



CONSILIUL NAȚIONAL PENTRU COMBATEREA DISCRIMINĂRII
Autoritate de stat autonomă

HOTĂRÂREA nr. 443
Din 17.07.2019

Dosar nr: 656/2017

Petiția nr: 6602/13.12.2017

Petent: .

Reclamată : *Societate comercială BLUE AIR – AIRLINE MANAGEMENT SOLUTIONS S.R.L.*

Obiect: *refuzul dreptului de a călători într-un mobility device de către căpitanul aeronavei zborului OB 137 programat în data de 29.11.2017*

I. Numele, domiciliul și sediul părților

Numele și domiciliul petentului

.

Numele și sediul reclamatului

2. *Societate comercială BLUE AIR – AIRLINE MANAGEMENT SOLUTIONS S.R.L.*

.

II. Obiectul sesizării și descrierea presupusei fapte de discriminare

3. Petentul se consideră discriminat ca urmare a refuzului dreptului de a călători într-un mobility device de către căpitanul aeronavei zborului OB 137 programat în data de 29.11.2017. Petentul este persoana cu dizabilități, de profesie medic iar modelul de mobility device folosit este unul conform cu regulile IATA. Petentul confirmă că pe site-ul societății reclamate este scris că în cazul în care are nevoie de asistență trebuie să comunice cu maxim 48 ore înainte de ora decolării zborului, dar el dorește să fie tratat ca o persoană normală, fapt pentru care consideră că nu are nevoie de asistență.

4. De asemenea, petentul susține că a fost ținut 30 minute la poarta de îmbarcare a zborului pentru a i se refuza ulterior dreptul de a se îmbarca la bordul aeronavei. Petentul subliniază faptul că refuzul părții reclamate nu a fost motivat în scris.

III. Citarea părților

5. În temeiul art. 41 și următoarele din cuprinsul Procedurii interne de soluționare a petițiilor și sesizărilor aprobată prin Ordinul Președintelui CNCD nr.144/2008 publicat în Monitorul Oficial nr. 348 din data de 6 mai 2008, CNCD a dispus efectuarea investigației cu privire la cele sesizate în petitia nr. 6520/11.12.2017, investigație care s-a concretizat prin Raportul nr.214/2018

6. În temeiul dispozițiilor art. 20 alin.4 din cuprinsul din O.G. nr.137/2000 privind prevenirea și sancționarea tuturor formelor de discriminare (republicată), cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora soluționarea unei sesizări se realizează cu citarea obligatorie a părților (prin orice mijloc care asigură confirmarea primirii), părțile au fost citate pentru termenul din data de 26.03.2018, ora 11,00. prin adresele nr. 1279/07.03.2018

7. La termenul de audiere stabilit din data de 26.03.2018, doar petentul a fost prezent.

8. În temeiul dispozițiilor legale , procedura citării se consideră îndeplinită.

IV. Susținerile părților

Susținerile petentului

9. Petentul se consideră discriminat ca urmare a refuzului dreptului de a călători într-un mobility device de către căpitanul aeronavei zborului OB 137 programat în data de 29.11.2017. Petentul este persoana cu dizabilități, de profesie medic iar modelul de mobility device folosit este unul conform cu regulile IATA. Petentul confirmă că pe site-ul societății reclamate este scris că în cazul în care are nevoie de asistență trebuie să comunice cu maxim 48 ore înainte de ora decolării zborului, dar el dorește să fie tratat ca o persoană normală, fapt pentru care consideră că nu are nevoie de asistență.

10. De asemenea, petentul susține că a fost ținut 30 minute la poarta de îmbarcare a zborului pentru a i se refuza ulterior dreptul de a se îmbarca la bordul aeronavei. Petentul subliniază faptul că refuzul părții reclamate nu a fost motivat în scris.

