



---

## Décision du Défenseur des droits n° MLD-2013-104

---

### RESUME ANONYMISE DE LA DECISION

**Décision relative** à la poursuite de la procédure dans la présente affaire devant la Cour d'appel en matière de transport aérien des personnes handicapées et à mobilité réduite (Observations en justice)

**Domaine(s) de compétence de l'Institution** : Lutte contre les discriminations

**Thème :**

Domaine :	Biens et Services Privés
Sous-domaine :	Transport/ Accessibilité
Critère de discrimination :	Handicap

**Synthèse :**

Le Défenseur des droits a été saisi d'une réclamation relative au débarquement d'une personne à mobilité réduite qui, s'estimant autonome, souhaitait voyager sans accompagnateur pour un vol de courte durée P-N.

La compagnie mise en cause a imposé à la réclamante de voyager avec un accompagnateur.

Suite à la délibération n° 2011-106 du 18 avril 2011 du Collège de la haute autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité, le Défenseur des droits avait présenté ses observations devant le tribunal correctionnel de Paris.

Par jugement en date du 4 mai 2012, le tribunal correctionnel avait déclaré coupable de discrimination le transporteur aérien. Ce dernier ayant interjeté appel, l'affaire sera désormais jugée devant la Cour d'appel.

Le Défenseur des droits présentera ses observations devant la Cour d'appel.



Paris, le 31 mai 2013

---

## **Décision du Défenseur des droits n°2013-104**

---

### **Le Défenseur des droits,**

Vu l'article 71-1 de la Constitution du 4 octobre 1958 ;

Vu la loi organique n° 2011-333 du 29 mars 2011 relative au Défenseur des droits ;

Vu le décret n° 2011-904 du 29 juillet 2011 relatif à la procédure applicable devant le Défenseur des droits ;

---

Vu le règlement européen n°1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens

Vu le Code pénal

Saisi par H, le 24 mars 2010, relative à la décision de débarquement du Vol P-N et la réclamante s'estimant victime d'une discrimination à raison de son handicap,

Décide de maintenir ses conclusions résultant de la délibération n° 2011-106 du 18 avril 2011 et de présenter ainsi les observations suivantes devant la Cour d'appel dans la présente affaire.

Dominique BAUDIS

---

## Observations en justice

---

1. La haute autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité a été saisie, par courrier en date du 24 mars 2010, d'une réclamation de H relative à la décision de débarquement ordonnée par le commandant de bord du Vol P-N. La réclamante estime être victime d'une discrimination à raison de son handicap.
2. Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2011, conformément à l'article 44 de la loi organique n° 2011-333 du 29 mars 2011 relative au Défenseur des droits, « *les procédures ouvertes par [...] la haute autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité [...] se poursuivent devant le Défenseur des droits* ».
3. La réclamante, paraplégique, se déplace en fauteuil roulant. Elle avait réservé via le site internet de la compagnie A, un billet aller-retour N-P. Lors de sa réservation, elle avait précisé ne pas avoir besoin d'assistance et voyager seule.
4. La réclamante indiquait avoir pu effectuer le vol N-P le 20 mars 2010 sans accompagnement. Or, le 21 mars 2010, elle a pu enregistrer et même embarquer pour le vol de retour P-N sans difficulté, mais elle a été débarquée au motif qu'elle n'était pas autonome et qu'elle ne disposait pas d'un accompagnateur ayant enregistré en même temps qu'elle.
5. La réclamante présente deux témoignages. Le premier témoin expose que le vol était prêt à partir quand un steward serait venu vers la réclamante en lui demandant si elle était autonome et pouvait se rendre, par exemple, seule aux toilettes. Au vu de la réponse négative, le steward lui aurait indiqué qu'elle devait débarquer. Aucune solution alternative proposée n'a été acceptée et la réclamante a été débarquée.
6. La réclamante, ayant été obligée de débarquer et de prendre le vol suivant, présente un deuxième témoin déclarant qu'un agent d'A lui a demandé s'il pouvait être accompagnateur de la réclamante lors du vol suivant Paris-Nice, ce qu'il a accepté.
7. A ce sujet, il est à souligner, que la société mise en cause a argué dans une autre affaire portant sur des faits identiques « *qu'il n'est opportun ni en termes de sécurité, ni en termes de responsabilité d'accepter un accompagnateur se portant volontaire. A ne peut s'autoriser à faire peser sur un tiers volontaire les conséquences de la mise en œuvre de sa responsabilité civile.* » La compagnie poursuit ainsi : « *En effet, l'expérience démontre que dans une situation d'urgence, il est difficile aux passagers d'avoir la charge de l'évacuation d'un autre passagers. A fortiori lorsque l'accompagnateur n'est pas familier et simple volontaire, il est peu vraisemblable que cette charge puisse être pratiquement assurée.* »
8. Dans la présente réclamation, H indique avoir reçu après son retour à Nice un appel du directeur d'A lui présentant ses excuses et un crédit de 350 euros sur son compte bancaire de la part d'A, sans autre précision. Cette mesure est conforme aux articles 4 et 7 du règlement (CE) n° 261/2004 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.
9. Dans le cadre de la présente instruction, le transporteur aérien communautaire A a précisé que « *les aéronefs sont immatriculés soit en S soit au M et qu'en l'occurrence l'enquête de la Halde concernait les aéronefs inscrits au M* ». La compagnie souligne que l'immatriculation des aéronefs en B justifie l'application des textes de la C et du ministère de transport du M.
10. A la suite du courrier de notification de charges du 3 décembre 2010, la société mise en cause a répondu par courrier du 1<sup>er</sup> février 2011. Le transporteur aérien justifie le débarquement de la réclamante en se fondant sur les normes de sécurité prises en application de l'article 4-1 du règlement européen n°1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite (PMR) lorsqu'elles font des voyages aériens ainsi que les mesures requises par la C. Elle fait également référence à l'article 12 de sa réglementation du transporteur concernant les passagers avec des besoins particuliers. En ce qui concerne le cas de la réclamante, la compagnie précise qu'elle aurait appliqué le code des bonnes pratiques du ministère du transport britannique.

