



Paris, le 9 avril 2014

---

**Décision du Défenseur des droits MLD-2014-030**

---

RESUME ANONYMISE DE LA DECISION

**Décision relative** à la présentation d'observations devant la Cour de cassation dans un dossier relatif à des refus de transport aérien opposés à des personnes 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 : Transports Aérien

Critère de discrimination : Handicap

**Synthèse :**

Le Procureur de la République près le Tribunal de Grande Instance de K a saisi le Défenseur des droits pour avis de plusieurs refus d'enregistrement ou d'embarquement opposés à des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap.

L'analyse des dossiers soumis à l'appréciation des services du Défenseur des droits a permis de constater que les refus d'embarquement opposés au réclamants caractérisaient une discrimination en raison du handicap réprimée par le code pénal. Le refus d'embarquement s'avère par ailleurs contraire au règlement européen en matière de transport aérien qui garantit aux personnes à mobilité réduite les mêmes droits qu'aux personnes valides.

Le Défenseur des droits a présenté des observations en ce sens devant le tribunal correctionnel de K qui a condamné le transporteur aérien à une peine d'amende de 70 000 euros.

La compagnie ayant interjeté appel, le Défenseur a maintenu sa position devant la Cour d'appel de T qui a confirmé le jugement contre le transporteur. La compagnie aérienne s'est pourvue en cassation.

Le Défenseur des droits décide de présenter ses observations devant la Cour de cassation.

Paris, le 9 avril 2014

---

## **Décision du Défenseur des droits MLD-2014-030**

---

### **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 les délibérations n° 2010-105, 2010-106 et 2010-107 du 3 mai 2010 et 2011-98 du 18 avril 2011 de la HALDE et la décision n° 2012-136 du 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 les articles 225-1 et 225-2 du Code pénal ;

Saisi de plusieurs refus d'enregistrement et d'embarquement opposés au nom de la compagnie de transport aérien V à plusieurs voyageurs à mobilité réduite, s'estimant victimes d'une discrimination à raison de leur handicap :

Décide de présenter les observations suivantes devant la Cour de cassation.

Dominique BAUDIS

## **Observations en justice dans le cadre de l'article 33 de la loi organique n° 2011-333 du 29 mars 2011 relative au Défenseur des droits**

Par courriers des 2 avril 2009 et 11 janvier 2010, Monsieur le Procureur de la République près le Tribunal de Grande Instance de K a saisi la Haute autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité (HALDE) de plusieurs refus d'enregistrement ou d'embarquement opposés à des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap.

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 (DDD), « *les procédures ouvertes par [...] la haute autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité [...] se poursuivent devant le Défenseur des droits* ».

### **Faits :**

Par un courrier en date du 2 avril 2009, l'avis de la Haute autorité a été sollicité au sujet d'une plainte déposée par Monsieur X contre la société de transport aérien V, qui lui avait refusé l'embarquement à bord du vol au départ de T le 19 novembre 2008, au motif que les personnes handicapées ne sont pas autorisées à voyager seules sur cette compagnie.

Par courrier en date du 11 janvier 2010, l'avis de la Haute autorité a été sollicité suite aux plaintes déposées contre la même compagnie aérienne, d'une part, par Monsieur X pour un refus d'embarquement à bord du vol au départ de T le 9 novembre 2008, et d'autre part, par Madame Z pour un refus d'embarquement à bord du vol au départ de T le 12 janvier 2009.

### **Procédure :**

Le Collège de la HALDE a répondu aux demandes d'avis du parquet par les délibérations n° 2010-105, 2010-106 et 2010-107 du 3 mai 2010. Aux termes de ces délibérations, le Collège de la haute autorité a considéré que les délits de subordination de prestation de service à une condition discriminatoire et de refus d'une prestation de service fondé sur un critère discriminatoire, tels que prévus et réprimés par les articles 225-1 et 225-2 du code pénal, étaient caractérisés.

