Parlement européen
2024-2029

TEXTES ADOPTÉS

P10_TA(2026)0009

Droits des passagers aériens

Résolution législative du Parlement européen du 21 janvier 2026 sur la position du Conseil en première lecture en vue de l’adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) nº 261/2004 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) nº 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))

(Procédure législative ordinaire: deuxième lecture)

Le Parlement européen,

- vu la position du Conseil en première lecture (10015/1/2025 – C10-0228/2025),
- vu l’avis du Comité économique et social européen du 11 juillet 2013[1],
- après consultation du Comité des régions,
- vu l’avis de la Commission (COM(2025)0630),
- vu sa position en première lecture[2] sur la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2013)0130),
- vu les lignes directrices de la commission des transports et du tourisme du 13 octobre 2025 adoptées en vertu de l’article 74 de son règlement intérieur,
- vu l’article 294, paragraphe 7, du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne,

---

1 JO C 327 du 12.11.2013, p. 115.
2 JO C 93 du 24.3.2017, p. 336.

- vu l’article 68 de son règlement intérieur,
- vu la recommandation pour la deuxième lecture de la commission des transports et du tourisme (A10-0001/2026),

1. arrête la position en deuxième lecture figurant ci-après;
2. charge sa Présidente de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu’aux parlements nationaux.

P10_TC2-COD(2013)0072

Position du Parlement européen arrêtée en deuxième lecture le 21 janvier 2026 en vue de l’adoption du règlement (UE) 2026/... du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 261/2004 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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen[1],

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire[2],

---

1 JO C 327 du 12.11.2013, p. 115.

2 Position du Parlement européen du 5 février 2014 (JO C 93 du 24.3.2017, p. 336) et position du Conseil en première lecture du 29 septembre 2025 (JO C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Position du Parlement européen du 21 janvier 2026.

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil[3] et le règlement (CE) n° 2027/97du Conseil[4] ont sensiblement contribué à la protection des droits des passagers aériens lorsque leurs plans de voyage sont perturbés par un refus d'embarquement, un retard important, une annulation ou une erreur de manipulation des bagages.

(1 bis) Le législateur de l'Union confirme les objectifs exprimés aux considérants 1 et 4, à savoir que la législation de l'Union dans le domaine du transport aérien garantisse un niveau élevé de protection des passagers, tienne pleinement compte des exigences de protection des consommateurs en général et relève les normes de protection fixées par le présent règlement. Pour ce faire, il convient de renforcer les droits des passagers aériens, d'améliorer la sécurité juridique tant pour les passagers aériens que pour les transporteurs aériens, de codifier les principaux arrêts de la Cour de justice dans son interprétation du règlement (CE) nº 261/2004 et de veiller à ce que les transporteurs aériens exercent leurs activités dans des conditions harmonisées sur un marché libéralisé. Cela signifie également que les normes de protection fixées par le règlement (CE) nº 261/2004 ne devraient en aucun cas être revues à la baisse. En conséquence, il convient d'exploiter pleinement le potentiel des droits des passagers aériens, tels qu'ils sont protégés par les règlements (CE) nº 261/2004 et (CE) nº 2027/97, et d'assurer une application plus efficace, plus

---

3 Règlement (CE) nº 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 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, et abrogeant le règlement (CEE) nº 295/91 (JO L 46 du 17.2.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

4 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

efficiente et plus cohérente de ces droits dans l'ensemble de l'Union, tout en tenant compte des intérêts des transporteurs aériens et en continuant à trouver un équilibre entre les intérêts des passagers aériens et ceux des transporteurs aériens. **[Am. 1]**

(2) Plusieurs lacunes décelées lors de la mise en œuvre des droits prévus par les règlements (CE) nº 261/2004 et (CE) nº 2027/97 ont cependant empêché la réalisation du plein potentiel de ces droits en ce qui concerne la protection des passagers. Afin de garantir une application plus efficace, plus efficiente et plus cohérente des droits des passagers aériens dans toute l'Union, une série d'adaptations du cadre juridique actuel sont requises. Ce point a été souligné dans la communication de la Commission du 27 octobre 2010 intitulée "Rapport 2010 sur la citoyenneté de l'Union - Lever les obstacles à l'exercice des droits des citoyens de l'Union", qui présentait des mesures visant à garantir un ensemble de droits communs, notamment pour les passagers aériens, et à veiller de manière adéquate au respect de ces droits.