11. Selon la compagnie, la passagère ne pouvait pas satisfaire à l'ensemble des conditions de sécurité appliquées par A. Le commandant de bord aurait confirmé cette décision après accord de la « *Direction des opérations d'A* ».
12. Conformément à l'article 3.14 du « *code of practice* » la présence d'un accompagnateur est exigée pour toute personne qui se trouve dans l'incapacité « *de défaire sa ceinture de sécurité, quitter sa place et d'atteindre une issue de secours sans aide extérieure, saisir et se vêtir d'un gilet de sauvetage, s'appliquer un masque à oxygène sans assistance ou de comprendre les consignes de sécurité et les instructions de l'équipage dans une situation d'urgence (y compris les instructions communiquées dans un format accessible).*»
13. Selon la compagnie, la politique de l'entreprise exigeant qu'une personne handicapée ou à mobilité réduite soit accompagnée d'une personne valide est justifiée par le fait « *que la sécurité de l'ensemble des passagers doit primer* ».
14. Sollicité par la justice afin qu'il présente ses observations dans trois procédures similaires à la présente affaire, le Défenseur des droits avait estimé que le refus systématique d'embarquer les personnes handicapées non accompagnées, sans vérifier concrètement leur aptitude à voyager seule au regard des critères de sécurité prévus par les textes, constituait une discrimination fondée sur le handicap.
15. Par jugement, en date du 13 janvier 2012, le Tribunal correctionnel de G dans trois autres affaires et, dans la présente affaire H, le Tribunal correctionnel de P par jugement en date du 4 mai 2012 ont déclaré coupable de discrimination la compagnie aérienne. Le Tribunal correctionnel de Paris avait relaxé le commandant de bord au motif qu'ils n'avait fait qu'appliquer la consigne discriminatoire édictée par A.
16. Le transporteur ayant interjeté appel contre les décisions, la cour d'appel de P, le 5 février 2013, a confirmé la condamnation de la compagnie A prononcée par le tribunal correctionnel de G. La compagnie est donc condamnée à une amende de 70.000 euros.
17. Elle doit versée aux parties civiles 2.000 euros de dommages et intérêts, un euro symbolique pour la F et les frais de procédure (article 475-1 du Code de procédure pénale).
18. La condamnation du sous-traitant O, prévenu dans ces trois affaires, a été également confirmée. Les deux employés de cette société, condamnés mais dispensés de peine en première instance, ont été relaxés par la Cour d'appel de P.
19. La date d'audience de jugement devant la Cour d'appel dans la présente affaire est prévue le 25 juin 2013.

