



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

---

*Commission des transports et du tourisme*

---

**2013/0072(COD)**

9.10.2013

# **AMENDEMENTS 107 - 374**

**Projet de rapport**  
**Georges Bach**  
(PE510.868v02-00)

établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages

Proposition de règlement  
(COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

AM\1002472FR.doc

PE519.451v01-00

**FR**

*Unie dans la diversité*

**FR**



**Amendement 107**

**Dieter-Lebrecht Koch, Markus Ferber, Michael Gahler**

**Proposition de règlement**

**Considérant 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(2 bis) Il convient d'insister sur le fait que les passagers ont non seulement des droits mais également des devoirs, et quand s'y conformant, ils contribuent à la sécurité et à la bonne marche des choses, pour eux-mêmes et pour les autres passagers, et ce avant, pendant et après le voyage.***

Or. de

**Amendement 108**

**Keith Taylor, Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de règlement**

**Considérant 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(2 bis) Les services de transport aérien sont des services payés d'avance par le passager, et subventionnés, directement ou indirectement, par le contribuable. Les billets d'avion devraient donc être considérés comme des "contrats de résultat" par lesquels les compagnies aériennes s'engagent à remplir leurs obligations contractuelles avec le plus grand soin.***

Or. en

**Amendement 109**

**Knut Fleckenstein, Jörg Leichtfried, Ismail Ertug**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 3**

*Texte proposé par la Commission*

(3) Afin d'accroître la sécurité juridique pour les transporteurs et les passagers aériens, il y a lieu de clarifier la définition de la notion de "circonstances extraordinaires", et d'y intégrer l'arrêt rendu par la Cour de justice de l'Union européenne dans l'affaire C-549/07 (Wallentin-Hermann). Cette définition devrait être précisée par l'introduction d'une liste **non** exhaustive de circonstances clairement considérées comme étant extraordinaires ou non extraordinaires.

*Amendement*

(3) Afin d'accroître la sécurité juridique pour les transporteurs et les passagers aériens, il y a lieu de clarifier la définition de la notion de "circonstances extraordinaires", et d'y intégrer l'arrêt rendu par la Cour de justice de l'Union européenne dans l'affaire C-549/07 (Wallentin-Hermann). Cette définition devrait être précisée par l'introduction d'une liste exhaustive de circonstances clairement considérées comme étant extraordinaires ou non extraordinaires.

Or. de

*Justification*

*Pour garantir la sécurité juridique en ce qui concerne la définition des circonstances extraordinaires, l'énumération devrait se faire sous la forme d'une liste exhaustive.*

**Amendement 110**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 3**

*Texte proposé par la Commission*

(3) Afin d'accroître la sécurité juridique pour les transporteurs et les passagers aériens, il y a lieu de clarifier la définition de la notion de "circonstances extraordinaires", et d'y intégrer l'arrêt rendu par la Cour de justice de l'Union européenne dans l'affaire C-549/07 (Wallentin-Hermann). Cette définition devrait être précisée par l'introduction d'une liste non exhaustive de circonstances clairement considérées comme étant extraordinaires ou non extraordinaires.

*Amendement*

(3) Afin d'accroître la sécurité juridique pour les transporteurs et les passagers aériens, il y a lieu de clarifier la définition de la notion de "circonstances extraordinaires", et d'y intégrer l'arrêt rendu par la Cour de justice de l'Union européenne dans l'affaire C-549/07 (Wallentin-Hermann). Cette définition devrait être précisée par l'introduction d'une liste non exhaustive de circonstances clairement considérées comme étant extraordinaires ou non extraordinaires. **La**

***Commission devrait adopter une liste non exhaustive des circonstances extraordinaires par voie d'acte délégué, en tenant compte des travaux des organismes nationaux chargés de l'application.***

Or. en

**Amendement 111**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 4**

*Texte proposé par la Commission*

(4) Dans l'affaire C-173/07 (Emirates), la Cour de justice de l'Union européenne a estimé que la notion de "vol" au sens du règlement n° 261/2004 doit être interprétée de telle manière qu'il consiste, en substance, en une opération de transport aérien, étant ainsi, d'une certaine manière, une "unité" de ce transport, réalisée par un transporteur aérien qui fixe son itinéraire. Afin d'éviter toute incertitude, il y a lieu de définir clairement ***le terme "vol", ainsi que les notions associées de "correspondance" et de "trajet"***.

*Amendement*

(4) Dans l'affaire C-173/07 (Emirates), la Cour de justice de l'Union européenne a estimé que la notion de "vol" au sens du règlement n° 261/2004 doit être interprétée de telle manière qu'il consiste, en substance, en une opération de transport aérien, étant ainsi, d'une certaine manière, une "unité" de ce transport, réalisée par un transporteur aérien qui fixe son itinéraire. Afin d'éviter toute incertitude, il y a lieu de définir clairement ***les termes "vol" et "correspondance"***.

Or. en

*Justification*

*La notion de "trajet" n'est plus nécessaire, le terme "vol" pouvant être partout employé.*

**Amendement 112**  
**Dominique Riquet**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 5**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(5) Dans l'affaire C-22/11 (Finnair), la Cour de justice de l'Union européenne a établi que la notion de "refus d'embarquement" doit être interprétée en ce sens qu'elle vise non seulement les refus d'embarquement dus à des situations de surréservation, mais également les refus d'embarquement pour d'autres motifs, tels que des motifs opérationnels. Compte tenu de cette confirmation, il n'y a aucune raison de modifier la définition actuelle du terme "refus d'embarquement".**

**supprimé**

Or. fr

*Justification*

*Une modification de la notion de refus d'embarquement est nécessaire pour interdire aux transporteurs des politiques commerciales pénalisant les passagers.*

**Amendement 113  
Dominique Riquet**

**Proposition de règlement  
Considérant 5 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(5 bis) La réservation, le paiement et la confirmation d'un billet au sens du présent règlement ont valeur contractuelle d'engagement pour les deux parties (passager et transporteur aérien).**

**Dans ces conditions, sauf accord particulier entre les parties:**

**- le passager qui ne se présente pas à l'embarquement aux conditions de l'article 1 point 2 alinéas a et b du présent règlement perd ses droits liés à son billet sur le vol concerné**

***- le transporteur aérien est tenu d'honorer les engagements (de date, d'heure et de lieu) pour l'embarquement du passager sauf en cas de circonstances extraordinaires telles que définies par le présent règlement.***

Or. fr

*Justification*

*Cette réciprocité est la base d'un engagement équilibré entre les deux parties.*

**Amendement 114  
Dominique Riquet**

**Proposition de règlement  
Considérant 6**

*Texte proposé par la Commission*

(6) Le règlement (CE) n° 261/2004 s'applique également aux passagers ayant réservé leur transport aérien dans le cadre d'un voyage à forfait. Il convient toutefois de préciser que les passagers ne peuvent pas cumuler des droits correspondants, notamment en vertu du présent règlement et de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait<sup>17</sup>. Les passagers devraient avoir le choix déposer leur réclamation au titre du présent règlement ou au titre de la directive, mais ils ne devraient pas avoir le droit de cumuler des indemnisations au titre des deux actes législatifs pour une même réclamation. Les passagers ne devraient pas se soucier de la manière dont les transporteurs aériens et les agents de voyages se répartissent les réclamations ainsi déposées.

---

<sup>17</sup> JO L 158 du 23.6.1990, p. 59.

*Amendement*

(6) Le règlement (CE) n° 261/2004 s'applique également aux passagers ayant réservé leur transport aérien dans le cadre d'un voyage à forfait. Il convient toutefois de préciser que les passagers ne peuvent pas cumuler des droits correspondants, notamment en vertu du présent règlement et de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait<sup>17</sup>. Les passagers devraient avoir le choix **de** déposer leur réclamation au titre du présent règlement ou au titre de la directive, mais ils ne devraient pas avoir le droit de cumuler des indemnisations au titre des deux actes législatifs pour une même réclamation. Les passagers ne devraient pas se soucier de la manière dont les transporteurs aériens et les agents de voyages se répartissent les réclamations ainsi déposées.

---

<sup>17</sup> JO L 158 du 23.6.1990, p. 59.

*Justification**Correction linguistique***Amendement 115**  
**Dieter-Lebrecht Koch****Proposition de règlement**  
**Considérant 6***Texte proposé par la Commission*

(6) Le règlement (CE) n° 261/2004 s'applique ***également*** aux passagers ayant réservé leur transport aérien dans le cadre d'un voyage à forfait<sup>17</sup>. ***Il convient toutefois de préciser que les passagers ne peuvent pas cumuler des droits correspondants, notamment en vertu du présent règlement et de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait. Les passagers devraient avoir le choix déposer leur réclamation au titre du présent règlement ou au titre de la directive, mais ils ne devraient pas avoir le droit de cumuler des indemnisations au titre des deux actes législatifs pour une même réclamation. Les passagers ne devraient pas se soucier de la manière dont les transporteurs aériens et les agents de voyages se répartissent les réclamations ainsi déposées.***

---

<sup>17</sup> JO L 158 du 23.6.1990, p. 59.

*Amendement*

(6) Le règlement (CE) n° 261/2004 ***ne*** s'applique ***pas*** aux passagers ayant réservé leur transport aérien dans le cadre d'un voyage à forfait<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> JO L 158 du 23.6.1990, p. 59.

Or. de

**Amendement 116**  
**Phil Bennion**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 6**

*Texte proposé par la Commission*

(6) Le règlement (CE) n° 261/2004 s'applique également aux passagers ayant réservé leur transport aérien dans le cadre d'un voyage à forfait. Il convient toutefois de préciser que les passagers ne peuvent pas cumuler des droits correspondants, notamment en vertu du présent règlement et de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait<sup>17</sup>. Les passagers devraient avoir le choix déposer leur réclamation au titre du présent règlement ou au titre de la directive, mais ils ne devraient pas avoir le droit de cumuler des indemnisations au titre des deux actes législatifs pour une même réclamation. Les passagers ne devraient pas se soucier de la manière dont les transporteurs aériens et les agents de voyages se répartissent les réclamations ainsi déposées.

---

<sup>17</sup> JO L158 du 23.6.1990, p.59

*Amendement*

(6) Le règlement (CE) n° 261/2004 s'applique également aux passagers ayant réservé leur transport aérien dans le cadre d'un voyage à forfait. Il convient toutefois de préciser que les passagers ne peuvent pas cumuler des droits correspondants, notamment en vertu du présent règlement et de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait<sup>17</sup>. Les passagers devraient avoir le choix déposer leur réclamation au titre du présent règlement ou au titre de la directive, mais ils ne devraient pas avoir le droit de cumuler des indemnisations au titre des deux actes législatifs pour une même réclamation. Les passagers ne devraient pas se soucier de la manière dont les transporteurs aériens et les agents de voyages se répartissent les réclamations ainsi déposées ***et les transporteurs aériens et les agents de voyages devraient communiquer aux passagers tous les éléments nécessaires à la mise au point de leurs réclamations sans retard.***

---

<sup>17</sup> JO L158 du 23.6.1990, p.59

Or. en

*Justification*

*Lorsqu'un passager a besoin d'une preuve d'annulation d'un vol ou d'une autre perturbation de son voyage pour mettre au point son dossier de réclamation, les éléments nécessaires devraient lui être communiqués sans retard.*

**Amendement 117**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 7**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(7) Afin de renforcer les niveaux de protection, les passagers titulaires d'un billet aller-retour ne devraient pas être refusés à l'embarquement sur le trajet du retour pour le motif qu'ils n'ont pas utilisé le trajet aller du même billet.**

**supprimé**

Or. en

*Justification*

*Il est primordial de préciser clairement aux passagers, au moment de la réservation, que le retour ne pourra être utilisé que si l'aller l'a été. Sur un marché concurrentiel, c'est une décision commerciale appartenant à l'opérateur aérien que celle d'inclure ces conditions particulières. Il convient également d'éviter la distorsion de la concurrence entre les transporteurs de l'Union européenne et ceux de pays tiers.*

**Amendement 118**  
**Michel Dantin**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 7**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(7) Afin de renforcer les niveaux de protection, les passagers titulaires d'un billet aller-retour ne devraient pas être refusés à l'embarquement sur le trajet du retour pour le motif qu'ils n'ont pas utilisé le trajet aller du même billet.

(7) Afin de renforcer les niveaux de protection, les passagers titulaires d'un billet aller-retour ne devraient pas être refusés à l'embarquement sur le trajet du retour pour le motif qu'ils n'ont pas utilisé le trajet aller du même billet, ***si une circonstance hors de leur contrôle, tels qu'un accident, une maladie, ou un décès, les a empêchés d'être présents à temps à l'aéroport pour effectuer le trajet aller.***

Or. fr

**Amendement 119**  
**Georges Bach**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 7**

*Texte proposé par la Commission*

(7) Afin de renforcer les niveaux de protection, les passagers titulaires d'un billet aller-retour ne **devraient** pas être refusés à l'embarquement sur le trajet du retour pour le motif qu'ils n'ont pas utilisé le trajet aller du même billet.

*Amendement*

(7) Afin de renforcer les niveaux de protection, les passagers titulaires d'un billet aller-retour ne **doivent** pas être refusés à l'embarquement sur le trajet du retour pour le motif qu'ils n'ont pas utilisé le trajet aller du même billet. ***En revanche, la nouvelle disposition ne devrait pas s'appliquer lorsque le billet comprend plus qu'un simple aller-retour et que les passagers n'ont pas effectué les vols dans l'ordre convenu figurant sur le billet.***

Or. en

**Amendement 120**  
**Petra Kammerevert**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 7**

*Texte proposé par la Commission*

(7) Afin de renforcer les niveaux de protection, les passagers titulaires d'un billet aller-retour ne devraient pas être refusés à l'embarquement sur le trajet du retour pour le motif qu'ils n'ont pas utilisé le trajet aller du même billet.

*Amendement*

(7) Afin de renforcer les niveaux de protection, les passagers titulaires d'un billet aller-retour ne devraient pas être refusés à l'embarquement sur le trajet du retour pour le motif qu'ils n'ont pas utilisé le trajet aller du même billet ***ou lorsque le passager n'a pas utilisé l'un après l'autre tous les segments de vol que comprend le billet.***

Or. de

**Amendement 121**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 7**

*Texte proposé par la Commission*

(7) Afin de renforcer les niveaux de protection, les passagers titulaires d'un billet aller-retour ne **devraient** pas être refusés à l'embarquement sur le trajet **du retour** pour le motif qu'ils n'ont pas utilisé le trajet aller du même billet.

*Amendement*

(7) Afin de renforcer les niveaux de protection, les passagers titulaires d'un billet aller-retour ne **peuvent** pas être refusés à l'embarquement sur le trajet **d'un des segments de vol** pour le motif qu'ils n'ont pas utilisé le trajet aller du même billet **ou qui n'ont pas utilisé tous les segments de vol**.

Or. de

*Justification*

*Interdiction générale de la politique en cas de non-présentation: Si le vol réservé comprend plusieurs segments, il doit être possible de ne consommer qu'un seul ou plusieurs de ces segments, et ce sans s'exposer à l'invalidation de la chaîne d'acheminement en aval ou à l'application de frais supplémentaires élevés.*

**Amendement 122**  
**Saïd El Khadraoui**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 7 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(7 bis) Afin de renforcer les niveaux de protection, les passagers ne devraient pas être refusés à l'embarquement d'un vol pour le motif qu'ils n'ont pas effectué le voyage précédent par un autre moyen de transport, tel que le bus ou le train, avec le même billet.**

Or. nl

**Amendement 123**  
**Hubert Pirker**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 8**

*Texte proposé par la Commission*

(8) Actuellement, les passagers dont les noms sont mal orthographiés sont parfois sanctionnés en devant s'acquitter de frais administratifs. Il y a lieu de prévoir la possibilité de corriger, gratuitement et de manière raisonnable, des erreurs typographiques survenues lors de la réservation, pour autant que les corrections apportées n'entraînent pas de changement d'horaire, de date, d'itinéraire ou de passager.

*Amendement*

(8) Actuellement, les passagers dont les noms sont mal orthographiés sont parfois sanctionnés en devant s'acquitter de frais administratifs. Il y a lieu de prévoir la possibilité de corriger, gratuitement et de manière raisonnable, des erreurs **de forme** survenues lors de la réservation, **telles que des erreurs** typographiques **dans le nom**, pour autant que les corrections apportées n'entraînent pas de changement d'horaire, de date, d'itinéraire ou de passager.

Or. de

*Justification*

*Le Libellé vise à préciser ce qu'il convient de considérer comme des corrections. Des erreurs typographiques devraient impérativement pouvoir être corrigées. Ceci ne vise toutefois pas, en l'occurrence, la possibilité de modifier la réservation à un autre nom (à une autre personne) jusqu'à 48 heures avant le départ.*

**Amendement 124**  
**Artur Zasada**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 8**

*Texte proposé par la Commission*

(8) Actuellement, les passagers dont les noms sont mal orthographiés sont parfois sanctionnés en devant s'acquitter de frais administratifs. Il y a lieu de prévoir la possibilité de corriger, gratuitement et de manière raisonnable, des erreurs typographiques survenues lors de la réservation, pour autant que les corrections

*Amendement*

(8) Actuellement, les passagers dont les noms sont mal orthographiés sont parfois sanctionnés en devant s'acquitter de frais administratifs. Il y a lieu de prévoir la possibilité de corriger, **à une seule reprise**, gratuitement et de manière raisonnable, des erreurs typographiques **évidentes** survenues lors de la réservation, pour autant que les

apportées n'entraînent pas de changement d'horaire, de date, d'itinéraire ou de passager.

corrections apportées n'entraînent pas de changement d'horaire, de date, d'itinéraire ou de passager.

Or. pl

*Justification*

*Si une erreur a été commise, le passager doit être en mesure de la corriger, mais cette possibilité doit être limitée à une seule et unique modification, de sorte que le transporteur dispose de la liste complète et exhaustive des passagers dans les meilleurs délais possibles.*

**Amendement 125**  
**Georges Bach**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 9 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(9 bis) Par exemple, la création d'un fond de garantie ou d'un système d'assurance obligatoire permettra au transporteur aérien d'assurer le remboursement des passagers ou leur rapatriement à la suite d'une annulation de vol en raison de l'insolvabilité d'un transporteur aérien ou de la suspension des activités d'un transporteur aérien en raison de la révocation de sa licence d'exploitation.***

Or. fr

*Justification*

*La création d'un fond de garantie ou d'un système d'assurance assurera la protection des voyageurs en cas de faillites ou de perte de licence.*

**Amendement 126**  
**Brian Simpson**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 10**

PE519.451v01-00

14/169

AM1002472FR.doc

*Texte proposé par la Commission*

(10) **Les aéroports** et les usagers des aéroports, tels que les transporteurs aériens **et** les sociétés d'assistance en escale, devraient coopérer pour réduire au minimum l'impact des perturbations des vol multiples sur les passagers en veillant à ce qu'ils soient pris en charge et réacheminés. À cette fin, ils **devraient préparer** des plans d'urgence pour ce type de situations et **travailler ensemble à l'élaboration de ces plans**.

*Amendement*

(10) **L'entité gestionnaire d'aéroport** et les usagers des aéroports, tels que les transporteurs aériens, les sociétés d'assistance en escale **et les prestataires d'aide aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite**, devraient coopérer pour réduire au minimum l'impact des perturbations des vol multiples sur les passagers en veillant à ce qu'ils soient pris en charge et réacheminés. À cette fin, ils **préparent** des plans d'urgence pour ce type de situations et **les communiquent à l'organisme national chargé de l'application, qui les examine et peut demander des adaptations au besoin**.

Or. en

**Amendement 127**

**Petri Sarvamaa**

**Proposition de règlement**

**Considérant 10 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

**(10 bis) Il convient que le transporteur aérien mette en place et, en collaboration avec l'entité gestionnaire de l'aéroport, signale clairement dans l'aéroport un guichet et un employé qui soient à la disposition des passagers pendant les heures d'ouverture de l'aéroport lorsque surviennent des problèmes dans le trafic aérien.**

Or. fi

**Amendement 128**

**Spyros Danellis**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 11**

*Texte proposé par la Commission*

(11) Le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement **prévoir** le droit à une indemnisation pour les passagers subissant un retard important, conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07 (Sturgeon). Parallèlement, les seuils de déclenchement ouvrant le droit à une indemnisation devraient être relevés pour tenir compte de l'incidence financière sur le secteur et pour éviter, comme conséquence, toute augmentation du taux d'annulations. Pour garantir l'homogénéité des conditions d'indemnisation pour les citoyens voyageant au sein de l'UE, le seuil devrait être identique pour tous les voyages au sein de l'Union, mais il devrait dépendre de la distance du trajet pour les voyages à destination/en provenance de pays tiers afin de tenir compte des difficultés opérationnelles rencontrées par les transporteurs aériens pour régler les causes des retards dans des aéroports éloignés.

*Amendement*

(11) Regulation (EC) Le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement **comprendre** le droit à une indemnisation pour les passagers subissant un retard important, conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07 (Sturgeon), **et le principe d'égalité de traitement, qui exige que des situations différentes ne soient pas traitées de manière différente**. Parallèlement, les seuils de déclenchement ouvrant le droit à une indemnisation devraient être relevés pour tenir compte de l'incidence financière sur le secteur et pour éviter, comme conséquence, toute augmentation du taux d'annulations. Pour garantir l'homogénéité des conditions d'indemnisation pour les citoyens voyageant au sein de l'UE, le seuil devrait être identique pour tous les voyages au sein de l'Union, mais il devrait dépendre de la distance du trajet pour les voyages à destination/en provenance de pays tiers afin de tenir compte des difficultés opérationnelles rencontrées par les transporteurs aériens pour régler les causes des retards dans des aéroports éloignés.

Or. en

*Justification*

*Explicitation du principe sous-tendant l'arrêt Sturgeon.*

**Amendement 129**  
**Keith Taylor, Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 11**

*Texte proposé par la Commission*

(11) Le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement prévoir le droit à une indemnisation pour les passagers subissant un retard important, conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07 (Sturgeon). **Parallèlement, les seuils de déclenchement ouvrant le droit à une indemnisation devraient être relevés pour tenir compte de l'incidence financière sur le secteur et pour éviter, comme conséquence, toute augmentation du taux d'annulations.** Pour garantir l'homogénéité des conditions d'indemnisation pour les citoyens voyageant au sein de l'UE, le seuil devrait être identique pour tous les voyages au sein de l'Union, mais il devrait dépendre de la distance du trajet pour les voyages à destination/en provenance de pays tiers afin de tenir compte des difficultés opérationnelles rencontrées par les transporteurs aériens pour régler les causes des retards dans des aéroports éloignés.

*Amendement*

(11) Le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement prévoir le droit à une indemnisation pour les passagers subissant un retard important, conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07 (Sturgeon). Pour garantir l'homogénéité des conditions d'indemnisation pour les citoyens voyageant au sein de l'UE, le seuil devrait être identique pour tous les voyages au sein de l'Union, mais il devrait dépendre de la distance du trajet pour les voyages à destination/en provenance de pays tiers afin de tenir compte des difficultés opérationnelles rencontrées par les transporteurs aériens pour régler les causes des retards dans des aéroports éloignés.

*(Règlement (CE) n° 261/2004, considérant 11)*

Or. en

**Amendement 130**  
**Hubert Pirker**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 11**

*Texte proposé par la Commission*

(11) Le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement prévoir le droit à une indemnisation pour les passagers subissant un retard important, conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans les affaires jointes C-402/07 et C-

*Amendement*

(11) Le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement prévoir le droit à une indemnisation pour les passagers subissant un retard important, conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans les affaires jointes C-402/07 et C-

432/07 (Sturgeon). ***Parallèlement, les seuils de déclenchement ouvrant le droit à une indemnisation devraient être relevés pour tenir compte de l'incidence financière sur le secteur et pour éviter, comme conséquence, toute augmentation du taux d'annulations.*** Pour garantir l'homogénéité des conditions d'indemnisation pour les citoyens voyageant au sein de l'UE, le seuil devrait être identique pour tous les voyages au sein de l'Union, mais il devrait dépendre de la distance du trajet pour les voyages à destination/en provenance de pays tiers afin de tenir compte des difficultés opérationnelles rencontrées par les transporteurs aériens pour régler les causes des retards dans des aéroports éloignés.

432/07 (Sturgeon). Pour garantir l'homogénéité des conditions d'indemnisation pour les citoyens voyageant au sein de l'UE, le seuil devrait être identique pour tous les voyages au sein de l'Union, mais il devrait dépendre de la distance du trajet pour les voyages à destination/en provenance de pays tiers afin de tenir compte des difficultés opérationnelles rencontrées par les transporteurs aériens pour régler les causes des retards dans des aéroports éloignés.

Or. de

#### *Justification*

*La suppression est nécessaire car la durée du retard doit être mise en conformité avec l'arrêt de la Cour de justice de l'Union dans l'affaire Sturgeon.*

#### **Amendement 131** **Jacqueline Foster**

#### **Proposition de règlement** **Considérant 11**

##### *Texte proposé par la Commission*

(11) Le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement prévoir le droit à une indemnisation pour les passagers subissant un retard important, conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07 (Sturgeon). Parallèlement, les seuils de déclenchement ouvrant le droit à une indemnisation devraient être relevés pour tenir compte de l'incidence financière sur le secteur et pour éviter, comme conséquence,

##### *Amendement*

(11) Le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement prévoir le droit à une indemnisation pour les passagers subissant un retard important, conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07 (Sturgeon). Parallèlement, les seuils de déclenchement ouvrant le droit à une indemnisation devraient être relevés pour tenir compte de l'incidence financière sur le secteur et pour éviter, comme conséquence,

toute augmentation du taux d'annulations.  
***Pour garantir l'homogénéité des conditions d'indemnisation pour les citoyens voyageant au sein de l'UE, le seuil devrait être identique pour tous les voyages au sein de l'Union, mais il*** devrait dépendre de la distance du trajet pour les voyages à destination/en provenance de pays tiers afin de tenir compte des difficultés opérationnelles rencontrées par les transporteurs aériens pour régler les causes des retards dans des aéroports éloignés.

toute augmentation du taux d'annulations.  
Le seuil devrait dépendre de la distance du trajet pour les voyages à destination/en provenance de pays tiers afin de tenir compte des difficultés opérationnelles rencontrées par les transporteurs aériens pour régler les causes des retards dans des aéroports éloignés.

