorsqu'il en existe un, et les organisations représentant les passagers handicapés et les passagers à mobilité réduite.
2. Lors de l'établissement de ces normes, il est pleinement tenu compte des politiques et codes de conduite internationalement

reconnus en ce qui concerne la facilitation du transport de personnes handicapées ou de personnes à mobilité réduite, notamment du code de bonne conduite de la CEAC sur les services d'assistance en escale pour les personnes à mobilité réduite.

3. L'entité gestionnaire d'un aéroport publie ses normes de qualité.
4. Un transporteur aérien et l'entité gestionnaire d'un aéroport peuvent convenir que, pour les passagers que le transporteur aérien transporte à destination et au départ de cet aéroport, l'entité gestionnaire fournira une assistance d'un niveau plus élevé que celui prévu dans les normes mentionnées au paragraphe 1, ou fournira des services supplémentaires par rapport à ceux spécifiés à l'annexe I.
5. Afin de financer l'une ou l'autre de ces mesures, l'entité gestionnaire peut percevoir, auprès du transporteur aérien concerné, une redevance s'ajoutant à celle mentionnée à l'article 8, paragraphe 3, et devant être transparente, calculée en fonction des coûts et établie après consultation du transporteur aérien concerné.

Article 10

Assistance de la part des transporteurs aériens

Un transporteur aérien fournit l'assistance spécifiée à l'annexe II sans majoration de prix à une personne handicapée ou à une personne à mobilité réduite qui part d'un aéroport auquel le présent règlement s'applique, qui arrive à un tel aéroport ou qui transite par un tel aéroport, à condition que cette personne remplisse les conditions définies à l'article 7, paragraphes 1, 2 et 4.

Article 11

Formation

Les transporteurs aériens et les entités gestionnaires d'aéroport:

- a) s'assurent que l'ensemble de leur personnel, y compris le personnel de tout sous-traitant, qui fournit une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, sait comment répondre aux besoins de ces personnes, en fonction de leur handicap ou de leur réduction de mobilité;
- b) fournissent à l'ensemble de leur personnel travaillant à l'aéroport en contact direct avec les voyageurs une formation de sensibilisation au handicap et sur l'égalité face au handicap;
- c) s'assurent que, à l'embauche, tous les nouveaux salariés assistent à une formation relative au handicap et que, en temps opportun, le personnel suit des sessions de rappel.

Article 12

Indemnisation pour perte ou dégradation de fauteuils roulants et autres équipements de mobilité et d'assistance

Lorsque des fauteuils roulants ou d'autres équipements de mobilité ou d'assistance sont perdus ou endommagés durant

leur manipulation à l'aéroport ou leur transport à bord d'un aéronef, le passager auquel l'équipement appartient est indemnisé, conformément aux règles du droit international, communautaire et national.

Article 13

Irrecevabilité des dérogations

Les obligations envers les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite qui sont énoncées par le présent règlement ne peuvent être limitées ou levées.

Article 14

Organisme chargé de l'application du présent règlement et ses missions

1. Chaque État membre désigne un organisme ou des organismes chargés de l'application du présent règlement en ce qui concerne les vols au départ d'aéroports situés sur son territoire ainsi que les vols à destination de ces mêmes aéroports. Le cas échéant, cet organisme ou ces organismes prennent les mesures nécessaires au respect des droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, y compris en ce qui concerne le respect des normes de qualité visées à l'article 9, paragraphe 1. Les États membres informent la Commission de l'organisme ou des organismes qui ont été désignés.

2. Les États membres prévoient, s'il y a lieu, que l'organisme ou les organismes désignés en vertu du paragraphe 1 qui sont chargés de l'application du présent règlement s'assurent également de la mise en œuvre satisfaisante de l'article 8, y compris en ce qui concerne les dispositions relatives aux redevances, de manière à éviter une concurrence déloyale. Ils peuvent également désigner un organisme spécifique à cet effet.

Article 15

Procédure relative aux plaintes

1. Une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite qui estime que le présent règlement a été enfreint peut porter la question à l'attention de l'entité gestionnaire de l'aéroport ou à celle du transporteur aérien concerné, selon le cas.