(3) L’étude sur le niveau actuel de protection des droits des passagers aériens dans l~~'~~’Union commandée et publiée par la Commission en 2020 (ci-après ~~dénommée "l'~~***l’«***étude~~"~~ ***Steer»***) ~~a montré~~***affirme*** que la principale priorité des passagers était de bénéficier d~~'~~’une assistance en cas de perturbation du voyage et de se voir proposer un réacheminement afin d~~'~~’arriver à destination dans les meilleurs délais. ***À cette fin, l’***~~L'~~étude ~~a montré~~***Steer montre*** que le versement d~~'~~’une indemnité figurait en troisième position parmi les ***trois options proposées concernant les*** priorités des passagers. ~~D'autre part, l'~~***Toutefois, cette*** étude ~~a également montré que les coûts absolus et relatifs supportés par les transporteurs aériens du~~ ***ne permet pas de conclure que le versement d’une indemnité figurerait au bas de l’échelle des priorités des passagers, et ce pour trois raisons. Tout d’abord, la conception de la question comporte déjà un biais important, réduisant les résultats possibles, puisque les trois options proposées aux personnes interrogées ne sont pas comparables dans leur nature. Alors que deux des options (assistance et réacheminement) offrent une solution immédiate à un problème urgent (perturbation des vols), la troisième option (indemnisation) est moins immédiate et moins urgente par nature. L’indemnité prévue par le présent règlement vise à réparer les dommages subis à la suite d’une perturbation, grâce à un paiement qui aide le passager sur le long terme, plutôt qu’à résoudre le problème immédiat (par le biais d’une assistance ou d’un réacheminement). Il est tout simplement normal que le répondant moyen place en troisième position l’option la moins urgente et la moins immédiate des trois (indemnisation).***

Cependant, il n'est pas correct d'un point de vue logique et statistique de déduire de ce classement que le fait de ***recevoir une indemnité aurait nettement moins d'importance pour le passager. Deuxièmement, la conception de la question de l'étude crée une obligation artificielle pour le répondant de choisir entre trois options et de les classer, alors que dans la réalité actuelle*** ~~la mise en œuvre~~ du règlement (CE) nº 261/2004 ~~ont considérablement augmenté depuis 2011, ce qui pourrait entraîner une restriction du nombre de lignes exploitées ou une réduction de la connectivité offerte par les transporteurs aériens aux~~***, ces trois options coexistent sans s'exclure mutuellement de quelque manière que ce soit. Troisièmement, le classement de l'étude Steer découle d'interactions avec les consommateurs et les organisations de passagers, ainsi que de recherches documentaires, et ne repose pas sur une enquête complète auprès des passagers. Par conséquent, afin d'éviter les biais liés à la conception des questions et à la méthodologie de l'étude Steer, il convient de consulter d'autres sondages représentatifs sur l'opinion des*** passagers ***aériens quant à la perception d'une indemnité au titre du présent règlement. Une enquête statistique[5] menée par la Cour des comptes européenne en 2018 auprès de 10 350 citoyens choisis au hasard dans dix États membres a révélé que le «droit à une indemnisation en cas d'annulation ou de refus d'embarquement» arrivait en deuxième position, avec 39,6 %, sur les dix options parmi lesquelles les passagers devaient sélectionner trois droits qu'ils jugeaient «les plus importants», tandis que l'option préférée, à savoir le «droit de bénéficier d'un autre moyen de transport en cas de retards importants, d'annulation ou de refus d'embarquement», n'était que légèrement plus élevée, avec 41,7 %.***