Le Parquet de K a décidé de poursuivre les auteurs des faits, devant le Tribunal correctionnel. Par courrier en date du 11 mars 2011, le Procureur de la République près le Tribunal de Grande Instance de K a sollicité la haute autorité afin qu'elle présente ses observations dans la procédure devant le Tribunal correctionnel.

Conformément à l'article 13 de la loi n° 2004-1486 du 30 décembre 2004 portant création de la HALDE, le Collège de la haute autorité a décidé par délibération n° 2011-98 de présenter ses observations devant le Tribunal de Grande Instance de K.

Par jugement en date du 13 janvier 2013, le Tribunal correctionnel de K a :

- Condamné la société V pour discrimination à une peine d'amende de 70 000 euros et à la publication du dispositif du jugement dans le journal « Le Monde » ;
- Condamné la société W, prestataire de la société V, à une amende de 25 000 euros ;
- Déclaré coupables Messieurs O et P, salariés de la société W, et les a dispensés de peine ;
- Condamné les sociétés V et W ainsi que Messieurs O et P à verser solidairement la somme de 2°000 euros à titre de dommages et intérêts à Madame Z, Monsieur X et Monsieur Y, et la somme de 1 euro à l'Association des Paralysés de France.

La compagnie V ayant interjeté appel de ce jugement, le Défenseur des droits a adopté la décision n° 2012-136 par laquelle il a décidé de présenter des observations devant la Cour d'appel de T conformément à l'article 33 de la loi organique n° 2011-333 du 29 mars 2011 relative au Défenseur des droits.

Dans son arrêt du 5 février 2013, la Cour d'appel de T, a confirmé partiellement le jugement du Tribunal correctionnel de K et condamné la société V ainsi que son prestataire, la société W. Messieurs O et P, chefs d'échelle salariés de la société W, déclarés coupables en première instance mais dispensés de peine, ont été relaxés.

La société V s'est pourvue en cassation contre l'arrêt de la Cour d'appel de T.

## **Discussion :**

La compagnie aérienne entend justifier les refus d'enregistrement et d'embarquement par le respect d'exigences impératives de sécurité, conformément au 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.

### **A. Sur le règlement européen**

Le règlement européen n°1107/2006 du 5 juillet 2006 dans son article 1<sup>er</sup> dispose que « *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* ».

Le principe posé par ce texte est celui de l'interdiction de refuser le transport aérien aux personnes handicapées et à mobilité réduite, et du respect de certaines obligations par les gestionnaires des aéroports ainsi que les transporteurs aériens.

Ainsi l'article 3 du règlement européen dispose « *qu'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. »*

Les articles 8 et suivants du règlement européen imposent aux gestionnaires des aéroports une obligation d'assistance des personnes handicapées ou à mobilité réduite, du point d'entrée de l'aéroport de départ au point de sortie de l'aéroport d'arrivée.

Ce dernier doit notamment fournir « *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 [...].* »

L'article 10 du règlement européen impose quant à lui aux transporteurs aériens une obligation d'assistance à bord des aéronefs. L'annexe II précise notamment que le transporteur aérien doit à la personne handicapée ou à mobilité réduite une « *assistance pour se rendre aux toilettes sur demande* ».

De plus, l'article 11 du règlement européen 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 :*

- 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. »*

Le décret n°2008-1445 du 22 décembre 2008 prévoit des sanctions financières en cas de non-respect des obligations prévues au règlement européen, et en particulier de l'obligation de formation des personnels.

L'article 4-1 du règlement autorise par exception les transporteurs aériens, leurs agents et les organisateurs de voyages à refuser d'embarquer une personne handicapée ou à mobilité réduite « *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 [...] »*.

L'article 4-2 précise quant à lui que « *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. »*

Ces dispositions sont à interpréter au regard du considérant n°2 qui dispose que « *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 »*.

