

**Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los derechos de las personas de movilidad reducida en el transporte aéreo»**

COM(2005) 47 final — 2005/0007 (COD)

(2006/C 24/03)

El 8 de abril de 2005, de conformidad con el artículo 71 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta mencionada.

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 1 de septiembre de 2005 (ponente: Sr. CABRA DE LUNA).

En su 420º Pleno de los días 28 y 29 de septiembre de 2005 (sesión del 28 de septiembre de 2005), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 160 votos a favor, 2 en contra y 1 abstención el presente Dictamen.

## 1. Introducción

1.1 La Comisión ha presentado una propuesta de Reglamento sobre los derechos de las personas de movilidad reducida en el transporte aéreo con el fin de garantizar que las personas con discapacidad y de movilidad reducida tengan las mismas oportunidades de viajar en avión que el resto de la población.

1.2 La Comisión considera que el transporte aéreo es uno de los medios para lograr la integración y participación activa de las personas con discapacidad en la vida económica y social.

1.3 La Comisión sitúa esta iniciativa en el marco de su política de lucha contra la discriminación, que figura de forma expresa como principio general en el artículo 21 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. Asimismo, el artículo 13 del Tratado CE permite a la Comunidad Europea luchar contra la discriminación por motivos de discapacidad, entre otros aspectos.

1.4 El Reglamento aspira a garantizar que las oportunidades brindadas por la creación de un mercado único del transporte aéreo beneficien a todos los pasajeros por igual.

1.5 La propuesta de la Comisión es el primer acto legislativo destinado de manera específica a las personas discapacitadas dentro del Derecho comunitario, aunque tendrá efectos positivos para muchas personas de la tercera edad y pasajeros que sufren temporalmente una movilidad reducida.

1.6 La propuesta tiene por objeto impedir la desigualdad de trato y se basa en algunos principios fundamentales:

- no se podrá denegar el embarque a los pasajeros de movilidad reducida, excepto en casos en que esté justificado por motivos de seguridad;
- deberá prestarse asistencia adecuada sin cargar su coste directamente a los pasajeros de movilidad reducida;
- los pasajeros de movilidad reducida recibirán un servicio continuo de alta calidad desde los puntos designados de llegada hasta los puntos designados de salida;

— un sistema centralizado de asistencia;

— sanciones eficaces en caso de incumplimiento de las disposiciones del Reglamento.

1.7 Los acuerdos voluntarios asumidos por las compañías aéreas y los aeropuertos en los últimos años deben considerarse como un primer paso para eliminar la desigualdad de trato y garantizar una asistencia de calidad a las personas de movilidad reducida. No obstante, estos acuerdos no han sido suficientes y es necesario determinar normas y responsabilidades claras en este ámbito esencial.

## 2. Observaciones generales

2.1 El CESE acoge con satisfacción la iniciativa de la Comisión y apoya plenamente los principios fundamentales de la propuesta.

2.2 Este Reglamento contribuye de manera evidente a eliminar los obstáculos para que las personas de movilidad reducida utilicen el transporte aéreo. Asimismo, está relacionado con el Reglamento que ha adoptado recientemente la UE sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos <sup>(1)</sup>, que contribuye a reforzar los derechos de los pasajeros.

2.3 Además, el CESE ya ha defendido en dictámenes recientes <sup>(2)</sup> la necesidad de que la legislación no estrictamente laboral aborde los obstáculos que afrontan las personas con discapacidad en otros ámbitos de la vida. La movilidad es un aspecto esencial para la inclusión social de las personas con discapacidad.

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91 (DO L 40 de 17.2.2004, p. 1) — Dictamen del CESE DO C 241 de 7.10.2002, p. 29.

<sup>(2)</sup> Véanse los Dictámenes del Comité Económico y Social Europeo sobre la *Integración de las personas con discapacidad en la sociedad* (DO C 241 de 7.10.2002, p. 89) y sobre la *Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones - Igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad: un plan de acción europeo* (DO C 110 de 30.4.2004, p. 26).

2.4 El CESE lamenta que la legislación no incluya disposiciones para facilitar la accesibilidad de las personas con discapacidad a las infraestructuras aeroportuarias, los vehículos de transporte de viajeros y los aviones. El CESE señala que sólo con medidas de este tipo se garantiza la igualdad de oportunidades en el transporte aéreo. El CESE pide a la Comisión Europea que presente más propuestas legislativas para garantizar la accesibilidad de todas las nuevas infraestructuras y equipos de transporte y la supresión gradual de las barreras existentes.

2.5 El CESE apoya el marco general del Reglamento y respalda en concreto el establecimiento de una única entidad de gestión centralizada de los servicios en los aeropuertos, dado que es el sistema más fiable para garantizar la responsabilidad y una asistencia continua y de alta calidad para los pasajeros de movilidad reducida.