### DISCUSSION

20. La politique mise en œuvre par la compagnie A est à analyser eu égard aux dispositions du règlement européen n°1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, et aux articles 225-1 et 225-2 du code pénal.

#### Sur le règlement européen CE n°1107/2006 du 5 juillet 2006

21. L'objectif du règlement susvisé est de garantir aux « *personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite les mêmes droits qu'à tous les autres citoyens à la libre circulation, à la liberté de choix et à la non-discrimination* ».
22. L'article 3 du règlement européen CE n°1107/2006 du 5 juillet 2006, pose le principe d'une interdiction faite aux transporteurs aériens, à leurs agents et aux organisateurs de voyages, de refuser une réservation ou un embarquement aux personnes sur le seul fondement de leur handicap ou de leur mobilité réduite.

23. Cependant, l'article 4-1 du même règlement prévoit par exception la possibilité pour les transporteurs aériens, leurs agents et les organisateurs de voyages de refuser d'embarquer une personne « *afin de respecter a) les exigences de sécurité 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 [...]* ».
24. L'article 4-2 indique : « *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.* »
25. Ces règles dérogatoires sont à interpréter notamment au regard des considérants 2 et 4 du règlement européen ainsi que les obligations d'assistance à fournir par les compagnies et les aéroports aux personnes à mobilité réduite
26. Ainsi, le considérant 2 indique : « *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* ».
27. Cette interprétation est confirmée par la commission européenne dans son rapport du 11 avril 2011 au parlement européen et au conseil relatif au fonctionnement et aux effets du règlement (CE) n° 1107/2006. La Commission exige notamment que « *toute dérogation invoquée sur le fondement d'un motif de sécurité pour justifier un refus de réservation ou de transport ou exiger un accompagnateur devrait s'appuyer sur une ou plusieurs normes juridiquement obligatoires de la sécurité aérienne et non sur de simples recommandations, ou sur la politique commerciale des transporteurs* ».
28. En outre, la commission précise que « *les motifs qui pourraient justifier un refus de transport devraient être strictement et directement liés à la sécurité du vol. Ils sont notamment : L'incapacité à comprendre les consignes de sécurité données par l'équipage, l'incapacité à exécuter seul les gestes de sécurité (attacher, détacher sa ceinture de sécurité, saisir et ajuster le masque à oxygène ou le gilet de sauvetage), l'incapacité à participer, même de façon limitée, à sa propre évacuation, l'incapacité de s'administrer seul des soins ou un traitement médical nécessaire durant le vol.* »
29. Ainsi, le considérant 4 du règlement européen précise : « *[...] qu'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.* [...] »
30. Au vu de ce qui précède, l'article 8 du règlement européen impose aux gestionnaires des aéroports une obligation d'assistance aux personnes handicapées.
31. L'annexe I du règlement communautaire précise les types d'assistance sous la responsabilité du gestionnaire de l'aéroport à savoir « *assistance et arrangements nécessaires pour permettre aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite d'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, [...] de se rendre de la porte de l'aéronef jusqu'à leur siège et de se rendre de leur siège jusqu'à la porte de l'aéronef [...]* ».
32. De même, l'article 10 impose aux transporteurs aériens une obligation d'assistance à bord. L'annexe II du règlement précise notamment que le transporteur aérien doit à la personne handicapée ou à mobilité réduite : « *l'attribution des places de manière à répondre à leurs besoins* » et surtout une « *assistance pour se rendre aux toilettes sur demande* ».
33. Afin de garantir cette assistance, l'article 11 du même règlement, impose à la fois aux gestionnaires des aéroports et aux transporteurs aériens une obligation de formation du personnel : « *Les transporteurs aériens et les entités gestionnaires d'aéroport :*

