

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Document de séance

FINAL
A6-0317/2005

27.10.2005

*****I**

RAPPORT

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil
concernant les droits des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des
voyages aériens
(COM(2005)0047 – C6-0045/2005 – 2005/0007(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Robert Evans

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
majorité des suffrages exprimés
- **I Procédure de coopération (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- **II Procédure de coopération (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- *** Avis conforme
majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE
- ***I Procédure de codécision (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- ***II Procédure de codécision (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- ***III Procédure de codécision (troisième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

Amendements à un texte législatif

Dans les amendements du Parlement, le marquage est indiqué ***en gras et italique***. Le marquage *en italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN	5
EXPOSÉ DES MOTIFS	31
PROCÉDURE.....	34

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens (COM(2005)0047 – C6-0045/2005 – 2005/0007(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2005)0047)¹,
 - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 80, paragraphe 2, du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C6-0045/2005),
 - vu l'article 51 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A6-0317/2005),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

Amendement 1
Considérant 1

(1) La population en général devrait tirer avantage du marché unique des services de transport aérien. Par conséquent, les personnes **désavantagées par une** mobilité réduite, **qu'elle** résulte d'un handicap, de l'âge ou d'un autre facteur, devraient avoir les mêmes possibilités d'emprunter les transports aériens que les autres citoyens.

(1) La population en général devrait tirer avantage du marché unique des services de transport aérien. Par conséquent, les personnes **handicapées et les personnes à** mobilité réduite, **que cette réduction** résulte d'un handicap, de l'âge ou d'un autre facteur, devraient avoir les mêmes possibilités d'emprunter les transports aériens que les autres citoyens. **Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ont les mêmes droits que les autres citoyens à la libre circulation, à**

¹ JO C ... / Non encore publiée au JO.

la liberté de choix et à la non-discrimination. Ces droits s'appliquent au transport aérien comme aux autres domaines de la vie humaine.

Justification

Il convient de rendre explicite le fait que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ont le droit de libre circulation et de non-discrimination dans le transport aérien. La formule "personnes désavantagées par une mobilité réduite" a un côté protecteur qui laisse entendre que le problème provient de l'individu lui-même plutôt que de l'inaccessibilité d'un service ou d'une infrastructure. L'expression "personnes à mobilité réduite" est par ailleurs trompeuse parce qu'elle n'inclut pas explicitement les individus qui, notamment, seraient aveugles, malvoyants, sourds, malentendants... ou qui auraient un handicap intellectuel. Ces personnes n'ont pas nécessairement de "mobilité réduite" lorsqu'elles voyagent mais elles éprouvent plutôt une réduction d'autonomie, d'orientation ou de communication.

Amendement 2

Considérant 2

(2) Les personnes à mobilité réduite devraient par conséquent avoir accès au transport, et ne devraient pas se voir refuser le transport en raison de leur manque de mobilité, sauf pour des motifs de sécurité justifiés, imposés par la loi.

(2) Les personnes ***handicapées et les personnes*** à mobilité réduite devraient par conséquent avoir accès au transport, et ne devraient pas se voir refuser le transport en raison de leur ***handicap ou de leur*** manque de mobilité, sauf pour des motifs de sécurité justifiés, imposés par la loi. ***L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) doit être pleinement consultée sur la mise en œuvre de la loi et des normes européennes en la matière.***

Amendement 3

Considérant 4

(4) Afin de donner aux personnes à mobilité réduite des possibilités de voyages aériens comparables à celles qu'ont les autres citoyens, il convient de leur apporter, dans les aéroports et à bord des aéronefs, une assistance correspondant à leurs besoins spécifiques; dans l'intérêt de l'inclusion sociale, cette assistance devrait

(4) Afin de donner aux personnes ***handicapées et aux personnes*** à mobilité réduite des possibilités de voyages aériens comparables à celles qu'ont les autres citoyens, il convient de leur apporter, dans les aéroports et à bord des aéronefs, une assistance correspondant à leurs besoins spécifiques, ***grâce au personnel et à l'équipement nécessaires***; dans l'intérêt de

être gratuite pour les personnes concernées.

l'inclusion sociale, cette assistance devrait être gratuite pour les personnes concernées.

Justification

Il convient de rendre explicite le fait que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ont le droit de libre circulation et de non-discrimination dans le transport aérien.

Amendement 4

Considérant 5

(5) L'assistance dispensée dans les aéroports situés sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique devrait notamment permettre aux personnes à mobilité réduite de se rendre d'un point d'arrivée désigné dans un aéroport à un aéronef, et de cet aéronef à un point de départ de l'aéroport, embarquement et débarquement compris. **Elle** devrait être organisée de manière à éviter les interruptions et retards, tout en garantissant le respect de normes élevées et équivalentes dans l'ensemble de la Communauté et en faisant le meilleur usage des ressources, quels que soient l'aéroport ou le transporteur aérien concerné.

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

Amendement 5

Considérant 6

(6) Afin d'atteindre ces objectifs, l'assistance dans les aéroports devrait être **fournie par un** organisme central. Étant donné que les entités gestionnaires

(6) Afin d'atteindre ces objectifs, **le maintien de la qualité de** l'assistance dans les aéroports devrait être **de la responsabilité d'un** organisme central.

d'aéroports jouent un rôle central dans la fourniture de services dans leurs aéroports, c'est à elles que cette responsabilité devrait être confiée.

Étant donné que les entités gestionnaires d'aéroports jouent un rôle central dans la fourniture de services dans leurs aéroports, c'est à elles que cette responsabilité *ultime* devrait être confiée.

Justification

L'organisme central doit avoir la possibilité de sous-traiter la fourniture des services.

Amendement 6

Considérant 7

(7) L'assistance devrait être financée de manière à en répartir la charge équitablement sur tous les passagers qui utilisent un aéroport et de manière à éviter de décourager le transport de passagers à mobilité réduite. Une redevance perçue sur chaque transporteur aérien qui utilise un aéroport, en proportion du nombre de passagers qu'il achemine au départ ou à destination de celui-ci, semble être le mode de financement le plus efficace.

(7) L'assistance devrait être financée de manière à en répartir la charge équitablement sur tous les passagers qui utilisent un aéroport et de manière à éviter de décourager le transport de passagers ***handicapés et de passagers*** à mobilité réduite. Une redevance perçue sur chaque transporteur aérien qui utilise un aéroport, en proportion du nombre de passagers qu'il achemine au départ ou à destination de celui-ci, semble être le mode de financement le plus efficace. ***Lorsque le transporteur aérien fournit lui-même l'assistance, il conviendrait de le prendre en compte.***

Justification

Il convient de rendre explicite le fait que les personnes handicapées et les passagers à mobilité réduite ont le droit de libre circulation et de non-discrimination dans le transport aérien.