Or. en

### *Justification*

*Les tranches en fonction de la distance doivent être modifiées afin qu'elles soient cohérentes avec celles qui s'appliquent aux annulations (et partant, conformes avec l'arrêt Sturgeon) et avec les niveaux d'indemnisation de l'article 7. Cela permettra aussi de ne pas compliquer exagérément le règlement.*

### **Amendement 132**

**Jaromír Kohlíček, Sabine Wils**

### **Proposition de règlement**

#### **Considérant 11**

#### *Texte proposé par la Commission*

(11) Le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement prévoir le droit à une indemnisation pour les passagers subissant un retard important, conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07 (Sturgeon). Parallèlement, les seuils de déclenchement ouvrant le droit à une indemnisation devraient être relevés pour tenir compte de l'incidence financière sur le secteur et pour éviter, comme conséquence, toute augmentation du taux d'annulations. Pour garantir l'homogénéité des conditions d'indemnisation pour les citoyens

#### *Amendement*

(11) Le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement prévoir le droit à une indemnisation pour les passagers subissant un retard important, conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07 (Sturgeon). Parallèlement, les seuils de déclenchement ouvrant le droit à une indemnisation devraient être relevés pour tenir compte de l'incidence financière sur le secteur et pour éviter, comme conséquence, toute augmentation du taux d'annulations. Pour garantir l'homogénéité des conditions d'indemnisation pour les citoyens

voyageant au sein de l'UE, le seuil devrait être identique pour tous les voyages au sein de l'Union, *mais il devrait dépendre de la distance du trajet pour les voyages à destination/en provenance de pays tiers afin de tenir compte des difficultés opérationnelles rencontrées par les transporteurs aériens pour régler les causes des retards dans des aéroports éloignés.*

voyageant au sein de l'UE, le seuil devrait être identique pour tous les voyages au sein de l'Union.

Or. en

**Amendement 133**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 11**

*Texte proposé par la Commission*

(11) Le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement prévoir le droit à une indemnisation pour les passagers subissant un retard important, conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07 (Sturgeon). Parallèlement, les seuils de déclenchement ouvrant le droit à une indemnisation devraient être relevés pour tenir compte de l'incidence financière sur le secteur et pour éviter, comme conséquence, toute augmentation du taux d'annulations. Pour garantir l'homogénéité des conditions d'indemnisation pour les citoyens voyageant au sein de l'UE, le seuil devrait être identique pour tous les voyages au sein de l'Union, mais il devrait dépendre de la distance du trajet pour les voyages à destination/en provenance de pays tiers afin de tenir compte des difficultés opérationnelles rencontrées par les transporteurs aériens pour régler les causes des retards dans des aéroports éloignés.

*Amendement*

(11) Le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement prévoir le droit à une indemnisation pour les passagers subissant un retard important, conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07 (Sturgeon). Parallèlement, les seuils de déclenchement ouvrant le droit à une indemnisation devraient être relevés pour tenir compte *notamment* de l'incidence financière sur le secteur et pour éviter, comme conséquence, toute augmentation du taux d'annulations. Pour garantir l'homogénéité des conditions d'indemnisation pour les citoyens voyageant au sein de l'UE, le seuil devrait être identique pour tous les voyages au sein de l'Union, mais il devrait dépendre de la distance du trajet pour les voyages à destination/en provenance de pays tiers afin de tenir compte des difficultés opérationnelles rencontrées par les transporteurs aériens pour régler les causes des retards dans des aéroports éloignés.

**Amendement 134**  
**Keith Taylor, Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 11 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(11 bis) L'indemnisation des retards devrait dépendre de la longueur des vols prévus (court, moyen ou long-courriers) et tenir compte du temps perdu par le passager et des désagréments causés par le retard.***

Or. en

**Amendement 135**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 13**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(13) Les passagers qui manquent une correspondance devraient être correctement pris en charge pendant qu'ils attendent d'être réacheminés. ***Conformément au principe d'égalité de traitement, les passagers ayant manqué une correspondance devraient pouvoir réclamer une indemnisation sur la même base que les passagers dont le vol a été retardé ou annulé, en fonction de la perte de temps globale subie lorsqu'ils atteignent la destination finale de leur trajet.***

(13) Les passagers qui manquent une correspondance devraient être correctement pris en charge pendant qu'ils attendent d'être réacheminés.

Or. en

## Justification

*La proposition relative aux correspondances et les dispositions en matière d'indemnisation à la suite de retards pénalisent de façon disproportionnée les vols de rabattement, entraînant une réduction des services (en particulier ceux des régions), mais aussi des interlignes et des avantages qu'ils apportent aux passagers. Ainsi, les passagers se verraient obligés de récupérer leurs bagages et de les réenregistrer lors du changement de vol. La durée des trajets et des correspondances en serait également accrue.*

### Amendement 136

**Phil Bennion**

#### Proposition de règlement

##### Considérant 13

###### *Texte proposé par la Commission*

(13) Les passagers qui manquent une correspondance devraient être correctement pris en charge pendant qu'ils attendent d'être réacheminés. ***Conformément au principe d'égalité de traitement, les passagers ayant manqué une correspondance devraient pouvoir réclamer une indemnisation sur la même base que les passagers dont le vol a été retardé ou annulé, en fonction de la perte de temps globale subie lorsqu'ils atteignent la destination finale de leur trajet.***

###### *Amendement*

(13) Les passagers qui manquent une correspondance devraient être correctement pris en charge pendant qu'ils attendent d'être réacheminés. ***Ils devraient recevoir des informations claires sur la responsabilité des transporteurs en cas de détérioration des bagages au cours du trajet, sur les différentes règles concernant les bagages autorisés, sur les indemnisations en cas de retard et sur les règles établies entre transporteurs ainsi que sur le réacheminement en cas de perturbation et de correspondances manquées, y compris le réacheminement intermodal.***

Or. en

### Amendement 137

**Spyros Danellis**

#### Proposition de règlement

##### Considérant 13

###### *Texte proposé par la Commission*

(13) Les passagers qui manquent une

###### *Amendement*

(13) Les passagers qui manquent une

correspondance devraient être correctement pris en charge pendant qu'ils attendent d'être réacheminés. Conformément au principe d'égalité de traitement, les passagers ayant manqué une correspondance devraient pouvoir réclamer une indemnisation sur la même base que les passagers dont le vol a été retardé ou annulé, en fonction de la perte de temps globale subie lorsqu'ils atteignent la destination finale de leur trajet.

correspondance devraient être correctement pris en charge pendant qu'ils attendent d'être réacheminés. Conformément au principe d'égalité de traitement *et à l'arrêt de la Cour européenne de justice dans l'affaire C-11/11 (Air France contre Folkerts)*, les passagers ayant manqué une correspondance devraient pouvoir réclamer une indemnisation sur la même base que les passagers dont le vol a été retardé ou annulé, en fonction de la perte de temps globale subie lorsqu'ils atteignent la destination finale de leur trajet.

Or. en

### *Justification*

*Référence précise à l'arrêt en la matière de la CEJ qui justifie en droit le calcul des retards à la destination finale.*

### **Amendement 138 Brian Simpson**

### **Proposition de règlement Considérant 13 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(13 bis) Les passagers handicapés ou à mobilité réduite qui manquent une correspondance en raison d'un retard causé par les services d'assistance aéroportuaire bénéficient d'une prise en charge appropriée pendant qu'ils attendent d'être réacheminés. Ces passagers devraient pouvoir réclamer de l'entité gestionnaire de l'aéroport une indemnisation sur la même base que les passagers dont le vol a été retardé ou annulé par le transporteur aérien.***

Or. en

## Amendement 139

Keith Taylor, Eva Lichtenberger, Michael Cramer

### Proposition de règlement

#### Considérant 16

*Texte proposé par la Commission*

*(16) Les transporteurs aériens sont actuellement confrontés à une responsabilité illimitée en ce qui concerne l'hébergement de leurs passagers en cas de circonstances extraordinaires de longue durée. Cette incertitude liée à l'absence de toute limite prévisible dans le temps peut représenter un risque pour la stabilité financière d'un transporteur aérien. Un transporteur aérien devrait donc pouvoir limiter la fourniture de la prise en charge après une durée spécifique. Par ailleurs, les plans d'urgence et la rapidité du réacheminement devraient permettre de diminuer les risques pour les passagers d'être immobilisés pendant de longues périodes.*

*Amendement*

**supprimé**

Or. en

## Amendement 140

Jaromír Kohlíček, Sabine Wils

### Proposition de règlement

#### Considérant 16

*Texte proposé par la Commission*

*(16) Les transporteurs aériens sont actuellement confrontés à une responsabilité illimitée en ce qui concerne l'hébergement de leurs passagers en cas de circonstances extraordinaires de longue durée. Cette incertitude liée à l'absence de toute limite prévisible dans le temps peut représenter un risque pour la stabilité financière d'un transporteur aérien. Un*

*Amendement*

*(16) Les transporteurs aériens sont actuellement confrontés à une responsabilité illimitée en ce qui concerne l'hébergement de leurs passagers en cas de circonstances extraordinaires de longue durée. Un transporteur aérien devrait donc pouvoir limiter la fourniture de la prise en charge après une durée spécifique **tout en assurant aux passagers des plans***

transporteur aérien devrait donc pouvoir limiter la fourniture de la prise en charge après une durée spécifique. *Par ailleurs, les plans d'urgence et la rapidité du réacheminement devraient permettre* de diminuer les risques pour les passagers d'être immobilisés pendant de longues périodes.

d'urgence *appropriés* et la rapidité du réacheminement *afin* de diminuer les risques pour les passagers d'être immobilisés pendant de longues périodes.

Or. en

#### **Amendement 141**

**Keith Taylor, Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

#### **Proposition de règlement**

##### **Considérant 17**

*Texte proposé par la Commission*

*(17) Il s'est avéré que la mise en œuvre de certains droits des passagers, notamment le droit à un hébergement, était disproportionnée par rapport aux recettes des transporteurs pour certaines opérations à petite échelle. Les transporteurs assurant des vols de courte distance sur de petits aéronefs devraient donc être exemptés de l'obligation de payer un hébergement, mais néanmoins continuer à aider les passagers à trouver cet hébergement.*

*Amendement*

*supprimé*

Or. en

#### **Amendement 142**

**Jaromír Kohlíček, Sabine Wils**

#### **Proposition de règlement**

##### **Considérant 17**

*Texte proposé par la Commission*

*(17) Il s'est avéré que la mise en œuvre de certains droits des passagers, notamment*

*Amendement*

*supprimé*

*le droit à un hébergement, était disproportionnée par rapport aux recettes des transporteurs pour certaines opérations à petite échelle. Les transporteurs assurant des vols de courte distance sur de petits aéronefs devraient donc être exemptés de l'obligation de payer un hébergement, mais néanmoins continuer à aider les passagers à trouver cet hébergement.*

Or. en

**Amendement 143**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 18**

*Texte proposé par la Commission*

(18) Pour **les personnes handicapées**, les personnes à mobilité réduite **et les autres personnes ayant des besoins particuliers, telles que les enfants non accompagnés, les femmes enceintes et les personnes nécessitant une assistance médicale spécifique**, il peut s'avérer plus difficile d'organiser un hébergement en cas de perturbation du vol. Par conséquent, ces catégories de passagers ne devraient pas être concernées par les limitations du droit à un hébergement en cas de circonstances extraordinaires ou d'opérations régionales.

*Amendement*

(18) Pour les personnes à mobilité réduite, il peut s'avérer plus difficile d'organiser un hébergement en cas de perturbation de vol. Par conséquent, ces catégories de passagers ne devraient pas être concernées par les limitations du droit à un hébergement en cas de circonstances extraordinaires ou d'opérations régionales.

Or. en

*Justification*

*Le considérant à l'examen prévoit que certaines catégories de passagers doivent bénéficier d'une assistance sans limitation de durée. Les passagers concernés ont l'obligation de signaler préalablement leur état au moins 48 heures avant l'enregistrement. Cette disposition n'est pas raisonnable, les femmes enceintes et bon nombre d'autres passagers n'étant pas tenus actuellement de déclarer leur état, à moins qu'ils ne soit instable. Cette obligation de déclaration préalable ne correspond pas à un service reçu, mais à l'éventualité d'un retard de*

*plus de trois nuits.*

#### **Amendement 144**

**Dieter-Lebrecht Koch, Michael Gahler**

#### **Proposition de règlement**

#### **Considérant 18**

*Texte proposé par la Commission*

(18) Pour les personnes handicapées, les personnes à mobilité réduite et les autres personnes ayant des besoins particuliers, telles que les enfants non accompagnés, les femmes enceintes et les personnes ***nécessitant une assistance médicale spécifique***, il ***peut s'avérer*** plus difficile d'organiser un hébergement en cas de perturbation du vol. Par conséquent, ces ***catégories de*** passagers ne devraient pas être ***concernées*** par les limitations du droit à un hébergement en cas de circonstances extraordinaires ou d'opérations régionales.

*Amendement*

(18) Pour les personnes handicapées, les personnes à mobilité réduite et les autres personnes ayant des besoins particuliers, telles que les enfants non accompagnés, les femmes enceintes et les personnes ***ayant des besoins de santé spécifiques***, il ***s'avère*** plus difficile d'organiser, ***de manière autonome***, un hébergement en cas de perturbation du vol. Par conséquent, ces passagers ne devraient pas être ***concernés*** par les limitations du droit à un hébergement en cas de circonstances extraordinaires ou d'opérations régionales.

Or. de

#### **Amendement 145**

**Phil Bennion**

#### **Proposition de règlement**

#### **Considérant 18 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

***(18 bis) Lorsque le transporteur aérien communautaire exige que les personnes handicapées ou à mobilité réduite soient accompagnées d'un aidant, ce dernier devrait être exonéré du paiement de la taxe aéroportuaire de départ applicable.***

*Amendement*

Or. en

## Amendement 146

Keith Taylor, Eva Lichtenberger, Michael Cramer

### Proposition de règlement

#### Considérant 18 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(18 bis) Les prestataires de services devraient veiller à ce que les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées aient à tout moment le droit d'utiliser gratuitement des équipements de respiration agréés du point de vue de la sécurité à bord des aéronefs. Il convient que la Commission établisse une liste des équipements agréés fournissant de l'oxygène médical, en collaborant avec le secteur et les organisations représentatives des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite en tenant compte des exigences en matière de sécurité.***

Or. en

## Amendement 147

Spyros Danellis

### Proposition de règlement

#### Considérant 19

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(19) Les transporteurs aériens ne sont pas les seuls responsables du taux actuel de retards importants ou d'annulations de vols dans l'UE. Afin d'inciter tous les acteurs de la chaîne du transport aérien à chercher des solutions efficaces en temps utile pour réduire au minimum les désagréments subis par les passagers en cas de retard important ou d'annulation, les transporteurs aériens devraient avoir le droit de demander réparation auprès de tout tiers en partie responsable de l'événement

(19) Les transporteurs aériens ne sont pas les seuls responsables du taux actuel de retards importants ou d'annulations de vols dans l'UE. Afin d'inciter tous les acteurs de la chaîne du transport aérien à chercher des solutions efficaces en temps utile pour réduire au minimum les désagréments subis par les passagers en cas de retard important ou d'annulation, les transporteurs aériens devraient avoir le droit de demander réparation auprès de tout tiers en partie responsable de l'événement

déclenchant l'obligation d'indemnisation ou d'autres obligations.

déclenchant l'obligation d'indemnisation ou d'autres obligations. ***L'exercice de ce droit ne saurait être limité par des stipulations auxquelles le transporteur aérien n'a pas préalablement souscrit.***

Or. en

#### **Amendement 148**

**Ismail Ertug**

#### **Proposition de règlement**

##### **Considérant 20**

*Texte proposé par la Commission*

(20) Il y a ***non seulement lieu*** d'informer ***correctement*** les passagers de leurs droits ***en cas d'interruption de vol mais aussi de les informer correctement de*** la cause de ***l'interruption même***, dès que cette information est disponible. Cette information devrait également être fournie lorsque le passager a acheté son billet en passant par un intermédiaire établi dans l'Union.

*Amendement*

(20) Il ***est imposé, en cas de perturbation du vol, d'annulation, de retard ou de refus d'embarquement,*** d'informer ***précisément*** les passagers de leurs droits ***ainsi que*** de la cause de ***ce changement***, dès que cette information est disponible. Cette information devrait également être fournie lorsque le passager a acheté son billet en passant par un intermédiaire établi dans l'Union.

Or. de

#### *Justification*

*Il convient de renforcer davantage encore le droit d'information des passagers, qui ont, vis-à-vis des compagnies aériennes, le droit d'être informés des raisons exactes de l'annulation, du retard ou du refus d'embarquement.*

#### **Amendement 149**

**Spyros Danellis, Brian Simpson, Bogusław Liberadzki**

#### **Proposition de règlement**

##### **Considérant 21 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(21 bis) Pour aider les organismes nationaux chargés de l'application à remplir leur mission de contrôle de l'application du présent règlement, les transporteurs aériens devraient leur fournir des justificatifs de conformité appropriés prouvant leur respect constant de l'ensemble des articles du règlement qui les concernent.***

Or. en

**Amendement 150**

**Spyros Danellis, Brian Simpson, Bogusław Liberadzki**

**Proposition de règlement**

**Considérant 21 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(21 ter) L'aviation commerciale étant un marché intégré à l'échelle de l'Union, les mesures destinées à garantir le bon respect du présent règlement seront plus efficaces si elles sont prises au niveau de l'Union avec la participation accrue de la Commission. En particulier, la Commission devrait informer les voyageurs aériens sur le respect des droits des passagers par les transporteurs aériens en publiant la liste des transporteurs qui contreviennent systématiquement au règlement.***

Or. en

**Amendement 151**

**Jaromír Kohlíček, Sabine Wils**

**Proposition de règlement**

**Considérant 22**

*Texte proposé par la Commission*

(22) Les passagers devraient être informés de manière adéquate sur les procédures applicables pour introduire des réclamations et des plaintes auprès des transporteurs aériens et devraient recevoir une réponse dans un délai **raisonnable**. Les passagers devraient également avoir la possibilité d'introduire une plainte concernant les transporteurs aériens au moyen de mesures extrajudiciaires. Toutefois, dès lors que le droit à un recours effectif devant un tribunal est un droit fondamental reconnu par l'article 47 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, ces mesures ne devraient ni empêcher ni entraver l'accès des passagers aux tribunaux.

*Amendement*

(22) Les passagers devraient être informés de manière adéquate sur les procédures applicables pour introduire des réclamations et des plaintes auprès des transporteurs aériens et devraient recevoir une réponse dans un délai **aussi bref que possible**. Les passagers devraient également avoir la possibilité d'introduire une plainte concernant les transporteurs aériens au moyen de mesures extrajudiciaires. Toutefois, dès lors que le droit à un recours effectif devant un tribunal est un droit fondamental reconnu par l'article 47 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, ces mesures ne devraient ni empêcher ni entraver l'accès des passagers aux tribunaux.

Or. en

**Amendement 152**

**Keith Taylor, Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de règlement**

**Considérant 22**

*Texte proposé par la Commission*

(22) Les passagers devraient être informés de manière adéquate sur les procédures applicables pour introduire des réclamations et des plaintes auprès des transporteurs aériens et devraient recevoir une réponse dans un délai raisonnable. Les passagers devraient également avoir la possibilité d'introduire une plainte concernant les transporteurs aériens au moyen de mesures extrajudiciaires. Toutefois, dès lors que le droit à un recours effectif devant un tribunal est un droit fondamental reconnu par l'article 47 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union

*Amendement*

(22) Les passagers devraient être informés de manière adéquate sur les procédures applicables pour introduire des réclamations et des plaintes auprès des transporteurs aériens et devraient recevoir une réponse dans un délai raisonnable. Les passagers devraient également avoir la possibilité d'introduire une plainte concernant les transporteurs aériens au moyen de mesures extrajudiciaires. **Les États membres devraient prévoir des dispositifs de médiation bien pourvus permettant de régler des différends entre le passager et la compagnie aérienne.**

européenne, ces mesures ne devraient ni empêcher ni entraver l'accès des passagers aux tribunaux.

Toutefois, dès lors que le droit à un recours effectif devant un tribunal est un droit fondamental reconnu par l'article 47 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, ces mesures ne devraient ni empêcher ni entraver l'accès des passagers aux tribunaux.

Or. en

### **Amendement 153**

**Keith Taylor, Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

#### **Proposition de règlement**

#### **Considérant 22 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(22 bis) Si un aéroport dont le trafic annuel est supérieur à deux millions de passagers est situé dans le ressort du tribunal compétent pour traiter une réclamation fondée sur le présent règlement, l'État membre devrait veiller à ce que le passager bénéficie gratuitement de l'aide d'un traducteur, si nécessaire, et en cas d'audition, de celle d'un interprète, afin d'engager la procédure et d'y participer.***

Or. en

### **Amendement 154**

**Mathieu Grosch**

#### **Proposition de règlement**

#### **Considérant 22 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(22 bis) Une réclamation doit toujours être précédée d'une plainte.***

Or. de

**Amendement 155**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 23**

*Texte proposé par la Commission*

(23) Dans l'affaire C-139/11 (Moré contre KLM), la Cour de justice de l'Union européenne a précisé que le délai dans lequel les actions ayant pour objet d'obtenir le versement de l'indemnité est déterminé conformément aux règles nationales de chaque État membre.

*Amendement*

(23) Dans l'affaire C-139/11 (Moré contre KLM), la Cour de justice de l'Union européenne a précisé que le délai dans lequel les actions ayant pour objet d'obtenir le versement de l'indemnité est déterminé conformément aux règles nationales de chaque État membre; ***les importants écarts entre les délais fixés par les États membres rendent nécessaire la fixation d'un seul et même délai, conformément à la convention de Montréal.***

Or. pl

*Justification*

*Il convient d'être attentif à un élément essentiel qui, jusqu'à présent, n'a pas été réglementé par la directive RELC ou par le règlement n° 261/2004, à savoir l'absence de délai maximal d'introduction d'une réclamation auprès de l'organisme national de contrôle/auprès de l'organisme national/dans le cadre d'un RELC, ainsi que devant des juridictions ordinaires (délai de prescription des plaintes).*

**Amendement 156**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 26 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(26 bis) En vue de compléter les dispositions du présent règlement par la liste non exhaustive des circonstances extraordinaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du***

*traité sur le fonctionnement de l'Union européenne afin de préciser les circonstances clairement considérées comme étant extraordinaires ou non extraordinaires. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire et tienne compte des travaux des organismes nationaux chargés de l'application. Lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, il convient que la Commission veille à ce que tous les documents utiles soient transmis simultanément au Parlement européen et au Conseil, en temps voulu et de façon appropriée.*

Or. en

**Amendement 157**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 27**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(27) Afin d'assurer que la détérioration ou la perte d'équipements de mobilité soit indemnisée pour la valeur intégrale, les transporteurs aériens devraient offrir gratuitement aux personnes à mobilité réduite la possibilité de faire une déclaration spéciale d'intérêt qui, en vertu de la convention de Montréal, leur permette?? d'obtenir une indemnisation intégrale pour la perte ou la détérioration de leur équipement.*

*supprimé*

Or. en

*Justification*

*La convention de Montréal assurant déjà une protection appropriée, les modifications ne sont pas nécessaires.*

**Amendement 158**  
**Brian Simpson**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 27**

*Texte proposé par la Commission*

(27) Afin d'assurer que la détérioration ou la perte d'équipements de mobilité soit indemnisée pour la valeur intégrale, les transporteurs aériens **devraient offrir gratuitement aux personnes** à mobilité réduite la possibilité de faire une déclaration spéciale d'intérêt qui, en vertu de la convention de Montréal, leur **permette??** d'obtenir une indemnisation intégrale pour la perte ou la détérioration de leur équipement.

*Amendement*

(27) Afin d'assurer que la détérioration ou la perte d'équipements de mobilité soit indemnisée pour la valeur intégrale, les transporteurs aériens **et les services d'assistance aéroportuaire doivent informer les passagers handicapés et les passagers** à mobilité réduite **au moment de la réservation et, de nouveau, lors de l'enregistrement de** la possibilité de faire une déclaration spéciale d'intérêt qui, en vertu de la convention de Montréal, leur **permet** d'obtenir une indemnisation intégrale pour la perte ou la détérioration de leur équipement.

Or. en

**Amendement 159**  
**Michel Dantin, Dominique Riquet, Christine De Veyrac, Dominique Vlasto**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 27**

*Texte proposé par la Commission*

(27) Afin d'assurer que la détérioration ou la perte d'équipements de mobilité soit indemnisée pour la valeur intégrale, les transporteurs aériens devraient offrir gratuitement aux personnes à mobilité réduite la possibilité de faire une déclaration spéciale d'intérêt qui, en vertu de la convention de Montréal, leur **permette??** d'obtenir une indemnisation intégrale pour la perte ou la détérioration de leur équipement.