2. Si la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite n'obtient pas satisfaction de cette manière, les plaintes peuvent

être déposées auprès de l'organisme ou des organismes désignés en vertu de l'article 14, paragraphe 1, ou de tout autre organisme compétent désigné par un État membre, pour infraction présumée au présent règlement.

3. Un organisme d'un État membre qui reçoit une plainte sur une question qui relève de la compétence d'un organisme désigné d'un autre État membre transmet la plainte à l'organisme de cet autre État membre.

4. Les États membres prennent des mesures pour informer les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite de leurs droits en vertu du présent règlement et de la possibilité de déposer plainte auprès de cet organisme ou de ces organismes désignés.

Article 16

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de ce régime. Les sanctions ainsi prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission et lui notifient sans délai toute modification ultérieure éventuelle.

Article 17

Rapport

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 1^{er} janvier 2010, sur le fonctionnement et les effets du présent règlement. Le rapport est assorti, le cas échéant, de propositions législatives destinées à mettre en œuvre de manière plus détaillée les dispositions du présent règlement, ou à le réviser.

Article 18

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 26 juillet 2008, à l'exception des articles 3 et 4, qui s'appliquent à partir du 26 juillet 2007.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 5 juillet 2006.

Par le Parlement européen
Le président
J. BORRELL FONTELLES

Par le Conseil
La présidente
P. LEHTOMÄKI

ANNEXE I

Assistance sous la responsabilité des entités gestionnaires des aéroports

Assistance et arrangements nécessaires pour permettre aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite de:

- communiquer leur arrivée à un aéroport et leur demande d'assistance aux points désignés à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments du terminal au sens de l'article 5,
- se déplacer d'un point désigné jusqu'au comptoir d'enregistrement,
- procéder à leur enregistrement, ainsi qu'à celui de leurs bagages,
- se rendre du comptoir d'enregistrement jusqu'à l'aéronef, en s'acquittant des formalités d'émigration et douanières et des procédures de sûreté,
- embarquer à bord de l'aéronef, grâce à la mise à disposition d'ascenseurs, de fauteuils roulants ou de toute autre assistance requise, selon le cas,
- se rendre de la porte de l'aéronef jusqu'à leur siège,
- entreposer leurs bagages à bord de l'aéronef et les récupérer,
- se rendre de leur siège jusqu'à la porte de l'aéronef,
- débarquer de l'aéronef, grâce à la mise à disposition d'ascenseurs, de fauteuils roulants ou de toute autre assistance requise, selon le cas,
- se rendre de l'aéronef jusqu'au hall de livraison de bagages et récupérer leurs bagages, en accomplissant les formalités d'immigration et douanières,
- se rendre du hall de livraison de bagages jusqu'à un point désigné,
- obtenir leur correspondance s'ils sont en transit, avec une assistance à bord et au sol, ainsi qu'à l'intérieur des terminaux et entre eux, le cas échéant,
- se rendre aux toilettes sur demande.

Au cas où une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite est aidée par un accompagnateur, celui-ci est autorisé à fournir, sur demande, l'assistance nécessaire dans l'aéroport ainsi que pour l'embarquement et le débarquement.

Prise en charge au sol de tout l'équipement de mobilité nécessaire, y compris les fauteuils roulants électriques, moyennant un préavis de quarante-huit heures et sous réserve de l'existence d'un espace suffisant à bord de l'aéronef, et sans préjudice de l'application de la législation relative aux matières dangereuses.

Remplacement temporaire d'équipement de mobilité endommagé ou perdu, mais pas nécessairement à l'identique.

Prise en charge au sol de chiens d'assistance reconnus, le cas échéant.

Communication sous des formes accessibles des informations nécessaires pour prendre les vols.

ANNEXE II

Assistance de la part des transporteurs aériens

Transport de chiens d'assistance reconnus en cabine, sous réserve des réglementations nationales.

Transport, outre l'équipement médical, d'au maximum deux pièces d'équipement de mobilité par personne handicapée ou personne à mobilité réduite, y compris un fauteuil roulant électrique, moyennant un préavis de quarante-huit heures et sous réserve de l'existence d'un espace suffisant à bord de l'aéronef, et sans préjudice de l'application de la législation relative aux matières dangereuses.