Les autorités européennes ont ainsi entendu qu'aucun gestionnaire d'aéroport ou transporteur aérien ne puisse invoquer le respect de règles autres que celles « *imposés par le droit* » pour justifier une dérogation au principe de non-discrimination.

La compagnie a indiqué s'être inspirée de ce texte pour établir son règlement du transporteur, accessible à partir de son site internet, qui 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. Vous devez comprendre les instructions de notre personnel et réagir de façon positive. Vous devez pouvoir vous occuper de vos besoins et bien-être personnels pendant votre voyage. »*

En premier lieu, il convient de souligner que le règlement du transporteur ne répond pas à la définition d'une règle impérative au sens du règlement européen. De surcroît, la compagnie n'a à aucun moment précisé sur quelles dispositions précises de sécurité elle se fondait. Or, cette information doit être fournie à une personne qui se voit imposer un accompagnateur ou un refus d'embarquement.

En deuxième lieu, certaines formes d'assistance qui sont clairement exclues par le règlement du transporteur font pourtant expressément partie des obligations pesant sur lui en vertu du règlement européen. La société V ne remplit donc pas ses obligations en invoquant, d'une manière générale et très imprécise, un droit de refuser le transport ou d'imposer un accompagnateur.

## **B. Sur le Code pénal**

Les articles 225-1 et 225-2 du Code pénal répriment le refus et la subordination d'une prestation de service fondés sur le 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.

### 1. Sur l'élément matériel

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.

En l'espèce, l'enregistrement et / ou l'embarquement ont été refusés aux réclamants du fait que ces derniers n'étaient pas accompagnés par une personne valide. L'élément matériel du refus d'une prestation de service en raison du handicap au sens des articles susvisés est caractérisé.

En outre, en exigeant un accompagnateur, du seul fait du handicap, sans démontrer que cette exigence découle d'impératifs de sécurité fixés par le droit, le transporteur aérien 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 caractérisé.

### 2. Sur l'élément intentionnel

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.

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.

En l'espèce, le transporteur aérien V justifie l'obligation d'accompagnement notamment par les exigences de sécurité établies par l'autorité qui a délivré le certificat de transporteur aérien, en l'occurrence la « *civil aviation authority (CAA)* », en lien avec le code de bonnes pratiques du ministère britannique du transport qui lui aurait été imposé.

Ce code de bonnes pratiques n'a cependant pas de valeur légale selon les propres termes de son paragraphe 1.1.1 qui prévoit « [...] *However, the code does not have a formal legal status, [...]* ».

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 (Pièce n°16), 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* ».

Le Collège de la haute autorité de lutte contre les discriminations a eu l'occasion, avant même l'entrée en vigueur du règlement communautaire, de se prononcer sur la justification éventuelle d'un refus discriminatoire dans sa délibération n°2007-131 en date du 24 mai 2007 : « *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. Or, en l'espèce, la compagnie aérienne n'a pas fait une appréciation in concreto mais a procédé à une appréciation in abstracto. En effet, il n'a pas été demandé par la compagnie au réclamant de justifier, par un certificat médical qu'il n'avait pas d'une part, de contre-indication pour voyager et, d'autre part, de justifier par un autre moyen qu'il pouvait voyager seul.*

La chambre criminelle de la Cour de cassation a déjà eu à se prononcer dans un arrêt du 20 juin 2006 sur la validité d'un argument de sécurité présenté pour justifier un refus de prestation de service lié à une condition discriminatoire. La société défenderesse, gérante d'un cinéma, avait avancé 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 unique-*

*ment de leur particularité physique ou s'il n'était pas justifié par des raisons de sécurité dans leur propre intérêt ».*

La Cour de cassation a confirmé la condamnation et a retenu que la société était coupable de discrimination à raison du handicap pour avoir refusé l'accès des personnes à mobilité réduite aux salles de cinéma, malgré des propositions d'aménagement des locaux émanant de la municipalité, alors que l'impossibilité technique de rendre les locaux accessibles n'était pas démontrée.