*Amendement*

(27) Afin d'assurer que la détérioration ou la perte d'équipements de mobilité soit indemnisée pour la valeur intégrale, les transporteurs aériens devraient offrir gratuitement aux personnes à mobilité réduite la possibilité de faire une déclaration spéciale d'intérêt qui, en vertu de la convention de Montréal, leur **permette??** d'obtenir une indemnisation intégrale pour la perte ou la détérioration de leur équipement. **Les transporteurs**

*aériens doivent informer les passagers, lors de la réservation des billets, de l'existence de ladite déclaration et des droits qui en découlent.*

Or. fr

**Amendement 160**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 28**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(28) Les passagers sont parfois dans le doute concernant les dimensions, le poids ou le nombre de pièces de bagage qu'ils sont autorisés à emporter à bord. Afin d'assurer qu'ils aient parfaitement connaissance des bagages autorisés qui sont compris dans leur billet, tant pour les bagages à main que pour les bagages de soute, les transporteurs aériens devraient indiquer clairement quels sont les bagages autorisés, lors de la réservation et à l'aéroport.*

*supprimé*

Or. en

*Justification*

*Ce point relève d'une décision commerciale appartenant aux compagnies aériennes et ne doit pas entrer dans le champ du règlement. L'essentiel est de fournir des informations transparentes au passager lors de la réservation.*

**Amendement 161**  
**Georges Bach**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 28**

*Texte proposé par la Commission*

(28) Les passagers sont parfois dans le doute concernant les dimensions, le poids ou le nombre de pièces de bagage qu'ils sont autorisés à emporter à bord. Afin d'assurer qu'ils aient parfaitement connaissance des bagages autorisés qui sont compris dans leur billet, tant pour les bagages à main que pour les bagages de soute, les transporteurs aériens devraient indiquer clairement quels sont les bagages autorisés, **lors de la** réservation et à l'aéroport.

*Amendement*

(28) Les passagers sont parfois dans le doute concernant les dimensions, le poids ou le nombre de pièces de bagage qu'ils sont autorisés à emporter à bord. Afin d'assurer qu'ils aient parfaitement connaissance des bagages autorisés qui sont compris dans leur billet, tant pour les bagages à main que pour les bagages de soute, les transporteurs aériens devraient indiquer clairement quels sont les bagages autorisés **à un stade précoce de la procédure de réservation, dans tous les circuits de distribution, y compris les systèmes de réservation informatisés, et lors de l'enregistrement** à l'aéroport. **Les organisateurs devraient informer les passagers en conséquence.**

Or. en

*Justification*

*Le présent amendement remplace l'amendement 18 du rapporteur. Il est essentiel que les informations sur les bagages autorisés et les services auxiliaires soient fournies à un stade précoce du processus de réservation afin de permettre la comparaison des tarifs et d'assurer la transparence des prix aux consommateurs. Par souci de transparence, ces informations devraient être diffusées dans tous les circuits de distribution.*

**Amendement 162**

**Michel Dantin, Dominique Riquet, Christine De Veyrac, Dominique Vlasto**

**Proposition de règlement**

**Considérant 28**

*Texte proposé par la Commission*

(28) Les passagers sont parfois dans le doute concernant les dimensions, le poids ou le nombre de pièces de bagage qu'ils sont autorisés à emporter à bord. Afin d'assurer qu'ils aient parfaitement connaissance des bagages autorisés qui

*Amendement*

(28) Les passagers sont parfois dans le doute concernant les dimensions, le poids ou le nombre de pièces de bagage qu'ils sont autorisés à emporter à bord. Afin d'assurer qu'ils aient parfaitement connaissance des bagages autorisés qui

sont compris dans leur billet, tant pour les bagages à main que pour les bagages de soute, les transporteurs aériens devraient indiquer clairement quels sont les bagages autorisés, lors de la réservation et à l'aéroport.

sont compris dans leur billet, tant pour les bagages à main que pour les bagages de soute, les transporteurs aériens devraient indiquer clairement quels sont les bagages autorisés, lors de la réservation et à l'aéroport. ***Un bagage ayant été autorisé à être porté en cabine lors de l'enregistrement au comptoir de la compagnie aérienne à l'aéroport, ne peut être refusé lors de l'embarquement, sauf si ledit bagage est transféré gratuitement en soute.***

Or. fr

### *Justification*

*Un nombre grandissant de compagnies aériennes effectuant une vérification du respect des exigences du bagage en cabine à deux reprises (au moment de l'enregistrement au comptoir, et au moment de l'embarquement), les passagers ne devraient pas se retrouver en situation où leur bagage est refusé lors de la deuxième vérification à l'embarquement, impliquant des frais supplémentaires, alors qu'il avait été initialement accepté au comptoir d'enregistrement.*

### **Amendement 163** **Artur Zasada**

### **Proposition de règlement** **Considérant 28 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(28 bis) Compte tenu du fait que les transporteurs aériens offrent de plus en plus souvent des produits et des services complémentaires lors de la réalisation d'une réservation par l'intermédiaire de systèmes informatiques, ces produits et services ne devraient être visibles de la personne effectuant la réservation que si cette dernière le souhaite et y a donné son accord.***

Or. pl

### *Justification*

*De plus en plus souvent, les compagnies aériennes s'efforcent de vendre d'autres produits et services en même temps que le billet. Les passagers effectuant des réservations sont tenus de prendre connaissance de ces offres: il s'agit pratiquement d'une condition préalable au paiement et à la finalisation de la transaction. Ils devraient être à même de décider s'ils veulent, ou non, voir ces types d'offres commerciales lorsqu'ils effectuent des réservations.*

#### **Amendement 164 Jacqueline Foster**

#### **Proposition de règlement Considérant 29**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(29) Les instruments de musique devraient autant que possible être admis comme bagages dans la cabine passagers et, en cas d'impossibilité, ils devraient si possible être transportés dans des conditions appropriées dans la soute de l'aéronef. Il y a lieu de modifier le règlement (CE) n° 2027/97 en conséquence.*

**supprimé**

Or. en

### *Justification*

*Il n'existe aucun motif valable de faire entrer les instruments de musique dans le champ du règlement alors que d'autres équipements (sportifs, cinématographiques, etc.) en sont exclus. Il s'agit là d'un exemple d'excès de réglementation.*

#### **Amendement 165 Keith Taylor, Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

#### **Proposition de règlement Considérant 29**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(29) Les instruments de musique devraient **autant que possible** être admis comme

(29) Les instruments de musique devraient être admis comme bagages dans la cabine

bagages dans la cabine passagers et, en cas d'impossibilité, ils devraient *si possible* être transportés dans des conditions appropriées dans la soute de l'aéronef. Il y a lieu de modifier le règlement (CE) n° 2027/97 en conséquence.

passagers et, en cas d'impossibilité, ils devraient être transportés dans des conditions appropriées dans la soute de l'aéronef. Il y a lieu de modifier le règlement (CE) n° 2027/97 en conséquence.

Or. en

**Amendement 166**  
**Vilja Savisaar-Toomast, Anne E. Jensen**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 29**

*Texte proposé par la Commission*

(29) Les instruments de musique devraient autant que possible être admis comme bagages dans la cabine passagers et, en cas d'impossibilité, ils devraient si possible être transportés dans des conditions appropriées dans la soute de l'aéronef. Il y a lieu de modifier le règlement (CE) n° 2027/97 en conséquence.

*Amendement*

(29) Les instruments de musique devraient autant que possible être admis comme bagages dans la cabine passagers et, en cas d'impossibilité, ils devraient si possible être transportés dans des conditions appropriées dans la soute de l'aéronef. ***Afin de permettre aux passagers concernés de déterminer si leur instrument peut être entreposé dans la cabine, les transporteurs aériens devraient les informer des dimensions de leurs espaces de rangement.*** Il y a lieu de modifier le règlement (CE) n° 2027/97 en conséquence.

Or. en

**Amendement 167**  
**Georges Bach**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 29**

*Texte proposé par la Commission*

(29) Les instruments de musique devraient autant que possible être admis comme

*Amendement*

(29) Les instruments de musique devraient autant que possible être admis comme

bagages dans la cabine passagers et, en cas d'impossibilité, ils devraient si possible être transportés dans des conditions appropriées dans la soute de l'aéronef. Il y a lieu de modifier le règlement (CE) n° 2027/97 en conséquence.

bagages dans la cabine passagers et, en cas d'impossibilité, ils devraient si possible être transportés dans des conditions appropriées dans la soute de l'aéronef. ***Afin de permettre aux passagers concernés de déterminer si leur instrument peut être entreposé dans la cabine, les transporteurs aériens devraient les informer des dimensions de leurs espaces de rangement.*** Il y a lieu de modifier le règlement (CE) n° 2027/97 en conséquence.

Or. en

**Amendement 168**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 30**

*Texte proposé par la Commission*

***(30) Afin de garantir l'application correcte et cohérente des droits conférés aux passagers par le règlement (CE) n° 2027/97, les organismes nationaux chargés de l'application désignés conformément au règlement (CE) n° 261/2004 devraient également contrôler et faire appliquer les droits conférés par le règlement (CE) n° 2027/97.***

*Amendement*

***supprimé***

Or. en

*Justification*

*Il n'est pas nécessaire de modifier le règlement (CE) n° 2027/97 et la proposition imposerait des contraintes supplémentaires superflues aux ONA.*

**Amendement 169**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 31**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(31) Compte tenu de la brièveté des délais pour le dépôt de plaintes concernant la perte, la détérioration ou le retard de bagages, les transporteurs aériens devraient donner aux passagers la possibilité de déposer une plainte en fournissant un formulaire de plainte dans l'aéroport. Ce formulaire pourrait aussi se présenter sous la forme du document PIR (Property Irregularity Report) couramment utilisé pour signaler une anomalie concernant un bien.** **supprimé**

Or. en

*Justification*

*Il n'est pas nécessaire de modifier le règlement (CE) n° 2027/97.*

**Amendement 170**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 32**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(32) L'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2027/9719 est devenu obsolète puisque les questions d'assurance sont désormais régies par le règlement (CE) n° 785/2004. Il devrait donc être supprimé.** **supprimé**

---

**Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages (JO L 285 du**

*17.10.1997, p. 1), modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 (JO L 140 du 30.5.2002, p. 2).*

Or. en

*Justification*

*Il n'est pas nécessaire de modifier le règlement (CE) n° 2027/97.*

**Amendement 171**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 33**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(33) Il est nécessaire de modifier les limites pécuniaires indiquées dans le règlement (CE) n° 2027/97 afin de tenir compte de l'évolution de la situation économique, selon la révision effectuée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 2009 en application de l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal.*

*supprimé*

Or. en

*Justification*

*Il n'est pas nécessaire de modifier le règlement (CE) n° 2027/97.*

**Amendement 172**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 34**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(34) Afin de maintenir la correspondance entre le règlement (CE) n° 2027/97 et la convention de Montréal, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Ce pouvoir permettra à la Commission de modifier les limites pécuniaires indiquées dans le règlement (CE) n° 2027/97 si celles-ci sont adaptées par l'OACI en vertu de l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal.**

**supprimé**

Or. en

*Justification*

*Il n'est pas nécessaire de modifier le règlement (CE) n° 2027/97.*

**Amendement 173  
Philip Bradbourn**

**Proposition de règlement  
Considérant 35 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(35 bis) Il convient que les transporteurs aériens dits "full service" assurant aux passagers une restauration à bord dans le cadre de leur service ne réservent pas de traitement défavorable aux passagers demandant des repas spéciaux en raison de pathologies préexistantes (maladies coéliquies, diabète, etc.). Ces repas spéciaux devraient être servis sans frais supplémentaire pour le passager sous réserve que celui-ci ait informé le transporteur aérien avant le voyage.**

Or. en

**Amendement 174**  
**Graham Watson, Vilja Savisaar-Toomast**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 35 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(35 bis) Le considérant 24 de l'acte de base est abrogé.***

Or. en

**Amendement 175**  
**Phil Bennion**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 35 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(35 bis) Afin d'améliorer la protection des passagers au-delà des frontières de l'Union, les droits des passagers devraient être systématiquement abordés dans les accords bilatéraux et internationaux.***

Or. en

**Amendement 176**  
**Philip Bradbourn**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 35 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(35 ter) Dans tous les aéroports de l'Union européenne ayant un trafic annuel de passagers supérieur à 1 million de personnes, des installations spéciales sont mises gratuitement à disposition des***

*passagers gravement handicapés  
nécessitant des vestiaires et des toilettes.*

Or. en

**Amendement 177**  
**Philip Bradbourn**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 35 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(35 quater) Les organismes nationaux chargés de l'application mis en place par les États membres (ci-après dénommés "ONA") ne disposent pas toujours des pouvoirs nécessaires pour garantir la bonne protection des droits des passagers. Les États membres devraient donc doter les ONA des compétences nécessaires pour sanctionner les violations et résoudre les différends entre les passagers et le secteur et tous les ONA devraient examiner en profondeur toutes les plaintes reçues.*

Or. en

**Amendement 178**  
**Philip Bradbourn**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 35 quinquies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(35 quinquies) Les informations données par certains transporteurs aériens aux passagers sur la durée des transferts entre les vols lors des correspondances sont souvent de nature à induire les passagers en erreur, en particulier dans les grands aéroports internationaux. Les*

*transporteurs aériens devraient donc communiquer des durées de correspondance adaptées à tous les passagers, y compris aux familles comprenant des enfants à bas âge, aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite.*

Or. en

**Amendement 179**  
**Carlo Fidanza**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point -1 (nouveau)**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 1 – paragraphe 1 – point c bis (nouveau)

*Present text*

*Amendement*

*-1. À l'article premier, paragraphe 1, le point suivant est inséré:  
c bis) en cas de déclassement.*

Or. en

*Justification*

*Les cas visés au point c bis) sont abordés à l'article 10, paragraphe 2. Il convient donc de les ajouter à la liste.*

**Amendement 180**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe -1 (nouveau)**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 1 – paragraphe 1

*Present text*

*Amendement*

*(-1) Article 1(1) is replaced by the following:*

""1. Le présent règlement reconnaît, dans les conditions qui y sont spécifiées, des droits minimum aux passagers dans les situations suivantes:

- a) en cas de refus d'embarquement contre leur volonté;
- b) en cas d'annulation de leur vol;
- c) en cas de vol retardé.""

""1. Le présent règlement reconnaît, dans les conditions qui y sont spécifiées, des droits minimum aux passagers dans les situations suivantes:

- a) en cas de refus d'embarquement contre leur volonté;
- b) en cas d'annulation de leur vol;
- c) en cas de vol retardé **au départ**;
- d) en cas de déclassement.""**

Or. fr

### **Amendement 181**

**Graham Watson, Vilja Savisaar-Toomast**

#### **Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point -1 (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 1 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***-1. À l'article premier, le paragraphe 3 est supprimé.***

Or. en

### **Amendement 182**

**Bernadette Vergnaud**

#### **Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point b bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point f

*Present text*

*Amendement*

***b bis) La phrase suivante est ajoutée à la définition du " billet " au point f)***

***"Ce document constituant le contrat de transport détenu par le passager, et comprenant un ou plusieurs coupons de***

*vols correspondant à des réservations pour l'emprunt d'un ou de plusieurs vols en correspondance ou non ;"*

Or. fr

**Amendement 183**  
**Brian Simpson**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point c**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point i

*Texte proposé par la Commission*

*""personne à mobilité réduite": toute personne **au sens de l'article 2, point a), du règlement (CE) n° 1107/2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens**<sup>22</sup>;"*

*Amendement*

***"personne handicapée" ou "personne à mobilité réduite": toute personne dont la mobilité est réduite, lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire) ou de tout handicap ou déficience intellectuels, ou de toute autre cause de handicap, ou de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de tous les passagers;"***

---

<sup>22</sup> JO L 204 du 26.7.2006, p.1

Or. en

*Justification*

*Il importe que le règlement comporte une définition claire et complète de la "personne handicapée ou personne à mobilité réduite" et non point un simple en renvoi à la législation en vigueur, à savoir le règlement (UE) n° 1107/2006. Il importe également de préciser que les notions de "personne handicapée" et de "personne à mobilité réduite" ne sont pas synonymiques, ce que la définition proposée permet de souligner.*

**Amendement 184**  
**Michael Gahler**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point c**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point i

*Texte proposé par la Commission*

"personne à mobilité réduite": toute personne au sens de l'article 2, point a), du règlement (CE) n° 1107/2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens<sup>22</sup>;

---

<sup>22</sup> JO L 204 du 26.7.2006, p. 1.

*Amendement*

**"personne handicapée ou** personne à mobilité réduite": toute personne au sens de l'article 2, point a), du règlement (CE) n° 1107/2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens<sup>22</sup>;

---

<sup>22</sup> JO L 204 du 26.7.2006, p. 1.

Or. de

*Justification*

*Il convient d'utiliser, dans l'ensemble des règlements (y compris dans le règlement (CE) n° 2027/97) et au sein même de chacun d'entre eux, une version uniformisée de la définition de "personne à mobilité réduite", et de s'aligner par conséquent sur le règlement (CE) n° 1107/2006.*

**Amendement 185**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point d**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point 1

*Texte proposé par la Commission*

**d) La phrase suivante est ajoutée à la définition de l'"annulation" au point l):**

‘

**"Un vol pour lequel l'aéronef a décollé mais a ensuite été obligé, pour quelque**

*Amendement*

**supprimé**

*raison que ce soit, d'atterrir dans un aéroport autre que l'aéroport de destination ou de revenir à l'aéroport de départ est considéré comme un vol annulé."*

Or. pl

*Justification*

*Les transporteurs sont d'avis que l'atterrissage dans un autre aéroport, qui se produit le plus souvent pour des raisons extraordinaires constituant une menace en matière de sécurité, telles qu'une avarie technique ou des conditions météorologiques empêchant un atterrissage, ne doit pas automatiquement être considéré comme une annulation de vol.*

**Amendement 186**

**Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Dominique Riquet, Jim Higgins**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point d**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*d) The following sentence is added to the definition of " cancellation " in point (l)*

*supprimé*

*Un vol pour lequel l'aéronef a décollé mais a ensuite été obligé, pour quelque raison que ce soit, d'atterrir dans un aéroport autre que l'aéroport de destination ou de revenir à l'aéroport de départ est considéré comme un vol annulé.*

Or. fr

*Justification*

*Le déroutement d'un vol a pour seul objectif le respect des règles de sûreté, ou de sécurité des vols et/ou de santé d'un ou des passagers. Il convient donc d'exclure une indemnisation à la charge des compagnies aériennes qui, dans ce cas, inciterait ces dernières à négliger, voire à ignorer, des problèmes de sécurité et de sûreté ou de santé, au détriment des passagers, pour*

*arriver à la destination finale dans un délai excluant le versement des indemnités aux passagers.*

**Amendement 187**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point d**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***"Un vol pour lequel l'aéronef a décollé mais a ensuite été obligé, pour quelque raison que ce soit, d'atterrir dans un aéroport autre que l'aéroport de destination ou de revenir à l'aéroport de départ est considéré comme un vol annulé."***

***supprimé***

Or. en

*Justification*

*La quasi totalité des déroutements s'effectuent pour des raisons de sécurité. Si les propositions ménagent des exceptions, les compagnies aériennes accordent toujours la priorité à la sécurité de leurs passagers et des équipages. Les régulateurs n'ont pas à anticiper et ne doivent pas pouvoir imposer des sanctions alors que le commandant prend une décision dans le souci de protéger la santé et la sécurité. Les termes "pour quelque raison que ce soit" semblent exclure les exceptions fondées sur des circonstances extraordinaires et tendent donc à peser sur la décision du commandant de bord.*

**Amendement 188**  
**Artur Zasada**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point d**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

"Un vol pour lequel l'aéronef a décollé

"Un vol pour lequel l'aéronef a décollé

PE519.451v01-00

52/169

AM1002472FR.doc

mais a ensuite été obligé, pour **quelque** raison **que ce soit**, d'atterrir dans un aéroport autre que l'aéroport de destination ou de revenir à l'aéroport de départ est considéré comme un vol annulé."

mais a ensuite été obligé, pour **une** raison **autre qu'une considération dûment justifiée de sécurité**, d'atterrir dans un aéroport autre que l'aéroport de destination ou de revenir à l'aéroport de départ est considéré comme un vol annulé."

Or. pl

**Amendement 189**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point d**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point 1

*Texte proposé par la Commission*

"Un vol pour lequel l'aéronef a décollé mais a ensuite été obligé, **pour quelque raison que ce soit**, d'atterrir dans un aéroport autre que l'aéroport de destination ou de revenir à l'aéroport de départ est considéré comme un vol annulé."

*Amendement*

"Un vol pour lequel l'aéronef a décollé mais a ensuite été obligé d'atterrir dans un aéroport autre que l'aéroport de destination ou de revenir à l'aéroport de départ est considéré comme un vol annulé, **sauf lorsque l'aéronef parvient finalement à sa destination finale ou à un aéroport voisin de sa destination finale**."

Or. en

**Amendement 190**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point d**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 1 – point 1

*Texte proposé par la Commission*

"Un vol pour lequel l'aéronef a décollé mais a ensuite été obligé, pour quelque raison que ce soit, d'atterrir dans un aéroport autre que l'aéroport de destination

*Amendement*

"Un vol pour lequel l'aéronef a décollé mais a ensuite été obligé, pour quelque raison que ce soit, d'atterrir dans un aéroport autre que l'aéroport de destination

ou de revenir à l'aéroport de départ est considéré comme un vol annulé."

ou de revenir à l'aéroport de départ est considéré comme un vol annulé, *sauf en cas de circonstances extraordinaires*."

Or. en

**Amendement 191**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point m

*Texte proposé par la Commission*

"circonstances extraordinaires", *des circonstances qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité* du transporteur aérien *concerné et échappent à sa maîtrise effective*. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent les circonstances énoncées dans l'annexe;

*Amendement*

"circonstances extraordinaires", *un événement qui échappe à la maîtrise effective* du transporteur aérien. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent, *sans s'y limiter*, les circonstances énoncées dans l'annexe *1*.