- 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 ;
  - 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 ;
  - 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. »
34. A ce sujet, la compagnie précise dans le cadre d'une autre affaire que « *n'ayant aucun personnel fournissant une assistance directe aux personnes à mobilité réduite au sens du règlement 1107/2006, elle n'exige pas de son personnel d'être spécifiquement formé pour répondre aux besoins des PMR.* »
35. Il convient de noter qu'un décret n°2008-1445 du 22 décembre 2008 prévoit des sanctions financières en cas de non-respect des obligations prévues par le règlement européen, et en particulier de l'obligation de formation des personnels.
36. Or, la réglementation de transporteur énonce dans une rubrique intitulée « *Passagers nécessitant une attention particulière* » : « *Si vous avez l'intention de voyager seul(e), vous devez répondre aux critères suivants. Si ce n'est pas le cas, une personne pouvant s'occuper de vous devra vous accompagner. Cela permet d'assurer votre sécurité et votre bien-être et de répondre à vos besoins pendant votre voyage. Vous devez être autonome en situation d'urgence ou d'évacuation. En réalité, cela signifie que vous devez pouvoir enlever votre ceinture, mettre votre masque à oxygène et votre gilet de sauvetage et vous rendre vous-même à la sortie de secours la plus proche sans aucune aide. En effet, notre personnel de cabine ne sera pas en mesure de concentrer ses efforts sur des passagers particuliers en situation d'urgence.* »
37. Pourtant, comme déjà souligné, le règlement européen prévoit non seulement une assistance à bord mais impose aussi une formation du personnel.
38. Pour justifier de sa politique, A invoque en outre les règles de l'Association Internationale du Transport Aérien (dite IATA), reprises dans le « manuel de conduite en escale » de la compagnie. La résolution IATA (700) contient des codes visant à apprécier le type d'assistance à fournir. Ainsi :
- le code « WCHS » (Wheelchair – S for Steps) concerne le passager en fauteuil roulant qui peut se mouvoir seul dans la cabine sans l'aide d'un tiers mais qui a besoin d'aide pour monter et descendre les escaliers ;
  - le code « WCHC » (Wheelchair – C for Cabin Seat) concerne le passager en fauteuil roulant qui n'est pas autonome et a besoin d'une aide pour se déplacer jusqu'à son siège et dans la cabine pendant la durée du vol.
39. Il ressort de l'instruction, qu'A et ses prestataires exigent d'une personne classée « WCHC » qu'elle soit accompagnée pendant tout le vol.
40. Il convient de souligner que le règlement européen pose comme principe le droit des personnes handicapées à voyager, et que seul le respect de normes impératives de sécurité peut justifier qu'un accompagnateur leurs soit imposées, or les résolutions IATA n'ont aucune valeur normative, IATA étant une association.
41. Au demeurant, les codes adoptés par IATA ont été établis afin d'aider à évaluer le niveau d'assistance adaptée devant être fournie à bord par le personnel navigant et au sol par le prestataire en fonction des besoins spécifiques. Ces codes n'ont pas vocation à définir dans quels cas une personne handicapée ou PMR doit être accompagnée ou non par une tiers personnes valide.
42. En l'espèce pour déroger au principe de non-discrimination, la compagnie invoque le fait que sa réglementation a été reconnue par la C qui lui a délivré son certificat de transporteur aérien. Les seules exigences de sécurité qui pourraient être ainsi invoquées en l'espèce, conformément à

l'article 4-1 du règlement, sont contenues dans le *code of practice* établi par le ministère de transport britannique, en collaboration notamment avec des représentants de la C.

43. Ledit code indique : « *Les transporteurs aériens ne devraient exiger un accompagnateur pour une personne handicapée que lorsqu'il est évident que la personne n'est pas autonome et que cela pourrait poser un problème de sécurité. En pratique, cela signifie quelqu'un qui est incapable de défaire sa ceinture de sécurité, quitter sa place et d'atteindre une issue de secours sans aide extérieure, saisir et se vêtir d'un gilet de sauvetage, s'appliquer un masque à oxygène sans assistance ou de comprendre les consignes de sécurité et les instructions de l'équipage dans une situation d'urgence.* ».
44. Cependant, le « *code of practice* » n'a pas la valeur obligatoire requise par l'article 4-2 du règlement européen. En effet, le *code of practice* indique expressément dans son préambule : « *Le code n'a pas de valeur juridique* ».
45. Il ne correspond en conséquence pas à une règle de sécurité aérienne « justifiés et imposés par le droit » comme notamment exigée par le règlement européen et reprécisé par la commission européenne dans son rapport d'avril 2011. Dans ses lignes directrices interprétatives de juin 2012<sup>1</sup> la commission a également mis en avant la nécessité de justifier clairement un refus et l'exigence d'un accompagnateur en ce basant sur plusieurs règles juridiques de sécurité.
46. D'autre part, l'exigence posée par le Code of practice consistant à être capable de quitter sa place et d'atteindre seul une issue de secours est en contradiction avec les obligations d'assistance prévues par le règlement européen à la charge des services de l'aéroport et du transporteur.
47. En tout état de cause, en cas d'urgence l'accompagnateur exigé par la compagnie ne pourra pas efficacement aider la PMR car il n'a aucune formation pour l'évacuation.
48. En conclusion, la société A prétend à tort pouvoir se décharger de ses obligations prévues par le règlement européen en invoquant d'une manière systématique des règles de sécurité dont l'interprétation va clairement à l'encontre des objectifs du règlement.