11. Totodată, petentul apreciază faptul că, compania reclamată este vinovată în solidar cu pilotul, deoarece nu a încercat soluționarea „problemei de securitate” conform cerințelor IATA, care dispun înmânarea unei pungi de plastic pentru bateria device-ului. Lipsa acestui gest îl determină pe petent să considere că de fapt el era problema și nu bateria device-ului.

Sustinerile părții reclamate

12. Prin adresa nr. 928 din data de 19.02.2018, reclamata a comunicat punctul său de vedere față de petiția nr. 6602/13.12.2017. În cuprinsul acestuia , societatea reclamată solicită respingerea petiției astfel cum aceasta a fost formulată în temeiul următoarelor motive:

- petentul si-a cumparat în data de 11.10.2017, prin intermediul unui Agent al subscrisei, un bilet de călătorie pentru zborul OB137 de la București la Larnaca din data de 29.11.2017. In momentul efectuării rezervării (cod de rezervare: R4UEYF), petentul a adaugat ca unic serviciu special posibilitatea de a realiza check-in-ul online (WCN - web check-in). Acest lucru se poate observa din Anexa nr. 1 care reprezintă un Extras din sistemul de rezervări Blue Air. Ulterior, in data de 22.11.2017, petentul a realizat check-in-ul online, primind astfel cartea de imbarcare (boarding pass-ul).

- în data de 29.11.2017, data zborului, petentul s-a prezentat la Aeroportul International Henri Conada București in vederea imbarcarii pentru efectuarea zborului OB137 de la București la Larnaca.

- la ghișeul de check-in, existând astfel mai mult timp pentru ca agenții de handling sa asiste pasagerul in gasirea unei modalitati corespunzătoare de transport in siguranța al bateriei.

- Pentru a ajunge la poarta de îmbarcare, pasagerul a trecut prin filtrul de securitate al Aeroportului, iar in urma acestei verificări, personalul de securitate a

anuntat personalul de ground al Companiei cu privire la faptul ca bateria echipamentului de mobilitate este o baterie lichida, încadrata la categoria bunuri periculoase, iar din aceste motive bateria trebuie sa fie transportata in mod corespunzător pentru a nu pune in pericol siguranța zborului.

- Astfel, ulterior efectuării formalitatilor de securitate si vama, petentul s-a prezentat la poarta de îmbarcare pentru a se imbarca la bordul aeronavei care urma sa efectueze zborul OBI37 din 29.11.2017 pe ruta Bucuresti-Larnaca, iar in acest moment, avand in vedere informațiile primite de la personalul de securitate al Aeroportului, pasagerul a fost informat ca bateria lichida a echipamentului de mobilitate este încadrata la categoria bunuri periculoase iar pentru ca aceasta sa fie transportata in siguranța, bateria trebuia sa fie sigurantata într-un recipient corespunzător (termenul folosit de catre legislația IATA cu privire la bunurile periculoase este „proiective pouch”).

- Agenții de handling au informat comandantul zborului OB137 de la București la Larnaca despre situatia in care se regaseste pasagerul, iar acesta s-a văzut obligat sa respecte prevederile Manualului Operațional care impun detașarea bateriei lichide si sigurantarea acesteia într-un recipient corespunzător detinut de catre pasager. Avand in vedere faptul ca pasagerul nu s-a prezentat cu un astfel de recipient, comandantul a solicitat ajutorul agenților de handling in procurarea unui astfel de recipient sau, in cazul in care pasagerul dorește, lasarea la sol a echipamentului de mobilitate. Obligația de a se prezenta la aeroport cu un recipient corespunzător pentru transportarea bateriei aparține pasagerului, transportatorul aerian neavand obligația de a pune la dispoziția acestuia recipientele necesare.

- Cu toate acestea, agenții de handling prezenți la poarta de îmbarcare au încercat sa ajute pasagerul in gasirea unei modalitati de transportare in siguranța a bateriei lichide, inasa datorita faptului ca aeronava trebuia sa decoleze la ora stabilita, iar recipientul de transport al bateriei nu a fost găsit, precum si datorita faptului ca pasagerul nu a dorit sa calatoreasca fara echipamentul de mobilitate, Compania s-a văzut obligata sa refuze îmbarcarea acestuia.