Amendement 7

Considérant 8

(8) Afin de donner aux personnes à mobilité réduite des possibilités réelles de voyage aérien, les transporteurs aériens devraient être tenus d'offrir certaines formes d'assistance à bord des aéronefs.

(8) Afin de donner aux personnes ***handicapées et aux personnes*** à mobilité réduite des possibilités réelles de voyage aérien, les transporteurs aériens devraient être tenus d'offrir certaines formes d'assistance à bord des aéronefs. ***L'offre d'assistance aux passagers handicapés et***

aux passagers à mobilité réduite doit être assurée en situation d'urgence.

Justification

Il est évident qu'en cas d'urgence, une assistance doit être mise à la disposition des passagers handicapés ou à mobilité réduite.

Amendement 8

Considérant 8 bis (nouveau)

(8 bis) Tous les aéroports et compagnies aériennes sont clairement tenues de veiller à ce que les aéroports et les aéronefs soient prévus, conçus, construits et aménagés en consultant des organisations représentatives des handicapés et des personnes à mobilité réduite de manière à respecter leurs besoins d'accessibilité.

Justification

La consultation est nécessaire à une conception réussie.

Amendement 9

Considérant 8 ter (nouveau)

(8 ter) La directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données¹ doit être strictement appliquée afin de garantir que la vie privée des personnes handicapées et à mobilité réduite est respectée, que les informations requises servent uniquement à remplir les obligations d'assistance établies par le présent règlement et ne sont pas utilisées contre les passagers recherchant ce service.

¹ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

Justification

Il est nécessaire de se référer explicitement à la directive 95/46/CE afin de garantir le respect de la vie privée et du traitement des données des personnes handicapées et à mobilité réduite dans le secteur du transport aérien.

Amendement 10 Considérant 8 quater (nouveau)

(8 quater) Toute l'information communiquée aux passagers doit être fournie selon des modalités adaptées aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite.

Justification

L'information doit être accessible à tous les passagers.

Amendement 11 Considérant 11

(11) Les États membres devraient veiller à l'application du présent règlement, contrôler son application et désigner un organisme approprié chargé de le faire appliquer. Ce contrôle ne devrait pas porter atteinte aux droits des personnes à mobilité réduite de demander réparation auprès des tribunaux conformément au droit national.

(11) Les États membres devraient veiller à l'application du présent règlement, contrôler son application et désigner un organisme approprié chargé de le faire appliquer. Ce contrôle ne devrait pas porter atteinte aux droits des personnes ***handicapées et des personnes*** à mobilité réduite de demander réparation auprès des tribunaux conformément au droit national.

Justification

Il convient de rendre explicite le fait que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ont le droit de libre circulation et de non-discrimination dans le transport aérien.

Amendement 12 Article 1, paragraphe 1

1. Le présent règlement établit des règles pour la protection des personnes à mobilité

1. Le présent règlement établit des règles pour la protection des personnes

réduite qui empruntent les transports aériens, et pour l'assistance à ces personnes.

handicapées et des personnes à mobilité réduite qui empruntent les transports aériens, et pour l'assistance à ces personnes.

Justification

Il convient de rendre explicite le fait que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ont le droit de libre circulation et de non-discrimination dans le transport aérien.

Amendement 13
Article 1, paragraphe 2

2. Les dispositions du présent règlement s'appliquent aux personnes à mobilité réduite effectuant des voyages aériens au départ, à l'arrivée ou en transit dans des aéroports situés sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique.

2. Les dispositions du présent règlement s'appliquent aux personnes **handicapées et aux personnes** à mobilité réduite effectuant des voyages aériens au départ, à l'arrivée ou en transit dans des aéroports situés sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique.

Justification

Il convient de rendre explicite le fait que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ont le droit de libre circulation et de non-discrimination dans le transport aérien.

Amendement 14
Article 2, point a)

a) **«personne à mobilité réduite»**, toute personne dont la mobilité est réduite en raison **d'une incapacité** physique (**sensorielle ou locomotrice**), **d'une déficience intellectuelle**, de son âge, d'une maladie, ou de toute autre cause, lors de l'usage d'un moyen de transport, et dont la situation requiert une attention particulière et l'adaptation à ses besoins du service mis à la disposition de tous les voyageurs;

a) **"personnes handicapées et personnes à mobilité réduite"**, toute personne dont la mobilité est réduite en raison **d'un handicap physique (sensoriel ou moteur) ou intellectuel**, de son âge, d'une maladie, ou de toute autre cause, lors de l'usage d'un moyen de transport, et dont la situation requiert une attention particulière et l'adaptation à ses besoins du service mis à la disposition de tous les voyageurs;

Justification

L'expression "personnes à mobilité réduite" est trompeuse parce qu'elle n'inclut pas

explicitement les individus qui, notamment, seraient aveugles, malvoyants, sourds, malentendants... ou qui auraient un handicap intellectuel. Ces personnes n'ont pas nécessairement de "mobilité réduite" lorsqu'elles voyagent mais elles éprouvent plutôt une réduction d'autonomie, d'orientation ou de communication.

Amendement 15
Article 2, point i bis)

i bis) "aéroport", tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que les installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux;

Justification

Il convient de définir le terme dans le règlement.

Amendement 16
Article 2, point i ter) (nouveau)

i ter) "parc de stationnement de l'aéroport", un parc de stationnement de véhicules indiqué par l'entité gestionnaire de l'aéroport à l'intérieur du périmètre de l'aéroport ou sous la responsabilité juridique de l'entité gestionnaire de l'aéroport;

Justification

Pour des raisons de transparence, de commodité et de proportionnalité, l'entité gestionnaire de l'aéroport devrait indiquer un parc de stationnement de véhicules réservé aux passagers à mobilité réduite.

Amendement 17
Article 3, paragraphe 1

1. Un transporteur aérien ou son agent, ou un organisateur de voyages, ne peut refuser, pour cause de mobilité réduite, d'accepter une réservation pour un vol au départ d'un aéroport auquel le présent

1. Un transporteur aérien ou son agent, ou un organisateur de voyages, ne peut refuser, pour cause **de handicap ou** de mobilité réduite, d'accepter une réservation pour un vol au départ d'un aéroport auquel

règlement s'applique.

le présent règlement s'applique.

Cette obligation s'applique également aux organisateurs de voyages lorsque le vol fait partie d'un voyage à forfait.

Justification

Il convient de rendre explicite le fait que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ont le droit de libre circulation et de non-discrimination dans le transport aérien.

Le vol est seulement un élément d'un voyage à forfait parmi d'autres. Lorsque d'autres éléments représentent un danger pour la sécurité et la santé des passagers à mobilité réduite, l'organisateur de voyages doit avoir la possibilité de refuser la réservation.