#### Sur les dispositions du code pénal

##### Sur l'élément matériel

49. Les articles 225-1 et 225-2 du Code pénal répriment le refus et la subordination d'une prestation de service en raison du handicap. L'article 225-3 du Code pénal n'énonce pas de dérogation au principe de non-discrimination en matière d'accès aux biens et services en raison du handicap.
50. L'article 113-2 du Code pénal prévoit que la loi pénale française est applicable aux infractions commises sur le territoire de la République. L'infraction est réputée commise sur le territoire de la République dès lors qu'un de ses faits constitutifs a eu lieu sur ce territoire, ce qui est le cas en l'espèce.
51. Pour que l'infraction de discrimination soit caractérisée, il convient de rapporter successivement la preuve de l'élément matériel et de l'élément intentionnel du délit.
52. L'élément matériel de l'infraction consiste dans le refus et la subordination de la prestation de transport à une condition discriminatoire fondée sur le handicap ou l'état de santé.
53. En l'espèce, le chef de cabine puis le commandant de bord, après consultation de la direction des opérations, ont ordonné le débarquement de la réclamante. Ils lui ont expliqué qu'elle n'était pas accompagnée d'une personne valide ayant enregistré ses bagages en même temps qu'elle. L'élément matériel du refus d'une prestation de service en raison du handicap au sens des articles susvisés est caractérisé.
54. En outre, en exigeant de la réclamante qu'elle soit accompagnée, le transporteur aérien A a en l'occurrence posé une condition particulière (être accompagné par une personne valide ayant

---

<sup>1</sup> Commission européenne, Document SWD (2012) 171 final, du 11 juin 2012

enregistré au même moment) et a ainsi subordonné sa prestation à un critère discriminatoire. En effet, la compagnie aérienne met en œuvre une politique subordonnant systématiquement la prestation de transport aérien à une condition particulière liée au handicap des personnes : être accompagnée par une personne valide. L'élément matériel de la subordination d'une prestation de service est donc également constitué.

Sur l'élément intentionnel

55. La discrimination est réprimée lorsqu'il est établi que l'auteur du fait matériel était animé d'une intention de discriminer. Cette intention est caractérisée par la conscience de se livrer à des agissements discriminatoires, en l'espèce, refuser l'accès à un service en raison du handicap.
56. Ainsi, il n'est pas nécessaire, pour caractériser la conscience que peut avoir une personne de commettre une discrimination, de rechercher les raisons pour lesquelles elle a pris en compte un motif discriminatoire.
57. Quels que soient les mobiles de l'auteur d'une discrimination, ceux-ci sont indifférents à la caractérisation de son intention dès lors que sa volonté d'opérer une différence de traitement reste fondée sur un critère de discrimination prohibé.
58. La société A soutient qu'il n'y a pas de discrimination dans la mesure où le motif serait lié à des exigences de sécurité. Comme indiqué précédemment cet argument est contredit par les normes communautaires applicables en la matière.
59. Par ailleurs, avant l'entrée en vigueur du règlement européen susmentionné, la haute autorité a déjà eu l'occasion de se prononcer dans une précédente délibération (n°2007-131 du 24 mai 2007), sur un refus de réservation discriminatoire justifié par des exigences sécuritaires. Dans sa délibération, elle a souligné que « *si un refus opposé par une compagnie aérienne peut ainsi être considéré comme légitime et proportionné pour des motifs de sécurité, ces motifs doivent être vérifiés in concreto* ».
60. La société A n'a pas fait une telle appréciation du degré d'autonomie de la réclamante qui a par ailleurs pu s'enregistrer et embarquer sans aucune difficulté. Selon le transporteur, la capacité de voyager seul est contrôlée au moment de l'enregistrement par les sous-traitants sur les seuls dires de la personne à mobilité réduite qui doit apprécier et expliquer sa situation d'autonomie. Or, à ce moment, il n'a pas été demandé par la compagnie à la réclamante de justifier qu'elle pouvait voyager seule. Par ailleurs, la réclamante a pu voyager seule à l'aller, ce qui établit que les exigences de la compagnie semblent aléatoires selon les lieux d'embarquement.
61. La décision de débarquement a été finalement prise à bord de l'aéronef par le steward et le commandant de bord, après consultation de la « *direction des opérations* » d'A. A ce moment, ils se sont contentés de constater que la réclamante était handicapée. Ils n'ont fait aucune appréciation des circonstances de l'espèce portant sur le handicap réel de H et les caractéristiques du vol.
62. Or, la réclamante s'est déclarée parfaitement capable de s'équiper du masque à oxygène, de comprendre les consignes de sécurité, de faire et de défaire sa ceinture de sécurité. De plus, il s'agissait d'un vol d'une heure et vingt minutes n'impliquant pas nécessairement de se déplacer dans l'appareil afin de se rendre aux toilettes. L'assistance afin de se rendre aux toilettes est par ailleurs une obligation d'assistance expressément mise à la charge des transporteurs aériens.
63. En réalité, seule la question de l'évacuation d'urgence se pose car l'équipage sur les vols de cette compagnie n'est pas en mesure de réserver une attention particulière à un passager à mobilité réduite en cas d'urgence. Or, pour cette distance en cas de transport normal, une assistance est régulièrement prévue par le règlement européen.
64. Le transporteur a expliqué ses exigences en se basant sur la résolution 700 IATA, la *Federal Aviation Regulation* », le « *Flight operation division communication* » ainsi que le « *code of practice* », le code des bonnes pratiques britannique.