Le même raisonnement peut s'appliquer en l'espèce *mutatis mutandis*.

Le refus de laisser embarquer Monsieur X, Madame Z et Monsieur Y au motif qu'ils n'étaient pas accompagnés, signifié par les agents au comptoir d'embarquement, conformément aux règles imposées par la compagnie aérienne, caractérise le refus de prestation de service, élément matériel de l'infraction, en raison du handicap, motif discriminatoire qui suffit à caractériser l'intention.

Par ailleurs, les faits révèlent l'absence d'appréciation in concreto du degré d'autonomie des personnes concernées, et la compagnie n'apporte pas d'élément de nature à démontrer que ce refus serait lié à l'application de règles impératives de sécurité. La société V fait figure d'exception, les compagnies aériennes concurrentes, bien que soumises aux mêmes règles impératives de sécurité, ne refusant pas systématiquement les personnes à mobilité réduites non accompagnées.

Ainsi, les juges du fond ont estimé que les refus d'embarquement opposés à Messieurs X et Y et à Madame Z caractérisaient le délit prévu aux articles 225-1 et 225-2 1° du code pénal et étaient imputables aux sociétés V et W.

### **Moyens de cassation**

A titre principal, il convient de souligner, que les moyens soulevés par la société V portent sur l'appréciation des faits par les juges du fond et non sur des questions de droit. A titre subsidiaire, le Défenseur des droits présente les observations suivantes.

#### **A. Sur le 1<sup>er</sup> moyen de Cassation:**

La société V estime que les décisions de refus d'embarquement des trois passagers handicapés, prises en application des consignes qu'elle a édictées, « *étaient justifiées par un motif de sécurité lequel constitue une restriction prévue réglementairement au droit au transport aérien des personnes à mobilité réduite* ».

Dans le même temps, elle conteste par ailleurs la possibilité de voir engager sa responsabilité du fait des décisions de refus d'embarquement opposées en son nom par les personnels de la société sous-traitante W.

La Cour d'appel de T a retenu que les décisions de refus d'embarquement peuvent être considérées comme étant prises au nom et pour le compte de la société V et qu'en conséquence, la responsabilité pénale de la société V est engagée.

En effet, le contrat de sous-traitance liant la société V à la société W ainsi que le manuel d'exploitation au sol confirme l'absence d'autonomie du sous-traitant dans le processus de décision relatif à l'enregistrement ou l'embarquement d'un passager handicapé.

Le contrat stipule : « [...] *Handling Company reconnaît le pouvoir de décision d'V en matière de gestion des activités d'assistance à l'aéroport, agit en tant que représentant d'V et assume la responsabilité de gestion dans le domaine de l'aéroport, des aéronefs, des passagers ainsi que dans le domaine de l'assistance au sol conformément à ce contrat.* »

De surcroît, le manuel d'exploitation au sol impose au sous-traitant sous son point 4.1.4. -*Refusal of carriage – PRM Passengers-* :

« [...] *In the event that a situation arises involving the potential offload of a PRM, the handling agent must ensure that the following process is strictly adhered to:*

- *The agent initiating a potential offload of a PRM, for whatever reason, must ensure Supervisory/ Duty Management involvement in the decision. It is not acceptable for a single agent to deny boarding without such involvement.*
  - *Where appropriate, the operating Captain/ Senior Cabin crew member should be consulted to ensure agreement with the offload decision.*
  - *A clear report detailing the reasons for refusal must be completed. It should be forwarded to the V Airport Liaison Officer, with a copy forwarded by the handling company to the appropriate V Airport/ General Manager. It should clearly state the reasons for refusal under one of the following categories.*
    - o *Passenger does not comply with V terms and conditions.*
    - o *Physically unable to accommodate passengers (e.g. aircraft seats not suitable, or other limitation).*
    - o *Passenger refused due to safety reasons.*
- The report must clearly support the reason for this assessment. »*

Ces éléments démontrent que la compagnie V est donneuse d'ordres de la société W s'agissant de gérer l'enregistrement ou l'embarquement de passagers handicapés.