Amendement 18

Article 3, paragraphe 2, partie introductive

2. Un transporteur aérien ou son agent, ou un organisateur de voyages, ne peut refuser d'embarquer une personne à mobilité réduite au départ d'un aéroport auquel le présent règlement s'applique:

2. Un transporteur aérien ou son agent, ou un organisateur de voyages, ne peut refuser d'embarquer une personne ***handicapée ou une personne*** à mobilité réduite au départ d'un aéroport auquel le présent règlement s'applique:

Justification

Il convient de rendre explicite le fait que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ont le droit de libre circulation et de non-discrimination dans le transport aérien.

Amendement 19

Article 4, paragraphe 1

1. Nonobstant les dispositions de l'article 3, un transporteur aérien ou son agent, ou un organisateur de voyages, peut refuser d'accepter une réservation pour une personne à mobilité réduite ou refuser d'embarquer cette personne, ***ou exiger qu'une personne à mobilité réduite en voyage soit accompagnée d'une autre personne afin de respecter les exigences de sécurité applicables dûment établies par la loi, ou si la taille de l'aéronef ou***

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

L'absence justifiée de personnel de cabine empêche le transport de personnes à mobilité réduite, y inclus leur embarquement et leur débarquement.

a) afin de respecter les exigences de sécurité applicables, qu'elles soient prévues par la législation nationale, communautaire ou internationale ou établies par l'autorité qui a délivré son certificat de transporteur aérien au transporteur aérien concerné;

b) ou si la taille de l'aéronef ou de ses portes rend physiquement impossible l'embarquement ou le transport de la personne concernée.

Si le refus est motivé par la taille de l'aéronef ou par l'absence justifiée de personnel de cabine, des solutions de rechange doivent être proposées à la personne concernée.

Si le transporteur aérien, son agent ou un organisateur de voyages exigent la présence d'un accompagnateur, celui-ci est transporté aux frais de la partie qui en fait la requête.

Justification

Il s'agit d'éviter l'arbitraire et la discrimination. Il ne doit y avoir aucun inconvénient pour la personne concernée. Le transport à titre gratuit des accompagnateurs ne doit toutefois donner lieu à des abus: il existe des cas dans lesquels des notables ont déclaré être de "very important persons" nécessitant l'assistance d'accompagnateur(s).

Amendement 20

Article 4, paragraphe 2

2. Lorsqu'un transporteur aérien ou son agent, ou un organisateur de voyages, exerce les dérogations prévues au paragraphe 1, il informe par écrit la personne à mobilité réduite concernée de ses motifs dans les cinq jours ouvrables qui suivent la réservation, ou le refus d'embarquement, ou l'imposition de la

2. Lorsqu'un transporteur aérien ou son agent, ou un organisateur de voyages, exerce les dérogations prévues au paragraphe 1, il informe par écrit la personne **handicapée ou la personne** à mobilité réduite concernée de ses motifs dans les cinq jours ouvrables qui suivent la réservation, ou le refus d'embarquement, ou l'imposition de la condition de se faire

condition de se faire accompagner.

accompagner. ***La personne concernée se voit offrir le remboursement de tous ses frais ou la possibilité de réserver sa place, sans frais supplémentaire, dans un autre vol où toutes les exigences de sécurité peuvent être satisfaites.***

Justification

Aucun passager handicapé ou à mobilité réduite ne doit être pénalisé financièrement si un transporteur se révèle dans l'impossibilité de l'embarquer.

Amendement 21

Article 4, paragraphe 3

3. Un transporteur aérien ou son agent met ***immédiatement*** à disposition, ***sur demande***, les règles de sécurité qu'il applique au transport de personnes à mobilité réduite, ainsi que les éventuelles restrictions à leur transport ou à celui de leurs équipements de mobilité en raison de la taille de l'aéronef ou de l'absence de personnel de cabine. Un organisateur de voyages met ***immédiatement*** à disposition, ***sur demande***, ces règles de sécurité et restrictions concernant les vols inclus dans les voyages, vacances et circuits à forfait qu'il organise, vend ou offre en vente.

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

Justification

Il est essentiel, pour les personnes handicapées comme pour celles à mobilité réduite, de pouvoir facilement découvrir, sous une forme accessible à tous, avec certitude et d'avance, si elles auront ou non la possibilité de voyager. C'est pourquoi ces règles doivent être à la disposition de tous ceux qu'elles peuvent concerner, sous une forme accessible et non sur demande seulement. Il convient de prendre des dispositions afin de faire en sorte qu'elles puissent être téléchargées selon des formats accessibles à partir du site web.

Amendement 22

Article 5, paragraphe 1

1. Lorsqu'une personne à mobilité réduite se présente au départ dans un aéroport

1. Lorsqu'une personne ***handicapée ou une personne*** à mobilité réduite se présente au

auquel s'applique le présent règlement, l'entité gestionnaire de l'aéroport *fournit* l'assistance spécifiée à l'annexe I, de telle sorte que la personne soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation, à condition que ses besoins particuliers en vue de cette assistance aient été notifiés au transporteur aérien ou à l'organisateur de voyages concerné *au moins vingt-quatre* heures avant l'heure de départ publiée du vol.

départ dans un aéroport, l'entité gestionnaire de l'aéroport *a la responsabilité de veiller à ce que* l'assistance spécifiée à l'annexe I *soit fournie*, de telle sorte que la personne soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation, à condition que ses besoins particuliers en vue de cette assistance aient été notifiés au transporteur aérien, *à son agent* ou à l'organisateur de voyages concerné *quarante-huit* heures avant l'heure de départ publiée du vol. *Ladite notification vaut aussi pour le vol de retour si les vols d'aller et de retour sont réservés auprès du même transporteur aérien.*

Amendement 23

Article 5, paragraphe 3, phrase introductrice

3. Les dispositions *des paragraphes 1 et 2* s'appliquent à condition que:

3. Les dispositions *du paragraphe 1* s'appliquent à condition que:

Amendement 24

Article 5, paragraphe 4

4. Lorsqu'une personne à mobilité réduite transite par un aéroport ou est transférée par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages du vol pour lequel elle possède une réservation vers un autre vol, l'entité gestionnaire *s'efforce de fournir* l'assistance spécifiée à l'annexe I de telle manière que la personne soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation.

4. Lorsqu'une personne *handicapée ou une personne* à mobilité réduite transite par un aéroport ou est transférée par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages du vol pour lequel elle possède une réservation vers un autre vol, l'entité gestionnaire *ou l'agence qu'elle aura désignée à cet effet a la responsabilité de veiller à ce que* l'assistance spécifiée à l'annexe I *soit fournie* de telle manière que la personne soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation, *hormis les cas échappant au contrôle de l'entité gestionnaire.*

Justification

Dès lors qu'un passager a effectué la notification préalable de ses besoins, vingt-quatre heures à l'avance, tous les aéroports de départ comme de transit doivent être tenus de fournir

assistance "de telle manière que la personne soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation".