---

5 ***Cf. page 27 du document https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_FR.pdf.***

Compte tenu de cette différence négligeable, il n'y a pas lieu d'établir un véritable ordre de préférence entre ces deux options très proches dans le classement. Dans un sondage YouGov commandé par une agence d'indemnisation et réalisé au printemps 2025 auprès de 3 059 citoyens en Allemagne, en Espagne et au Danemark, 70 % des personnes interrogées ont insisté sur le ~~long terme~~***maintien de la règle d'indemnisation actuelle, soulignant que les passagers ne devraient pas perdre leurs droits pour une économie marginale, tandis que 14 % seulement préféraient économiser un montant présumé d'un euro sur le prix du billet****. Même l'association sectorielle Airlines for Europe (A4E) conclut de son propre sondage YouGov, qui reflète l'opinion de plus de 6 000 consommateurs dans cinq États membres, que «75 % des passagers qui ont pris l'avion au cours des 12 derniers mois sont favorables au maintien des niveaux d'indemnisation actuels»[6]. Ces éléments confortent la décision du législateur de l'Union, dans le cadre de*** la révision du règlement (CE) nº 261/2004 ~~devrait donc être axée en particulier sur~~***, de ne pas réduire*** les droits ***existants d'indemnisation*** des passagers***, de même que d'autres droits à l'*** ~~à l'~~assistance et au réacheminement~~, tout en tenant compte des~~ ***tout aussi importants. Les deux catégories de droits examinées dans les éléments ci-dessus, à savoir «indemnisation» et «assistance et réacheminement», doivent être considérées comme un tout et ne doivent pas être artificiellement opposées l'une à l'autre. Les*** incitations économiques des transporteurs aériens et ~~des incidences~~***l'incidence*** sur la connectivité ***peuvent être pleinement prises en compte, tout en préservant les droits existants des passagers aériens et un niveau élevé de protection des consommateurs***. **[Am. 2]**

---

6 ***Cf. communiqué de presse d'A4E du 14 octobre 2025 https://a4e.eu/publications/new-data-confirms-that-eu-passenger-rights-reform-is-out-of-sync-with-passenger-priorities/***

(3 bis) Conformément aux objectifs du règlement (CE) nº 261/2004, une étude indépendante, évaluée par des pairs, de 2023[7], fournit des preuves solides de l'efficacité du règlement dans sa forme actuelle pour réduire les temps de retard moyens des vols. Elle constate que l'effet dudit règlement est clairement important sur le plan économique et qu'il est indépendant des décisions des transporteurs aériens concernant la durée des vols réguliers. Elle confirme que, du point de vue statistique, l'hypothèse de l'absence de répercussion peut être très fermement rejetée. Elle insiste sur le fait que ses résultats sont valables pour d'autres mesures de la ponctualité des vols (retard à l'arrivée et part des «vols à l'heure») et est solide face à d'autres spécifications. En outre, elle constate que le règlement actuel est le plus efficace pour réduire les retards sur les lignes où la concurrence est faible. Elle souligne que, d'un point de vue économique, le régime d'indemnisation prévu par le règlement (CE) nº 261/2004 applique le principe selon lequel la responsabilité devrait être supportée par la partie la mieux placée pour la prévenir et la gérer au moindre coût. Elle indique que les transporteurs aériens, plutôt que les passagers, conservent le contrôle de la ponctualité au moyen de la planification horaire, de la planification de la maintenance, de la rotation des équipages et des aéronefs et de stratégies de rétablissement après perturbation.