65. Comme cela a été déjà indiqué, ni la résolution 700 de 2002 de l'IATA (Association internationale du transport aérien) ainsi que le « *code of practice* », dépourvues de valeur normative ne sauraient, être considérée comme une exigence de sécurité au sens de l'article 4 du règlement susmentionné.
66. Le paragraphe 25.803 de la FAR (*Federal Aviation Regulation*) et le paragraphe 1.260 du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, sont des règles techniques et ne sont pas des règles de sécurité au sens du règlement européen.
67. Le « *Flight operations division communication* » de la C a pour but de donner une orientation pour les cas dans lesquels les dérogations de l'article 4 du règlement européen s'appliquent afin d'améliorer la situation des PMR. Il rappelle notamment les places que les PMR ne devraient pas occuper, par exemple celles à côté d'une sortie de secours. Le document indique par ailleurs que le nombre de passagers à mobilité réduite ne devrait pas dépasser le nombre des personnes valides.
68. En tout état de cause et comme indiqué précédemment, les textes visés ci-dessus sont dépourvus de valeur normative et ne sauraient surtout pas écarter le droit pénal français qui est d'ordre public.
69. Aussi, la Cour d'appel de Paris, le 19 septembre 1994, a confirmé que les règles IATA, qui sont des accords inter-compagnie, sont dépourvues de valeur normative pouvant faire obstacle à la loi interne française et qu'aucune disposition de la convention de Chicago ou de la convention de Varsovie ne contenait de règles permettant d'écarter l'application de l'article 416-1 du code pénal (actuellement 225-1 et 225-2 du code pénal), lequel n'est pas incompatible avec ces traités internationaux.
70. Comme cela a été déjà indiqué ci-dessus, la commission européenne exige que « *toute dérogation invoquée sur le fondement d'un motif de sécurité pour justifier un refus devrait s'appuyer sur une ou plusieurs normes juridiquement obligatoires de la sécurité aérienne et non sur des simples recommandations, ou sur la politique commerciale des transporteurs* ».
71. Selon la Commission européenne, le passager répond aux règles de sécurité s'il est capable de participer même d'une manière limitée à sa propre évacuation. Au regard de l'autonomie de la réclamante, cette condition semblait être remplie.
72. En outre, dans un arrêt du 20 juin 2006, la Chambre criminelle de la Cour de cassation a eu l'occasion de se prononcer sur l'invocation d'un argument de sécurité pour justifier un refus de prestation de service lié à une situation de handicap (Cass. crim. 20 juin 2006, n°05-85888).
73. Au soutien de son pourvoi, la société prévenue, gérante d'un cinéma, soutenait que la cour d'appel aurait dû rechercher « *au-delà de la manifestation matérielle de la discrimination consistant en un refus d'accès au cinéma si ce refus était opposé aux personnes handicapées en raison uniquement de leur particularité physique ou s'il n'était pas justifié par des raisons de sécurité dans leur propres intérêt* ».
74. La Cour de cassation a confirmé la condamnation prononcée du chef de discrimination à raison du handicap dans la mesure où la société prévenue n'avait pas démontré l'impossibilité technique de rendre les locaux accessibles aux personnes handicapées ni la réalité des motifs de sécurité invoqués pour refuser la réalisation des travaux et, par suite, sa volonté d'apporter une solution à la situation. (Dr. Pén. 2006, n°11, comm. 133).
75. Le même raisonnement peut s'appliquer en l'espèce *mutatis mutandis*. La société A n'est pas en mesure de démontrer la réalité des motifs de sécurité invoqués pour justifier de l'impossibilité de laisser voyager sur ses aéronefs les personnes paraplégiques et se déplaçant en fauteuil roulant sans exiger d'elles un accompagnateur s'enregistrant à leurs frais au même moment.
76. Il est à souligner que d'autres compagnies aériennes, aussi soucieuses du respect des normes de sécurité dans l'intérêt de tous les passagers que la société A, acceptent de transporter les personnes à mobilité réduite non-autonomes et se déplaçant en fauteuil roulant. Pour cela, leurs équipages sont formés pour les gérer et les assister y compris en situation d'urgence.