Communication sous des formes accessibles des informations essentielles concernant un vol.

Mise en œuvre de tous les efforts possibles, dans les limites du raisonnable, pour attribuer les places de manière à répondre aux besoins des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite, à leur demande et sous réserve des exigences de sécurité et de la disponibilité.

Assistance pour se rendre aux toilettes sur demande.

Si une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite est aidée par un accompagnateur, le transporteur aérien déploie tous les efforts possibles, dans les limites du raisonnable, pour attribuer à celui-ci un siège à côté de la personne handicapée ou de la personne à mobilité réduite.

DOCUMENT N° 2

13 ^{ème} législature		
Question N° : 65281	de Mme Marguerite Lamour (Union pour un Mouvement Populaire - Finistère)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > handicapés	Tête d'analyse > transports aériens	Analyse > accès
Question publiée au JO le : 01/12/2009 page : 11356 Réponse publiée au JO le : 30/03/2010 page : 3736		
Texte de la question		
<p>Mme Marguerite Lamour appelle l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les conditions d'accès des personnes handicapées au transport aérien avec les compagnies françaises. Une directive européenne n° 1107-2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 stipule à l'article 4 qu'un transporteur aérien ou son agent ou un organisateur de voyages peut exiger qu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite se fasse accompagner par une autre personne capable de lui fournir l'assistance qu'elle requiert. Cette obligation d'accompagnement se traduit par une surcharge tarifaire qui peut tripler le budget prévu pour le voyage. Alors que ce règlement s'appuie sur des arguments de sécurité tels que la capacité d'attacher et de détacher seul sa ceinture, d'utiliser seul le masque à oxygène, la question peut se poser de la même façon pour d'autres passagers tels les très jeunes mineurs ou les personnes très âgées. Par ailleurs, de nombreuses compagnies européennes opérant sur des aéroports français acceptent que les personnes handicapées voyagent seules. La France semble donc le seul pays d'Europe occidentale à imposer de telles contraintes aux personnes handicapées à l'embarquement dans des avions français. Les personnes concernées s'estiment discriminées. Aussi, elle aimerait savoir dans quelle mesure un assouplissement des critères d'accès des personnes handicapées au transport aérien par des compagnies françaises pourrait être envisagé.</p>		
Texte de la réponse		
<p>Le transport aérien doit pouvoir offrir aux personnes handicapées et à mobilité réduite des possibilités de voyager comparables à celles dont disposent les autres citoyens, tout en respectant un cadre réglementaire strict, destiné à garantir leur propre sécurité ainsi que celle des autres personnes transportées. Les instances européennes sont attentives aux droits des passagers aériens en général, et à ceux des handicapés et des personnes à mobilité réduite en particulier. Dans ce cadre, le règlement européen n° 1107/2006, adopté le 5 juillet 2006, a constitué une nouvelle avancée. S'appliquant avec deux temps, il a prévu, dès juillet 2007, que les compagnies aériennes, leurs agents ou les organisateurs de voyages ne pouvaient plus refuser une réservation ou un embarquement à une personne handicapée ou à mobilité réduite en raison de son handicap, sauf pour des motifs de sécurité. Depuis le 26 juillet 2008, il garantit désormais à toute personne handicapée qui s'est signalée 48 heures à l'avance une assistance gratuite adaptée dans tous les aéroports de l'Union européenne et à bord des avions, à charge pour les aéroports et les compagnies d'organiser cet accompagnement. Le Gouvernement français, tout comme les services de la Commission européenne avec lesquels il coopère, suit avec un intérêt tout particulier la bonne mise en oeuvre de ce règlement. En France, deux entités administratives en sont spécialement chargées : d'une part, la sous-direction du tourisme, au sein du ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi, qui intervient auprès des organisateurs de voyages ; d'autre part, la mission du droit des passagers, au sein de la direction générale de l'aviation civile, qui intervient auprès des exploitants d'aéroports et des compagnies aériennes. Bien entendu, sans attendre la mise en oeuvre effective de ce règlement, un important travail d'information et de sensibilisation avait été réalisé auprès des représentants de passagers, aéroports, compagnies et organisateurs de voyages, visant à faire connaître les futurs droits et obligations des différentes parties. Aujourd'hui, le travail se poursuit avec les organisations professionnelles du transport aérien et des aéroports. Enfin, par décret du 22 décembre 2008, la France a instauré un régime de sanctions administratives à l'encontre des aéroports, compagnies ou organisateurs de voyages qui ne respecteraient pas les obligations du règlement. Ces amendes peuvent atteindre 7 500 EUR, voire 15 000 EUR en cas de récidive dans un délai d'un an. Il peut encore résulter de procédures restrictives appliquées par les compagnies en matière de transport des personnes handicapées et à mobilité réduite que certains candidats au voyage n'obtiennent pas de réservation auprès des transporteurs. En effet, si le règlement européen n° 8/2008 du 11 décembre 2007 fixant les règles techniques et procédures administratives applicables au transport aérien commercial définit le cadre général, il laisse toutefois le soin à chaque compagnie d'établir ses propres procédures, notamment pour tenir compte des impératifs de sécurité ou d'évacuation à respecter. Pour ce qui est du réseau domestique français, les plaintes à l'encontre des transporteurs aériens à propos de refus de transport, parvenues à la direction générale de l'aviation civile depuis l'entrée en vigueur du règlement communautaire (CE) n° 1107/2006, sont peu nombreuses et ne concernent pas, en règle générale, des refus d'embarquement émanant de compagnies françaises. Cependant, pour remédier à cette situation, la France travaille en étroite collaboration avec les instances européennes et les professionnels du transport aérien.</p>		