Amendement 25
Article 5, paragraphe 5

5. Lorsqu'une personne à mobilité réduite arrive par voie aérienne dans un aéroport auquel le présent règlement s'applique, l'entité gestionnaire de l'aéroport fournit l'assistance spécifiée à l'annexe I, de telle manière que cette personne soit en mesure d'atteindre le point d'où elle quittera l'aéroport, au sens de l'article 6, paragraphe 4.

5. Lorsqu'une personne **handicapée ou une personne** à mobilité réduite arrive par voie aérienne dans un aéroport auquel le présent règlement s'applique, l'entité gestionnaire de l'aéroport fournit l'assistance spécifiée à l'annexe I, de telle manière que cette personne soit en mesure d'atteindre le point d'où elle quittera l'aéroport, au sens de l'article 6, paragraphe 4.

Justification

Il convient de rendre explicite le fait que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ont le droit de libre circulation et de non-discrimination dans le transport aérien.

Amendement 26
Article 5, paragraphe 5 bis (nouveau)

5 bis. L'assistance fournie est adaptée aux besoins particuliers du passager concerné.

Justification

Il est essentiel pour la dignité et l'indépendance de chaque passager de ne recevoir que l'assistance qui correspond à ses besoins particuliers. C'est lui seul qui devrait décider de quelle assistance il a besoin.

Amendement 27
Article 5, paragraphe 5 ter (nouveau)

5 ter. Le transporteur aérien effectif informe, immédiatement après le départ d'un vol, même s'il s'agit d'un vol reporté ou d'un vol de remplacement, l'entité gestionnaire de l'aéroport de destination, s'il est situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique, du

nombre de personnes handicapées ou de personnes à mobilité réduite qui, dans ce vol, ont besoin d'une assistance spécifiée à l'annexe I et de la nature de cette assistance.

Justification

Il s'agit de préciser les dispositions du règlement.

Amendement 28
Article 6, paragraphe 1

1. L'entité gestionnaire d'un aéroport **fournit** l'assistance spécifiée à l'annexe I gratuitement aux personnes à mobilité réduite. L'entité gestionnaire peut fournir cette assistance elle-même ou passer contrat avec des tiers à cet effet.

1. L'entité gestionnaire d'un aéroport **est responsable d'assurer que** l'assistance spécifiée à l'annexe I **soit fournie** gratuitement aux personnes **handicapées et aux personnes** à mobilité réduite.

En accord avec le comité des usagers, l'entité gestionnaire détermine un ou plusieurs prestataires de services. En l'absence d'un tel accord, elle peut fournir l'assistance elle-même. Alternativement, tout en conservant sa responsabilité, elle peut passer contrat pour la fourniture de l'assistance avec un ou plusieurs tiers, à condition de satisfaire aux normes de qualité mentionnées à l'article 7, paragraphe 1.

L'entité gestionnaire peut souscrire à un ou plusieurs contrats de ce type, de sa propre initiative ou à la demande d'un tiers, notamment d'un transporteur aérien, après consultation des usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers s'il existe, et en tenant compte des services existant dans l'aéroport.

Justification

Cette formulation permet à l'entité gestionnaire et aux usagers de l'aéroport de trouver des solutions spécifiques à l'aéroport. Il doit toutefois être garanti que l'entité gestionnaire responsable puisse satisfaire à ses obligations légales en l'absence d'accord.

Amendement 29
Article 6, paragraphe 2

2. L'entité gestionnaire d'un aéroport **qui fournit une assistance conformément au paragraphe 1** peut, pour la financer, percevoir une redevance auprès des transporteurs aériens qui utilisent l'aéroport.

2. L'entité gestionnaire d'un aéroport peut, pour la financer, percevoir **sur une base non discriminatoire** une redevance **spéciale** auprès des transporteurs aériens qui utilisent l'aéroport.

Amendement 30
Article 6, paragraphe 3

3. La redevance **mentionnée au paragraphe 2** doit être calculée en fonction des coûts et transparente, **et son établissement doit être précédé de la consultation** du comité des usagers de l'aéroport s'il en existe un. Elle doit être répartie entre les transporteurs aériens qui utilisent l'aéroport en proportion du nombre de passagers que chacun d'eux transporte au départ et à destination de cet aéroport.

3. La redevance **spéciale** doit être **raisonnable**, calculée en fonction des coûts et transparente; **elle est établie par l'entité gestionnaire de l'aéroport en coopération avec les usagers, par l'entremise** du comité des usagers de l'aéroport s'il en existe un **ou de toute autre entité appropriée**. Elle doit être répartie entre les transporteurs aériens qui utilisent l'aéroport en proportion du nombre **total** de passagers que chacun d'eux transporte au départ et à destination de cet aéroport.

Amendement 31
Article 6, paragraphe 4

4. Après avoir consulté les usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport lorsqu'il en existe un, et les organisations représentant les passagers à mobilité réduite, l'entité gestionnaire d'un aéroport désigne les points d'arrivée et de départ à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments du terminal où les personnes à mobilité réduite peuvent aisément annoncer leur arrivée à l'aéroport et demander de l'assistance. Elle désigne ces points au moins aux entrées des bâtiments du terminal, aux comptoirs d'enregistrement, dans les gares ferroviaires, stations de métro et arrêts de bus, aux stations de taxis et dans les parcs

4. Après avoir consulté les usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport lorsqu'il en existe un, et les organisations **fédérales de niveau national** représentant les passagers **handicapés et les passagers** à mobilité réduite, l'entité gestionnaire d'un aéroport, **en tenant compte des spécificités locales**, désigne les points d'arrivée et de départ à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments du terminal où les personnes **handicapées et les personnes** à mobilité réduite peuvent aisément annoncer leur arrivée à l'aéroport et demander de l'assistance. Elle désigne ces points au moins aux entrées des bâtiments du terminal, aux comptoirs

de stationnement les plus proches des bâtiments du terminal.

d'enregistrement, dans les gares ferroviaires (*grandes lignes et banlieue*), stations de métro et arrêts de bus, aux stations de taxis et *autres points de rencontre situés dans le périmètre de l'aéroport ainsi que* dans les parcs de stationnement *identifiés par l'entité gestionnaire de l'aéroport comme étant réservés aux personnes à mobilité réduite et signalés comme tels. Ces points désignés doivent donner l'information de base au sujet de l'aéroport sous des formes accessibles.*

Justification

Il existe, dans un aéroport, bien des lieux où une personne peut arriver. Une information sur l'aéroport présentée sous une forme accessible aidera de nombreuses personnes handicapées à s'orienter plus aisément en toute indépendance. La disposition se justifie en vue de fournir à tous les passagers la possibilité de voyager à égalité.

Amendement 32 Article 7, paragraphe 1

1. *À l'exception des aéroports dont le trafic annuel est inférieur à deux millions de mouvements de passagers*, l'entité gestionnaire fixe des normes de qualité pour l'assistance spécifiée à l'annexe I et *détermine* les besoins en ressources pour les atteindre, *après avoir consulté* les usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport lorsqu'il en existe un, et les organisations représentant les passagers à mobilité réduite. Lors de l'établissement de ces normes, il est pleinement tenu compte des politiques et codes de conduite internationalement reconnus en ce qui concerne la facilitation du transport de personnes à mobilité réduite. L'entité gestionnaire d'un aéroport publie ses normes de qualité.