- Cu privire la obligația petentului de a informa transportatorul aerian despre intentia acestuia de a calatori împreuna cu un echipament de mobilitate, aceasta obligație se regaseste in legislația internaționala, europeana si națională, precum și in Condițiile de Călătorie Blue Air (contractul de transport aerian incheiat intre pasager si transportator in momentul efectuării rezervării). Astfel, in conformitate cu prevederile **art. 10 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European si al Consiliului din 5 iulie 2006 privind drepturile persoanelor cu handicap si ale persoanelor cu mobilitate redusa pe durata călătoriei pe calea aerului, denumit In cazul în care o persoană cu handicap sau o persoană cu mobilitate redusă tranzitează un aeroport pentru care se aplică prezentul regulament sau este transferată de către un transportator aerian sau un operator de turism de la zborul pentru care deține rezervarea la un alt zbor, organismul de conducere este responsabil de asigurarea asistenței specificate în anexa I, astfel încât persoana să se poată imbarca pentru zborul pentru care deține o rezervare.**

(5) sosirea pe calea aerului a unei persoane cu handicap sau a unei persoane cu mobilitate redusă la un aeroport pentru care se aplică prezentul

(6) Regulament, organismul de conducere a aeroportului este responsabil de asigurarea asistenței specificate în anexa I, astfel încât persoana să poată ajunge la punctul de plecare de la aeroport, așa cum se menționează la articolul 5.

(7) Asistența furnizată este, pe cât posibil, adaptată nevoilor speciale ale fiecărui pasager. "

13. Partea reclamata subliniază faptul că așa cum reiese din Interpretările Orientative ale acestui Regulament European elaborate de către Comisia Europeană, notificarea prealabilă prevăzută în articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 1107 / 2006 (cel puțin 48 de ore înainte de ora de plecare publicată a unui zbor) reprezintă un element esențial al procesului de facilitare a utilizării eficiente a resurselor și de asigurare a acordării asistenței adecvate persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.

14. Mai mult, art. 7.2.1 din Condițiile de Călătorie Blue Air prevede faptul ca: **Acceptarea transportului unor persoane cu handicap fizic locomotoriu**, femeii însărcinate, persoane bolnave sau a altor persoane care necesită asistența specială **depinde de un aranjament anterior făcut cu nou "**

15. În conformitate cu art. 7.2.2. din Condițiile de Călătorie Blue Air: **"Ne asumăm și garantăm transportul persoanei cu handicap sau mobilitate redusă în următoarele condiții:**

- **Transmiterea unei notificări privind solicitarea de asistență specială, transmisă cu cel puțin 48 de ore înainte de ora de plecare publicată a zborului respectiv;**
- *In situația în care și zborul retur a fost contractat la compania noastră notificarea trebuie să vizeze și acest aspect;"*

16. De asemenea, menționăm ca **în conformitate cu IATA Dangerous Goods Regulation Table 2.3.A**, (extras atașat prezentei întămpinări), **pentru a putea transporta un echipament de mobilitate având ca sursă de energie bateria lichidă este necesară aprobarea prealabilă a transportatorului aerian.**

17. În concluzie, în conformitate cu prevederile legale sus-menționate și cu prevederile din Condițiile de Călătorie acceptate de către pasager, acesta are obligația de a anunța transportatorul aerian, cu cel puțin 48 de ore înainte de ora de plecare a zborului, despre intenția acestuia de a călători împreună cu un echipament de mobilitate, astfel încât transportatorul aerian să îi poată oferi asistența și informațiile necesare pentru transportarea în siguranță a echipamentului.

18. În cazul de față, domnul . . . nu și-a manifestat intenția de a călători însoțit de un echipament de mobilitate anterior prezentării la ghișeu de check-in din aeroport, prin urmare acesta nu a respectat obligația legală de previz.