---

[7] ***Voir Gnutzmann et Spiewanowski, in: Transport Policy 136 (2023), p. 155-168, cf. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X23000768.***

L’étude estime qu’en liant la responsabilité au retard à l’arrivée à la destination finale, le règlement fournit aux transporteurs aériens les incitations économiques nécessaires pour réduire le nombre de retards importants et d’annulations. Les résultats de cette étude confortent le législateur de l’Union dans sa décision de maintenir et d’expliciter le seuil commun de trois heures pour l’indemnisation en cas d’annulation ou de retard important, les niveaux d’indemnisation actuels et les seuils de distance: veiller à ce que le niveau actuel de protection des droits des passagers ne soit pas abaissé est un moyen efficace d’accroître la connectivité et de maintenir les incitations économiques pour les transporteurs aériens. **[Am. 3]**

(4) Les passagers voyageant sur un vol soumis à des obligations de service public, que ce soit à plein tarif ou à tarif réduit, devraient bénéficier des mêmes droits en vertu du règlement (CE) nº 261/2004.

(5) ~~Afin d'accroître la sécurité juridique pour les transporteurs aériens et les passagers, il y a lieu de définir~~ La notion de "~~«~~circonstances extraordinaires~~", en tenant compte de l'arrêt rendu par~~» ***a fait l'objet d'une jurisprudence abondante de*** la Cour de justice ~~dans l'affaire C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann contre Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA)~~[8] ~~(ci-après dénommé "arrêt dans l'affaire C-549/07") sur l'interprétation du règlement (CE) n° 261/2004. La notion de "circonstances extraordinaires" devrait être clarifiée par l'introduction de listes non exhaustives~~***. Il convient de clarifier ce qui constitue une circonstance extraordinaire afin de permettre une application efficace et cohérente des droits des passagers aériens. Au regard de la jurisprudence, les événements dont l'origine est «interne» doivent être distingués de ceux dont l'origine est «externe» au transporteur aérien effectif. Les événements devraient être considérés comme externes lorsqu'ils résultent*** de circonstances ~~constituant des circonstances extraordinaires ou ne constituant pas des~~***que le transporteur aérien ne maîtrise pas et qu'ils ont pour origine un fait naturel ou celui d'un tiers. Ces événements externes devraient être généralement qualifiés de*** circonstances extraordinaires. ~~La Commission~~***Les événements qui ne répondent pas à ces critères devraient être considérés comme internes et ne devraient pas être qualifiés de circonstances extraordinaires. Cette distinction*** devrait ~~réexaminer~~***être précisée au moyen d'une liste exhaustive de circonstances clairement identifiées comme étant susceptibles d'être considérées comme extraordinaires.***

---

8 ~~Arrêt de la Cour (quatrième chambre) du 22 décembre 2008, Friederike Wallentin-Hermann contre Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA, affaire C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.~~

Afin de modifier la liste des circonstances extraordinaires ~~tous les trois ans et proposer~~***, 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 en vue de compléter***, le cas échéant, ***cette liste. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»[9]. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le*** ~~au~~ Parlement européen et ~~au~~***le*** Conseil ***reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués*** ~~de mettre cette liste à jour~~.**[Am. 4]**

---

9 ***Accord interinstitutionnel entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne «Mieux légiférer», JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.***

(5 bis) Conformément à la convention de Montréal, les obligations des transporteurs aériens effectifs devraient être limitées ou leur responsabilité exonérée dans les cas où un événement est dû à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. La Cour de justice a précisé le sens et les limites de l'obligation de prendre des «mesures raisonnables» dans sa jurisprudence. **[Am. 5]**

~~(6) Dans l'arrêt qu'elle a rendu dans l'affaire C-549/07, la Cour de justice a jugé qu'un problème technique imprévu ne constituait pas une circonstance extraordinaire, sauf lorsque le problème technique imprévu résultait d'un vice caché de fabrication révélé par le constructeur de l'aéronef ou par une autorité compétente, ou à des dommages causés à l'aéronef par des actes de sabotage ou de terrorisme. Toutefois, à la lumière de l'expérience acquise et compte tenu de l'importance primordiale qu'il y a à veiller à ce que les droits accordés aux passagers en vertu du présent règlement ne nuisent pas à la sécurité, les problèmes techniques sur certains équipements devraient, dans certaines conditions, constituer des circonstances extraordinaires~~. **[Am. 6]**