DOCUMENT N°3



COMMISSION EUROPEENNE

COMMUNIQUE DE PRESSE

Bruxelles, le 14 juin 2012

Droits des passagers: les refus injustifiés «restent un problème» pour les passagers aériens handicapés selon la Commission

Il arrive encore trop souvent que des personnes handicapées ou à mobilité réduite se voient refuser, sans raison valable, l'accès à un avion ou doivent se soumettre à des exigences abusives. Alors que des milliers d'athlètes et de spectateurs présentant divers handicaps se rendront prochainement aux Jeux olympiques de Londres, la Commission publie des orientations pour expliquer les droits de cette catégorie de voyageurs.

M. Siim Kallas, vice-président de la Commission européenne chargé des transports, a déclaré à ce sujet: *«Les personnes handicapées se heurtent déjà à de nombreuses difficultés au quotidien. Il est inutile que les aéroports en rajoutent.»*

Les orientations de la Commission concernent les voyageurs dans tous les aéroports de l'Union et l'activité des transporteurs européens partout dans le monde. Elles couvrent également les transporteurs des pays tiers assurant des vols à l'intérieur ou au départ de l'Europe.

La Commission entend ainsi expliquer aux personnes handicapées ou à mobilité réduite les règles de l'Union destinées à protéger leurs droits de passagers aériens [en l'occurrence, le règlement (CE) n° 1107/2006]. Ses orientations abordent les problèmes rencontrés dans 22 domaines en matière d'accès aux voyages aériens.

Les principaux problèmes abordés sont les suivants:

1. la notification préalable: la Commission souligne l'importance de cette démarche dans ses orientations. En effet, les personnes handicapées ou à mobilité réduite nécessitant une assistance particulière doivent en informer le transporteur ou l'exploitant aéroportuaire au moins 48 heures avant la date de départ prévue afin de laisser aux prestataires de services le temps de s'organiser.

2. les refus injustifiés: les refus d'embarquement ou les exigences abusives, telles que l'obligation de présenter un certificat médical ou de voyager avec un accompagnateur, sont monnaie courante.

- s'agissant des certificats médicaux: la Commission précise qu'aucun certificat ne peut normalement être exigé d'un passager dont le handicap est stable (non-voyants ou personnes en fauteuil roulant, par exemple);
- s'agissant des accompagnateurs: la Commission indique qu'une personne autonome ne doit être accompagnée que si des raisons de sécurité particulières l'imposent; dans ce cas, le voyageur doit en avoir été informé.