Or. en

*Justification*

*Le terme "inhérentes" est flou. Il convient de préciser la référence à l'annexe dans un souci de clarté.*

**Amendement 192**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point m

*Texte proposé par la Commission*

"circonstances extraordinaires", des circonstances qui, ***par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné*** et échappent à sa maîtrise effective. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent les circonstances énoncées dans l'annexe;

*Amendement*

"circonstances extraordinaires", des circonstances qui échappent à ***la*** maîtrise effective ***du transporteur aérien et aux obligations relatives au respect des règles et réglementations applicables en matière de sécurité***. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent, ***sans s'y limiter***, les circonstances énoncées dans l'annexe;

Or. en

*Justification*

*Le terme "inhérent" est flou et son sens diffère d'une langue à l'autre. Un transporteur aérien ayant agi de manière pleinement conforme aux règles et obligations de sécurité et d'entretien et ayant donc fait tout ce qui était en son pouvoir pour éviter une perturbation ne devrait pas être sanctionné et contraint de verser une indemnisation. En effet, les indemnisations ne sont un moyen d'inciter les compagnies à se mieux comporter que si les causes des perturbations n'échappent pas à leur maîtrise. L'annexe n'est pas limitative et se borne à donner des exemples.*

**Amendement 193**

**Markus Ferber, Dieter-Lebrecht Koch, Michael Gahler**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point m

*Texte proposé par la Commission*

"circonstances extraordinaires", des circonstances qui, ***par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné*** et échappent à sa maîtrise effective. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent les circonstances énoncées dans l'annexe;

*Amendement*

"circonstances extraordinaires", des circonstances qui ***échappent au contrôle de l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné ainsi qu'aux obligations découlant des règles de sécurité en vigueur qu'il convient de respecter***. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent les circonstances énoncées dans l'annexe;

**Amendement 194**  
**Carlo Fidanza**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point m

*Texte proposé par la Commission*

"circonstances extraordinaires", **des circonstances qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité du** transporteur aérien **concerné et échappent** à sa maîtrise effective. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent les circonstances énoncées dans l'annexe;

*Amendement*

"circonstances extraordinaires", **un événement qui est imprévisible, extérieur au** transporteur aérien **et inévitable ou qui échappe** à sa maîtrise effective. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent, **sans s'y limiter**, les circonstances énoncées dans l'annexe **1, point 1.**

Or. en

*Justification*

*Même si les dispositions de la proposition de nouveau règlement reposent sur le point 29 de l'arrêt rendu dans l'affaire C12/11 (31 janvier 2013), le terme "inhérent" est flou et est source d'insécurité juridique.*

**Amendement 195**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point m

*Texte proposé par la Commission*

“circonstances extraordinaires”, des circonstances qui, par leur nature ou leur origine, **ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité** du transporteur aérien

*Amendement*

“circonstances extraordinaires”, des circonstances qui, par leur nature ou leur origine **échappent à la maîtrise effective** du transporteur aérien concerné et **qui**

concerné et *échappent à sa maîtrise effective. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent les circonstances énoncées dans l'annexe;*

*n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises;*

Or. fr

**Amendement 196**  
**Izaskun Bilbao Barandica**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point m

*Texte proposé par la Commission*

"circonstances extraordinaires", des circonstances qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas *inhérentes* à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à sa maîtrise effective. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent les circonstances énoncées dans l'annexe;

*Amendement*

"circonstances extraordinaires", des circonstances qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas *imputables* à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à sa maîtrise effective. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent les circonstances énoncées dans l'annexe;

Or. es

**Amendement 197**  
**Preslav Borissov**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point m

*Texte proposé par la Commission*

"circonstances extraordinaires", des circonstances qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien

*Amendement*

"circonstances extraordinaires", des circonstances qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien

concerné et échappent à sa maîtrise effective. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent les circonstances énoncées dans l'annexe;

concerné et échappent à sa maîtrise effective. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent les circonstances énoncées *dans la liste non exhaustive dressée* dans l'annexe. *D'autres circonstances peuvent être considérées comme "extraordinaires" si des raisons objectives le justifient,*

Or. en

**Amendement 198**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point m

*Texte proposé par la Commission*

"circonstances extraordinaires", des circonstances qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à sa maîtrise effective. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent les circonstances énoncées dans l'annexe;

*Amendement*

"circonstances extraordinaires", des circonstances qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à sa maîtrise effective. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent les circonstances énoncées dans l'annexe. *En outre, par voie d'acte délégué conformément à l'article 16 sexies, la liste non exhaustive des circonstances considérées comme extraordinaires, issue des travaux des organismes nationaux chargés de l'application, est établie de façon détaillée.*

Or. en

**Amendement 199**  
**Petra Kammerevert, Knut Fleckenstein**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point n

*Texte proposé par la Commission*

"vol", une opération de transport aérien entre deux aéroports; ***les escales effectuées à des fins techniques et opérationnelles uniquement ne sont pas prises en considération;***

*Amendement*

"vol", une opération de transport aérien entre deux aéroports;

Or. de

**Amendement 200**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point o

*Texte proposé par la Commission*

"correspondance", un vol qui, ***dans le cadre d'un*** contrat de transport unique, est soit un vol destiné à permettre au voyageur de parvenir à un point de transfert afin de partir sur un autre vol, soit, selon le contexte, cet autre vol au départ du point de transfert;

*Amendement*

"correspondance", un vol ***d'apport*** qui, ***suivant un même*** contrat de transport ***et une référence de réservation*** unique, est soit un vol destiné à permettre au voyageur de parvenir à un point de transfert afin de partir sur un autre vol, soit, selon le contexte, cet autre vol au départ du point de transfert, ***sauf en cas d'escale;***

Or. en

*Justification*

*La mention faite de la "référence de réservation unique" répond à un souci de clarté, afin d'éviter des problèmes dans les cas où des billets distincts sont achetés ensemble lors d'une seule et même transaction. Sont aussi exclues les "escales", objet d'une nouvelle définition.*

**Amendement 201**  
**Markus Ferber, Dieter-Lebrecht Koch, Michael Gahler**

## Proposition de règlement

### Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point o

#### *Texte proposé par la Commission*

"correspondance", un vol qui, dans le cadre d'un contrat de transport unique, est soit un vol destiné à permettre au voyageur de parvenir à un point de transfert afin de partir sur un autre vol, soit, selon le contexte, cet autre vol au départ du point de transfert;

#### *Amendement*

"correspondance", un vol qui, dans le cadre d'un contrat de transport unique **d'une référence de réservation**, est soit un vol destiné à permettre au voyageur de parvenir à un point de transfert afin de partir sur un autre vol, soit, selon le contexte **tel qu'énoncé à l'article 6 bis**, cet autre vol au départ du point de transfert;

Or. de

## Amendement 202

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

## Proposition de règlement

### Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point o

#### *Texte proposé par la Commission*

"correspondance", un vol qui, dans le cadre d'un contrat de transport unique, est soit un vol destiné à permettre au voyageur de parvenir à un point de transfert afin de partir sur un autre vol, soit, **selon le contexte**, cet autre vol au départ du point de transfert;

#### *Amendement*

"correspondance", un vol qui, dans le cadre d'un contrat de transport unique **et sous une référence de réservation unique**, est soit un vol destiné à permettre au voyageur de parvenir à un point de transfert afin de partir sur un autre vol, soit, **dans le cadre de l'article 6 bis**, cet autre vol au départ du point de transfert;

Or. en

#### *Justification*

*La notion de "référence de réservation unique" est ajoutée dans un souci de clarté, afin d'éviter des problèmes dans les cas où des billets distincts sont achetés ensemble lors d'une seule et même transaction.*

**Amendement 203**  
**Preslav Borissov**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Regulation (EC) 261/2004

Article 2 – point o

*Texte proposé par la Commission*

"correspondance", un vol qui, dans le cadre d'un contrat de transport unique, est soit un vol destiné à permettre au voyageur de parvenir à un point de transfert afin de partir sur un autre vol, soit, selon le contexte, cet autre vol au départ du point de transfert;

*Amendement*

"correspondance", un vol qui, dans le cadre d'un contrat de transport unique ***et sous une référence de réservation unique***, est soit un vol destiné à permettre au voyageur de parvenir à un point de transfert afin de partir sur un autre vol, soit, selon le contexte, cet autre vol au départ du point de transfert;

Or. en

**Amendement 204**  
**Philippe De Backer**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point o

*Texte proposé par la Commission*

"correspondance", un vol qui, dans le cadre d'un contrat de transport unique, est soit un vol destiné à permettre au voyageur de parvenir à un point de transfert afin de partir sur un autre vol, soit, selon le contexte, cet autre vol au départ du point de transfert;

*Amendement*

"correspondance", un vol qui, dans le cadre d'un contrat de transport unique ***et sous une référence de réservation unique***, est soit un vol destiné à permettre au voyageur de parvenir à un point de transfert afin de partir sur un autre vol, soit, selon le contexte, cet autre vol au départ du point de transfert;

Or. en

**Amendement 205**  
**Michael Gahler**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point o

*Texte proposé par la Commission*

"correspondance", un vol qui, dans le cadre d'un contrat de transport unique, est soit un vol destiné à permettre au voyageur de parvenir à un point de transfert afin de partir sur un autre vol, soit, selon le contexte, cet autre vol au départ du point de transfert;

*Amendement*

"correspondance", un vol qui, dans le cadre d'un contrat de transport unique ***et sous une référence de réservation unique***, est soit un vol destiné à permettre au voyageur de parvenir à un point de transfert afin de partir sur un autre vol, soit, selon le contexte, cet autre vol au départ du point de transfert;

Or. en

*Justification*

*La notion de "référence de réservation unique" est ajoutée dans un souci de clarté, afin d'éviter des problèmes dans les cas où des billets distincts sont achetés ensemble lors d'une seule et même transaction.*

**Amendement 206**  
**Saïd El Khadraoui**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point o bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***À l'article 2, le point o bis suivant est ajouté:***

***(o) bis "trajet précédant le voyage", un trajet effectué par un autre moyen de transport, tel que le train ou le bus, qui, dans le cadre d'un contrat de transport unique, est destiné à permettre au voyageur de parvenir à un point de***

*transfert afin de partir sur un autre vol;*

Or. nl

**Amendement 207**

**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point p

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**"trajet", un vol ou une série continue de correspondances transportant le passager d'un aéroport de départ jusqu'à sa destination finale conformément au contrat de transport;**

**supprimé**

Or. en

*Justification*

*Définition superflue, le terme "vol" pouvant être utilisé partout (compte tenu de l'exclusion des autres modes de transport).*

**Amendement 208**

**Jaromír Kohlíček, Sabine Wils**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point p

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**"trajet", un vol ou une série continue de correspondances transportant le passager d'un aéroport de départ jusqu'à sa destination finale conformément au contrat de transport;**

**"trajet *aérien*", un vol ou une série continue de correspondances transportant le passager d'un aéroport de départ jusqu'à sa destination finale conformément au contrat de transport;**

**Amendement 209**  
**Carlo Fidanza**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point p

*Texte proposé par la Commission*

"trajet", un vol ou une série continue de correspondances transportant le passager d'un aéroport de départ jusqu'à sa destination finale conformément **au** contrat de transport;

*Amendement*

"trajet", un vol ou une série continue de correspondances transportant le passager d'un aéroport de départ jusqu'à sa destination finale conformément **à un** contrat de transport **unique et sous une référence de réservation unique**;

Or. en

*Justification*

*Les termes "référence de réservation unique" tendent à clarifier les situations dans lesquelles des billets distincts sont achetés lors d'une seule et même transaction.*

**Amendement 210**  
**Carlo Fidanza, Antonio Cancian**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point r

*Texte proposé par la Commission*

"entité gestionnaire d'aéroport", l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation nationale, de la réglementation ou de contrats la mission d'administration et de gestion des infrastructures de l'aéroport ou du réseau aéroportuaire, ainsi que de coordination **et de contrôle des activités** des différents

*Amendement*

"entité gestionnaire d'aéroport", l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation nationale, de la réglementation ou de contrats la mission d'administration et de gestion des infrastructures de l'aéroport ou du réseau aéroportuaire, ainsi que de coordination des différents opérateurs présents dans les

opérateurs présents dans les aéroports ou le réseau aéroportuaire concernés;

aéroports ou le réseau aéroportuaire concernés;

Or. en

### *Justification*

*La proposition confie de nouvelles missions aux entités gestionnaires d'aéroport, dont le contrôle des activités de tous les acteurs intervenant dans l'aéroport. Cette mission, qui n'est pas irréalisable, n'entre pas dans le champ des attributions des entités gestionnaires d'aéroport. Il est donc préférable de supprimer cette disposition afin d'éviter tout flou quant aux rôles et compétences des entités gestionnaires d'aéroport.*

### **Amendement 211**

**Dieter-Lebrecht Koch, Michael Gahler**

#### **Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point r

#### *Texte proposé par la Commission*

"entité gestionnaire d'aéroport", l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation nationale, de la réglementation ou de contrats la mission d'administration et de gestion des infrastructures de l'aéroport ou du réseau aéroportuaire, ainsi que de coordination *et de contrôle des activités* des différents opérateurs présents dans les aéroports ou le réseau aéroportuaire concernés;

#### *Amendement*

"entité gestionnaire d'aéroport", l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation nationale, de la réglementation ou de contrats la mission d'administration et de gestion des infrastructures de l'aéroport ou du réseau aéroportuaire, ainsi que de coordination des différents opérateurs présents dans les aéroports ou le réseau aéroportuaire concernés;

Or. de

### **Amendement 212**

**Jim Higgins**

#### **Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point r

*Texte proposé par la Commission*

"entité gestionnaire d'aéroport", l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation nationale, de la réglementation ou de contrats la mission d'administration et de gestion **des infrastructures** de l'aéroport ou du réseau aéroportuaire, ainsi que de coordination **et de contrôle** des activités des différents opérateurs présents dans les aéroports ou le réseau aéroportuaire concernés;

*Amendement*

"entité gestionnaire d'aéroport", l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation nationale, de la réglementation ou de contrats la mission d'administration et de gestion **de l'infrastructure** de l'aéroport ou du réseau aéroportuaire, ainsi que de coordination des activités des différents opérateurs présents dans les aéroports ou le réseau aéroportuaire concernés;

Or. en

*Justification*

*Le gestionnaire d'aéroport n'a pas vocation à contrôler dans le détail chacune des activités et des opérations de chaque opérateur présent sur l'aéroport qu'il gère. Les autorités aéroportuaires doivent assurer la coordination de ces opérateurs..*

**Amendement 213**

**Artur Zasada**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point r

*Texte proposé par la Commission*

"entité gestionnaire d'aéroport", l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation nationale, de la réglementation ou de contrats la mission d'administration et de gestion des infrastructures de l'aéroport ou du réseau aéroportuaire, ainsi que de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents dans les aéroports ou le réseau aéroportuaire concernés;

*Amendement*

"entité gestionnaire d'aéroport", l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation nationale, de la réglementation ou de contrats la mission d'administration et de gestion des infrastructures de l'aéroport ou du réseau aéroportuaire, ainsi que de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents dans les aéroports ou le réseau aéroportuaire concernés  **dans le cadre des compétences qui sont les siennes**;

**Amendement 214**

**Keith Taylor, Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point s

*Texte proposé par la Commission*

"prix du billet", le prix total ***versé pour un billet et*** comprenant le tarif aérien ainsi que l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances payés pour tous les services facultatifs et non facultatifs inclus dans le billet;

*Amendement*

"prix du billet", le prix total ***préalablement publié et fixant le montant final à régler,*** comprenant le tarif aérien ainsi que l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances payés pour tous les services facultatifs et non facultatifs inclus dans le billet;

Or. en

**Amendement 215**

**Antonio Cancian**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point s

*Texte proposé par la Commission*

"prix du billet", le prix total versé pour un billet et comprenant le tarif aérien ***ainsi que*** l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances payés pour tous les services facultatifs et non facultatifs inclus dans le billet;

*Amendement*

"prix du billet", le prix total versé pour un billet et comprenant le tarif aérien, l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances, ***y compris les frais de gestion facturés par les transporteurs aériens,*** payés pour tous les services facultatifs et non facultatifs inclus dans le billet ***ayant trait au volet "transport aérien" du trajet;***

Or. en

**Amendement 216**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point s

*Texte proposé par la Commission*

"prix du billet", le prix total versé pour un billet et comprenant le tarif aérien ***ainsi que*** l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances payés pour tous les services facultatifs et non facultatifs inclus dans le billet;

*Amendement*

"prix du billet", le prix total versé pour un billet et comprenant le tarif aérien, l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances payés pour tous les services facultatifs et non facultatifs inclus dans le billet ***ayant trait au volet "transport aérien" du trajet,***

Or. en

*Justification*

*Cet amendement tend à préciser que le "prix du billet" ne renvoie qu'aux services liés au transport aérien (et non à des services tels que réservations d'hôtel et location de voiture).*

**Amendement 217**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point s

*Texte proposé par la Commission*

"prix du billet", le prix total versé pour un billet et comprenant le tarif aérien ainsi que l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances payés pour tous les services facultatifs et non facultatifs inclus dans le billet;

*Amendement*

"prix du billet", le prix total versé pour un billet et comprenant le tarif aérien ainsi que l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances payés pour tous les services facultatifs et non facultatifs inclus dans le billet;

***En particulier, le prix du billet comprend toujours les frais d'enregistrement, d'établissement des billets et des missions de la carte d'embarquement, de transport***

*de bagage de poids minimum autorisé ainsi que d'objets indispensables, tout comme l'ensemble des frais relatifs à la réalisation du paiement, y compris les frais de carte de crédit;*

Or. pl

### *Justification*

*Comme indiqué dans la justification de l'amendement dans le rapport à l'intention du Parlement, dans un souci de clarté et de comparabilité, le prix du billet devrait comprendre un forfait de services de base. Il serait possible de procéder à une correction mineure de l'amendement en question par l'ajout des mots "en particulier" avant la liste des éléments que comprend le prix des billets, de manière à illustrer le fait que cette liste n'est pas exhaustive.*

### **Amendement 218**

**Artur Zasada**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point s

#### *Texte proposé par la Commission*

"prix du billet", le prix total versé pour un billet et comprenant le tarif aérien ainsi que l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances payés pour tous les services facultatifs et non facultatifs inclus dans le billet;

#### *Amendement*

"prix du billet", le prix total versé pour un billet et comprenant le tarif aérien ainsi que l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances payés pour tous les services facultatifs et non facultatifs inclus dans le billet;

***Le prix du billet comprend toujours les frais d'enregistrement, d'établissement des billets et des missions de la carte d'embarquement, de transport de bagage de poids et de dimensions autorisés déterminés ainsi que de matériel d'assistance autorisé pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, tout comme l'ensemble des frais relatifs à la réalisation du paiement, y compris les frais de carte de crédit;***

Or. pl

**Amendement 219**  
**Olga Sehnalová**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point s

*Texte proposé par la Commission*

"prix du billet", le prix total versé pour un billet et comprenant le tarif aérien ainsi que l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances payés pour tous les services facultatifs et non facultatifs inclus dans le billet;

*Amendement*

"prix du billet", le prix total versé pour un billet et comprenant le tarif aérien ainsi que l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances payés pour tous les services facultatifs et non facultatifs inclus dans le billet;

***Les transporteurs aériens veillent à l'élimination totale des discriminations entre passagers en ce qui concerne le prix du billet fondées sur le pays de réservation;***

Or. en

**Amendement 220**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point s

*Texte proposé par la Commission*

“prix du billet”, le prix total versé pour un billet et comprenant le tarif aérien ainsi que l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances payés pour tous les services facultatifs et non facultatifs inclus dans le billet;

*Amendement*

“prix du billet”, le prix total versé pour un billet et comprenant le tarif aérien ainsi que l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances payés pour tous les services facultatifs et non facultatifs inclus dans le billet.

***Le prix du billet comprend les frais d'enregistrement, la fourniture du billet et la délivrance de la carte d'embarquement,***

*le transport d'un bagage à main, d'un bagage enregistré et d'articles indispensables, ainsi que tous les coûts liés au paiement, tels que les frais de carte de crédit,*

Or. fr

**Amendement 221**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point t

*Texte proposé par la Commission*

"prix du vol", la valeur obtenue en multipliant le prix du billet par le rapport entre la distance du vol et la distance totale du ou des trajets couverts par le billet;

*Amendement*

"prix du vol", la valeur obtenue en multipliant le prix du billet par le rapport entre la distance du vol et la distance totale du ou des trajets couverts par le billet;  
***lorsque le prix d'un billet n'est pas connu, le montant de tout remboursement correspond au supplément payé pour une place en classe supérieure sur le vol;***

Or. en

*Justification*

*Cette définition est utilisée dans le contexte d'un remboursement partiel à la suite d'un déclassement. La notion de "prix du vol" proposée par la Commission n'est pas utilisable lorsque le vol fait partie de vacances à forfait, le "prix du vol" n'étant alors pas connu et n'étant pas mentionné sur le billet. La modification proposée tend à remédier à cette situation en fixant le montant du remboursement au prix d'une place en classe supérieure sur le vol concerné.*

**Amendement 222**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point u

*Texte proposé par la Commission*

"heure de départ", le moment où l'aéronef **quitte la porte d'embarquement, par repoussage ou aux moteurs (heure de départ du bloc)**;

*Amendement*

"heure de départ", le moment où **tous les passagers ont embarqué se trouvent à bord de l'aéronef (embarquement terminé)**;

Or. de

*Justification*

*Dans l'affaire C-204/08 (Rehder/Air Baltic), la Cour de justice de l'Union a constaté, au considérant 40, que: "les services dont la fourniture correspond à l'exécution des obligations découlant d'un contrat de transport aérien de personnes sont, en effet, l'enregistrement ainsi que l'embarquement des passagers [...] et, enfin, [du] débarquement de ceux-ci, dans des conditions de sécurité, au lieu d'atterrissage et à l'heure convenus dans ce contrat." Il convient d'en tenir compte dans le présent règlement.*

## **Amendement 223** **Jörg Leichtfried**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point v

*Texte proposé par la Commission*

"heure d'arrivée", le moment où l'aéronef **atteint la porte de débarquement et où les freins de stationnement sont enclenchés (heure d'arrivée au bloc)**;

*Amendement*

"heure d'arrivée", le moment où **tous les passagers peuvent quitter l'aéronef en toute sécurité au lieu d'atterrissage (heure bloc)**;

Or. de

*Justification*

*Dans l'affaire C-204/08 (Rehder/Air Baltic), la Cour de justice de l'Union a constaté, au considérant 40, que: "les services dont la fourniture correspond à l'exécution des obligations découlant d'un contrat de transport aérien de personnes sont, en effet, l'enregistrement ainsi que l'embarquement des passagers [...] et, enfin, [du] débarquement de ceux-ci, dans des conditions de sécurité, au lieu d'atterrissage et à l'heure convenus dans ce contrat." Il*

*convient d'en tenir compte dans le présent règlement.*

**Amendement 224**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point w

*Texte proposé par la Commission*

"retard sur l'aire de trafic", au départ, la période durant laquelle l'aéronef reste au sol entre le **début de l'embarquement des passagers** et l'heure de décollage de l'aéronef ou, à l'arrivée, la période écoulée entre le toucher des roues de l'aéronef et le début du débarquement des passagers;

*Amendement*

"retard sur l'aire de trafic", au départ, la période durant laquelle l'aéronef reste au sol entre le **moment de la fermeture des portes** et l'heure de décollage de l'aéronef ou, à l'arrivée, la période écoulée entre le toucher des roues de l'aéronef et le début du débarquement des passagers;

Or. en

*Justification*

*L'embarquement ne doit pas être compris dans le retard sur l'aire de trafic. La durée de l'embarquement dépend de la taille de l'appareil, qui varie très fortement entre un B737 et un A380, par exemple, mais aussi du recours ou non à un bus et du mode d'accès choisi (escalier ou passerelle). Il convient de calculer le retard en valeur absolue et non en fonction de chaque appareil ou d'une suite d'autres variables.*

**Amendement 225**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point w

*Texte proposé par la Commission*

"retard sur l'aire de trafic", au départ, la période durant laquelle l'aéronef reste au sol entre le **début de l'embarquement des passagers** et l'heure de décollage de

*Amendement*

"retard sur l'aire de trafic", au départ, la période durant laquelle l'aéronef reste au sol entre le **moment de la fermeture des portes** et l'heure de décollage de l'aéronef

l'aéronef ou, à l'arrivée, la période écoulée entre le toucher des roues de l'aéronef et le début du débarquement des passagers;

ou, à l'arrivée, la période écoulée entre le toucher des roues de l'aéronef et le début du débarquement des passagers;

Or. en

**Amendement 226**  
**Antonio Cancian**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point w

*Texte proposé par la Commission*

"retard sur l'aire de trafic", au départ, la période durant laquelle l'aéronef reste au sol entre le **début de l'embarquement des passagers** et l'heure de décollage de l'aéronef ou, à l'arrivée, la période écoulée entre le toucher des roues de l'aéronef et le début du débarquement des passagers;

*Amendement*

"retard sur l'aire de trafic", au départ, la période durant laquelle l'aéronef reste au sol entre le **moment de la fermeture des portes** et l'heure de décollage de l'aéronef ou, à l'arrivée, la période écoulée entre le toucher des roues de l'aéronef et le début du débarquement des passagers;

Or. en

**Amendement 227**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point y bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**À l'article 2, premier alinéa, le point c bis suivant est ajouté:**

**"y bis) "escale", une interruption volontaire du contrat de transport en cours organisée par le passager conformément au billet."**

*Justification*

*Cette définition supplémentaire est rendue nécessaire afin d'exclure les "escales" de la notion de vols de correspondance.*

**Amendement 228**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point y bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***In Article 2, the following point shall be inserted:***

***'(y bis) "retard au départ" la différence de temps entre l'heure à laquelle le vol devait partir d'après l'horaire indiqué sur le billet du passager et l'heure de départ réelle du vol;***

Or. fr

**Amendement 229**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point y ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***In Article 2, the following point shall be inserted:***

***(y ter) "retard à l'arrivée" la différence de temps entre l'heure à laquelle le vol devait arriver d'après l'horaire indiqué sur le billet du passager et l'heure d'arrivée***

*réelle du vol, ou la différence de temps entre l'heure à laquelle le passager devait arriver à sa destination finale d'après l'horaire indiqué sur son billet et l'heure de son arrivée réelle ;*

Or. fr

**Amendement 230**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point y quater (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*In Article 2, the following point shall be inserted:*

*(y quater) "classe de transport" la partie de la cabine passagers de l'avion dans laquelle une prestation distincte de celle de(s) (l')autre(s) partie(s) de la cabine passagers est fournie ;*

Or. fr

**Amendement 231**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point y quinquies (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*In Article 2, the following point shall be inserted:*

*(y quinquies) "vol concerné" vol pour lequel le passager dispose d'une réservation confirmée, ou par lequel il est*

*réacheminé ;*

Or. fr

**Amendement 232**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point e**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 2 – point y sexies (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***In Article 2, the following point shall be inserted:***

***(y sexies) "réacheminement" offre alternative de transport, sans complément de prix, permettant au passager d'atteindre sa destination finale ;***

Or. fr

**Amendement 233**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 -a (nouveau)**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 3 – paragraphe 1 – point b

*Present text*

*Amendement*

"(b) aux passagers au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un ***État*** membre soumis aux dispositions du traité, ***à moins que ces passagers ne bénéficient de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance dans ce pays tiers, si le transporteur aérien effectif***

***2. (-a) Article 3(1) point b shall be replaced by the following:***

"(b) aux passagers ***d'un vol*** au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un ***Etat*** membre soumis aux dispositions du traité :

*qui réalise le vol est un transporteur communautaire."*

*- si le transporteur aérien effectif est un transporteur communautaire,  
- et si aucun cadre juridique portant sur l'incident subi par le passager n'existe dans le pays tiers de départ, ou si ce cadre juridique est moins avantageux pour le passager. "*

Or. fr

**Amendement 234**  
**Peter van Dalen**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – sous-point a bis (nouveau)**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 3 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*2.(a bis) À l'article 3, paragraphe 3, le point suivant est ajouté:*

*'3. Le présent règlement ne s'applique pas aux passagers qui voyagent gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public, notamment aux enfants de moins de deux ans pour lesquels aucune place assise n'a été achetée. Toutefois, il s'applique aux passagers en possession d'un billet émis par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages dans le cadre d'un programme de fidélisation ou d'autres programmes commerciaux.*

Or. nl

**Amendement 235**  
**Jacqueline Foster**

## Proposition de règlement

### Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – sous-point b

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 6, le présent règlement ne s'applique qu'aux passagers transportés sur des avions motorisés à ailes fixes. **Toutefois, lorsqu'une partie du trajet est effectuée, conformément à un contrat de transport, par un autre mode de transport ou par hélicoptère, le présent règlement s'applique à l'ensemble du trajet et la partie du trajet effectuée par un autre mode de transport est considérée comme une correspondance aux fins du présent règlement.**

#### *Amendement*

Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 6, le présent règlement ne s'applique qu'aux passagers transportés sur des avions motorisés à ailes fixes.