2.6 No obstante, el CESE considera que deben reforzarse algunas disposiciones con el fin de cumplir mejor el objetivo general.

2.7 Asimismo, el CESE insiste en la necesidad de realizar una amplia consulta a las organizaciones representativas de la sociedad civil, con el fin de garantizar la protección de los derechos de todos los ciudadanos, incluidos los de movilidad reducida, en el sector del transporte aéreo. Además, para lograr que el Reglamento se aplique de la mejor manera posible, es importante entablar un diálogo –que incluya las normas de seguridad– entre aeropuertos, responsables de la prestación de servicios, compañías aéreas y organizaciones representativas de pasajeros con discapacidad, incluidos los pasajeros de movilidad reducida, dentro del comité de usuarios de los aeropuertos.

El CESE valora positivamente que el canon de asistencia no se impute a las personas con discapacidad, pero rechaza la propuesta de que la asistencia deberá financiarse de forma que los costes se distribuyan equitativamente entre todos los pasajeros, tal como se expone en el considerando 7 de la propuesta de Reglamento. El Comité reitera que su coste debe distribuirse entre las compañías aéreas que usan un aeropuerto de forma proporcional al número de pasajeros que cada una transporta hacia y desde ese aeropuerto y que, en ningún caso, debe generar un incremento del precio de los billetes que pagan los pasajeros.

2.8 El CESE señala que la excepción al principio general del artículo 3 (que establece la prohibición de denegar el embarque) recogida en el artículo 4, por el que se autoriza dicha denegación cuando se trate de cumplir los requisitos de seguridad, debe precisarse más para evitar denegaciones arbitrarias. Debería definirse un marco comunitario en el que se especifiquen y determinen los requisitos de seguridad mediante un anexo al Reglamento analizado o un reglamento de aplicación. En la actualidad, las normas al respecto dependen de las compañías aéreas o de la legislación y, por lo tanto, son muy variadas y, a veces, contradictorias. La propuesta de la Comisión de que los requisitos de seguridad se establezcan en la legislación nacional no resolverá este problema. Asimismo, la información sobre los requisitos de seguridad debería estar de forma visible a disposición de todos los pasajeros y no sólo cuando se solicite.

2.9 El CESE también señala la falta de una disposición que obligue explícitamente a la compañía aérea a reembolsar u ofrecer un transporte alternativo y atención adecuada a la persona a la que se ha denegado el embarque con arreglo a este Reglamento, por analogía con lo dispuesto en el Reglamento sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque, cancelación o gran retraso de los vuelos.

2.10 Asimismo, el CESE destaca la necesidad de reforzar las disposiciones sobre la obligación de prestar la asistencia mencionada en el artículo 5. La responsabilidad de la entidad gestora del aeropuerto también debería cubrir a los pasajeros transferidos o en tránsito por un aeropuerto siempre que lo hayan notificado con 24 horas de antelación. La redacción actual de la propuesta (a saber, «hará todos los esfuerzos razonables») no es satisfactoria. No obstante, podrán tenerse en cuenta circunstancias excepcionales, independientemente de la entidad gestora.

2.11 El CESE considera que todos los aeropuertos europeos deberían establecer normas coherentes y de alta calidad para los pasajeros de movilidad reducida, más allá de las establecidas en el anexo I al Reglamento. El umbral de dos millones de pasajeros recogido en la propuesta actual hará que un número significativo de aeropuertos europeos quede exento de esta obligación esencial. Además, el CESE opina que para los pequeños aeropuertos por debajo de un millón de pasajeros anuales es necesario también establecer normas de calidad (adaptadas al tamaño del aeropuerto) a nivel local, en estrecha cooperación con las organizaciones de personas con discapacidad, incluidas las personas de movilidad reducida.

2.12 El CESE también destaca que es imprescindible dar al personal apropiado una formación de sensibilización sobre la discapacidad, con el fin de garantizar una asistencia de calidad adaptada a las necesidades de cada persona. El uso de las nuevas tecnologías, como los servicios de mensajes cortos (SMS) o los buscapersonas, también podría facilitar el traslado de los pasajeros de movilidad reducida (como las personas con discapacidad visual o auditiva).

2.13 Debería considerarse la necesidad de que el procedimiento para notificar la necesidad de asistencia sea simple y gratuito. En general, esta notificación es enviada al efectuar la reserva de billetes a las compañías aéreas. Por lo tanto, es esencial que exista una transferencia de información fiable de las compañías a los aeropuertos, con el fin de garantizar los mejores servicios posibles. Debería atribuirse a cada pasajero un código de confirmación al notificar la necesidad de asistencia. Además, en caso de conflicto, la carga de la prueba referente a la ausencia de notificación debería recaer en la compañía aérea o el operador turístico responsable de la reserva.