Le caractère systématique de cette consigne d'exclusion des personnes à mobilité réduite ressort de l'ensemble des déclarations de la société V, dont l'audition, dans le cadre de l'enquête préliminaire le 24 novembre 2008 de Madame N, général manager de la compagnie V sur les plateformes de L et de M. Dans une affaire similaire, la Cour d'appel de T l'a de nouveau relevé dans son arrêt rendu le 4 février 2014.

Ainsi, les refus d'enregistrement et d'embarquement opposés par les salariés de la société W résultent directement des consignes établies par la compagnie aérienne V pour encadrer l'activité de son sous-traitant, réaffirmées par le superviseur d'V auprès des chefs d'escale poursuivis.

Au regard de ce qui précède, le premier moyen de cassation soulevé par la compagnie V doit être écarté.

#### B. Sur le 2<sup>ème</sup> moyen de cassation

La société V argue que le refus de fournir un service n'est réprimé que s'il a été opposé à raison de l'un des motifs énumérés à l'article 225-1 du code pénal au nombre desquels figure le handicap, qu'un acte accompli pour d'autres motifs ne peut donc pas être considéré comme discriminatoire, et que le règlement européen autorise le refus d'embarquement pour des motifs de sécurité.

La société relève qu'ayant constaté l'absence d'équipage formé pour répondre aux besoins des personnes handicapées, l'embarquement de ces personnes pouvait dès lors constituer un risque de sécurité en l'absence de personnel compétent pour assister ces personnes.

La compagnie aérienne prétend ainsi s'exonérer de sa responsabilité en tirant argument de ses propres carences en matière de formation des personnels, carences qui constituent une violation manifeste du règlement européen. Un tel argument ne saurait être considéré comme recevable.

Enfin, la société V estime qu'il y aurait une contradiction entre la relaxe des deux chefs d'escale et le reproche d'une appréciation *in concreto* insuffisante.

Or, les procédures mises en place par la compagnie aérienne ne sont pas de nature à garantir le caractère objectif de l'appréciation qui est faite de l'autonomie de la personne handicapée et ne correspondent ainsi pas à une appréciation *in concreto*.

Par ailleurs, la décision de relaxe des deux chefs d'escale n'est pas fondée sur ce point mais sur l'absence, au regard de leurs fonctions et alors qu'ils se sont bornés à informer de la décision de refus prise par la société V, d'intention discriminatoire les concernant.

#### C. Sur le 3<sup>ème</sup> moyen de cassation :

La société V soulève que faute d'avoir relevé les éléments permettant d'établir que la société V avait édicté, diffusé et mis en œuvre une politique systématique d'exclusion des personnes à mobilité réduite et ainsi subordonné la fourniture d'une prestation de service à une condition discriminatoire fondée sur le handicap, s'étant bornée à relever des refus d'embarquement, la Cour d'appel n'aurait pas caractérisé le délit et n'aurait pas donné de base légale à sa décision.

Or, l'élément matériel de la subordination de la prestation de service est constitué. En effet, la compagnie aérienne, via le sous-traitant W, mettent en œuvre une politique fixée par le contrat de sous-traitance et le manuel d'exploitation au sol, qui impose systématiquement aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite visible de voyager avec un accompagnateur valide. A défaut, la personne est refusée soit à l'enregistrement, soit à l'embarquement, voire débarquée de l'aéronef dans certains cas. La prestation de transport aérien est donc subordonnée à une condition particulière liée au handicap.

La Cour d'appel a donc pleinement caractérisé le délit dans tous ses éléments.

En conséquence, le Défenseur des droits estime que le pourvoi en cassation de la société V, s'il était déclaré admissible, ne pourra qu'être rejeté.

Telles sont les observations que le Défenseur des droits présente devant la Cour de cassation.