Or. en

#### *Justification*

*Les droits des passagers sont propres à chaque mode de transport et couverts par une législation distincte. Utiliser le régime de droits des passagers aériens pour couvrir une ou plusieurs parties du voyage effectuée(s) avec d'autres modes de transport accroîtrait la complexité et engendrerait des confusions.*

## Amendement 236

**Bogusław Liberadzki**

## Proposition de règlement

### Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – sous-point b

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 6, **le présent règlement** ne s'applique qu'aux passagers transportés sur des avions motorisés à ailes fixes. Toutefois, lorsqu'une partie du trajet est effectuée,

#### *Amendement*

Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 6, **l'article 6 bis** ne s'applique qu'aux passagers transportés sur des avions motorisés à ailes fixes. "Toutefois, lorsqu'une partie du trajet est effectuée,

conformément à un contrat de transport, par un autre mode de transport ou par hélicoptère, le présent règlement s'applique à l'ensemble du trajet ***et la partie du trajet effectuée par un autre mode de transport est considérée comme une correspondance aux fins du présent règlement.***

conformément à un contrat de transport ***unique et sur la base d'une réservation unique***, par un autre mode de transport ou par hélicoptère, le présent règlement s'applique à l'ensemble du trajet ***si cela est indiqué dans le contrat de transport***".

Or. en

### *Justification*

*Chaque mode de transport devrait être régi par la réglementation qui le concerne, selon les règles applicables, à moins que des accords existent entre les opérateurs. De même que les chemins de fer doivent veiller à l'application du règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, les compagnies aériennes devraient veiller à l'application des règles du secteur de l'aviation.*

### **Amendement 237**

**Carlo Fidanza**

#### **Proposition de règlement**

**Article 1 – point 2 – point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 6, le présent règlement ne s'applique qu'aux passagers transportés sur des avions motorisés à ailes fixes. Toutefois, lorsqu'une partie du trajet est effectuée, conformément à un contrat de transport, par un autre mode de transport ou par hélicoptère, le présent règlement s'applique à l'ensemble du trajet ***et la partie du trajet effectuée par un autre mode de transport est considérée comme une correspondance aux fins du présent règlement.***

#### *Amendement*

Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 6, le présent règlement ne s'applique qu'aux passagers transportés sur des avions motorisés à ailes fixes. Toutefois, lorsqu'une partie du trajet est effectuée, conformément à un ***seul*** contrat de transport ***et sur la base d'une réservation unique***, par un autre mode de transport ou par hélicoptère, le présent règlement ***ne*** s'applique à l'ensemble du trajet ***que si le contrat de transport l'indique.***

Or. it

## *Justification*

*Chaque mode de transport doit être responsable de l'application du règlement sectoriel qui le concerne.*

### **Amendement 238**

**Bernadette Vergnaud**

#### **Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 6, le présent règlement ne s'applique qu'aux passagers transportés sur des avions motorisés à ailes fixes. Toutefois, lorsqu'une partie du trajet est effectuée, conformément à un contrat de transport, par un autre mode de transport ou par hélicoptère, le présent règlement s'applique à l'ensemble du trajet et la partie du trajet effectuée par un autre mode de transport est considérée comme une correspondance aux fins du présent règlement.

#### *Amendement*

Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 6, le présent règlement ne s'applique qu'aux passagers transportés sur des avions motorisés à ailes fixes. Toutefois, lorsqu'une partie du trajet est effectuée, conformément à un contrat de transport ***unique et sur la base d'une réservation unique***, par un autre mode de transport ou par hélicoptère, le présent règlement s'applique à l'ensemble du trajet et la partie du trajet effectuée par un autre mode de transport est considérée comme une correspondance aux fins du présent règlement. ***Le transporteur aérien demeure responsable de l'application du présent règlement sur l'ensemble du trajet.***

Or. fr

### **Amendement 239**

**Bernadette Vergnaud**

#### **Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – sous-point b bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 5

**2. b bis) A l'article 3, paragraphe 5, la phrase suivante est ajoutée:**

**"Lorsque le passager emprunte un vol d'un transporteur aérien effectif auquel le présent règlement ne s'applique pas, alors que le passager dispose d'un contrat de transport conclu avec un transporteur aérien auquel le présent règlement s'appliquerait pour ce vol s'il était le transporteur aérien effectif, le transporteur aérien effectif applique les dispositions pertinentes du présent règlement à ce passager."**

Or. fr

**Amendement 240**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – sous-point c**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 6

*Texte proposé par la Commission*

Le présent règlement s'applique également aux passagers transportés conformément aux contrats de voyages à forfait mais ne porte pas atteinte aux droits des passagers établis par la directive 90/314/CEE. Le passager est en droit d'introduire des réclamations au titre du présent règlement **et** au titre de la directive 90/314/CEE du Conseil mais il ne peut pas, pour les mêmes faits, cumuler des droits au titre des deux actes législatifs dans le cas où les droits préservent le même intérêt ou ont le même objectif. Le présent règlement ne s'applique pas lorsqu'un voyage à forfait est annulé ou retardé pour des raisons autres que l'annulation ou le retard du vol.

*Amendement*

Le présent règlement s'applique également aux passagers transportés **par voie aérienne** conformément aux contrats de voyages à forfait mais ne porte pas atteinte aux droits des passagers établis par la directive 90/314/CEE. Le passager est en droit d'introduire des réclamations au titre du présent règlement **ou** au titre de la directive 90/314/CEE du Conseil mais il ne peut pas, pour les mêmes faits, cumuler des droits au titre des deux actes législatifs dans le cas où les droits préservent le même intérêt ou ont le même objectif. Le présent règlement ne s'applique pas lorsqu'un voyage à forfait est annulé ou retardé pour des raisons autres que

l'annulation ou le retard du vol.

***Le présent règlement n'affecte pas les droits des passagers au titre de la directive 90/314/CEE.***

Or. en

*Justification*

*Précise que cela concerne le transport aérien exclusivement.*

**Amendement 241**  
**Inés Ayala Sender**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point -a (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

"1. Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement de refuser l'embarquement sur un vol, il fait d'abord appel aux volontaires acceptant de renoncer à leur réservation en échange de certaines prestations, suivant des modalités à convenir entre les passagers concernés et le transporteur aérien effectif. Les volontaires bénéficient, en plus des prestations mentionnées au présent paragraphe, d'une assistance conformément à l'article 8.

*Amendement*

***3. (-a) L'article 4, paragraphe 1, est remplacé par le texte suivant:***

"1. Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement de refuser l'embarquement sur un vol, il fait d'abord appel aux volontaires acceptant de renoncer à leur réservation en échange de certaines prestations, suivant des modalités à convenir entre les passagers concernés et le transporteur aérien effectif. ***L'équivalent de ces prestations ne peut être inférieur à l'indemnisation que recevrait le passager conformément à l'article 7 s'il était débarqué contre sa volonté. Si un passager se voit refuser l'embarquement contre sa volonté, la compagnie aérienne l'informe de ses droits et lui remet un document écrit par lequel elle sollicite son accord. Ce document précise les prestations accordées ainsi que les droits du passager, conformément au présent règlement.*** Les volontaires bénéficient, en plus des prestations mentionnées au présent

paragraphe, d'une assistance conformément à l'article 8; **le passager qui a choisi un autre mode de transport impliquant une nuitée bénéficie d'une assistance conformément à l'article 9, paragraphe 1, point b).**

Or. es

### *Justification*

*Le recours éventuel à des volontaires en cas de refus d'embarquement ne doit pas être motivé par le fait que les passagers concernés ignorent leurs droits au moment où ils se voient refuser l'embarquement contre leur volonté. Il convient donc de veiller à ce que les passagers connaissent leurs droits, que l'indemnisation soit choisie par écrit et ne soit, en aucun cas, inférieure à celle prévue au présent article (il peut s'agir de bons de voyage ou d'une autre prestation similaire).*

### **Amendement 242** **Carlo Fidanza**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point -a (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 1

#### *Texte en vigueur*

1. Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement de refuser l'embarquement sur un vol, il fait d'abord appel aux volontaires acceptant de renoncer à leur réservation en échange de certaines prestations, suivant des modalités à convenir entre les passagers concernés et le transporteur aérien effectif. Les volontaires bénéficient, **en plus des prestations mentionnées au présent paragraphe**, d'une assistance conformément à l'article 8.

#### *Amendement*

#### **3. -a) À l'article 4, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:**

1. Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement de refuser l'embarquement sur un vol, il fait d'abord appel aux volontaires acceptant de renoncer à leur réservation en échange de certaines prestations, suivant des modalités à convenir entre les passagers concernés et le transporteur aérien effectif. Les volontaires **sont informés de leurs droits conformément à l'article 14, paragraphe 2**, bénéficient d'une assistance conformément à l'article 8 **et lorsque l'heure de départ est au moins deux heures après l'heure de départ initiale, le transporteur effectif offre une assistance**

*au passager conformément à l'article 9, l'assistance et la prise en charge viennent en sus des prestations mentionnées au présent paragraphe.*

Or. en

*Justification*

*Pour garantir aux volontaires le même niveau d'information et de prise en charge offert aux autres passagers afin qu'avant d'accepter toute proposition du transporteur aérien effectif, leurs décisions sont prises sur la base d'informations complètes.*

**Amendement 243**  
**Dominique Riquet**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point a**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*a) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:*

*supprimé*

*‘*

*3. S'il refuse des passagers à l'embarquement contre leur volonté, le transporteur aérien effectif indemnise immédiatement ces derniers conformément à l'article 7 et leur offre une assistance conformément à l'article 8. Lorsque le passager opte pour un réacheminement dans les meilleurs délais conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b), et que l'heure de départ est au moins deux heures après l'heure de départ initiale, le transporteur effectif offre une assistance au passager conformément à l'article 9.*

*,*

Or. fr

### *Justification*

*Le refus d'embarquement ne peut être opposé à un passager que dans des cas très stricts et encadrés par le présent règlement.*

#### **Amendement 244** **Jacqueline Foster**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point a**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 3

##### *Texte proposé par la Commission*

S'il refuse des passagers à l'embarquement contre leur volonté, le transporteur aérien effectif indemnise **immédiatement** ces derniers conformément à l'article 7 et leur offre une assistance conformément à l'article 8. Lorsque le passager opte pour un réacheminement dans les meilleurs délais conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b), et que l'heure de départ est au moins deux heures après l'heure de départ initiale, le transporteur effectif offre une assistance au passager conformément à l'article 9.

##### *Amendement*

S'il refuse des passagers à l'embarquement contre leur volonté, le transporteur aérien effectif indemnise ces derniers conformément à l'article 7 et leur offre une assistance conformément à l'article 8. Lorsque le passager opte pour un réacheminement dans les meilleurs délais conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b), et que l'heure de départ est au moins deux heures après l'heure de départ initiale, le transporteur effectif offre une assistance au passager conformément à l'article 9.

Or. en

### *Justification*

*Il importe que les passagers ne cumulent pas les droits correspondants pour un même vol en cas de refus d'embarquement, d'annulation, de retard ou de déclassement. Il convient de préciser que la compagnie aérienne n'est pas tenue d'indemniser au moment où l'embarquement est refusé.*

#### **Amendement 245** **Spyros Danellis**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point a**

*Texte proposé par la Commission*

S'il refuse des passagers à l'embarquement contre leur volonté, le transporteur aérien effectif indemnise immédiatement ces derniers conformément à l'article 7 et leur offre une assistance conformément à l'article 8. Lorsque le passager opte pour un réacheminement dans les meilleurs délais conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b), et que l'heure de départ est au moins deux heures après l'heure de départ initiale, le transporteur effectif offre une assistance au passager conformément à l'article 9.

*Amendement*

S'il refuse des passagers à l'embarquement contre leur volonté, le transporteur aérien effectif indemnise immédiatement ***les passagers, et sans exigence supplémentaire de la part de*** ces derniers conformément à l'article 7 et leur offre une assistance conformément à l'article 8. Lorsque le passager opte pour un réacheminement dans les meilleurs délais conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b), et que l'heure de départ est au moins deux heures après l'heure de départ initiale, le transporteur effectif offre une assistance au passager conformément à l'article 9.

Or. en

**Amendement 246**  
**Nathalie Griesbeck**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point a**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 4 – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***In Article 4(3) the following paragraph shall be inserted:***

***Le refus d'embarquement d'un passager à cause de son dossier passager doit toujours être motivé et présenté par écrit au passager qui se voit refuser l'accès par les autorités compétentes***

Or. fr

**Amendement 247**  
**Inés Ayala Sender**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point a**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***À l'article 4, paragraphe 3, le paragraphe suivant est inséré:***

***Les compagnies aériennes ou leurs agents ne peuvent refuser l'embarquement d'un passager pour non-présentation de pièce d'identité si ledit passager prouve son identité à l'aide d'un document requis par la législation nationale de l'État d'embarquement.***

Or. es

*Justification*

*L'expérience montre que, pour l'identification des passagers, certaines compagnies aériennes réclament des documents d'embarquement qui vont au-delà des exigences de la législation nationale. Il convient donc de réglementer cette mauvaise pratique dans le présent règlement. Les autorités chargées de la sécurité peuvent bien entendu exiger des passagers qu'ils présentent les documents requis par la législation de l'Union s'il s'agit de vols à l'intérieur de l'Union, ou par la législation internationale s'il s'agit de vols au-delà des frontières de l'Union.*

**Amendement 248**  
**Nathalie Griesbeck**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point a**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***In Article 4(3) the following paragraph shall be inserted:***

*Lorsque le passager a déjà embarqué et qu'il est prié de quitter l'avion à cause de son dossier passager, cette évacuation doit être le fait des autorités compétentes, et non des membres de l'équipage;*

Or. fr

**Amendement 249**  
**Dominique Riquet**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point a**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 4 – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*In Article 4(3) the following paragraph shall be inserted:*

*a bis) Le fait de refuser à l'embarquement un passager contre sa volonté ne peut être autorisé que du fait d'une mesure justifiée par la sûreté ou la sécurité du vol, des passagers ou de l'équipage ou de circonstances extraordinaires telles que définies à l'annexe du présent règlement.*

*Dans tous les cas, les motifs devront être explicites et notifiés par écrit au passager.*

*En revanche, le refus d'embarquer ne peut être opposé à un passager muni d'un billet valide pour toute autre raison et notamment:*

*- s'il s'agit d'une personne à mobilité réduite au sens de l'article 2*

*- en raison d'une surréservation sur le vol concerné*

*- dans le cas d'un billet de retour au motif qu'il n'a pas effectué le trajet aller.*

Or. fr

*Justification*

*Les transporteurs aériens ne devraient pas pouvoir refuser d'embarquer pour des raisons liées à leur politique commerciale.*

**Amendement 250**  
**Dominique Riquet**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 4 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également aux billets de retour lorsque le passager est refusé à l'embarquement du trajet retour au motif qu'il n'a pas effectué le trajet aller ou ne s'est pas acquitté d'un supplément de frais à cet effet.*

*supprimé*

Or. fr

**Amendement 251**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 4 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également aux *billets de* retour lorsque le passager est refusé à l'embarquement du *trajet* retour au motif qu'il n'a pas effectué le *trajet* aller *ou ne s'est pas acquitté d'un supplément de frais à cet effet.*

*Sans préjudice de toute disposition contractuelle contraire claire et précise,* les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également aux *réservations comprenant un vol aller et un vol* retour, *et* lorsque le passager est refusé à l'embarquement du *vol* retour au motif qu'*elle/il* n'a pas effectué le *vol* aller. *Les conditions contractuelles doivent être explicites à*

*chaque stade de la réservation.*

*Cette disposition ne s'applique pas lorsque le billet comprend plus de deux vols (en partance et retour) et que les passagers sont refusés à l'embarquement au motif que le transport n'est pas utilisé pour toutes les parties du billet ou pas utilisé dans l'ordre qui figure sur le billet.*

Or. en

**Amendement 252**  
**Antonio Cancian**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 4 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également aux *billets de* retour lorsque le passager est refusé à l'embarquement du *trajet* retour au motif qu'*il* n'a pas effectué le *trajet* aller *ou ne s'est pas acquitté d'un supplément de frais à cet effet.*

*Amendement*

*Sans préjudice de toute disposition contractuelle contraire claire et précise,* les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également aux *réservations comprenant un vol aller et un vol* retour, *et* lorsque le passager est refusé à l'embarquement du *vol* retour au motif qu'*il/elle* n'a pas effectué le *vol* aller.

*Les conditions contractuelles doivent être explicites à chaque stade de la réservation.*

*Cette disposition ne s'applique pas lorsque le billet comprend plus de deux vols (en partance et retour) et que les passagers sont refusés à l'embarquement au motif que le transport n'est pas utilisé pour toutes les parties du billet ou pas utilisé dans l'ordre qui figure sur le billet.*

Or. en

## *Justification*

*L'offre d'un billet aller-retour s'accompagne de conditions et les passagers savent que leur billet ne leur permet pas de modifier unilatéralement ce vol aller-retour en aller simple pour la deuxième partie. Cela doit être précisé de façon explicite à chaque stade de la réservation.*

### **Amendement 253**

**Michael Gahler**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également aux ***billets de*** retour lorsque le passager est refusé à l'embarquement du ***trajet*** retour au motif qu'***il*** n'a pas effectué le ***trajet*** aller ***ou ne s'est pas acquitté d'un supplément de frais à cet effet.***

#### *Amendement*

***Sans préjudice de toute disposition contractuelle contraire claire et précise,*** les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également aux ***réservations comprenant un vol aller et un vol*** retour, ***et*** lorsque le passager est refusé à l'embarquement du ***vol*** retour au motif qu'***il/elle*** n'a pas effectué le ***vol*** aller. ***Le transporteur aérien informe les passagers de ces restrictions à chaque stade du processus de réservation. Cette disposition ne s'applique pas lorsque le billet comprend plus de deux vols (en partance et retour) et que les passagers sont refusés à l'embarquement au motif que le transport n'est pas utilisé pour toutes les parties du billet ou pas utilisé dans l'ordre qui figure sur le billet.***

Or. en

## *Justification*

*L'offre d'un billet aller-retour s'accompagne de conditions particulières et les passagers savent que leur billet ne leur permet pas de transformer unilatéralement le vol aller-retour en trajet simple pour la deuxième partie, ce qui pourrait être tarifé davantage en raison du type de vol. Si les transporteurs aériens ne devaient plus être autorisés à assortir leurs billets aller-retour de conditions particulières, ils seraient contraints d'aligner leurs prix promotionnels pour les aller-retour sur la tarification plus élevée des trajets simples.*

**Amendement 254**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 4 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également aux billets de retour lorsque le passager est refusé à l'embarquement du trajet retour au motif qu'il n'a pas effectué le trajet aller ou ne s'est pas acquitté d'un supplément de frais à cet effet.

*Amendement*

Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également aux billets **de correspondance et** de retour lorsque le passager est refusé à l'embarquement du trajet **en correspondance ou du trajet** retour au motif qu'il n'a pas effectué le trajet aller **ou un segment de vol**, ou ne s'est pas acquitté d'un supplément de frais à cet effet.

Or. de

*Justification*

*Interdiction générale de la politique en cas de non-présentation: Si le vol réservé comprend plusieurs segments, il doit être possible de ne consommer qu'un seul ou plusieurs de ces segments, et ce sans s'exposer à l'invalidation de la chaîne d'acheminement en aval ou à l'application de frais supplémentaires élevés.*

**Amendement 255**  
**Säid El Khadraoui**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 4 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

**Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également aux billets de retour lorsque** le passager **est** refusé à l'embarquement **du trajet retour** au motif qu'il n'a pas effectué le trajet aller ou ne s'est pas acquitté d'un

*Amendement*

Le passager **ne peut se voir** refusé à l'embarquement au motif qu'il n'a pas effectué le trajet aller **d'un billet aller-retour** ou ne s'est pas acquitté d'un supplément de frais à cet effet, **ou qu'il n'a pas fait usage, pour poursuivre son**

supplément de frais à cet effet.

*voyage, d'un autre moyen de transport, tel que le train ou le bus. Si le passager se voit malgré tout refusé contre son gré à l'embarquement du vol concerné, les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent.*

Or. nl

## **Amendement 256**

**Artur Zasada**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

*Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également aux billets de retour lorsque le passager est refusé à l'embarquement du trajet retour au motif qu'il n'a pas effectué le trajet aller ou ne s'est pas acquitté d'un supplément de frais à cet effet.*

*Amendement*

*Il n'existe aucune possibilité de refuser des passagers à l'embarquement du trajet retour au motif qu'ils n'ont pas effectué le trajet aller **compris dans le billet aller-retour à la condition qu'ils en aient informé le transporteur le jour du vol en exprimant leur intention de faire usage du billet retour**, ou ne se sont pas acquittés d'un supplément de frais à cet effet. **Si des passagers se voient refuser l'embarquement contre leur gré, les paragraphes 1 et 2 s'appliquent.***

Or. pl

### *Justification*

*Pour prévenir les abus en lien avec les réservations, effectuer le trajet retour sans avoir effectué le voyage aller ne devrait être possible qu'après avoir informé le transporteur de l'intention de faire usage du vol retour acheté. Il importe peu que le transporteur soit informé du trajet aller avant ou après le décollage.*

## **Amendement 257**

**Carlo Fidanza**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également **aux billets** de retour lorsque le passager est refusé à l'embarquement du trajet retour au motif qu'**il** n'a pas effectué le trajet aller **ou ne s'est pas acquitté d'un supplément de frais à cet effet**.

*Amendement*

**Sauf si le transporteur aérien informe clairement le passager au moment de la réservation et s'il mentionne cette condition sur le billet**, les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également **au billet** de retour lorsque le passager est refusé à l'embarquement du trajet retour au motif qu'**il/elle** n'a pas effectué le trajet aller.

Or. en

*Justification*

*La révision considérerait comme un refus d'embarquement l'annulation de la réservation d'un passager lorsqu'il ou elle n'a pas effectué le vol aller de son itinéraire.*

**Amendement 258**

**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également aux billets de retour lorsque le passager est refusé à l'embarquement du trajet retour au motif qu'il n'a pas effectué le trajet aller ou ne s'est pas acquitté d'un supplément **de frais** à cet effet.

*Amendement*

**Sauf si le transporteur aérien informe clairement le passager au moment de la réservation**, les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également aux billets de retour lorsque le passager est refusé à l'embarquement du trajet retour au motif qu'il n'a pas effectué le trajet aller ou ne s'est pas acquitté d'un supplément à cet effet.

Or. en

## *Justification*

*Il est primordial d'informer clairement les passagers, au moment de la réservation, que le retour ne pourra être utilisé que si l'aller l'aura été. Dans un marché concurrentiel, c'est une décision commerciale appartenant à l'opérateur aérien que celle d'inclure ces conditions particulières. Il convient également d'éviter la distorsion de la concurrence entre les opérateurs de l'Union européenne et les autres.*

### **Amendement 259**

**Michel Dantin**

#### **Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également aux billets de retour lorsque le passager est refusé à l'embarquement du trajet retour au motif qu'il n'a pas effectué le trajet aller *ou ne s'est pas acquitté d'un supplément de frais à cet effet.*

#### *Amendement*

Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également aux billets de retour lorsque le passager est refusé à l'embarquement du trajet retour au motif qu'il n'a pas effectué le trajet aller, *alors qu'une circonstance hors de son contrôle, tels qu'un accident, une maladie, ou un décès, l'a empêché d'être présent à temps à l'aéroport pour effectuer le trajet aller.*

Or. fr

### **Amendement 260**

**Knut Fleckenstein**

#### **Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 4 bis (nouveau)

#### *Texte proposé par la Commission*

#### *Amendement*

*À l'article 4, le paragraphe 4 suivant est inséré:*

*4 bis. Il ne saurait être question de refus d'embarquement au sens du paragraphe 4*

*lorsqu'un billet comprend plus de deux vols (vols aller et retour) et que la compagnie aérienne n'a pas acheminé le passager car ce dernier n'a pas fait usage de l'ensemble des vols précédents ou n'a pas effectué les vols dans l'ordre convenu. Si le passager n'est pas en mesure d'effectuer un ou plusieurs vols d'un tel voyage en raison de circonstances dont il n'est pas responsable, il peut alors poursuivre son voyage en effectuant les vols restants, et ce sans frais supplémentaires, pour autant qu'il prouve à la compagnie aérienne, au plus tard avant d'effectuer le vol suivant, que lesdites circonstances se sont présentées.*

Or. de

#### *Justification*

*La réglementation applicable en cas de non-présentation ne devrait pas être étendue à un point tel qu'elle influence nettement la formation du prix des compagnies aériennes, affectant ainsi les prix des billets pour le passager. Les passagers devraient toutefois pouvoir effectuer les vols restants lorsqu'ils n'ont pas pu, sans en être responsable, faire usage d'un des segments de vol.*

#### **Amendement 261** **Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 4 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

Lorsque le passager, ou un intermédiaire agissant pour le compte de ce dernier, signale une erreur typographique dans le nom d'un ou de plusieurs passagers inclus dans le même contrat de transport qui pourrait donner lieu à un refus d'embarquement, le transporteur aérien doit corriger cette erreur **au moins** une fois et

#### *Amendement*

Lorsque le passager, ou un intermédiaire agissant pour le compte de ce dernier, signale une erreur typographique dans le nom d'un ou de plusieurs passagers inclus dans le même contrat de transport qui pourrait donner lieu à un refus d'embarquement, le transporteur aérien doit corriger cette erreur une fois et au plus tard

au plus tard **48 heures** avant le départ sans supplément de frais pour le passager ou pour l'intermédiaire, sauf s'il en est empêché par le droit national ou international.

**96 heures** avant le départ sans supplément de frais pour le passager ou pour l'intermédiaire, sauf s'il en est empêché par le droit national ou international **en matière de sécurité**.