(7) Dans l'arrêt qu'elle a rendu dans les affaires jointes C-156/22, C-157/22 et C-158/22 (TAP Portugal contre flightright GmbH and Myflyright GmbH)[10] sur l'interprétation du règlement (CE) nº 261/2004, la Cour de justice a jugé qu'une absence inopinée, en raison de la maladie ou même du décès inopiné, d'un membre de l'équipage indispensable pour assurer un vol, intervenue peu de temps avant le départ de ce vol, ne constituait pas une circonstance extraordinaire. Néanmoins, même si les transporteurs aériens ont le devoir de prendre toutes les mesures qu'ils peuvent raisonnablement prendre pour assurer le remplacement du pilote, du copilote ou des membres de l'équipage de cabine minimal requis, garantir le respect de cette obligation dans la pratique en dehors des bases d'affectation du transporteur aérien nécessite beaucoup de temps et a un coût financier élevé. Par conséquent, il convient de prévoir que la maladie ou le décès inopiné(e) d'un membre de l'équipage dont la présence est indispensable, par exemple lorsque de tels événements surviennent la veille du départ du vol, en dehors des bases d'affectation d'un transporteur aérien, constitue une circonstance extraordinaire. **[Am. 7]**

---

10 Arrêt de la Cour (troisième chambre) du 11 mai 2023, TAP Portugal contre flightright GmbH and Myflyright GmbH, affaires jointes C-156/22, C-157/22 et C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.

(8) Dans les arrêts qu'elle a rendus dans les affaires C-28/20 (Airhelp Ltd contre Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)[11], C-195/17 (Helga Krüsemann e.a. contre TUIfly GmbH)[12] et C-613/20 (CS contre Eurowings GmbH)[13], ainsi que dans son ordonnance rendue dans l'affaire C-287/20 (EL et CP contre Ryanair DAC)[14], sur l'interprétation du règlement (CE) n° 261/2004, la Cour de justice a jugé que les grèves du personnel du transporteur aérien ne constituaient pas des circonstances extraordinaires. Néanmoins, lorsqu'une grève survient, certaines des revendications qui sont formulées par le personnel des compagnies aériennes ne relèvent pas de la compétence du transporteur aérien et échappent à son contrôle, comme la modification de l'âge de départ à la retraite ou des contributions financières qui ne peuvent être traitées que par les autorités publiques. Par conséquent, il convient de prévoir que certaines grèves du personnel des compagnies aériennes constituent des circonstances extraordinaires. **[Am. 8]**

---

11 Arrêt de la Cour (grande chambre) du 23 mars 2021, Airhelp Ltd contre Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, affaire C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.

12 Arrêt de la Cour (troisième chambre) du 17 avril 2018, Helga Krüsemann and Others contre TUIfly GmbH, affaire C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

13 Arrêt de la Cour (neuvième chambre) du 6 octobre 2021, CS contre Eurowings GmbH, affaire C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

14 Ordonnance de la Cour (huitième chambre) du 10 janvier 2022, EL et CP contre Ryanair DAC, affaire C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.

(9) Dans l'arrêt qu'elle a rendu dans l'affaire C-173/07 (Emirates Airlines - Direktion für Deutschland contre Diether Schenkel)[15] sur l'interprétation du règlement (CE) nº 261/2004, la Cour de justice a jugé que la notion de "vol" au sens du règlement (CE) n° 261/2004 n'était pas définie, mais la Cour de justice l'a interprétée comme consistant, en substance, en une opération de transport aérien, étant ainsi une "unité" de ce transport, réalisée par un transporteur aérien qui fixe son itinéraire. Afin d'éviter toute incertitude, et compte tenu de l'expérience acquise, il y a lieu de définir clairement le terme de "vol", ainsi que les notions associées de "correspondance" et de "voyage".