2.14 Asimismo, deberían tenerse en cuenta los requisitos de accesibilidad en los procedimientos de notificación. Deberían ofrecerse formas de comunicación alternativas como teléfono e Internet. Los sitios Internet deberían adaptarse a la norma WAI<sup>(3)</sup> y la notificación por teléfono debería ser gratuita.

<sup>(3)</sup> La Iniciativa de Accesibilidad a la Web (Web Accessibility Initiative, WAI) consiste en una serie de pautas aprobadas internacionalmente para garantizar la accesibilidad a las páginas web, buscadores y sistemas de autorización cuyo fin es permitir que a las personas con discapacidad (física, visual, auditiva, cognitiva, neurológica, etc.) les sea más fácil utilizar la Red. Para más información véase la página <http://www.w3.org/WAI> y la Comunicación de la Comisión Europea «eEurope 2002: Accesibilidad de los sitios Web públicos y de su contenido», de 25 de septiembre de 2001.

2.15 El CESE considera también que en el texto del Reglamento debería incluirse una referencia a la Directiva 95/46/CE relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de éstos, con el fin de garantizar que se respeta la intimidad y que la información requerida se limita a cumplir las obligaciones de asistencia establecidas en el Reglamento y no se utiliza en contra de los pasajeros que solicitan el servicio.

2.16 El CESE se muestra preocupado por que la designación de los distintos entes nacionales responsables de tramitar las reclamaciones pueda impedir una aplicación eficaz de los procedimientos de infracción, así como su utilización por parte de los pasajeros. El CESE destaca la necesidad de que pueda accederse fácilmente al organismo encargado de recibir las reclamaciones, controlar la aplicación del Reglamento y velar por su cumplimiento. El CESE considera que sólo debería existir un organismo en cada Estado miembro con estas competencias para lograr un sistema más sencillo que el de la propuesta actual. Dada la internacionalización del transporte aéreo y el incremento del número de pasajeros que viajan entre países distintos del de residencia, el CESE considera conveniente crear un organismo europeo.

2.17 El CESE defiende que las personas de movilidad reducida deben recibir una compensación completa en caso de deterioro o pérdida del equipo de movilidad. Deben tenerse debidamente en cuenta las importantes consecuencias en cuanto a movilidad, autonomía y seguridad del pasajero afectado. El CESE también estima que la responsabilidad por el manejo en tierra del equipo de movilidad debe asignarse a la compañía aérea, con el fin de garantizar la coherencia con las normas internacionales sobre la responsabilidad de éstas, según establece el Convenio de Montreal.

Bruselas, 28 de septiembre de 2005.

2.18 Asimismo, el CESE destaca la necesidad de que en el Reglamento se establezcan responsabilidades claras en caso de accidente o maltrato de pasajeros, que requieran asistencia en el aeropuerto o durante el embarque, de conformidad con el Convenio de Varsovia modificado por los Convenios de La Haya y Montreal <sup>(4)</sup>.

2.19 Asimismo, el CESE desea que se traten algunos aspectos relacionados con la asistencia a bordo de los aviones. El CESE propone suprimir el límite propuesto de vuelos de cinco horas como máximo para el transporte de perros guía, ya que esta limitación no existe en la práctica. Además, el Reglamento debería incluir la exigencia de que las compañías aéreas informen de las restricciones para el transporte a bordo del equipo de movilidad. Las disposiciones referidas a la accesibilidad de la información sobre los vuelos deberían hacerse extensivas a las medidas de seguridad.

2.20 El CESE también se muestra preocupado por que el Reglamento no aborde todos los obstáculos para utilizar el transporte aéreo. En concreto, es esencial que todos los aeropuertos nuevos sean accesibles para las personas de movilidad reducida y que los ya existentes supriman de manera gradual las barreras que impiden la igualdad de acceso.

2.21 Por lo demás, el CESE recomienda que las compañías aéreas que quieran comprar o alquilar nuevos aviones elijan aparatos que cumplan las normas de accesibilidad.

### 3. Conclusión

3.1 El CESE apoya de forma decidida la propuesta, pero recomienda una serie de modificaciones que se detallan en el segundo capítulo para incrementar su coherencia y eficacia respecto de la necesidad de que los pasajeros con discapacidad y de movilidad reducida disfruten de las mismas oportunidades en el transporte aéreo.

La Presidenta  
del Comité Económico y Social Europeo  
Anne-Marie SIGMUND

---

<sup>(4)</sup> Véase el artículo 7, que establece responsabilidades para los transportistas aéreos en caso de accidente, a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque de pasajeros.