1. L'entité gestionnaire *de l'aéroport* fixe, *en tenant compte des spécificités locales*, des normes de qualité pour l'assistance spécifiée à l'annexe I. *En organisant le service, les aéroports et les transporteurs aériens doivent respecter le Code de bonne conduite sur les services d'assistance en escale pour les personnes à mobilité réduite établi par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC, document n° 30, partie I) et déterminer* les besoins en ressources pour atteindre *les normes de qualité, en accord avec* les usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport lorsqu'il en existe un, et les organisations représentant les passagers *handicapés et les passagers* à mobilité réduite. Lors de l'établissement de ces normes, il est pleinement tenu compte des politiques et codes de conduite internationalement reconnus en ce qui concerne la facilitation du transport de

personnes **handicapées et de personnes** à mobilité réduite. L'entité gestionnaire d'un aéroport publie ses normes de qualité.

Justification

Les normes de qualité contribueront à fixer à un niveau élevé et constant l'assistance aux passagers ayant des handicaps. Elles doivent toutefois s'adapter à la situation des aéroports européens en fonction de leur taille ou du nombre de passagers.

Amendement 33

Article 8

Un transporteur aérien fournit l'assistance spécifiée à l'annexe II gratuitement à une personne à mobilité réduite qui part d'un aéroport auquel le présent règlement s'applique ou qui transite par un tel aéroport, à condition que cette personne remplisse les conditions définies à l'article 5, paragraphe 3.

Un transporteur aérien fournit l'assistance spécifiée à l'annexe II gratuitement à une personne **handicapée ou à une personne** à mobilité réduite qui part d'un aéroport auquel le présent règlement s'applique ou qui transite par un tel aéroport, à condition que cette personne remplisse les conditions définies à l'article 5, paragraphe 3.

Justification

Il convient de rendre explicite le fait que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ont le droit de libre circulation et de non-discrimination dans le transport aérien.

Amendement 34

Article 9, paragraphe 1

1. Un transporteur aérien ou un organisateur de voyages prend toutes les mesures nécessaires pour la réception, à tous les points de vente sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique, y compris la vente par téléphone et via l'internet, des notifications de besoin d'assistance pour les personnes à mobilité réduite.

1. Un transporteur aérien ou un organisateur de voyages prend toutes les mesures nécessaires pour la réception, à tous les points de vente sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique, y compris la vente par téléphone et via l'internet, des notifications de besoin d'assistance pour les personnes **handicapées et les personnes** à mobilité réduite. **Les transporteurs aériens et les organisateurs de voyages affiliés s'assurent que leurs sites de réservation par l'internet sont pleinement accessibles, c'est-à-dire conformes aux instructions de**

l'initiative pour un web accessible (WAI).

Justification

Puisqu'une notification préalable est exigée, il doit être possible pour un handicapé de communiquer ses besoins d'assistance au moment de la réservation, notamment si elle se fait par Internet. Les sites web de réservation des compagnies aériennes sont rarement conçus pour être accessibles aux personnes handicapées qui ne peuvent lire les caractères d'imprimerie. En conséquence, ces personnes ne peuvent profiter des tarifs réduits offerts aux autres et subissent donc une discrimination financière.

Amendement 35

Article 9, paragraphe 2

2. Lorsqu'un transporteur aérien **ou un organisateur de voyages** reçoit une notification de besoin d'assistance, il la communique immédiatement:

– aux entités gestionnaires des aéroports de départ, d'arrivée et de transit, et

– au transporteur aérien effectif qui assure un vol, s'il n'y a pas eu de réservation effectuée auprès de ce transporteur.

2. Lorsqu'un transporteur aérien organisateur de voyages reçoit une notification de besoin d'assistance, il la communique immédiatement, **au plus tard vingt heures avant l'heure de départ publiée du vol:**

– aux entités gestionnaires, **ou lorsqu'il y a lieu, au tiers mandatés par les entités gestionnaires et rendus public par elles**, des aéroports de départ, d'arrivée et de transit, **dans la mesure où ils se situent sur le territoire d'un État membre**, et

– au transporteur aérien effectif qui assure le vol, s'il n'y a pas eu de réservation effectuée auprès de ce transporteur.

Lorsqu'un organisateur de voyages reçoit une notification de besoin d'assistance, il la transmet immédiatement au transporteur aérien ainsi qu'aux aéroports concernés. Les services compétents des aéroports et du transporteur aérien confirment la réception de la notification.

Justification

Il convient de préciser expressément que les transporteurs aériens et les organisateurs de voyages doivent transmettre la notification du besoin d'assistance aux entités gestionnaires des aéroports de départ, d'arrivée et de transit. Ce n'est que de cette façon que pourra être garanti le bon déroulement du service d'assistance. Une communication rapide de la notification aux aéroports d'arrivée et de transit est également nécessaire. À cet effet, un délai de 20 heures est jugé suffisant.

Pour garantir un déroulement efficace, cette communication devrait aller directement au

sous-traitant mandaté par l'entité gestionnaire.

Amendement 36

Article 9, paragraphe 2 bis (nouveau)

2 bis. Un système est prévu pour garder trace des notifications de besoin d'assistance et fournir un code de confirmation susceptible de servir de première preuve que la notification a été faite.

Justification

En cas d'erreur de transmission, un passager handicapé risque de ne pas recevoir l'assistance requise à son arrivée à l'aéroport. Dans une telle situation, où le passager assure qu'il a notifié son besoin, il est probable que ni le fournisseur de services ni le transporteur aérien n'assumeront la responsabilité du défaut de communication. Il convient de protéger les passagers en toute hypothèse. Si le système dysfonctionne, il faut donc que le passager puisse produire la preuve qu'il a bien demandé assistance à temps par une méthode admise.

Amendement 37

Article 9, paragraphe 2 ter (nouveau)

2 ter. La conclusion d'accords obligatoires de niveau de service entre les compagnies aériennes et les prestataires de services devrait garantir que ceux-ci puissent transmettre les notifications de besoin d'assistance aux compagnies aériennes et à leurs passagers.

Justification

L'assistance aux personnes à mobilité réduite doit être entièrement intégrée à la chaîne des services. Dans les grands aéroports en particulier, où transitent de nombreux passagers et où s'effectuent des opérations complexes, des accords obligatoires de niveau de service sont nécessaires pour garantir l'efficacité et la responsabilité financière des services fournis.