19. Cu privire la refuzul la îmbarcare al petentului, partea reclamată atrage atenția asupra articolului 3 din Regulamentul (CE) nr. 1107 / 2006 care prevede regula în acest domeniu, respectiv: "Transportatorul aerian, agentul acestuia sau operatorul de turism nu refuză pe motivul handicapului sau al mobilității reduse:

- să accepte o rezervare pentru un zbor care pleacă de la sau sosete la un aeroport pentru care se aplică prezentul regulament;
- să îmbarce o persoană cu handicap sau o persoană cu mobilitate redusă la un astfel de aeroport cu condiția ca persoana respectivă să dețină un bilet valid și o rezervare. **Articolul 4 din același regulament conține excepțiile de la regula prevăzută în cadrul articolului 3, astfel:**
- **"(1) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 3, un transportator aerian, agentul acestuia sau un operator de turism poate refuza, pe motive de handicap sau mobilitate redusă, să accepte rezervarea sau îmbarcarea unei persoane cu handicap sau a unei persoane cu mobilitate redusă: pentru a se supune cerințelor de siguranță aplicabile stabilite de legislația internațională, comunitară sau internă sau pentru a se supune cerințelor de siguranță stabilite de autoritatea care a eliberat**

certificatul de operare in domeniul transportului aerian transportatorului aerian respectiv;

- *daca dimensiunile aeronavei sau ale uşilor acesteia fac îmbarcarea sau transportul respectivei persoane cu handicap sau persoanei cu mobilitate redusa fizic imposibile. "*

20. Mai mult decât atât în conformitate cu art. 7.2.2. din Condițiile de Călătorie Blue Air: „In situatia in care prin notificarea transmisa cu cel puțin 48 de ore înainte de ora zborului, suntem anunțați ca pentru o persoana cu handicap sau cu mobilitate redusa este necesar transportul a maximum doua articole de echipament de mobilitate, inclusiv carucioare electrice cu roțile, ne asumam transportul acestora in condițiile posibilei limitări de spațiu de la bordul aeronavei, precum si sub rezerva aplicarii prevederilor legale relevante in materie de bunuri periculoase, transportul efectuându-se fara taxe suplimentare.”

21. Partea reclamată susține faptul că în calitate de companie aeriană va putea refuza îmbarcarea si efectuarea transportului persoanei cu handicap si a persoanei cu mobilitate redusa in condițiile respectării cerințelor de siguranța stabilite de legislația internaționala, comunitara sau interna sau pentru a se supune cerințelor de siguranța stabilite de autoritatea care a eliberat certificatul de operare companiei noastre sau daca dimensiunile aeronavei sau ale uşilor acesteia fac îmbarcarea sau transportul persoanei imposibile.”

22. De asemenea, pe pagina special dedicată persoanelor care necesită asistența speciala de pe site- ul Companiei, la secțiunea Echipamente de mobilitate, pasagerul regaseste urmatoarea informare: "Poti calatori cu pana la doua piese de echipament special, inclusiv scaune cu roțile electrice. Va trebui sa ne comunicati acest lucru cu cel puțin 48 de ore înainte de decolare. Transportarea echipamentului este supus limitărilor de spațiu de la bordul aeronavei, precum si legislației privind bunurile periculoase.”

23. In cazul de fata, partea reclamată susține faptul că din momentul in care agenții de handling ai transportatorului au aflat ce fel de baterie are echipamentul de mobilitate, aceștia i-au comunicat petentului prevederile legale pe care acesta trebuia sa le indeplineasca, respectiv prezentarea recipientului corespunzător pentru transportarea in siguranța a bateriei, inasa acesta nu deținea un astfel de recipient, motiv pentru care subscrisa s-a văzut obligata sa refuze îmbarcarea petentului, in conformitate cu Condițiile de Călătorie Blue Air si a legislației in domeniu.