Or. en

*Justification*

*Le délai de 48 heures n'est pas suffisant pour certains vols qui nécessitent de pouvoir disposer à l'avance des données passagers. Il est préférable pour les passagers de préciser que 96 heures est le délai limite dans des circonstances normales.*

**Amendement 262**

**Jaromír Kohlíček, Sabine Wils**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

Lorsque le passager, ou un intermédiaire agissant pour le compte de ce dernier, signale une erreur typographique dans le nom d'un ou de plusieurs passagers inclus dans le même contrat de transport qui pourrait donner lieu à un refus d'embarquement, le transporteur aérien doit corriger cette erreur au moins une fois et au plus tard **48 heures** avant le départ sans supplément de frais pour le passager ou pour l'intermédiaire, sauf s'il en est empêché par le droit national ou international.

*Amendement*

Lorsque le passager, ou un intermédiaire agissant pour le compte de ce dernier, signale une erreur typographique dans le nom d'un ou de plusieurs passagers inclus dans le même contrat de transport qui pourrait donner lieu à un refus d'embarquement, le transporteur aérien doit corriger cette erreur au moins une fois et au plus tard **24 heures** avant le départ sans supplément de frais pour le passager ou pour l'intermédiaire, sauf s'il en est empêché par le droit national ou international.

Or. en

**Amendement 263**

**Marian-Jean Marinescu**

## Proposition de règlement

### Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

Lorsque le passager, ou un intermédiaire agissant pour le compte de ce dernier, signale une erreur typographique dans le nom d'un ou de plusieurs passagers inclus dans le même contrat de transport qui pourrait donner lieu à un refus d'embarquement, le transporteur aérien doit corriger cette erreur au moins une fois et au plus tard **48 heures** avant le départ sans supplément de frais pour le passager ou pour l'intermédiaire, sauf s'il en est empêché par le droit national ou international.

#### *Amendement*

Lorsque le passager, ou un intermédiaire agissant pour le compte de ce dernier, signale une erreur typographique dans le nom d'un ou de plusieurs passagers inclus dans le même contrat de transport qui pourrait donner lieu à un refus d'embarquement, le transporteur aérien doit corriger cette erreur au moins une fois et au plus tard **24 heures** avant le départ sans supplément de frais pour le passager ou pour l'intermédiaire, sauf s'il en est empêché par le droit national ou international.

Or. en

## Amendement 264

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

## Proposition de règlement

### Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

Lorsque le passager, ou un intermédiaire agissant pour le compte de ce dernier, signale **une erreur typographique** dans le nom d'un ou de plusieurs passagers inclus dans le même contrat de transport qui pourrait donner lieu à un refus d'embarquement, le transporteur aérien doit corriger **cette erreur au moins une fois et au plus tard 48 heures** avant le départ sans supplément de frais pour le passager ou pour l'intermédiaire, sauf s'il en est empêché par le droit national ou international."

#### *Amendement*

Lorsque le passager, ou un intermédiaire agissant pour le compte de ce dernier, signale **des erreurs typographiques** dans le **prénom ou** le nom d'un ou de plusieurs passagers inclus dans le même contrat de transport qui pourrait donner lieu à un refus d'embarquement, le transporteur aérien doit corriger **ces erreurs** au plus tard 48 heures avant le départ sans supplément de frais pour le passager ou pour l'intermédiaire, sauf s'il en est empêché par le droit national ou international."

*Justification*

*Étant donné que les erreurs peuvent avoir des raisons très diverses, amendement ci-dessus garantit la possibilité de corriger plus d'une seule erreur typographique, non seulement du nom de famille mais également du prénom du passager.*

**Amendement 265****Artur Zasada****Proposition de règlement****Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

Lorsque le passager, ou un intermédiaire agissant pour le compte de ce dernier, signale ***une erreur typographique*** dans le nom d'un ou de plusieurs passagers inclus dans le même contrat de transport qui pourrait donner lieu à un refus d'embarquement, le transporteur aérien doit corriger ***cette erreur*** au ***moins une fois et au plus tard 48 heures*** avant le départ sans supplément de frais pour le passager ou pour l'intermédiaire, sauf s'il en est empêché par le droit national ou international."

*Amendement*

Lorsque le passager, ou un intermédiaire agissant pour le compte de ce dernier, signale ***des erreurs typographiques évidentes*** dans le nom d'un ou de plusieurs passagers inclus dans le même contrat de transport qui pourrait donner lieu à un refus d'embarquement, le transporteur aérien doit corriger ***ces erreurs, à une seule reprise,*** au plus tard 48 heures avant le départ sans supplément de frais pour le passager ou pour l'intermédiaire, sauf s'il en est empêché par le droit national ou international."

**Amendement 266****Nathalie Griesbeck****Proposition de règlement****Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 5 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***In Article 4(5), the following paragraph shall be inserted:***

***5 bis. Les passagers doivent pouvoir corriger les erreurs de réservation concernant leur nom, leur titre, leur âge, leurs coordonnées ou encore leur repas en vol, et cela gratuitement, mais cela ne peut concerner la destination de départ ou d'arrivée.***

Or. fr

**Amendement 267**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 4 – paragraphe 5 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***In Article 4(5), the following paragraph shall be inserted:***

***5 bis. Au plus tard 48h avant le départ, la possibilité est laissée au passager de modifier la date, l'horaire et/ou la destination de sa réservation auprès du transporteur aérien, en s'acquittant, le cas échéant d'un supplément de frais à cet effet.***

Or. fr

**Amendement 268**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***À l'article 4, le paragraphe 5 suivant est inséré:***

***5 bis. Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également lorsque le passager manque son vol pour l'une des raisons suivantes:***

***– l'avion a décollé avant l'heure de départ prévue, alors que le passager est arrivé à l'heure à l'aéroport conformément à l'article 3, paragraphe 2; ou***

***– l'heure de départ prévue de l'avion a été avancée et le passager n'en a pas été informé au moins 24 heures à l'avance. La charge de la preuve que le passager a été informé en temps utile du changement de l'heure de départ revient au transporteur aérien effectif, pour autant que la réservation ait été effectuée directement avec le transporteur.***

Or. en

*Justification*

*Couvre les situations où le passager est à l'heure et où l'heure de départ a été avancée, ce qui devrait être considéré comme un cas de refus d'embarquement. Lorsque des réservations ont été effectuées par l'intermédiaire d'un tiers, le transporteur aérien peut ne pas être en mesure de contacter le passager directement car il ne dispose pas de ses coordonnées (par exemple, réservation auprès d'une agence de voyage). Il n'y a pas moyen pour le transporteur aérien de fournir la preuve que cette information a été envoyée par l'agence de voyage.*

**Amendement 269**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 3 – sous-point b bis (nouveau)**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 4 bis (nouveau)

*The following Article 4a shall be inserted:*

***Billets à coupons multiples***

***1. Lorsqu'un billet à coupons multiples prévoit une utilisation successive des vols, le transporteur aérien ou le vendeur de billets au sens du règlement CE 2111/2005, s'assure que le passager a pleinement eu connaissance des conditions d'utilisation spécifiques liées à l'offre tarifaire, et l'invite à contacter le transporteur au moyen des coordonnées fournies en cas d'impossibilité à effectuer l'un des vols.***

***2. Lorsqu'un passager n'a pas effectué son vol ou trajet aller ou son vol d'apport, le transporteur s'abstient de supprimer la réservation correspondante sur le vol ou trajet retour ou le vol suivant.***

***3. Dans les cas où le passager a pris contact avec le transporteur avant le vol ou trajet retour ou le vol suivant, il peut effectuer ce vol sans frais supplémentaire.***

***4. Dans les cas autres que ceux visés au paragraphe 3, et s'il est en mesure d'affirmer que les dispositions du paragraphe 1 ont été remplies, le transporteur peut appliquer un supplément tarifaire à concurrence de la différence entre le prix du vol payé dans le billet et le prix du vol seul à la date de réservation.***

Or. fr

**Amendement 270  
Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement  
Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point a  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 5 – paragraphe 1 – point b**

*Texte proposé par la Commission*

se voient offrir par le transporteur aérien effectif, dans le cas d'un réacheminement lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue du vol est au moins **deux** heures après le départ planifié pour le vol annulé, la prise en charge prévue à l'article 9, **et**

*Amendement*

se voient offrir par le transporteur aérien effectif, dans le cas d'un réacheminement lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue du vol est au moins **trois** heures après le départ planifié pour le vol annulé, la prise en charge prévue à l'article 9, ***lorsque c'est matériellement possible. Cette prise en charge ne doit pas être assurée par le transporteur lorsque cela causerait un retard supplémentaire du vol;***

Or. en

*Justification*

*Les seuils actuels sont de 2, 3 et 4 heures. L'approche pragmatique consisterait à harmoniser et à simplifier le règlement en s'accordant sur un moyen terme de 3 heures. Des notifications supplémentaires ont été ajoutées pour tenir compte des retards dans les aéroports éloignés ou régionaux où les rafraîchissements peuvent ne pas être disponibles. Personne n'a intérêt à augmenter le retard d'un vol en fournissant des rafraîchissements. Il est recommandé de rester discret sur les limites.*

**Amendement 271**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point a**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(1 bis) Le paragraphe 1 bis suivant est ajouté:***

***"1a. Si en raison d'un changement d'horaire auquel a procédé le transporteur aérien effectif, le vol a été annulé, avancé ou retardé à une heure ou une date ultérieures, le passager devrait pouvoir prétendre à une assistante et une indemnité au titre de l'article 5";***

*Justification*

*L'objet du présent amendement est de renforcer les droits des passagers dont le vol a été annulé, avancé ou retardé en raison d'un changement d'horaire. L'argument en faveur d'une réglementation de ces situations, à l'instar de la situation des passagers de vols annulés, est que le transporteur pourra échapper à ses obligations d'indemnisation et d'assistance en informant suffisamment tôt les passagers des changements d'horaire.*

**Amendement 272**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires et que l'annulation n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

***Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent effectué sur le même aéronef.***

*Amendement*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7, s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires et que l'annulation n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

Or. en

*Justification*

*Il n'y a pas de raison de limiter l'utilisation des circonstances extraordinaires (qui, par définition, échappent au contrôle du transporteur) à un autre vol. Cela sera un incitant économique puissant à annuler certains vols pour isoler le retard d'un autre vol, préserver l'intégrité de leur programme et éviter de verser des indemnités excessives. Cela jouera en défaveur des consommateurs. Les opérateurs de voyages à forfait / charters seront particulièrement touchés étant donné qu'ils doivent rapatrier les passagers et ne peuvent annuler les vols.*

## Amendement 273

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

### Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point b

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 3

#### *Texte proposé par la Commission*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires et que l'annulation n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. **Ces** circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que **dans la mesure où** elles  **affectent** le vol concerné ou le vol **précédent effectué sur le même aéronef**.

#### *Amendement*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires et que l'annulation n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. **Les** circonstances extraordinaires **qui se présentent en cas d'avarie technique de l'aéronef destiné à effectuer le vol concerné** ne peuvent être invoquées que **si elles sont survenues juste avant ou bien pendant** le vol concerné ou le vol **précédant directement le vol concerné dans l'horaire, et dans la mesure où ces circonstances affectent le vol concerné**.

Or. pl

#### *Justification*

*Les circonstances extraordinaires sont extraordinaires quel que soit l'instant où elles se produisent. Cependant, en cas d'avarie technique, le transporteur doit ou devrait avoir la possibilité d'affréter un aéronef de remplacement. Il ne devrait par conséquent être possible d'invoquer des circonstances extraordinaires affectant un aéronef que dans le cas de deux vols consécutifs. Dans les autres cas, une indemnisation devrait être accordée si un aéronef de remplacement n'est pas affrété.*

## Amendement 274

Georges Bach

### Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point b

*Texte proposé par la Commission*

" 3. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que ***l'annulation est due à des circonstances extraordinaires et que l'annulation n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent effectué sur le même aéronef.***

*Amendement*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que ***deux conditions sont réunies:***

***– que l'annulation du vol est due à des circonstances extraordinaires, et***

***– que l'annulation ou le changement d'horaire n'aurait pas pu être évité même si toutes les mesures raisonnables avaient été correctement prises.***

***Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent effectué sur le même aéronef.***

Or. en

*Justification*

*Le présent amendement remplace l'amendement 38 du rapporteur.*

**Amendement 275**

**Jaromír Kohlíček, Sabine Wils**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

3. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires et que l'annulation n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent ***effectué sur le même aéronef***.

*Amendement*

3. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires et que l'annulation n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent.

Or. en

**Amendement 276**

**Markus Ferber, Dieter-Lebrecht Koch, Michael Gahler**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

" 3. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires et que l'annulation n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou ***le vol précédent effectué sur le même aéronef***.

*Amendement*

" 3. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires et que l'annulation n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou ***bien d'autres vols dans le plan de vol du transporteur, pour autant que les transporteurs prouvent que l'annulation de ces autres vols a été occasionnée directement par les circonstances extraordinaires en question***.

Or. de

## *Justification*

*Les annulations qui échappent au contrôle des compagnies aériennes peuvent affecter plus d'un vol de l'aéronef concerné, en particulier sur les aéroports surchargés.*

### **Amendement 277** **Giommaria Uggias**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – point 4 – point b**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 5 – paragraphe 3

#### *Texte proposé par la Commission*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires et que l'annulation n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent effectué sur le même aéronef.

#### *Amendement*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires et que l'annulation n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent effectué sur le même aéronef. ***La disposition ci-dessus n'exonère pas les transporteurs aériens de l'obligation de prêter assistance aux passagers conformément à l'article 5, paragraphe 1, point b), et à l'article 9.***

Or. it

### **Amendement 278** **Carlo Fidanza, Antonio Cancian**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point b**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 5 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

" 3. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires ***et que l'annulation n'aurait pas pu être évitée*** même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le ***vol précédent effectué sur le même aéronef***.

*Amendement*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires ***qui n'auraient pas pu être évitées*** même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou ***tout vol figurant au programme du transporteur aérien, pour autant que le transporteur aérien soit en mesure de démontrer le lien causal direct entre ces circonstances et l'annulation***.

Or. en

*Justification*

*La nouvelle formulation précise que le transporteur a mis tout en œuvre pour éviter les circonstances extraordinaires. Dans de telles circonstances, il reste peu de possibilité pour éviter l'annulation.*

**Amendement 279**

**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires et que l'annulation n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne

*Amendement*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires et que l'annulation n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne

peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent effectué sur le même aéronef.

peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol ***immédiatement*** précédent effectué sur le même aéronef. ***Faute de fournir la preuve de l'existence de circonstances extraordinaires, l'indemnisation prévue à l'article 7 doit être payée par le transporteur aérien aux passagers.***

Or. fr

## **Amendement 280** **Giommaria Uggias**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – point 4 – point c**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 5 – paragraphe 5

### *Texte proposé par la Commission*

Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à ***trois millions*** de passagers depuis au moins trois années consécutives, l'entité gestionnaire d'aéroport doit s'assurer que les opérations de l'aéroport et des usagers de l'aéroport, notamment les transporteurs aériens et les prestataires de services d'assistance en escale, sont coordonnées au moyen d'un plan d'urgence adéquat dans la perspective d'éventuelles situations d'annulations multiples et/ou de retards multiples de vols entraînant l'immobilisation d'un grand nombre de passagers à l'aéroport, y compris dans les cas d'insolvabilité de transporteurs aériens ou de révocation de leur licence d'exploitation. Le plan d'urgence est établi de manière à assurer la fourniture d'informations et d'une assistance adéquates aux passagers immobilisés. L'entité gestionnaire d'aéroport communique le plan d'urgence et ses éventuelles modifications à l'organisme national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16. Dans

### *Amendement*

Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à ***un million et demi*** de passagers depuis au moins trois années consécutives, l'entité gestionnaire d'aéroport doit s'assurer que les opérations de l'aéroport et des usagers de l'aéroport, notamment les transporteurs aériens et les prestataires de services d'assistance en escale, sont coordonnées au moyen d'un plan d'urgence adéquat dans la perspective d'éventuelles situations d'annulations multiples et/ou de retards multiples de vols entraînant l'immobilisation d'un grand nombre de passagers à l'aéroport, y compris dans les cas d'insolvabilité de transporteurs aériens ou de révocation de leur licence d'exploitation. Le plan d'urgence est établi de manière à assurer la fourniture d'informations et d'une assistance adéquates aux passagers immobilisés. L'entité gestionnaire d'aéroport communique le plan d'urgence et ses éventuelles modifications à l'organisme national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16. Dans

les aéroports dont le trafic annuel est inférieur au volume précité, l'entité gestionnaire d'aéroport s'efforce, dans la mesure du raisonnable, de coordonner les usagers de l'aéroport et d'assister et informer les passagers immobilisés dans des situations de ce type.

les aéroports dont le trafic annuel est inférieur au volume précité, l'entité gestionnaire d'aéroport s'efforce, dans la mesure du raisonnable, de coordonner les usagers de l'aéroport et d'assister et informer les passagers immobilisés dans des situations de ce type.

Or. it

## **Amendement 281**

**Jaromír Kohlíček, Sabine Wils**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point c**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à **trois millions** de passagers depuis au moins trois années consécutives, l'entité gestionnaire d'aéroport doit s'assurer que les opérations de l'aéroport et des usagers de l'aéroport, notamment les transporteurs aériens et les prestataires de services d'assistance en escale, sont coordonnées au moyen d'un plan d'urgence adéquat dans la perspective d'éventuelles situations d'annulations multiples et/ou de retards multiples de vols entraînant l'immobilisation d'un grand nombre de passagers à l'aéroport, y compris dans les cas d'insolvabilité de transporteurs aériens ou de révocation de leur licence d'exploitation. Le plan d'urgence est établi de manière à assurer la fourniture d'informations et d'une assistance adéquates aux passagers immobilisés. L'entité gestionnaire d'aéroport communique le plan d'urgence et ses éventuelles modifications à l'organisme national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16. Dans les aéroports dont le trafic annuel est

#### *Amendement*

Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à **un million et demi** de passagers depuis au moins trois années consécutives, l'entité gestionnaire d'aéroport doit s'assurer que les opérations de l'aéroport et des usagers de l'aéroport, notamment les transporteurs aériens et les prestataires de services d'assistance en escale, sont coordonnées au moyen d'un plan d'urgence adéquat dans la perspective d'éventuelles situations d'annulations multiples et/ou de retards multiples de vols entraînant l'immobilisation d'un grand nombre de passagers à l'aéroport, y compris dans les cas d'insolvabilité de transporteurs aériens ou de révocation de leur licence d'exploitation. Le plan d'urgence est établi de manière à assurer la fourniture d'informations et d'une assistance adéquates aux passagers immobilisés. L'entité gestionnaire d'aéroport communique le plan d'urgence et ses éventuelles modifications à l'organisme national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16. Dans les aéroports dont le trafic annuel est

inférieur au volume précité, l'entité gestionnaire d'aéroport s'efforce, dans la mesure du raisonnable, de coordonner les usagers de l'aéroport et d'assister et informer les passagers immobilisés dans des situations de ce type.

inférieur au volume précité, l'entité gestionnaire d'aéroport s'efforce, dans la mesure du raisonnable, de coordonner les usagers de l'aéroport et d'assister et informer les passagers immobilisés dans des situations de ce type.

Or. en

## **Amendement 282** **Petri Sarvamaa**

### **Proposition de règlement** **Article 1 – point 4 – point c** Règlement (CE) n° 261/2004 Article 5 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

5. Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à **trois** millions de passagers depuis au moins trois années consécutives, l'entité gestionnaire d'aéroport doit s'assurer que les opérations de l'aéroport et des usagers de l'aéroport, notamment les transporteurs aériens et les prestataires de services d'assistance en escale, sont coordonnées au moyen d'un plan d'urgence adéquat dans la perspective d'éventuelles situations d'annulations multiples et/ou de retards multiples de vols entraînant l'immobilisation d'un grand nombre de passagers à l'aéroport, y compris dans les cas d'insolvabilité de transporteurs aériens ou de révocation de leur licence d'exploitation. Le plan d'urgence est établi de manière à assurer la fourniture d'informations et d'une assistance adéquates aux passagers immobilisés. L'entité gestionnaire d'aéroport communique le plan d'urgence et ses éventuelles modifications à l'organisme national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16. Dans les aéroports dont le trafic annuel est inférieur au volume précité, l'entité

#### *Amendement*

5. Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à **cinq** millions de passagers depuis au moins trois années consécutives, l'entité gestionnaire d'aéroport doit s'assurer que les opérations de l'aéroport et des usagers de l'aéroport, notamment les transporteurs aériens et les prestataires de services d'assistance en escale, sont coordonnées au moyen d'un plan d'urgence adéquat dans la perspective d'éventuelles situations d'annulations multiples et/ou de retards multiples de vols entraînant l'immobilisation d'un grand nombre de passagers à l'aéroport, y compris dans les cas d'insolvabilité de transporteurs aériens ou de révocation de leur licence d'exploitation. Le plan d'urgence est établi de manière à assurer la fourniture d'informations et d'une assistance adéquates aux passagers immobilisés. L'entité gestionnaire d'aéroport communique le plan d'urgence et ses éventuelles modifications à l'organisme national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16. Dans les aéroports dont le trafic annuel est inférieur au volume précité, l'entité

gestionnaire d'aéroport s'efforce, dans la mesure du raisonnable, de coordonner les usagers de l'aéroport et d'assister et informer les passagers immobilisés dans des situations de ce type.

gestionnaire d'aéroport s'efforce, dans la mesure du raisonnable, de coordonner les usagers de l'aéroport et d'assister et informer les passagers immobilisés dans des situations de ce type.

Or. fi

## **Amendement 283**

**Jim Higgins**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point c**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à trois millions de passagers depuis au moins trois années consécutives, l'entité gestionnaire d'aéroport doit s'assurer que les opérations de l'aéroport et des usagers de l'aéroport, notamment les transporteurs aériens et les prestataires de services d'assistance en escale, sont coordonnées au moyen d'un plan d'urgence adéquat dans la perspective d'éventuelles situations d'annulations multiples et/ou de retards multiples de vols entraînant l'immobilisation d'un grand nombre de passagers à l'aéroport, y compris dans les cas d'insolvabilité de transporteurs aériens ou de révocation de leur licence d'exploitation. Le plan d'urgence est établi de manière à assurer la fourniture d'informations et d'une assistance adéquates aux passagers immobilisés. L'entité gestionnaire d'aéroport communique le plan d'urgence et ses éventuelles modifications à l'organisme national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16. Dans les aéroports dont le trafic annuel est inférieur au volume précité, l'entité gestionnaire d'aéroport s'efforce, dans la mesure du raisonnable, de coordonner les

#### *Amendement*

Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à trois millions de passagers depuis au moins trois années consécutives, l'entité gestionnaire d'aéroport doit s'assurer que les opérations de l'aéroport et des usagers de l'aéroport, notamment les transporteurs aériens et les prestataires de services d'assistance en escale, sont coordonnées au moyen d'un plan d'urgence adéquat dans la perspective d'éventuelles situations d'annulations multiples et/ou de retards multiples de vols entraînant l'immobilisation d'un grand nombre de passagers à l'aéroport, y compris dans les cas d'insolvabilité de transporteurs aériens ou de révocation de leur licence d'exploitation. ***L'entité gestionnaire d'aéroport est habilitée à adopter des mesures destinées à imposer une coopération des transporteurs aériens avec les prestataires de services d'assistance en escale dans la préparation de ce plan d'urgence.*** Le plan d'urgence est établi de manière à assurer la fourniture d'informations et d'une assistance adéquates aux passagers immobilisés. L'entité gestionnaire d'aéroport communique le plan d'urgence et ses éventuelles modifications à l'organisme

usagers de l'aéroport et d'assister et informer les passagers immobilisés dans des situations de ce type.

national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16. **Les États membres veillent à ce que l'organisme national chargé de l'application ait les capacités et les moyens d'agir sur ce plan.** Dans les aéroports dont le trafic annuel est inférieur au volume précité, l'entité gestionnaire d'aéroport s'efforce, dans la mesure du raisonnable, de coordonner les usagers de l'aéroport et d'assister et informer les passagers immobilisés dans des situations de ce type.

Or. en

### *Justification*

*Les propositions exigent que l'autorité aéroportuaire veille à ce que les opérations de l'aéroport et des usagers de l'aéroport, notamment les transporteurs aériens et les prestataires de services d'assistance en escale, soient coordonnées au moyen d'un plan d'urgence adéquat. Les plans d'urgence en cas de perturbations importantes sont nécessaires et doivent impliquer tous les usagers de l'aéroport. Toutefois, si les autorités aéroportuaires doivent assurer la préparation du plan, elles doivent également avoir des pouvoirs d'exécution appropriés.*

### **Amendement 284** **Brian Simpson**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point c**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 5 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à trois millions de passagers depuis au moins trois années consécutives, l'entité gestionnaire d'aéroport doit s'assurer que les opérations de l'aéroport **et** des usagers de l'aéroport, notamment les transporteurs aériens **et** les prestataires de services d'assistance en escale, **sont coordonnées au moyen** d'un plan d'urgence adéquat dans la perspective

#### *Amendement*

Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à trois millions de passagers depuis au moins trois années consécutives, l'entité gestionnaire d'aéroport doit s'assurer que les opérations de l'**entité gestionnaire** d'aéroport, **en coopération avec les** usagers de l'aéroport, notamment les transporteurs aériens, les prestataires de services d'assistance en escale **et les services d'aide spéciale pour**

d'éventuelles situations d'annulations multiples et/ou de retards multiples de vols entraînant l'immobilisation d'un grand nombre de passagers à l'aéroport, y compris dans les cas d'insolvabilité de transporteurs aériens ou de révocation de leur licence d'exploitation. Le plan d'urgence est établi de manière à assurer la fourniture d'informations et d'une assistance adéquates aux passagers immobilisés. L'entité gestionnaire d'aéroport communique le plan d'urgence et ses éventuelles modifications à l'organisme national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16. Dans les aéroports dont le trafic annuel est inférieur au volume précité, l'entité gestionnaire d'aéroport s'efforce, dans la mesure du raisonnable, de coordonner les usagers de l'aéroport et d'assister et informer les passagers immobilisés dans des situations de ce type.