Amendement 38

Article 9, paragraphe 3

3. Immédiatement après le départ d'un

supprimé

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

Amendement 39

Article 9, paragraphe 3 bis (nouveau)

3 bis. Si le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages manquent à donner notification à l'entité gestionnaire ou aux entités gestionnaires concernées conformément au paragraphe 2 ou ne le font pas en temps voulu, ils seront tenus responsables vis-à-vis du passager à mobilité réduite si celui-ci ne peut pas prendre le vol prévu ou doit prendre un vol ultérieur.

Justification

La question de la responsabilité n'a pas été suffisamment concrétisée dans la proposition de la Commission. Pour garantir une norme de qualité élevée en matière d'assistance aux passagers à mobilité réduite, il est nécessaire et urgent d'ajouter une disposition régissant la responsabilité des parties concernées.

Amendement 40

Article 9, paragraphe 3 ter (nouveau)

3 ter. Si le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages communique:

- une heure de prise en charge erronée ou un lieu de prise en charge erroné, ou***
- un nombre incorrect de passagers handicapés ou de passagers à mobilité réduite ayant besoin d'une assistance,***

et qu'en conséquence, l'assistance nécessaire ne peut être fournie en dépit de la mise à disposition du personnel et des moyens techniques nécessaires par l'entité gestionnaire ou un tiers mandaté

conformément à l'article 6, paragraphe 1, le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages doivent rembourser les frais occasionnés.

Justification

La question de la responsabilité n'a pas été suffisamment concrétisée dans la proposition de la Commission. Pour garantir une norme de qualité élevée en matière d'assistance aux passagers à mobilité réduite, il est nécessaire et urgent d'ajouter une disposition régissant la responsabilité des parties concernées.

La question de la responsabilité n'est pas traitée dans la proposition de règlement. Pour garantir une norme de qualité élevée en matière d'assistance aux passagers à mobilité réduite, il est absolument indispensable d'ajouter une disposition régissant la responsabilité des parties concernées (entité gestionnaire, transport aérien, organisateur de voyages et passagers à mobilité réduite).

Amendement 41 Article 9 bis (nouveau)

Article 9 bis

Formation

Les transporteurs aériens et les entités gestionnaires d'aéroport veillent:

– à ce que leur personnel et celui de tous leurs sous-traitants fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite savent comment satisfaire les besoins de ces personnes, selon leurs handicaps ou leurs réductions de mobilité;

– à fournir à l'ensemble de leur personnel travaillant à l'aéroport en contact direct avec le public de voyageurs une formation portant sur le handicap et sur l'égalité face à lui;

– à ce que tous les nouveaux salariés, à leur embauche, reçoivent une formation relative au handicap et que, le moment venu, l'ensemble du personnel suive des sessions de rappel.

Amendement 42
Article 9 ter (nouveau)

Article 9 ter

Domages en cours de transport

Si un fauteuil roulant ou d'autres équipements de mobilité et d'assistance sont endommagés durant le transport, le passager auquel l'équipement appartient doit être indemnisé.

Justification

Certaines compagnies aériennes ont demandé à des passagers de signer une clause de responsabilité limitée exonérant le transporteur, ce qui est inacceptable.

Amendement 43
Article 11, paragraphe 1

Chaque État membre désigne un organisme chargé de l'application du présent règlement en ce qui concerne les vols au départ d'aéroports situés sur son territoire ainsi que les vols à destination de ces mêmes aéroports. Le cas échéant, cet organisme prend les mesures nécessaires **au respect des** droits des personnes à mobilité réduite, y inclus la conformité aux normes de qualité mentionnées à l'article 7, paragraphe 1. Les États membres informent la Commission de l'organisme qui a été désigné.

Chaque État membre désigne un organisme chargé de l'application du présent règlement en ce qui concerne les vols au départ d'aéroports situés sur son territoire ainsi que les vols à destination de ces mêmes aéroports. Le cas échéant, cet organisme prend les mesures nécessaires **pour garantir que les droits des personnes handicapées et des** personnes à mobilité réduite, y inclus la conformité aux normes de qualité mentionnées à l'article 7, paragraphe 1, **sont respectés, que la redevance prévue à l'article 6, paragraphe 2, est calculée en fonction des coûts et qu'elle est transparente. L'organisme désigné fait également office de médiateur entre les entités gestionnaires des aéroports et les transporteurs aériens dans les questions relatives à la responsabilité de la prestation du service.** Les États membres informent la Commission de l'organisme qui a été désigné.

Justification

L'organisme désigné chargé de l'application du présent règlement devrait également être

responsable du contrôle de la transparence et de la conformité par rapport aux coûts des redevances imposées par les aéroports. D'un point de vue pratique, des normes qui diffèrent selon les aéroports dans un même pays rendent très difficile le contrôle de la conformité par les autorités nationales. L'application doit garantir que les principes de redevance et les critères de qualités sont destinés à répondre aux besoins des passagers et des transporteurs aériens. Il est également important de garantir que l'organisme désigné est capable de jouer un rôle de médiateur dans les éventuels conflits pouvant survenir entre les transporteurs aériens et les aéroports quant à la responsabilité de la prestation des services.

Amendement 44
Article 11, paragraphe 2

2. Les plaintes peuvent être déposées auprès de tout organisme désigné en vertu du paragraphe 1, **ou de tout autre organisme compétent désigné par un État membre, pour infraction présumée au présent règlement.** Les États membres prennent des mesures pour informer les personnes à mobilité réduite de leurs droits en vertu du présent règlement et de la possibilité de déposer plainte auprès de cet organisme désigné.

2. Les plaintes **pour infraction présumée au présent règlement** peuvent être déposées auprès de tout organisme désigné en vertu du paragraphe 1. Les États membres prennent des mesures pour informer les personnes **handicapées et les personnes** à mobilité réduite de leurs droits en vertu du présent règlement et de la possibilité de déposer *une* plainte auprès de cet organisme désigné.

Justification

L'éventualité d'une pluralité des organismes pourrait causer de la confusion dans l'esprit des personnes handicapées qui souhaiteraient porter plainte. Certaines compagnies aériennes ont demandé à des passagers de signer une clause de responsabilité limitée exonérant le transporteur, ce qui est inacceptable.

Amendement 45
Article 13

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

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

La Commission prépare également un code communautaire des pratiques sur la base des recommandations du Code de bonne conduite sur les services d'assistance en escale pour les personnes à mobilité réduite (annexe J du document n° 30, partie I, de la CEAC), que les États membres devront s'employer à mettre en œuvre.

Justification

L'UE dispose déjà d'un code d'une portée étendue à la section V du "Doc 30, Partie I," de la CEAC (Conférence européenne de l'aviation civile) sur la facilitation du transport des personnes à mobilité réduite. Cette recommandation est fondée sur un accord global entre les transporteurs aériens, les aéroports, les autorités des États membres et les associations de personnes handicapées. Au lieu d'élaborer un autre code, il convient pour l'instant de baser le règlement communautaire sur le Doc 30, Partie I, de la CEAC.