Raportul echipei de investigație

În temeiul art. 41 și următoarele din cuprinsul Procedurii interne de soluționare a petițiilor și sesizărilor aprobată prin Ordinul Președintelui CNCD nr.144/2008 publicat în Monitorul Oficial nr. 348 din data de 6 mai 2008, CNCD a dispus efectuarea investigației cu privire la cele sesizate în petitia nr. 6520/11.12.2017. Echipa de investigație a C.N.C.D., formată din consilier juridic Valeriu Solomon și consilier juridic Silvia Dumitrescu s-a deplasat în la sediul părți reclamate în data

de 25.01.2018, purtând discuții cu următorii:dl . . – Legal Manager și dna. . . - consilier juridic. Ca și idei principale rezultate în urma discuțiilor purtate cu cele două persoane din cuprinsul acestui raport se individualizează:

petentul nu a respectat Condițiile de Călătorie Blue Air care, în momentul efectuării rezervării, reprezintă contract de transport aerian între pasager și transportator (conform Condițiilor de Călătorie Blue Air, pasagerul cu mobilitate redusă care călătorește

- împreună cu un echipament de mobilitate are obligația legală de a-și anunța intenția cu 48 de ore înainte de ora zborului pentru ca transportatorul aerian să poată lua măsurile necesare pentru siguranța transportului);

- în data de 29.11.2017 petentul s-a prezentat la ghișeu de check in al aeroportului cu un mobility device, deși efectuase deja check in-ul on line; ca urmare, agenții de handling au solicitat informații despre bateria echipamentului de mobilitate (*mai exact au întrebat dacă bateria se conformează reglementărilor IATA deoarece nu intră în obligațiile acestora să cunoască categoriile de baterii*), tipul de baterie (lichidă sau solidă) determinând modalitatea specifică de transport; petentul a declarat că bateria scaunului său electric este solidă, motiv pentru care nu i s-a solicitat ambalarea acesteia într-un recipient;

- orice incident care are legătură cu pasagerii se notează într-un raport de către personalul de bord; în cazul petentului, pilotul aeronavei pe zborul 0B137 (București-Lanarca) a menționat în raport motivul refuzului îmbarcării pasagerului;

- ca un gest de curtoazie raportat la handicapul de care suferă, compania aeriană reclamată i-a oferit petentului rambursarea contravalorii biletului, dar acesta a refuzat, solicitând contravaloarea excursiei din Lanarca pentru 2 persoane;

- petentul a depus plângere și la Autoritatea Civilă Română; A.C.R., care deține competențe de control pe partea de safety and security, verifică și modalitatea de transport a bateriei echipamentului de mobilitate; Compania Blue Air urmează să primească concluziile Autorității Civile Română ca urmare a verificării sesizării petentului;

- momentan, Compania Blue Air nu a efectuat o verificare a situației călătoriilor petentului pentru a constata dacă acesta a mai călătorit anterior cu un echipament de mobilitate fără a-și anunța intenția privind transportul respectivului echipament cu 48 de ore înainte de ora zborului;

- nu cunoaște dacă intră în obligațiile aeroportului să pună la dispoziția persoanei cu handicap locomotor recipientul de transport ("*protective pouch*") a bateriei lichide.

V. Motivele de fapt și de drept

24 **În fapt**, Colegiul director urmează a se pronunța asupra aspectelor sesizate respectiv faptul că petentul se consideră discriminat ca urmare a refuzului societăți reclamate în data de 29.11.2017 de a –î îmbarca la bordul aeronavei pentru efectuarea zborului 0B137 de la București la Larnaca, acesta folosind un mobility device special și neanunțând cu privire la acest aspect partea reclamată considerându-se o persoană normală.

25. **În drept**, Colegiul director reține susținerile părții reclamate potrivit cărora existența unor norme de securitate internațională, norme care sunt aplicabile și de către partea reclamată ca și societatea care prestează servicii de transport aerian.