77. La compagnie A ne peut donc invoquer son incapacité de fournir l'assistance à bord et un manque de formation de son personnel, formation pourtant exigée par le droit européen, pour justifier d'une situation de danger qui serait encourue par les personnes paraplégiques à bord de ses aéronefs.
78. L'élément intentionnel de l'infraction susvisée est caractérisé par le fait que la compagnie aérienne applique d'une manière systématique les dérogations prévues par l'article 4-1 du règlement européen sans réellement prendre en compte l'autonomie de la personne. Cette pratique est contraire à l'objectif du règlement et restreint les possibilités pour une personne handicapée ou à mobilité réduite de voyager en avion. Or, aucune règle de sécurité aussi absolue n'est imposée aux compagnies aériennes.
79. Par ailleurs, la Direction générale de la V précise que si le règlement CE 1107/2006 permet aux transporteurs d'exiger qu'une personne à mobilité réduite se fasse accompagner par une autre personne capable de lui fournir l'assistance qu'elle requiert, *« l'esprit du texte n'est cependant pas de permettre aux transporteurs de s'appuyer de façon systématique sur les possibilités offertes par l'article 4, paragraphe 2, pour demander systématiquement des accompagnateurs »*.
80. La Compagnie n'a pas été en mesure de démontrer en quoi la réclamante aurait constitué un danger pour la sécurité à bord de l'appareil. Il lui est reprochée de ne pas être autonome, mais les solutions permettant de résoudre cette difficulté, notamment la proposition d'un passager, lui-même pilote, d'accompagner la réclamante, ont été écartées pour ensuite demander à une personne inconnue et non formée si elle pouvait accompagner la réclamante sur le vol suivant.
81. Au vu de ces éléments, l'élément intentionnel de l'infraction est établi. Le débarquement représente en l'espèce un refus de prestation d'un service à raison du handicap, qui est prévu et réprimé par les articles 225-1 et 225-2 1° du Code pénal.
82. De surcroît, la politique générale de la compagnie et de ses sous-traitants envers les personnes à mobilité réduite consistant dans la subordination d'une prestation d'un service à la condition d'être accompagné par une personne valide, caractérise une discrimination au sens des articles 225-1 et 225-2 4° du code pénal.

#### Sur les responsabilités

83. La responsabilité pénale de la compagnie en tant que personne morale est engagée au titre du refus d'embarquement, les agissements incriminés ayant été commis par un représentant de celle-ci au sens de l'article 121-2 du code pénal et dans son intérêt exclusif.
84. Ainsi, le Défenseur des droits souligne que les circonstances concrètes de ce refus de transport, c'est-à-dire la décision de débarquer la réclamante de l'aéronef après y avoir pris place, sont tout particulièrement stigmatisantes et discriminatoires.
85. La responsabilité pénale de la compagnie aérienne A en tant que personne morale est par ailleurs engagée au titre de la subordination d'une prestation de service à une condition discriminatoire, prévue et réprimée par les articles 225-1 et 225-2 4°.

\*\*\*

86. Telles sont les observations auxquelles le Défenseur des droits décide de présenter devant la Cour d'appel en application de l'article 33 de la loi organique du 29 mars 2011 relative au Défenseur des droits.