Amendement 46

Annexe I

Assistance ***de la part*** des entités gestionnaires des aéroports

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

– communiquer leur arrivée à un aéroport et leur demande d'assistance aux points désignés à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments du terminal au sens de ***l'article 5, paragraphe 6;***

– se déplacer d'un point désigné jusqu'au comptoir d'enregistrement;

– procéder à leur enregistrement, ainsi qu'à celui de leurs bagages;

– se rendre du comptoir d'enregistrement jusqu'à l'aéronef, en s'acquittant des formalités d'émigration et douanières et des procédures de sûreté;

– embarquer à bord de l'aéronef, grâce à la mise à disposition d'ascenseurs, de fauteuils roulants ou de toute autre assistance requise;

– se rendre de la porte de l'aéronef jusqu'à

Assistance ***sous la responsabilité*** des entités gestionnaires des aéroports

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

– communiquer leur arrivée à un aéroport et leur demande d'assistance aux points désignés à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments du terminal au sens de ***l'article 6, paragraphe 4;***

– se déplacer d'un point désigné jusqu'au comptoir d'enregistrement;

– procéder à leur enregistrement, ainsi qu'à celui de leurs bagages;

– se rendre du comptoir d'enregistrement jusqu'à l'aéronef, en s'acquittant des formalités d'émigration et douanières et des procédures de sûreté;

– embarquer à bord de l'aéronef, grâce à la mise à disposition d'ascenseurs, de fauteuils roulants ou de toute autre assistance requise ***qui convienne;***

– se rendre de la porte de l'aéronef jusqu'à

leur siège;

- entreposer leurs bagages à bord de l'aéronef et les récupérer;
- se rendre de leur siège jusqu'à la porte de l'aéronef;
- débarquer de l'aéronef, grâce à la mise à disposition d'ascenseurs, de fauteuils roulants ou de toute autre assistance requise;
- se rendre de l'aéronef jusqu'au hall de livraison de bagages et récupérer leurs bagages, en accomplissant les formalités d'immigration et douanières;
- se rendre du hall de livraison de bagages jusqu'à un point désigné;
- obtenir leur correspondance s'ils sont en transit, avec une assistance à bord et au sol, ainsi qu'à l'intérieur des terminaux et entre eux le cas échéant.

Prise en charge au sol de l'équipement de mobilité, y compris les fauteuils roulants électriques (moyennant un préavis de **vingt-quatre** heures et sous réserve de l'existence d'un espace suffisant à bord de l'aéronef).

Remplacement temporaire d'équipement de mobilité endommagé ou perdu.

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

Communication des informations nécessaires pour prendre un vol sous une forme accessible.

leur siège;

- entreposer leurs bagages **à main** à bord de l'aéronef et les récupérer;
- se rendre de leur siège jusqu'à la porte de l'aéronef;
- débarquer de l'aéronef, grâce à la mise à disposition d'ascenseurs, de fauteuils roulants ou de toute autre assistance requise **qui convienne**;
- se rendre de l'aéronef jusqu'au hall de livraison de bagages et récupérer leurs bagages, en accomplissant les formalités d'immigration et douanières;
- se rendre du hall de livraison de bagages jusqu'à un point désigné;
- obtenir leur correspondance s'ils sont en transit, avec une assistance à bord et au sol, ainsi qu'à l'intérieur des terminaux et entre eux le cas échéant;

– se rendre aux toilettes à volonté.

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

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

Remplacement temporaire, **non obligatoirement à l'identique**, d'équipement de mobilité endommagé ou perdu.

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

Communication des informations nécessaires pour prendre un vol sous une forme accessible.

Amendement 47
Annexe II

Assistance de la part des transporteurs aériens

Transport de chiens d'assistance *certifiés* en cabine, sous réserve de la réglementation nationale *et pour les vols dont la durée prévue est inférieure à cinq heures.*

Transport *d'un équipement* de mobilité par *passager* à mobilité réduite, y compris *un fauteuil roulant électrique* (moyennant un préavis de *vingt-quatre* heures et sous réserve de l'existence d'un espace suffisant à bord de l'aéronef).

Communication *d'informations* concernant un vol sous une forme accessible.

Attribution des places de manière à répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite, à leur demande et sous réserve des exigences de sécurité.

Assistance de la part des transporteurs aériens

Transport de chiens d'assistance *reconnus* en cabine, sous réserve de la réglementation nationale.

Transport, *outre l'équipement médical, de jusqu'à deux pièces d'équipement* de mobilité par *personne* à mobilité réduite, y compris *les fauteuils roulants électriques* (moyennant un préavis de *quarante-huit* heures et sous réserve de l'existence d'un espace suffisant à bord de l'aéronef, *sans préjudice de la législation en vigueur relative aux biens dangereux*).

Communication *de l'essentiel des informations* concernant un vol sous une forme accessible.

Attribution des places, *par tous moyens raisonnables*, de manière à répondre aux besoins *des personnes handicapées et* des personnes à mobilité réduite, à leur demande et sous réserve *de la disponibilité de l'espace et* des exigences de sécurité.

Assistance pour se rendre aux toilettes à volonté.

Si une personne à mobilité réduite est aidée par un accompagnateur, le transporteur aérien fait son possible pour attribuer à celui-ci une place à côté de la personne à mobilité réduite.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Introduction

On s'accorde généralement, au sein de l'industrie du transport aérien et au-delà, pour dire que les personnes à mobilité réduite devraient avoir effectivement le même accès au transport aérien que les autres catégories de la population. Un consensus a même émergé selon lequel cet accès ne devrait pas entraîner de frais supplémentaires aux personnes à mobilité réduite.

La progression du transport aérien et son importance croissante dans les affaires et les loisirs, ainsi qu'un nombre limité d'incidents, conduisant parfois à des procès, ont amené la Commission à procéder à une large consultation à propos de l'assistance dans les aéroports aux personnes à mobilité réduite. Il s'agissait de savoir comment cette assistance pourrait le mieux être assurée selon des normes communément acceptées nécessaires au maintien en ce domaine d'un jeu égal pour les compagnies aériennes et les aéroports.

La proposition de règlement que présente la Commission interdit aux transporteurs aériens et aux organisateurs de voyage de refuser de transporter les personnes à mobilité réduite au motif de la réduction de leur mobilité, sinon pour des raisons de sécurité dûment justifiées. Le règlement donne aux personnes à mobilité réduite le droit à un ensemble de mesures d'assistance dans les aéroports, au départ, à l'arrivée et en transit. Il rend les gestionnaires des aéroports responsables de la fourniture à titre gratuit de cette assistance. Il les autorise à prélever des redevances auprès des transporteurs aériens afin de la financer. Les compagnies aériennes continueront d'être responsables de l'assistance à bord.

Il convient de noter que les dispositions s'appliquent aux personnes à mobilité réduite et non aux personnes handicapées seulement. Les personnes âgées auront donc droit, dans certaines circonstances, à l'assistance prévue par le règlement.