(10) Dans l'arrêt qu'elle a rendu dans l'affaire C-537/17 (Claudia Wegener contre Royal Air Maroc SA)[16] sur l'interprétation du règlement (CE) nº 261/2004, la Cour de justice a jugé que le règlement (CE) nº 261/2004 s'appliquait à une partie de tout vol dans le cadre d'un seul et même voyage, quel que soit l'endroit où le vol a eu lieu, y compris des vols entièrement effectués en dehors de l'Union. ***Sur la base de cet arrêt et dans le but de veiller à des conditions de concurrence équitables,*** lorsque le point de départ initial est situé sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent ou~~,~~ ~~si le transporteur aérien effectif est un transporteur aérien effectif de l'Union,~~ lorsque la destination finale du voyage est située sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent, il convient que le présent règlement s'applique. **[Am. 9]**

---

15 Arrêt de la Cour (quatrième chambre) du 10 juillet 2008, Emirates Airlines - Direktion für Deutschland contre Diether Schenkel, affaire C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

16 Arrêt de la Cour (huitième chambre) du 31 mai 2018, Claudia Wegener contre Royal Air Maroc SA, affaire C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

(11) L'étude a montré des niveaux variables de conformité au règlement (CE) nº 261/2004 par les transporteurs aériens, les transporteurs aériens de l'Union affichant généralement un niveau de conformité plus élevé que les transporteurs aériens de pays tiers. Par conséquent, le rétablissement de conditions de concurrence équitables entre les transporteurs aériens de l'Union et ceux de pays tiers et l'amélioration de la viabilité économique des transporteurs aériens de l'Union soutiendront la compétitivité de l'Union et, à terme, amélioreront la protection des passagers dans leur ensemble.

(11 bis) Dans l'intérêt d'une concurrence internationale loyale et afin de garantir que les passagers sont protégés par un cadre de droits uniforme et cohérent, le règlement (CE) nº 261/2004 devrait s'appliquer à tous les voyages à l'intérieur de l'Union, ainsi qu'à tous les voyages au départ ou à destination de l'Union. **[Am. 10]**

~~(12)~~ ~~L'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne reconnaît les caractéristiques particulières des régions ultrapériphériques, notamment en raison de leur éloignement. À la lumière de l'expérience tirée du règlement (CE) n° 261/2004, il est nécessaire d'assurer la connectivité territoriale pour les régions ultrapériphériques et de renforcer la cohésion dans l'ensemble de l'Union, ce qui serait à terme dans l'intérêt des passagers. Du fait des spécificités des voyages entre les régions ultrapériphériques et un autre territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent, le montant de l'indemnité devrait être déterminé sur la base de la distance réelle des voyages.~~ **[Am. 11]**

(13) Les billets sont délivrés ou autorisés par un transporteur aérien effectif à la suite de la conclusion d'un contrat de transport aérien avec un passager. Ils devraient pouvoir être identifiés au moyen d'un numéro de billet unique et contenir une référence unique liée à un contrat de transport aérien unique émis au moment de la réservation. Les billets devraient se rapporter à un vol ou à une correspondance, sans tenir compte des escales effectuées à des fins techniques et opérationnelles. Ils devraient contenir plusieurs éléments d'information concernant ce vol ou cette correspondance, tels que la date du vol, les aéroports de départ et d'arrivée, les heures prévues de départ et d'arrivée, le nom et le prénom du passager, le numéro du vol et le nom du transporteur aérien effectif.

(14) Dans l'arrêt qu'elle a rendu dans l'affaire C-22/11 (Finnair Oyj contre Timy Lassooy)[17] sur l'interprétation du règlement (CE) nº 261/2004, la Cour de justice a jugé 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. Les passagers qui se sont présentés à l'embarquement et ont été refusés à l'embarquement ou qui ont été informés à l'avance qu'ils seraient refusés à l'embarquement contre leur volonté devraient être remboursés ***et indemnisés*** sans retard injustifié. **[Am. 12]**