3. Matériel médical et équipement de mobilité

- Équipement de mobilité: les orientations de la Commission indiquent que les voyageurs handicapés ou à mobilité réduite peuvent emporter gratuitement deux pièces d'équipement de mobilité. Le voyageur qui se déplace en fauteuil roulant électrique est tenu d'en informer le transporteur au moins 48 heures à l'avance. Les chiens guides ou d'assistance reconnus peuvent voyager en cabine à condition d'avoir été signalés suffisamment à l'avance. Dans tous les cas, le matériel sportif qui n'entre pas dans la catégorie des équipements de mobilité est soumis aux règles générales du transporteur en matière de bagages.
- Transport d'oxygène: le voyageur qui doit absolument utiliser de l'oxygène pendant le vol doit en informer au préalable la compagnie aérienne. La Commission précise que c'est au transporteur de décider si un passager peut emporter son propre approvisionnement en oxygène et que rien ne l'oblige à le lui fournir. Il doit en revanche en informer clairement le voyageur.

Commentant les nouvelles orientations formulées par la Commission, le vice-président Kallas a déclaré: *«En résumé, je conseillerais aux personnes handicapées qui souhaitent voyager en toute tranquillité d'annoncer à l'avance leur arrivée.»*

Quant aux compagnies aériennes et aux exploitants d'aéroports, *«je les engage à fournir aux passagers handicapés ou à mobilité réduite toute l'assistance dont ceux-ci ont habituellement besoin. Ces orientations sont faites pour les aider dans cette démarche.»*

M. Yannis Vardakastanis, président du Forum européen des personnes handicapées, a quant à lui déclaré: *«La qualité de l'assistance est très importante pour les personnes handicapées et les orientations interprétatives traitent parfaitement cette question. La Commission européenne a choisi une approche équilibrée qui permet de défendre les intérêts des passagers handicapés et ceux des passagers à mobilité réduite.»*

M. Xavier González, président du comité international paralympique, organisateur des Jeux paralympiques, a commenté la nouvelle en ces termes: *«Nous nous félicitons de la publication de ces orientations et espérons que les compagnies aériennes et les aéroports en prendront acte immédiatement.»*

«De même que les nombreux passagers handicapés qui prennent régulièrement l'avion, nos athlètes rencontrent des problèmes inutiles dans les aéroports ou avec les compagnies aériennes. Ce genre de situation ne devrait pas se produire dans une société qui aspire à l'égalité entre tous.»

«Cet été, 4 200 athlètes se rendront à Londres pour participer aux plus importants Jeux paralympiques jamais organisés. Leur expérience avec les compagnies aériennes ou dans les aéroports pourrait influencer leur avis sur la réussite de ces Jeux, indépendamment des résultats qu'ils y auront obtenus.»

Contexte

Bien que l'Union ait adopté des dispositions visant à faire respecter les droits des passagers aériens handicapés ou à mobilité réduite, de nombreux problèmes subsistent: qualité insuffisante ou inégale des services en Europe; refus ou restrictions lors de la réservation ou de l'embarquement, trop souvent injustifiés ou motivés par d'obscures raisons de sécurité; incohérences dans le traitement des passagers ayant besoin d'oxygène médical à bord; méconnaissance des droits des passagers; faible proportion (environ 40 %) de voyageurs informant à l'avance le transporteur qu'ils auront besoin d'une assistance particulière pendant le vol (alors que cette démarche est indispensable pour permettre aux prestataires de services de préparer l'assistance nécessaire); manque d'harmonisation dans l'application de la réglementation par les organismes nationaux chargés de la faire appliquer, et défaillances dans le traitement des plaintes.

Pour formuler ses orientations, la Commission a analysé en détail le règlement en vigueur concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens¹ [règlement (CE) n° 1107/2006].

Elle en a discuté de manière approfondie avec les parties prenantes, c'est-à-dire les autorités nationales, le secteur de l'aviation (associations de compagnies aériennes et d'exploitants d'aéroports), ainsi que des associations de consommateurs et d'utilisateurs, notamment celles représentant les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.

Ces orientations faciliteront les déplacements en avion des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite et aideront les transporteurs aériens et les exploitants d'aéroports à mieux appliquer les règles en vigueur. Elles faciliteront également la tâche des autorités nationales chargées de faire appliquer ces règles. Ces orientations sont les bienvenues alors que le nombre des déplacements de personnes handicapées ou à mobilité réduite devrait croître à l'occasion des Jeux paralympiques.