***les passagers handicapés et les passagers à mobilité réduite, prévoient la mise en place*** d'un plan d'urgence adéquat ***qui assure une coordination appropriée de l'aéroport et des usagers de l'aéroport,*** dans la perspective d'éventuelles situations d'annulations multiples et/ou de retards multiples de vols entraînant l'immobilisation d'un grand nombre de passagers à l'aéroport, y compris dans les cas d'insolvabilité de transporteurs aériens ou de révocation de leur licence d'exploitation. Le plan d'urgence est établi de manière à assurer la fourniture d'informations et d'une assistance adéquates aux passagers immobilisés. L'entité gestionnaire d'aéroport communique le plan d'urgence et ses éventuelles modifications à l'organisme national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16. Dans les aéroports dont le trafic annuel est inférieur au volume précité, l'entité gestionnaire d'aéroport s'efforce, dans la mesure du raisonnable, de coordonner les usagers de l'aéroport et d'assister et informer les passagers immobilisés dans des situations de ce type.

Or. en

**Amendement 285**  
**Izaskun Bilbao Barandica**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point c**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 5 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à trois millions de passagers depuis au moins trois années consécutives, l'entité gestionnaire d'aéroport doit s'assurer que les opérations

*Amendement*

Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à trois millions de passagers depuis au moins trois années consécutives, l'entité gestionnaire d'aéroport doit s'assurer que les opérations

de l'aéroport et des usagers de l'aéroport, notamment les transporteurs aériens et les prestataires de services d'assistance en escale, sont coordonnées au moyen d'un plan d'urgence adéquat dans la perspective d'éventuelles situations d'annulations multiples et/ou de retards multiples de vols entraînant l'immobilisation d'un grand nombre de passagers à l'aéroport, y compris dans les cas d'insolvabilité de transporteurs aériens ou de révocation de leur licence d'exploitation. Le plan d'urgence est établi de manière à assurer la fourniture d'informations et d'une assistance adéquates aux passagers immobilisés. L'entité gestionnaire d'aéroport communique le plan d'urgence et ses éventuelles modifications à l'organisme national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16. Dans les aéroports dont le trafic annuel est inférieur au volume précité, l'entité gestionnaire d'aéroport s'efforce, dans la mesure du raisonnable, de coordonner les usagers de l'aéroport et d'assister et informer les passagers immobilisés dans des situations de ce type".

de l'aéroport et des usagers de l'aéroport, notamment les transporteurs aériens et les prestataires de services d'assistance en escale, sont coordonnées au moyen d'un plan d'urgence adéquat dans la perspective d'éventuelles situations d'annulations multiples et/ou de retards multiples de vols entraînant l'immobilisation d'un grand nombre de passagers à l'aéroport, y compris dans les cas d'insolvabilité de transporteurs aériens ou de révocation de leur licence d'exploitation.

***Le plan d'urgence inclut également la participation des autorités nationales, régionales ou locales et, s'il y a lieu, d'autres organisations.***

Le plan d'urgence est établi de manière à assurer la fourniture d'informations et d'une assistance adéquates aux passagers immobilisés. ***Il comporte un chapitre spécial consacré aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite nécessitant une assistance spéciale.*** L'entité gestionnaire d'aéroport communique le plan d'urgence et ses éventuelles modifications à l'organisme national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16. Dans les aéroports dont le trafic annuel est inférieur au volume précité, l'entité gestionnaire d'aéroport s'efforce, dans la mesure du raisonnable, de coordonner les usagers de

l'aéroport et d'assister et informer les passagers immobilisés dans des situations de ce type.

Or. es

**Amendement 286**  
**Phil Bennion**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point c**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 5 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à trois millions de passagers depuis au moins trois années consécutives, l'entité gestionnaire d'aéroport doit s'assurer que les opérations de l'aéroport et des usagers de l'aéroport, notamment les transporteurs aériens et les prestataires de services d'assistance en escale, sont coordonnées au moyen d'un plan d'urgence adéquat dans la perspective d'éventuelles situations d'annulations multiples et/ou de retards multiples de vols entraînant l'immobilisation d'un grand nombre de passagers à l'aéroport, y compris dans les cas d'insolvabilité de transporteurs aériens ou de révocation de leur licence d'exploitation. Le plan d'urgence est établi de manière à assurer la fourniture d'informations et d'une assistance adéquates aux passagers immobilisés. L'entité gestionnaire d'aéroport communique le plan d'urgence et ses éventuelles modifications à l'organisme national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16. Dans les aéroports dont le trafic annuel est inférieur au volume précité, l'entité gestionnaire d'aéroport s'efforce, dans la mesure du raisonnable, de coordonner les usagers de l'aéroport et d'assister et

*Amendement*

Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à trois millions de passagers depuis au moins trois années consécutives, l'entité gestionnaire d'aéroport doit s'assurer que les opérations de l'aéroport et des usagers de l'aéroport, notamment les transporteurs aériens et les prestataires de services d'assistance en escale, sont coordonnées au moyen d'un plan d'urgence adéquat dans la perspective d'éventuelles situations d'annulations multiples et/ou de retards multiples de vols entraînant l'immobilisation d'un grand nombre de passagers à l'aéroport, y compris dans les cas d'insolvabilité de transporteurs aériens ou de révocation de leur licence d'exploitation. Le plan d'urgence est établi ***en coopération avec les autorités nationales, régionales ou locales compétentes***, de manière à assurer la fourniture d'informations et d'une assistance adéquates aux passagers immobilisés. L'entité gestionnaire d'aéroport communique le plan d'urgence et ses éventuelles modifications à l'organisme national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16. Dans les aéroports dont le trafic annuel est inférieur au volume précité, l'entité gestionnaire d'aéroport s'efforce, dans la

informer les passagers immobilisés dans des situations de ce type.

mesure du raisonnable, de coordonner les usagers de l'aéroport et d'assister et informer les passagers immobilisés dans des situations de ce type.

Or. en

**Amendement 287**  
**Georges Bach**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point c**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 5 – paragraphe 5 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*À l'article 5, le paragraphe 5 suivant est inséré:*

*5 ter. Les transporteurs aériens élaborent et mettent en place des procédures détaillées leur permettant de se conformer de façon efficace et cohérente au présent règlement, en particulier en cas de retards, d'annulations, de refus d'embarquement, de perturbations massives et d'insolvabilité. Ces procédures indiquent clairement la personne de contact du transporteur aérien dans chaque aéroport, chargée de fournir une information fiable concernant la prise en charge, l'assistance, le réacheminement ou les remboursements et de prendre les mesures immédiates nécessaires. Le transporteur aérien définit les procédures et conditions pour la fourniture de ces services de manière à ce que ce représentant puisse remplir cette obligation sans retard. Le transporteur aérien communique ces procédures et toute modification de celles-ci à l'organisme national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16.*

*Justification*

*Le présent amendement remplace l'amendement 41 du rapporteur.*

**Amendement 288**

**Michael Gahler**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point c**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 5 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*À l'article 5, le paragraphe 5 suivant est inséré:*

*5 bis. Sachant que les transporteurs aériens ne peuvent se soustraire à leurs obligations au titre du présent règlement, le plan d'intervention prévu au paragraphe 5 est établi de façon à indiquer, le cas échéant, qui est chargé de garantir la fourniture d'informations adéquates et d'assistance aux passagers immobilisés.*

Or. de

*Justification*

*Il convient de préciser qu'en ce qui concerne les obligations envers les passagers immobilisés, les aéroports ne règlent, dans leurs plans d'urgence, que des aspects organisationnels.*

**Amendement 289**

**Georges Bach**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point c**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 5 quater (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***À l'article 5, le paragraphe 5 suivant est inséré:***

***5 quater. En cas d'annulation d'un vol en raison de l'insolvabilité d'un transporteur aérien ou de la suspension des activités d'un transporteur aérien due à la révocation de sa licence d'exploitation, les passagers ont droit au remboursement d'un vol retour jusqu'au point de départ conformément à l'article 8, paragraphe 1, point a), et ont droit à une prise en charge telle qu'elle est exposée à l'article 9. Les transporteurs aériens fournissent une preuve suffisante de sécurité pour les frais de remboursement et de rapatriement en prenant les mesures nécessaires comme la création d'un fonds ou la souscription à une assurance.***

Or. en

*Justification*

*Le présent amendement remplace l'amendement 42 du rapporteur. Ce nouvel amendement indique que les transporteurs aériens devraient fournir une preuve suffisante de sécurité en prenant les mesures nécessaires comme la création d'un fonds ou la souscription à une assurance.*

**Amendement 290**

**Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Michel Dantin, Dominique Riquet**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point c**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 5 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***In Article 5(5) the following paragraph shall be inserted:***

***5 bis. L'annulation d'un vol en raison de l'insolvabilité, de la faillite, de la***

*suspension ou de la cessation des activités d'un transporteur aérien, donne aux passagers immobilisés le droit au remboursement ou au réacheminement, et le droit à une prise en charge, tels que prévus à l'article 8 et 9 du présent règlement. Les transporteurs aériens prennent les mesures nécessaires, comme la souscription à une assurance ou la création de fonds de garantie, afin de garantir, le cas échéant, la prise en charge, le remboursement ou le réacheminement des passagers immobilisés. Les passagers en bénéficient quels que soient leur lieu de résidence, le lieu de départ ou le lieu de vente du billet.*

Or. fr

#### *Justification*

*La faillite, l'insolvabilité, la suspension ou la cessation des activités d'un transporteur aérien peut entraîner une violation des droits des passagers: annulation du vol et réacheminement à la charge du passager. La protection du passager contre ces cas de figure incombe donc aux compagnies aériennes et ne saurait relever d'une politique commerciale, qui serait optionnelle et payante, et donc à l'appréciation et à la charge du passager.*

#### **Amendement 291** **Inés Ayala Sender**

#### **Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 4 – sous-point c**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 5 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***À l'article 5, paragraphe 5, le paragraphe suivant est inséré:***

***5 bis. Si un vol est annulé en raison de l'insolvabilité d'un transporteur aérien ou de la cessation d'activités après que celui-ci s'est vu retirer sa licence d'exploitation, les passagers ont droit au remboursement ou à un vol retour vers***

*leur point de départ initial conformément à l'article 8, paragraphe 1, point a); ils ont également droit à une assistance spéciale, telle que mentionnée à l'article 9, et au remboursement de la partie du voyage non effectuée. Les transporteurs aériens apportent la garantie suffisante qu'ils procéderont en toute certitude au remboursement des frais et au rapatriement. À cet effet et afin que les passagers puissent percevoir les montants prévus au présent paragraphe, la Commission présente une proposition visant à la création d'un fonds de garantie couvrant les compagnies aériennes, qui permette de prendre en charge de tels coûts.*

Or. es

**Amendement 292**  
**Carlo Fidanza**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 1 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé, ou **qu'**un transporteur effectif reporte l'heure de départ prévue, par rapport à l'heure de départ initialement prévue, les passagers se voient proposer par le transporteur aérien effectif:

*Amendement*

Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé, ou **lorsqu'**un transporteur **aérien** effectif reporte l'heure de départ prévue, par rapport à l'heure de départ initialement prévue, **hormis les cas ou le passager a été informé du changement d'horaire au moins 72 heures avant l'heure de départ initialement prévue, les** passagers se voient proposer par le transporteur aérien effectif:

Or. en

**Amendement 293**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 1 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé, ou qu'un transporteur effectif reporte l'heure de départ prévue, par rapport à l'heure de départ initialement prévue, les passagers se voient proposer par le transporteur aérien effectif:

*Amendement*

Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé **au départ**, ou qu'un transporteur effectif reporte l'heure de départ prévue, par rapport à l'heure de départ initialement prévue, les passagers se voient proposer par le transporteur aérien effectif:

Or. fr

**Amendement 294**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 1 – point i

*Texte proposé par la Commission*

lorsque le retard est d'au moins **deux** heures, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a), et à l'article 9, paragraphe 2; et

*Amendement*

lorsque le retard est d'au moins **trois** heures, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a) et à l'article 9, paragraphe 2, **lorsque c'est matériellement possible. Cette prise en charge ne doit pas être assurée par le transporteur lorsque cela causerait un retard supplémentaire du vol;** et

Or. en

*Justification*

*Les seuils actuels sont de 2, 3 et 4 heures. L'approche pragmatique consisterait à harmoniser et à simplifier le règlement en s'accordant sur un moyen terme unique de 3 heures. Des*

*notifications supplémentaires tiendraient compte des retards dans les aéroports éloignés ou régionaux où les rafraîchissements peuvent ne pas être disponibles (par exemple, vols nocturnes retardés alors que tous les cafés et restaurants peuvent être fermés). Personne n'a intérêt à augmenter le retard d'un vol en fournissant des rafraîchissements. Il est recommandé de rester discret sur les limites.*

**Amendement 295**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 1 – point i

*Texte proposé par la Commission*

lorsque le retard est d'au moins deux heures, *l'assistance* prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a), et à l'article 9, paragraphe 2; et

*Amendement*

lorsque le retard est d'au moins deux heures, *la prise en charge* prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a), et à l'article 9, paragraphe 2; et

Or. fr

**Amendement 296**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 1 – point ii

*Texte proposé par la Commission*

lorsque le retard est d'au moins cinq heures et inclut *une ou plusieurs nuits*, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c); et

*Amendement*

lorsque le retard est d'au moins cinq heures et inclut *des heures de nuit*, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c); et

Or. en

**Amendement 297**  
**Mathieu Grosch**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 1 – point ii

*Texte proposé par la Commission*

lorsque le retard est d'au moins **cinq** heures et inclut une ou plusieurs nuits, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c); et

*Amendement*

lorsque le retard est d'au moins **quatre** heures et inclut une ou plusieurs nuits, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c); et

Or. de

**Amendement 298**

**Marian-Jean Marinescu**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 1 – point ii

*Texte proposé par la Commission*

lorsque le retard est d'au moins **cinq** heures et inclut une ou plusieurs nuits, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c); et

*Amendement*

lorsque le retard est d'au moins **six** heures et inclut une ou plusieurs nuits, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c); et

Or. en

**Amendement 299**

**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 1 – point ii

*Texte proposé par la Commission*

lorsque le retard est d'au moins cinq heures et inclut une ou plusieurs nuits, ***l'assistance***

*Amendement*

lorsque le retard est d'au moins cinq heures et inclut une ou plusieurs nuits, ***la prise en***

prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c); et

**charge** prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c); et

Or. fr

### **Amendement 300**

**Mathieu Grosch**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 1 – point iii

*Texte proposé par la Commission*

lorsque le retard est d'au moins **cinq** heures, l'assistance prévue à l'article 8, paragraphe 1, point a).

*Amendement*

lorsque le retard est d'au moins **quatre** heures, l'assistance prévue à l'article 8, paragraphe 1, point a).

Or. de

### **Amendement 301**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 2 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

Les passagers ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7 si le passager **arrive** à sa destination finale:

*Amendement*

Les passagers ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7 si le **trajet du** passager **se termine** à sa destination finale:

Or. pl

#### *Justification*

*La proposition de la Commission limite le droit des passagers à une indemnisation au seul cas où le voyageur ne prend pas le vol pour l'aéroport de destination. Le droit d'annuler un*

*vol retardé de plus de cinq heures est prévu à l'article 8, paragraphe 1, point a). Cependant, conformément à la proposition de la Commission, si des passagers font usage de ce droit, ils perdent le droit à l'indemnisation prévue à l'article 7.*

**Amendement 302**  
**Inés Ayala Sender**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point a et b

*Texte proposé par la Commission*

Les passagers ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7 si le passager arrive à sa destination finale:  
*a) cinq heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour tous les trajets à l'intérieur de l'UE et pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 kilomètres ou moins;*  
*b) neuf heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 à 6 000 kilomètres;*

*Amendement*

Les passagers ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7 si le passager arrive à sa destination finale:  
*a) avec trois heures de retard s'il s'agit d'un vol d'une distance inférieure ou égale à 1 500 km accomplie à l'intérieur de l'Union;*  
*b) avec cinq heures de retard s'il s'agit d'un vol d'une distance comprise entre 1 500 et 3 500 km accomplie à l'intérieur de l'Union; les compagnies aériennes doivent non seulement respecter les obligations prévues à l'article 9, paragraphes 1 et 2, mais fournir une assistance supplémentaire aux passagers.*

Or. es

**Amendement 303**  
**Keith Taylor, Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point a

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*cinq heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour tous les trajets à l'intérieur de l'UE et pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 kilomètres ou moins;*

*pour un vol de courte distance, lorsqu'une solution de transport ne dépassant pas cinq heures est prévue vers la même destination, par train, par bus ou par voie navigable;*

Or. en

**Amendement 304**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point a

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*cinq heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour **tous** les trajets à l'intérieur de l'UE et pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 kilomètres ou moins;*

*cinq heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets **de** 1 500 kilomètres ou moins;*

Or. en

*Justification*

*Les tranches en fonction de la distance doivent être modifiées aux fins de la cohérence avec celles qui s'appliquent aux annulations (et partant, de la conformité avec l'arrêt Sturgeon) et avec les niveaux d'indemnisation de l'article 7. Cela permettra également de veiller à ne pas rendre le règlement exagérément compliqué.*

**Amendement 305**  
**Philip Bradbourn**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point a

*Texte proposé par la Commission*

**cinq** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour tous les trajets à l'intérieur de l'UE et pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 kilomètres ou moins;

*Amendement*

**trois** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour tous les trajets à l'intérieur de l'UE et pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 kilomètres ou moins;

Or. en

**Amendement 306**  
**Hubert Pirker**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 2 – point a

*Texte proposé par la Commission*

**cinq** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour tous les trajets à l'intérieur de l'UE et pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 kilomètres ou moins;

*Amendement*

**trois** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour tous les trajets à l'intérieur de l'UE et pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 kilomètres ou moins;

Or. de

*Justification*

*La proposition de la Commission entraînerait un déséquilibre flagrant entre les retards importants et les annulations de vols. Il conviendrait par conséquent d'adapter le libellé du règlement en fonction de l'arrêt rendu dans l'affaire C-402 en liaison avec l'affaire C-432/07 ("Sturgeon"), précisant que les demandes d'indemnisation sont également dues en cas de retard (à l'arrivée) de plus de trois heures.*

**Amendement 307**  
**Giommaria Uggias**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point a

*Texte proposé par la Commission*

a) **cinq** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour tous les trajets à l'intérieur de l'UE et pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 kilomètres ou moins;

*Amendement*

a) **trois** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour tous les trajets à l'intérieur de l'UE et pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 kilomètres ou moins;

Or. it

**Amendement 308**  
**Vilja Savisaar-Toomast, Anne E. Jensen**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point a

*Texte proposé par la Commission*

**cinq** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour tous les trajets **à l'intérieur de l'UE et pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 kilomètres** ou moins;

*Amendement*

**trois** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour tous les trajets **de 1 500 kilomètres** ou moins;

Or. en

**Amendement 309**  
**Phil Bennion**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point a

*Texte proposé par la Commission*

**cinq** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour tous les trajets **à l'intérieur de l'UE et pour les trajets à destination/en**

*Amendement*

**trois** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour tous les trajets **de 1500 kilomètres** ou moins;

*provenance de pays tiers de  
3 500 kilomètres ou moins;*

Or. en

**Amendement 310**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point a

*Texte proposé par la Commission*

*cinq* heures ou plus après l'heure prévue  
d'arrivée pour tous les trajets *à l'intérieur*  
*de l'UE et pour les trajets à destination/en*  
*provenance de pays tiers de 3 500*  
kilomètres ou moins;

*Amendement*

*trois* heures ou plus après l'heure prévue  
d'arrivée pour tous les trajets *de 2500*  
kilomètres ou moins;

Or. fr

**Amendement 311**  
**Phil Bennion**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point a bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*À l'article 6, paragraphe 2, le point*  
*suivant est inséré:*

*(a bis) cinq heures ou plus après l'heure*  
*prévue d'arrivée pour tous les trajets*  
*compris entre 1 500 kilomètres et*  
*3 500 kilomètres;*

Or. en

**Amendement 312**  
**Dominique Riquet**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point b

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***neuf heures ou plus après l'heure prévue  
d'arrivée pour les trajets à destination/en  
provenance de pays tiers de 3 500 à 6 000  
kilomètres;***

***supprimé***

Or. fr

**Amendement 313**  
**Peter van Dalen**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point b

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***neuf heures ou plus après l'heure prévue  
d'arrivée pour les trajets à destination/en  
provenance de pays tiers de 3 500 à  
6 000 kilomètres;***

***supprimé***

Or. nl

**Amendement 314**  
**Keith Taylor, Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point b

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*neuf heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 à 6 000 kilomètres;*

*pour un vol moyen-courrier avec un temps de vol prévu ne dépassant pas cinq heures et pour lequel il n'y a pas de solution alternative de transport telle que décrit dans le présent article, sous le point a);*

Or. en

**Amendement 315**  
**Hubert Pirker**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 2 – point b

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*neuf* heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 à 6 000 kilomètres;

*cinq* heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de **plus de** 3 500 kilomètres;

Or. de

*Justification*

*Il semble proportionné d'adapter les valeurs seuils en fonction de la distance. Les valeurs proposées par la Commission dépassent cependant ce qui semble raisonnablement acceptable, raison du soutien apporté à la position du rapporteur, qui supprime ainsi, dans le même esprit, le point c).*

**Amendement 316**  
**Giommaria Uggias**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 2 – point b

*Texte proposé par la Commission*

b) **neuf** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 à 6 000 kilomètres;

*Amendement*

b) **cinq** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de **plus de** 3 500 kilomètres;

Or. it

### **Amendement 317**

**Vilja Savisaar-Toomast, Anne E. Jensen**

#### **Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 2 – point b

*Texte proposé par la Commission*

**neuf** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets **à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 à 6 000 kilomètres**;

*Amendement*

**cinq** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour **tous** les trajets **de plus de 1 500 kilomètres**;

Or. en

### **Amendement 318**

**Jacqueline Foster**

#### **Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 2 – point b

*Texte proposé par la Commission*

neuf heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets **à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 à 6 000 kilomètres**;

*Amendement*

neuf heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets **compris entre 1 500 kilomètres et 3 500 kilomètres**;

Or. en

## Justification

*Les tranches en fonction de la distance doivent être modifiées aux fins de la cohérence avec celles qui s'appliquent aux annulations (et partant, de la conformité avec l'arrêt Sturgeon) et avec les niveaux d'indemnisation de l'article 7. Cela permettra également de veiller à ne pas rendre le règlement exagérément compliqué.*

### Amendement 319

**Phil Bennion**

#### Proposition de règlement

##### Article 1 – paragraphe 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 2 – point b

#### *Texte proposé par la Commission*

neuf heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets *à destination/en provenance de pays tiers* de 3 500 à 6 000 kilomètres;

#### *Amendement*

neuf heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets, *à savoir tous les trajets compris entre* 3 500 à 6 000 kilomètres;

Or. en

### Amendement 320

**Philip Bradbourn**

#### Proposition de règlement

##### Article 1 – paragraphe 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 2 – point b

#### *Texte proposé par la Commission*

*neuf* heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 à 6 000 kilomètres;

#### *Amendement*

*six* heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 à 6 000 kilomètres;

Or. en

**Amendement 321**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point b

*Texte proposé par la Commission*

*neuf* heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à *destination/en provenance de pays tiers de 3 500 à 6 000* kilomètres;

*Amendement*

*sept* heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à *l'intérieur de l'UE de plus de 2500 km et pour tous les autres vols de 2500 à 5000* kilomètres;

Or. fr

**Amendement 322**  
**Hubert Pirker**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point c

*Texte proposé par la Commission*

*douze heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 6 000 kilomètres ou plus.*

*Amendement*

*supprimé*

Or. de

*Justification*

*La suppression découle des modifications apportées à l'article 6, paragraphe 2, points a) et b).*

**Amendement 323**  
**Giommaria Uggias**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 2 – point c

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*c) douze heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 6 000 kilomètres ou plus.*

*supprimé*

Or. it

**Amendement 324**

**Keith Taylor, Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 2 – point c

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*douze heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 6 000 kilomètres ou plus.*

*pour un vol long-courrier avec un temps de vol prévu de plus de cinq heures.*

Or. en

**Amendement 325**

**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 2 – point c

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*douze heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 6 000 kilomètres ou plus.*

*douze heures ou plus après l'heure prévue ou arrivée pour les trajets **ne relevant pas des points a) ou b).***

*Justification*

*Les tranches en fonction de la distance doivent être modifiées aux fins de la cohérence avec celles qui s'appliquent aux annulations (et partant, de la conformité avec l'arrêt Sturgeon) et avec les niveaux d'indemnisation de l'article 7. Cela permettra également de veiller à ne pas rendre le règlement exagérément compliqué.*

**Amendement 326**  
**Philip Bradbourn**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point c

*Texte proposé par la Commission*

***douze** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 6 000 kilomètres ou plus.*

*Amendement*

***huit** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 6 000 kilomètres ou plus.*

**Amendement 327**  
**Dominique Riquet**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point c

*Texte proposé par la Commission*

***douze heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée** pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de **6 000** kilomètres ou plus.*

*Amendement*

***avec un retard supérieur à deux fois la durée de vol prévue** pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de **3 500** kilomètres ou plus.*

**Amendement 328**  
**Peter van Dalen**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point c

*Texte proposé par la Commission*

*douze* heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de **6 000 kilomètres** ou plus.