~~(15) Par ailleurs, il existe des motifs raisonnables de refuser l'embarquement à des passagers, tels que la santé, la sûreté, la sécurité ou des documents de voyage inadéquats. Le fait que des passagers fassent preuve d'un comportement indiscipliné menaçant la sûreté ou la sécurité d'un vol, tel qu'il est visé dans la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, telle qu'amendée, constitue également un motif raisonnable, pour les transporteurs aériens, de refuser l'embarquement à ces passagers. En pareils cas, la charge de la preuve devrait incomber au transporteur aérien effectif.~~ **[Am. 13]**

---

17 Arrêt de la Cour (troisième chambre) du 4 octobre 2012, Finnair Oyj contre Timy Lassooy, affaire C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(16) Afin de renforcer les niveaux de protection, les passagers ne devraient pas se voir refuser l'embarquement sur un vol retour au motif qu'ils n'ont pas pris le vol aller couvert par le même contrat de transport aérien.

(17) À l'heure actuelle, les passagers se voient parfois appliquer des frais administratifs liés à la correction d'erreurs typographiques dans leurs noms. Il y a lieu de prévoir la possibilité de procéder, gratuitement et de manière raisonnable, à des corrections en cas d'erreurs dans la réservation, ou de modifications d'ordre administratif, pour autant que la correction ou la modification demandée n'entraîne pas un changement d'horaire de vol, de date, d'itinéraire ou de passager.

(18) En cas d'annulation, c'est au passager, et non au transporteur aérien, que devrait appartenir la décision de choisir entre le remboursement, la poursuite du voyage par réacheminement ou le report du voyage à ***un autre moment le même jour ou à*** une date ultérieure. **[Am. 14]**

(18 bis) Lorsqu'un passager annule un vol, le transporteur aérien devrait être tenu de rembourser, sans frais, les taxes qui ont déjà été acquittées. **[Am. 15]**

(19) Les entités gestionnaires des aéroports ~~dans les aéroports qui accueillent plus de cinq~~***dont le volume annuel du trafic de voyageurs n'est pas inférieur à quatre*** millions de passagers ~~par an~~***depuis au moins trois années consécutives***, et les prestataires de services essentiels dans les aéroports, notamment les transporteurs aériens***,*** et les prestataires de services d~~'~~'assistance en escale, ***les prestataires de services de navigation aérienne et les prestataires d'aide aux passagers en situation de handicap et aux passagers à mobilité réduite,*** devraient ~~coopérer pour~~***prendre des mesures appropriées pour garantir la coordination et la coopération entre les usagers des aéroports afin de*** réduire au minimum l~~'~~'incidence de perturbations de vols multiples sur les passagers. À cette fin, les entités gestionnaires des aéroports devraient ~~préparer des~~***veiller à une coordination adéquate au moyen de*** plans d~~'~~'urgence ~~pour~~***appropriés à*** ce type de situations et ~~œuvrer ensemble à l'~~***travailler avec les autorités nationales, régionales ou locales à l'***élaboration de ces plans. ~~Dans tous les autres aéroports, les entités gestionnaires des aéroports~~***Ces plans*** devraient ~~faire tous les efforts possibles, dans les limites du raisonnable, pour se mettre en relation avec les usagers des aéroports dans des situations qui pourraient entraîner l'immobilisation d'un grand nombre de passagers et prendre des dispositions pour ceux-ci, ainsi que pour tenir informés les passagers immobilisés~~***être évalués et, le cas échéant, adaptés par les organismes nationaux chargés de l'application***. **[Am. 16]**

(19 bis) ***Les transporteurs aériens devraient mettre en place des procédures et prendre des mesures coordonnées pour fournir des informations appropriées aux passagers immobilisés. Ces procédures devraient indiquer clairement quelle est la personne chargée, dans chaque aéroport, de s'occuper de la prise en charge, de l'assistance, du réacheminement ou du remboursement et devraient fixer les procédures et les conditions de fourniture de ces services.*** **[Am. 17]**

(19 ter) ***Afin de prêter assistance aux passagers en cas soit de perturbation de vol soit de retard, de détérioration ou de perte de bagages, les transporteurs aériens devraient mettre en place des points de contact dans les aéroports où leur personnel, ou un tiers auquel ils font appel, fournisse aux passagers les informations nécessaires relatives à leurs droits, y compris aux procédures de réclamation, et les aide à prendre des mesures immédiates.*** **[Am. 18]**