31. Jurisdicția exercitată de Consiliul Național pentru Combaterea Discriminării este o „jurisdicție administrativă” ce presupune o procedură specială, administrativ-jurisdicțională, ce se bazează pe principiul independenței organului care emite actul față de părțile de litigiu, cu asigurarea principiului contradictorialității și al dreptului la apărare.

26. O.G. nr. 137/2000 privind combaterea și sancționarea tuturor formelor de discriminare, republicată, la art. 2 alin. 1 prevede: „Potrivit prezentei ordonanțe, prin discriminare se înțelege orice deosebire, excludere, restricție sau preferință, pe bază de rasă, naționalitate, etnie, limbă, religie, categorie socială, convingeri, sex, orientare sexuală, vârstă, handicap, boală cronică necontagioasă, infectare HIV, apartenență la o categorie defavorizată, precum și orice alt criteriu care are ca scop sau efect restrângerea, înlăturarea recunoașterii, folosinței sau exercitării, în condiții de egalitate, a drepturilor omului și a libertăților fundamentale sau a drepturilor recunoscute de lege, în domeniul politic, economic, social și cultural sau în orice alte domenii ale vieții publice.”

27. Reținând în coroborare cu aceste aspecte definiția discriminării, astfel cum este reglementată de articolul 2 alin.1 din O.G.137/2000 cu modificările și completările ulterioare, republicată, Colegiul director se raportează la modul în care sunt întrunite cumulativ elementele constitutive ale art. 2 din O.G. 137/2000. Pentru a ne situa în domeniul de aplicare al art. 2, alin. 1 *deosebirea, excluderea, restricția sau preferința* trebuie să aibă la bază unul dintre *criteriile* prevăzute de către art. 2, alin. 1, și trebuie să se refere la persoane aflate în *situații comparabile* dar care sunt tratate în *mod diferit* datorită apartenenței lor la una dintre categoriile prevăzute în textul de lege menționat anterior. Așa cum reiese din motivația invocată anterior, pentru a ne găsi în situația unei fapte de discriminare trebuie să avem două situații comparabile la care tratamentul aplicat să fi fost diferit. Subsecvent, tratamentul diferențiat trebuie să urmărească sau să aibă ca efect restrângerea ori înlăturarea recunoașterii, folosinței sau exercitării, în condiții de egalitate, a drepturilor omului și a libertăților fundamentale ori a drepturilor recunoscute de lege, în domeniul politic, economic, social și cultural sau în orice alte domenii ale vieții publice.

28. În speță, petentul sesizează că a fost discriminați pe criteriul dizabilități sale locomotorii, acesta folosind un mobility device. Față de această susținere, Colegiul director reține faptul că acest criteriu invocat de petent nu este cel care a condus la refuzul îmbarcării în aeronavă, ci componentele device-ului folosit de către petent respectiv bateria, care era una lichida și pentru a cărei transport erau necesare respectarea unor reguli de securitate internaționale reguli care asigurau securitatea tuturor pasagerilor. De asemenea, Colegiu reține și diligențele depuse de partea reclamată, în calitate de companie de transport aerian internațional având în vedere faptul că aceasta prin personalul angajat a încercat să poată face posibilă deplasarea petentului în condiții de securitate, căutând recipientul în care se poate transporta bateria. Acest aspect a fost confirmat și de petentul care a așteptat 30 de minute la poarta de îmbarcare. Totodată, se reține și faptul că petentul a refuzat să anunțe așa cum dispun normele internaționale de zbor cu privire la device-ul folosit, informare pe care o putea face în mediul on-line prin completarea unui formular cu cel puțin 48 de ore înainte de efectuarea zborului. Acest lucru a fost recunoscut de petentul care a susținut care se consideră un om normal și care nu are nevoie de asistență, motiv pentru care nu a completat formularul.