*Amendement*

*sept* heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de **3 500 kilomètres** ou plus.

Or. nl

**Amendement 329**  
**Phil Bennion**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point c

*Texte proposé par la Commission*

douze heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets *à destination/en provenance de pays tiers de* **6 000 kilomètres** ou plus.

*Amendement*

douze heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour *tous* les trajets *de* **6000 kilomètres** ou plus;

Or. en

**Amendement 330**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 2 – point c

*Texte proposé par la Commission*

***douze*** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets ***à destination/en provenance de pays tiers de 6 000 kilomètres ou plus.***

*Amendement*

***dix*** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets ***qui ne relèvent pas des points a) ou b).***

Or. fr

### **Amendement 331**

**Keith Taylor, Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

#### **Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***À l'article 6, le paragraphe 2 suivant est inséré:***

***(a) Le billet intermodal relève entièrement des règles d'indemnisation du présent règlement.***

Or. en

### **Amendement 332**

**Dieter-Lebrecht Koch**

#### **Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 2 – point c bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***À l'article 6, paragraphe 2, le point suivant est inséré:***

***(c bis) Une annulation à laquelle il est procédé dans le cadre de la durée du retard ne doit pas être considérée comme***

*un retard non sanctionné.*

Or. de

**Amendement 333**

**Dieter-Lebrecht Koch, Michael Gahler**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

Le paragraphe 2 s'applique également lorsque le transporteur aérien effectif a modifié les heures prévues de départ et d'arrivée, entraînant un retard par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue, sauf si les passagers ont été informés du changement d'horaire plus de **quinze** jours avant l'heure de départ initialement prévue.

*Amendement*

Le paragraphe 2 s'applique également lorsque le transporteur aérien effectif a modifié les heures prévues de départ et d'arrivée, entraînant un retard par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue, sauf si les passagers ont été informés du changement d'horaire plus de **dix** jours avant l'heure de départ initialement prévue.

Or. de

**Amendement 334**

**Mathieu Grosch**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***À l'article 6, le paragraphe 3 suivant est inséré:***

***Le paragraphe 2 ne s'applique pas lorsque l'arrivée tardive est due à des instructions de l'autorité chargée de la sécurité aérienne relatives à l'itinéraire emprunté et à l'atterrissage.***

*Justification*

*Un retard pour des raisons de sécurité doit être considéré comme une mesure de protection à l'intention des passagers et ne devrait par conséquent pas donner lieu à une demande d'indemnisation.*

**Amendement 335**  
**Philippe De Backer**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***À l'article 6, le paragraphe 3 suivant est inséré:***

***le paragraphe 2 ne s'applique pas aux passagers dont la réservation s'inscrit dans une formule de vacances à forfait, au titre de la directive 90/314/CEE du Conseil, étant donné que ces passagers ont une formule de voyage différente et sont couverts par des droits tels que prévus dans ladite directive.***

Or. en

*Justification*

*La directive relative au voyage à forfait offre déjà un bon niveau de protection aux voyageurs. Étant donné que ces voyageurs ont souvent souscrit à un système spécifique, notamment une prise en charge particulière en cas d'incident, il n'est pas nécessaire qu'ils aient droit à une indemnisation supplémentaire.*

**Amendement 336**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

*Texte proposé par la Commission*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que **le retard ou le changement d'horaire est dû** à des circonstances extraordinaires et que **le retard ou le changement d'horaire** n'aurait pas pu être **évit**é même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. **Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent effectué sur le même aéronef.**

*Amendement*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7, s'il est en mesure de prouver que **l'annulation est due** à des circonstances extraordinaires et que **l'annulation** n'aurait pas pu être **évit**ée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

Or. en

*Justification*

*C'est inéquitable, et il n'est pas logique de limiter l'utilisation des circonstances extraordinaires (qui, par définition, échappent au contrôle du transporteur) à un autre vol étant donné les répercussions fréquentes. La modification de la limite sera un incitant économique puissant à annuler certains vols afin d'isoler le retard d'un autre vol, préserver l'intégrité de leur programme et éviter de verser des indemnités excessives au titre de l'article 7. Cela jouera en défaveur des consommateurs.*

**Amendement 337**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que **le retard ou le changement d'horaire est dû à des circonstances extraordinaires et**

*Amendement*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que **les deux conditions prévues à l'article 5, paragraphe 3, ont été remplies.**

*que le retard ou le changement d'horaire n'aurait pas pu être évité même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent effectué sur le même aéronef.*

Or. pl

*Justification*

*L'amendement est conforme à celui apporté à l'article 5, paragraphe 3. Afin d'éviter les répétitions, nous proposons un renvoi à l'article 5, paragraphe 3.*

**Amendement 338**

**Vilja Savisaar-Toomast**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que le retard ou le changement d'horaire est dû à des circonstances extraordinaires et que le retard ou le changement d'horaire n'aurait pas pu être évité même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou **le vol précédent effectué** sur le même aéronef.

*Amendement*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que le retard ou le changement d'horaire est dû à des circonstances extraordinaires et que le retard ou le changement d'horaire n'aurait pas pu être évité même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou **les vols précédents effectués le même jour**, sur le même aéronef.

Or. en

**Amendement 339**  
**Georges Bach**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que ***le retard ou le changement d'horaire est dû à des circonstances extraordinaires et que le retard ou le changement d'horaire n'aurait pas pu être évité même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent effectué sur le même aéronef.***

*Amendement*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que ***deux conditions sont réunies:***

***– que le retard ou le changement d'horaire est dû à des circonstances extraordinaires, et***

***– que le retard ou le changement d'horaire n'aurait pas pu être évité même si toutes les mesures raisonnables avaient été correctement prises.***

***Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent effectué sur le même aéronef.***

Or. en

*Justification*

*Le présent amendement remplace l'amendement 50 du rapporteur.*

**Amendement 340**  
**Dieter-Lebrecht Koch, Markus Ferber**

## Proposition de règlement

### Article 1 – paragraphe 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que le retard ou le changement d'horaire est dû à des circonstances extraordinaires et que le retard ou le changement d'horaire n'aurait pas pu être évité même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou ***le vol précédent effectué sur le même aéronef.***

#### *Amendement*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que le retard ou le changement d'horaire est dû à des circonstances extraordinaires et que le retard ou le changement d'horaire n'aurait pas pu être évité même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou ***bien d'autres vols dans le plan de vol du transporteur, pour autant que les transporteurs prouvent que l'annulation de ces autres vols a été occasionnée directement par les circonstances extraordinaires en question. Les exceptions sont l'objet de l'article 1, paragraphe 11.***

Or. de

## Amendement 341

Michael Gahler

## Proposition de règlement

### Article 1 – paragraphe 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que le retard ou le changement d'horaire est dû à des circonstances extraordinaires et que le retard ou le changement d'horaire

#### *Amendement*

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que le retard ou le changement d'horaire est dû à des circonstances extraordinaires et que le retard ou le changement d'horaire

n'aurait pas pu être évité même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou **le vol précédent effectué sur le même aéronef**.

n'aurait pas pu être évité même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou **bien d'autres vols dans le plan de vol du transporteur, pour autant que le transporteur puisse prouver que le retard de ces autres vols a été occasionné directement par les circonstances extraordinaires en question**.

Or. de

### *Justification*

*Les retards qui échappent au contrôle des compagnies aériennes peuvent affecter plus d'un vol de l'aéronef concerné, en particulier sur les aéroports surchargés. Une compagnie aérienne devrait se voir offrir la possibilité de prouver qu'elle ne pouvait pas éviter une telle accumulation de retards dont elle n'était pas responsable.*

### **Amendement 342** **Georges Bach**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic supérieur à une heure, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de **cinq heures**, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer **et**

#### *Amendement*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic supérieur à une heure, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de **deux heures**, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer,

*à bénéficiaire de la même assistance décrite au paragraphe 1*, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.

sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic. ***Au-delà d'un retard total de plus de trois heures par rapport à l'heure de départ initiale, les passagers bénéficient de la même assistance décrite au paragraphe 1, y compris l'option du remboursement, du vol retour et du réacheminement, tel que prévu à l'article 8, paragraphe 1, et sont informés en conséquence.***

Or. en

### *Justification*

*Cet amendement remplace l'amendement 51 du rapporteur avec la référence supplémentaire au droit au remboursement, au retour ou au réacheminement.*

## **Amendement 343** **Philip Bradbourn**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 5

### *Texte proposé par la Commission*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic supérieur à une heure, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de **cinq** heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la

### *Amendement*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic supérieur à une heure, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de **trois** heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la

sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.

sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.

Or. en

**Amendement 344**  
**Artur Zasada**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic supérieur à une heure, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de *cing* heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.

*Amendement*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic supérieur à une heure, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de *trois* heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.

Or. pl

**Amendement 345**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

*Texte proposé par la Commission*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic supérieur à une heure, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de **cinq** heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.

*Amendement*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic supérieur à une heure, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de **trois** heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.

Or. pl

*Justification*

*Un retard sur l'aire de trafic d'au moins cinq heures avant que les voyageurs ne soient autorisés à débarquer semble trop élevé et devrait être fixé à trois heures, comme dans la réglementation en vigueur aux États-Unis.*

**Amendement 346**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic

*Amendement*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic,

**supérieur à une heure**, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de **cinq** heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.

le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de **deux** heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.

Or. en

**Amendement 347**  
**Spyros Danellis**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic **supérieur à une heure**, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de **cinq** heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la

*Amendement*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de **deux** heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à

sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.

l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.

Or. en

### *Justification*

*Si la cabine passagers n'est pas adéquatement chauffée ou climatisée, ou s'il n'y a pas d'accès à l'eau potable, les conditions peuvent devenir insupportables même au cours de la première heure de retard sur l'aire de trafic.*

### **Amendement 348 Hubert Pirker**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic supérieur à une heure, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de **cinq** heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic."

#### *Amendement*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic supérieur à une heure, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de **deux** heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic."

Or. de

## *Justification*

*Il convient de se réjouir du fait que la Commission se saisisse, dans sa proposition, du problème des retards sur l'aire de trafic. Une durée maximale de cinq heures paraît néanmoins particulièrement élevée il convient de corriger cette durée en conséquence.*

### **Amendement 349**

**Michel Dantin, Dominique Riquet, Christine De Veyrac, Dominique Vlasto**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic supérieur à une heure, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires *et de l'eau potable*, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de *cinq* heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.

#### *Amendement*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic supérieur à une heure, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires, *de l'eau potable et la possibilité de se restaurer*, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de *deux* heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.

Or. fr

### **Amendement 350**

**Jaromír Kohlíček, Sabine Wils**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – paragraphe 1 – point 5**

*Texte proposé par la Commission*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic supérieur à une heure, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de **cinq heures**, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.

*Amendement*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic supérieur à une heure, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de **90 minutes**, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.

Or. en

**Amendement 351**  
**Dieter-Lebrecht Koch, Michael Gahler**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic **supérieur** à une heure, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au

*Amendement*

Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic **inférieure** à une heure **également**, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit

besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de **cinq** heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic."

disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de **deux** heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic."

Or. de

**Amendement 352**  
**Izaskun Bilbao Barandica**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 bis – paragraphe 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***À l'article 6 bis, paragraphe 1, le paragraphe suivant est inséré:***

***(1 bis) Les compagnies aériennes veillent à ce que les passagers en transit ne manquent pas leurs correspondances dès lors que l'avion atterrissant à l'aéroport de transit et l'avion décollant de cet aéroport empruntent la même piste. Par conséquent, si le premier avion du passager atterrit avant que l'avion du vol suivant ne soit en mesure de rejoindre la piste, ce dernier ne peut décoller. Les compagnies aériennes et les services au sol font en sorte que le transit des passagers entre les appareils s'effectue de la façon la plus rapide et la plus pratique en recourant, si nécessaire, à des systèmes spéciaux d'acheminement des passagers entre les portes d'embarquement.***

Or. es

**Amendement 353**  
**Izaskun Bilbao Barandica**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 bis – paragraphe 1 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent, il se voit offrir par le transporteur communautaire qui exploite **la correspondance pour la poursuite du voyage**:

*Amendement*

Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent, il se voit offrir par le transporteur communautaire qui exploite **ledit vol précédent**:

Or. es

**Amendement 354**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 bis – paragraphe 1 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent, il se voit offrir par le transporteur communautaire **qui exploite la correspondance pour la poursuite du voyage** :

*Amendement*

Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent, il se voit offrir par le transporteur communautaire **responsable du retard**:

Or. en

*Justification*

*In cases of missed connections, passengers who have connecting flights booked under the same contract are already protected by the obligation of the carrier under the contract and*

*the Montreal Convention. The Multilateral Interline Traffic Agreements (MITA), covering a network of over 350 worldwide domestic and international airlines (IATA and non-IATA) adequately covers the issue of missed connections. The airlines have already collectively agreed through binding resolutions (Resolution 780 and Resolution 785d) to take care of passengers in case of missed connections: in the interlining environment, it is actually the first carrier (responsible for the delay and possible missed connection) which is responsible for care, assistance and organizing a re-routing.*

**Amendement 355**  
**Preslav Borissov**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 bis – paragraphe 1 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent, il se voit offrir par le transporteur communautaire **qui exploite la correspondance pour la poursuite du voyage** :

*Amendement*

Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent, il se voit offrir par le transporteur communautaire **responsable du retard**:

Or. en

**Amendement 356**  
**Markus Ferber, Dieter-Lebrecht Koch, Michael Gahler**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 bis – paragraphe 1 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent, il se voit offrir par le transporteur communautaire qui **exploite la correspondance** pour la poursuite du

*Amendement*

Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent, il se voit offrir par le transporteur communautaire qui **est responsable du retard** pour la poursuite du

voyage:

voyage:

Or. de

*Justification*

*En cas de correspondances manquées, il convient de considérer comme responsables, en vertu de la convention de Montréal, les transporteurs qui se sont engagés contractuellement envers les passagers.*

**Amendement 357**

**Peter van Dalen**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 1 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent, il se voit offrir par le transporteur communautaire qui *exploite la correspondance pour la poursuite du voyage*:

*Amendement*

Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent, il se voit offrir par le transporteur communautaire qui *est responsable du retard*:

Or. nl

**Amendement 358**

**Philippe De Backer**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 1 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent, il se voit offrir par le

*Amendement*

Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent, il se voit offrir par le

transporteur communautaire *qui exploite la correspondance pour la poursuite du voyage* :

transporteur communautaire *responsable de ce retard ou changement d'horaire*:

Or. en

**Amendement 359**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 bis – paragraphe 1 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent, il se voit offrir par le transporteur communautaire qui exploite la correspondance pour la poursuite du voyage :

*Amendement*

Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent ***ou d'une modification de vol sur un vol de substitution dans le cadre d'un réacheminement***, il se voit offrir par le transporteur communautaire qui exploite la correspondance pour la poursuite du voyage :

Or. de

*Justification*

*Les passagers faisant usage de leur droit à un réacheminement par d'autres moyens dans le meilleur délai possible et qui manquent de ce fait une correspondance ne doivent pas se trouver dans une situation moins favorable.*

**Amendement 360**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6a – paragraphe 1 – introductory part

*Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire **d'un vol précédent**, il se voit offrir par le transporteur **communautaire** qui exploite **la correspondance pour la poursuite du voyage** :

*Amendement*

Lorsqu'un passager manque une correspondance **dans un aéroport situé sur le territoire où le Traité de l'Union européenne s'applique** en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire **du vol d'apport**, il se voit offrir par le transporteur **effectif** qui exploite **le vol d'apport** :

Or. fr

**Amendement 361**

**Bernadette Vergnaud**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 1 – point i

*Texte proposé par la Commission*

**l'assistance** prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a), et à l'article 9, paragraphe 2, si son temps d'attente de la correspondance est prolongé de deux heures au moins; et

*Amendement*

**la prise en charge** prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a), et à l'article 9, paragraphe 2, si son temps d'attente de la correspondance est prolongé de deux heures au moins; et

Or. fr

**Amendement 362**

**Jörg Leichtfried**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 1 – point iii

*Texte proposé par la Commission*

lorsque l'heure de départ prévue pour le vol de remplacement ou pour l'autre transport offert en application de l'article 8 est d'au

*Amendement*

lorsque l'heure de départ prévue pour le vol de remplacement ou pour l'autre transport offert en application de l'article 8 est d'au

moins **cinq** heures après l'heure de départ prévue du vol manqué et que le retard comprend une ou plusieurs nuits, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c).

moins **trois** heures après l'heure de départ prévue du vol manqué et que le retard comprend une ou plusieurs nuits, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c).

Or. de

### *Justification*

*En guise de complément à la proposition du rapporteur, réduire à trois heures la durée pertinente du retard donnant lieu au droit à une assistance en vertu des articles 8 et 9.*

### **Amendement 363**

**Marian-Jean Marinescu**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 1 – point iii

#### *Texte proposé par la Commission*

lorsque l'heure de départ prévue pour le vol de remplacement ou pour l'autre transport offert en application de l'article 8 est d'au moins **cinq** heures après l'heure de départ prévue du vol manqué et que le retard comprend une ou plusieurs nuits, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c).

#### *Amendement*

lorsque l'heure de départ prévue pour le vol de remplacement ou pour l'autre transport offert en application de l'article 8 est d'au moins **six** heures après l'heure de départ prévue du vol manqué et que le retard comprend une ou plusieurs nuits, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c).

Or. en

### **Amendement 364**

**Michael Gahler**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6a – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Lorsqu'un passager manque une correspondance dans un aéroport de l'Union en raison d'un retard d'une correspondance précédente, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien communautaire qui exploite ce vol précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2. À cette fin, le retard est calculé par rapport à l'heure prévue d'arrivée à la destination finale.***

***supprimé***

Or. en

*Justification*

*Si le retard du premier vol d'un vol avec connexion donne lieu à une indemnisation calculée en fonction du retard accumulé à l'arrivée, débouchant par conséquent sur un risque évalué à 600 euros par passager, cela créerait un risque économique excessif pour le transporteur aérien, en particulier pour les petits transporteurs aériens, ce qui pourrait avoir un impact négatif sur les systèmes en étoile.*

**Amendement 365**  
**Georges Bach**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 bis – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Lorsqu'un passager manque une correspondance dans un aéroport de l'Union en raison d'un retard d'une correspondance précédente, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien **communautaire** qui exploite ce vol précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2. À cette fin, le retard est calculé par rapport à l'heure prévue d'arrivée à la destination finale.

Lorsqu'un passager manque une correspondance dans un aéroport de l'Union en raison d'un **changement d'horaire ou d'un** retard d'une correspondance précédente **d'au moins 90 minutes calculées par rapport à l'heure d'arrivée au point de transfert**, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien **de l'Union** qui exploite ce vol précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2. À cette fin, le

retard **total** est calculé par rapport à l'heure prévue d'arrivée à la destination finale.

Or. en

### *Justification*

*Le présent amendement remplace l'amendement 54 du rapporteur. Le texte précise que les 90 minutes de retard sont calculées par rapport à l'heure d'arrivée de l'aéronef.*

### **Amendement 366**

**Artur Zasada**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un passager manque une correspondance dans un aéroport de l'Union en raison d'un retard d'une correspondance précédente, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien communautaire qui exploite ce vol précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2. À cette fin, le retard est calculé par rapport à l'heure prévue d'arrivée à la destination finale.

#### *Amendement*

Lorsqu'un passager manque une correspondance dans un aéroport de l'Union en raison **d'un changement d'horaire ou** d'un retard d'une correspondance précédente **au point de transfert d'au moins 120 minutes**, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien communautaire qui exploite ce vol précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2. À cette fin, le retard **total** est calculé par rapport à l'heure prévue d'arrivée à la destination finale.

Or. pl

### **Amendement 367**

**Bernadette Vergnaud**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un passager manque une correspondance dans un aéroport de l'Union en raison d'un retard ***d'une correspondance précédente***, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien communautaire qui exploite ce vol ***précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2. À cette fin, le retard est calculé par rapport à l'heure prévue d'arrivée à la destination finale.***

*Amendement*

Lorsqu'un passager manque une correspondance dans un aéroport ***situé sur le territoire où le traité de l'Union européenne s'applique*** en raison d'un retard ***ou d'un changement d'horaire du vol d'apport au point de transfert d'au moins 90 minutes***, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien communautaire qui exploite ce vol ***d'apport, aux conditions de l'article 7, paragraphe 1, point a) et sans préjudice de l'article 5, paragraphe 3.e.***

Or. fr

**Amendement 368**

**Phil Bennion**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un passager manque une correspondance dans un aéroport de l'Union en raison d'un retard d'une correspondance précédente, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien communautaire qui exploite ce vol précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2. ***À cette fin, le retard est calculé par rapport à l'heure prévue d'arrivée à la destination finale.***

*Amendement*

Lorsqu'un passager manque une correspondance dans un aéroport de l'Union en raison d'un retard d'une correspondance précédente, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien communautaire qui exploite ce vol précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2.

Or. en

*Justification*

*Le transporteur aérien du vol précédent offre l'assistance, l'hébergement et le réacheminement en cas de correspondance manquée et indemnise en fonction du retard du*

*vol précédent. Aller au-delà risquerait de réduire la connectivité interligne et régionale et présenterait un danger pour les billets combinés.*

### **Amendement 369**

**Jacqueline Foster**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un passager manque une correspondance dans un aéroport de l'Union en raison d'un retard ***d'une correspondance précédente***, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien communautaire qui exploite ce vol précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2. ***À cette fin, le retard est calculé par rapport à l'heure prévue d'arrivée à la destination finale.***

#### *Amendement*

Lorsqu'un passager manque une correspondance dans un aéroport de l'Union en raison d'un retard ***d'un vol d'apport précédent***, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien communautaire qui exploite ce vol ***d'apport*** précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2. ***Toute compensation sera limitée au retard accumulé sur cette correspondance précédente seulement, et n'inclura pas tout retard supplémentaire accumulé à l'arrivée à la destination finale.***

Or. en

#### *Justification*

*Les correspondances et les dispositions en matière d'indemnisation à la suite de retards pénaliseront de façon disproportionnée les vols d'apport, entraînant une réduction des services (en particulier ceux des régions), ce qui à son tour réduira l'interligne et les avantages qu'il apporte aux passagers. Les passagers se verraient obligés de s'occuper de leur bagage lors du changement de vol. Le temps de voyage et de correspondance serait plus long, créant une distorsion de la concurrence entre les transporteurs de l'UE et les transporteurs de pays tiers.*

### **Amendement 370**

**Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Michel Dantin**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

PE519.451v01-00

166/169

AM1002472FR.doc

*Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un passager manque une correspondance dans un aéroport de l'Union en raison d'un retard d'une correspondance précédente, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien **communautaire** qui exploite ce vol précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2. À cette fin, le retard est calculé par rapport à l'heure prévue d'arrivée à la destination finale.

*Amendement*

Lorsqu'un passager manque une correspondance dans un aéroport de l'Union en raison d'un retard d'une correspondance précédente, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien qui exploite ce vol précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2. À cette fin, le retard est calculé par rapport à l'heure prévue d'arrivée à la destination finale.

Or. fr

*Justification*

*Il paraît important que ce règlement ne puisse créer de distorsions de concurrence entre les opérateurs européens et les opérateurs des pays tiers. Il convient donc que ce règlement, en cas de correspondance manquée, soit mis en œuvre sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne et de manière uniforme pour tous les opérateurs, quelle que soit leur nationalité.*

**Amendement 371**

**Dieter-Lebrecht Koch, Michael Gahler**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un passager manque une correspondance dans un aéroport de l'Union en raison d'un retard d'une correspondance précédente, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien communautaire qui exploite ce vol précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2. À cette fin, le retard est calculé par rapport à l'heure prévue d'arrivée **à la destination finale**.

*Amendement*

Lorsqu'un passager manque une correspondance dans un aéroport de l'Union en raison d'un retard d'une correspondance précédente, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien communautaire qui exploite ce vol précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2. À cette fin, le retard est calculé par rapport à l'heure prévue d'arrivée **au point de correspondance**.

**Amendement 372**

**Michael Gahler**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Le paragraphe 2 s'applique sans préjudice des modalités d'indemnisation conclues entre les transporteurs aériens concernés.***

***supprimé***

Or. en

**Amendement 373**

**Jacqueline Foster**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent également aux transporteurs aériens de pays tiers qui exploitent une correspondance à destination ou en provenance d'un aéroport de l'UE.***

***supprimé***

Or. en

*Justification*

*Pas nécessaire étant donné que le champ d'application de la proposition de révision du règlement est déjà précisé à l'article 3, paragraphe 1. En outre, la proposition de la Commission d'étendre le champ d'application afin d'inclure les correspondances exploitées par des transporteurs de pays tiers en dehors de l'UE soulève des questions d'extra-territorialité.*

**Amendement 374**  
**Michael Gahler**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 6 bis – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

***Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent***  
également aux transporteurs aériens de  
pays tiers qui exploitent une  
correspondance à destination ou en  
provenance d'un aéroport de l'UE.

*Amendement*

***Le paragraphe 1 s'applique*** également aux  
transporteurs aériens de pays tiers qui  
exploitent une correspondance à  
destination ou en provenance d'un aéroport  
de l'UE.

Or. en