Dans l'ensemble, le rapporteur approuve la proposition de règlement et les principes qui la sous-tendent mais il pense qu'elle a besoin d'être amendée sur certains points. Les amendements qu'il propose résultent de contacts étendus avec les représentants des aéroports, des transporteurs aériens et des handicapés.

Problèmes principaux

L'identité du responsable de la fourniture du service qui permet aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux vols est une question centrale. Ce sont actuellement, dans certains cas, les compagnies aériennes qui fournissent ce service à leurs passagers et certains estiment qu'elles devraient en assumer la responsabilité première. D'un autre côté, cette solution conduit à une superposition des efforts et des investissements lorsque plus d'un transporteur opère à partir d'un même aéroport. L'alternative consiste à rendre les aéroports responsables du service depuis le point d'arrivée à l'aéroport jusqu'à l'embarquement. Se posent alors la

question de la répartition équitable du financement et celle de la situation des compagnies aériennes qui fournissent déjà de tels services aux passagers à mobilité réduite.

À supposer que les aéroports soient les fournisseurs primaires, comment les services doivent-ils être financés? Comme il a été dit plus haut, nul ne suggère que les personnes à mobilité réduite s'acquittent des frais directement. Ainsi qu'il est fait pour d'autres services, il semblerait approprié que les aéroports facturent aux transporteurs la fourniture du service à leurs passagers. La Commission a retenu cette option et propose que le régime de redevance se fonde sur le nombre total de passagers que chaque compagnie aérienne transporte depuis un aéroport donné. La redevance du transporteur serait proportionnelle à sa part d'activité et non au seul nombre des passagers à mobilité réduite. La tarification et d'autres facteurs font que le profil de la clientèle varie selon la nature des compagnies aériennes et que certains transporteurs, avec par exemple une clientèle plus âgée, ont davantage de passagers à mobilité réduite. Toutefois, tout régime de redevance qui répartirait les frais en fonction du nombre de passagers à mobilité réduite effectivement transportés par les compagnies aériennes aboutirait à les dissuader de transporter cette catégorie de passagers et nuirait par conséquent à l'objectif principal de la législation proposée.

Une question liée est de savoir si les transporteurs pourraient être autorisés à refuser de recourir aux services fournis directement par les aéroports ou par leurs sous-traitants. Tout en reconnaissant la haute qualité des services mis actuellement à la disposition des personnes à mobilité réduite par de nombreuses compagnies, il faut reconnaître que le fait de leur accorder cette option battrait en brèche le principe d'un service unique intégré et rendrait économiquement intenable la fourniture de ces services pour bon nombre d'aéroports.

Le rapporteur constate que les acteurs majeurs dans les plates-formes aéroportuaires et les principaux terminaux fournissent déjà un service de qualité aux passagers à mobilité réduite et il propose que les transporteurs concernés soient autorisés, lorsque les aéroports font un appel d'offres pour la fourniture du service, à y participer.

Renforcer la proposition

L'article 4 du projet de règlement autorise un transporteur à refuser l'embarquement d'une personne à mobilité réduite afin de satisfaire aux normes de sécurité applicables. Il convient, pour empêcher les abus, de faire établir ces normes au niveau européen par les transporteurs aériens et les organisations représentatives des personnes handicapées et des passagers à mobilité réduite. Les règles correspondantes doivent être mises à la disposition du public dans des formats accessibles. Il importe que les responsabilités des gestionnaires d'aéroport soient rendues explicites et contraignantes mais il faut aussi leur offrir la possibilité de se décharger de leurs responsabilités par un accord contractuel avec un organisme qui s'est spécialisé dans la fourniture d'assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, ou qui en a l'expérience. Dans de nombreux aéroports et terminaux, les transporteurs aériens pourraient faire partie de tels organismes. L'accord du comité des usagers de l'aéroport doit être requis avant la conclusion du contrat. Le personnel des compagnies aériennes et des aéroports devrait recevoir une formation à la prise de conscience du handicap. La réservation par Internet devrait être organisée de manière à assurer que les personnes à mobilité réduite puissent annoncer au préalable leurs exigences.

Dans ce contexte, la possibilité de télécharger en braille des formulaires de débarquement pour leur remplissage préalable devrait être offerte aux aveugles. La plupart des aveugles ne peuvent en effet les remplir au cours du vol.

Le rapporteur est d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'exclure du champ du règlement les plus petits aéroports, de moins de deux millions de passagers par an. Pourquoi les passagers voyageant depuis des régions périphériques ou utilisant les aéroports des compagnies à bas coûts ne devraient-ils pas bénéficier des dispositions du règlement?

Les autres amendements précisent les définitions. Il importe d'être explicite et pour cette raison le terme "personne à mobilité réduite" est remplacé par celui de "personnes handicapées et passagers à mobilité réduite". Ce dernier terme inclut implicitement les aveugles, les malvoyants, les sourds, les malentendants et les personnes ayant un handicap intellectuel, toutes gens qui n'éprouvent pas nécessairement de "mobilité réduite" lorsqu'elles voyagent mais plutôt une réduction de communication, d'orientation ou d'autonomie.

Conclusion

Dans cet esprit, le rapporteur présente un nombre limité d'amendements qui suivent l'orientation fondamentale de la proposition de règlement mais il offre aussi une option pragmatique pour le choix du fournisseur de services puisque les grandes compagnies ont déjà, dans leurs principaux centres d'activité, le personnel, l'expérience et l'équipement convenables.

Il ne faudrait pas, toutefois, adopter d'amendements qui en viendraient à déconstruire l'effet du règlement, à savoir le principe d'un service intégré en vue de faciliter l'accès au transport aérien aux passagers handicapés et à mobilité réduite sans entraîner pour eux de frais supplémentaires spécifiques.

PROCÉDURE

Titre	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens		
Références	COM(2005)0047 – C6-0045/2005 – 2005/0007(COD)		
Base juridique	Art. 251, par.2, et art. 80, par. 2, du traité CE		
Règlement	Art. 51		
Date de transmission au Parlement	17.2.2005		
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 12.4.2005		
Commission(s) saisie(s) pour avis Date de l'annonce en séance	LIBE 12.4.2005		
Avis non émis Date de la décision	LIBE 30.3.2005		
Rapporteur(s) Date de la nomination	Robert Evans 5.4.2005		
Examen en commission	13.6.2005	30.8.2005	10.10.2005
Date de l'adoption	11.10.2005		
Résultat du vote final	pour: 32 contre: 3 abstentions: 11		
Membres présents au moment du vote final	Inés Ayala Sender, Philip Bradbourn, Luigi Cocilovo, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Michael Henry Nattrass, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Renate Sommer, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle		
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Den Dover, Markus Ferber, Sepp Kusstatscher, Pier Antonio Panzeri, Zita Pleštinská, Hannu Takkula		
Date du dépôt	27.10.2005	A6-0317/2005	