29. Cu privire la faptul că a exista un refuz din partea părți reclamate, Colegiul director reține faptul că acest refuz a survenit în următoarele condiții:

- petentul nu a anunțat conform normelor internaționale de zbor cu 48 de ore înaintea efectuării zborului despre device-ul folosit;
- încercarea timp de 30 de minute de a găsi un recipient care sa fie conform normelor internaționale de securitate a tuturor persoanelor care efectuau același zbor;
- obligația respectării tuturor cerințelor internaționale de securitate a pasagerilor ca și companie internațională de transport aerian

30. Potrivit O.G. nr. 137/2000 privind prevenirea și sancționarea tuturor formelor de discriminare, cu modificările și completările ulterioare, republicată, una dintre condițiile pentru ca o faptă să fie discriminatorie este legată de existența unei legături de cauzalitate între criteriul invocat și fapta sesizată.

37. Față de cele precizate anterior, Colegiul director constată că, în speță, nu sunt îndeplinite condițiile pentru ca o faptă să fie discriminatorie, neputând fi reținută o legătură de cauzalitate între criteriul invocat de către petent (dizabilitatea sa) și aspectele prezumtiv discriminatorii supuse analizării și dispunerii de către Consiliul Național pentru Combaterea Discriminării, respectiv refuzul îmbarcării la bordul aeronavei ce aparținea societății relamate. Totodată colegiul reține faptul că există o justificare dovedită de normele de securitate stabilite la nivel internațional și aplicabile în domeniul transportului internațional de persoane, scopul este unul legitim, iar măsura dispusă de p societatea reclamată este una adecvată, necesară și proporțională cu fapta

38. Colegiul director dispune că aspectele sesizate de către petenți nu constituie faptă de discriminare potrivit art. 2, alin. 1 din O.G. 137/2000 privind prevenirea și sancționarea tuturor formelor de discriminare, republicată, nefiind îndeplinite condițiile cerute de lege, lipsind raportul de cauzalitate între criteriul invocat de către petent și faptele sesizate.

Față de cele de mai sus, în temeiul art. 20 alin. (2) din O.G. 137/2000 privind prevenirea și sancționarea tuturor formelor de discriminare, republicată, **cu unanimitate de voturi** ale membrilor prezenți la ședință,

COLEGIUL DIRECTOR HOTĂRĂȘTE:

1. Aspectele sesizate nu sunt fapte de discriminare potrivit prevederilor O.G. nr.137/2000 () privind prevenirea și sancționarea tuturor formelor de discriminare, republicată, lipsind legătură de cauzalitate între criteriul invocat (dizabilitate) și fapta reclamată *refuzul dreptului de a călători într-un mobility device, deoarece justificarea acestui refuz a fost întemeiată pe normele internaționale privind securitatea tuturor pasagerilo, scopul a fost unul legitim, iar măsura luată a fost una adecvată, necesară și proporțională.*

2. Câte o copie a prezentei hotărâri se va transmite părților.

VI. Modalitatea de plată a amenzii:

Nu e cazul

VII. Calea de atac și termenul în care se poate exercita

Prezenta hotărâre poate fi atacată în termenul legal de 15 zile potrivit **O.G. 137/2000 privind prevenirea și sancționarea faptelor de discriminare și Legii nr. 554/2004 a contenciosului administrativ** la instanța de contencios administrativ.

Membrii Colegiului director prezenți la ședință:

ASZTALOS Csaba Ferenc – Membru

DINCĂ Ilie – Membru

HALLER István – Membru

JURA Cristian– Membru

LAZĂR Maria – Membru

SANDU Tatiana Veronica - Membru

Data redactării: 18.07.2019

Red./motivata :CJ/PCS

Notă: Hotărârile emise de Colegiul Director al Consiliului Național pentru Combaterea Discriminării potrivit prevederilor legii și care nu sunt atacate în termenul legal, potrivit ***O.G. 137/2000 privind prevenirea și sancționarea faptelor de discriminare și Legii 554/2004 a contenciosului administrativ***, constituie de drept titlu executoriu