(19 quater) Compte tenu de la brièveté des délais pour le dépôt de plaintes concernant le retard, la détérioration ou la perte de bagages, un service spécial pour les réclamations relatives aux bagages devrait être créé dans tous les aéroports, où les passagers auraient la possibilité de déposer une plainte à l'arrivée. À cette fin, les transporteurs aériens devraient fournir, dans toutes les langues officielles de l'Union, un formulaire de plainte aux passagers. Ce formulaire pourrait aussi se présenter sous la forme du document PIR (Property Irregularity Report) couramment utilisé pour signaler une anomalie concernant un bien. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution lui permettant d'établir le modèle du formulaire type de réclamation au moyen d'actes d'exécution. **[Am. 19]**

(20) ~~Le~~***L'objectif du*** règlement (CE) ~~n° 261/2004 devrait explicitement prévoir le droit à indemnisation~~***nº 261/2004 est de renforcer les droits des consommateurs en garantissant un niveau élevé de protection*** des passagers ~~subissant des retards importants~~***aériens au sein du marché intérieur***, conformément à l'~~arrêt rendu par la Cour de justice~~***'article 38 de la charte des droits fondamentaux.*** Dans les affaires jointes C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon et Alana Sturgeon contre Condor Flugdienst GmbH) et C-432/07 (Stefan Böck ~~and~~***et*** Cornelia Lepuschitz ~~v~~***contre*** Air France SA)[18] (ci-après ~~dénommés "~~***l'«***arrêt dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07~~"~~**»**)***, la Cour de justice a tenu compte de cet objectif en reconnaissant que les passagers confrontés à des retards de vol de trois heures ou plus subissent un préjudice consistant en une***

---

18 Arrêt de la Cour (quatrième chambre) du 19 novembre 2009, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon et Alana Sturgeon contre Condor Flugdienst GmbH C-402/07, et Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v Air France SA C-432/07, affaires jointes C-402/07 et C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

perte de temps irréversible qui doit être indemnisée rapidement et de manière standardisée.

S’appuyant sur le principe d’égalité de traitement, la Cour a confirmé qu’un retard important cause un préjudice analogue à celui provoqué par une annulation et qu’une différence de traitement ne saurait être objectivement justifiée. Plus précisément, la Cour a considéré que, lorsque le retard à l’arrivée d’un vol est égal ou supérieur à trois heures, les passagers concernés ont droit à une indemnisation, à l’instar des passagers dont le vol initial a été annulé et auxquels un transporteur aérien n’est pas en mesure de proposer un réacheminement dans les conditions prévues à l’article 5, paragraphe 1, point c) iii), du règlement, c’est-à-dire sur un vol qui part au plus tôt une heure avant l’heure de départ prévue et arrive à leur destination finale moins de deux heures après l’heure prévue d’arrivée. Conformément au principe d~~’~~’égalité de traitement ~~visé dans l'arrêt en question, les mêmes règles devraient s'appliquer en matière de remboursement, de réacheminement et d'~~, ***ces droits à*** indemnisation ***devraient également s’étendre aux passagers dont le vol n’a pas été annulé mais qui subissent une perte de temps équivalente en raison de la combinaison de l’avancement du vol avant le départ et d’un retard à l’arrivée***. ***En conséquence, afin de maintenir des garanties solides pour les passagers conformément à l’article 38 de la charte, et afin d’assurer une protection uniforme, la sécurité juridique et une application effective dans tous les États membres, le règlement (CE) nº 261/2004 devrait explicitement fixer un seuil commun de trois heures pour l’indemnisation lorsque les passagers subissent une perte de temps irréversible égale ou supérieure à trois heures par rapport à la durée initialement prévue par le transporteur aérien.*** **[Am. 20]**

~~(21) L'arrêt rendu dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07 se référait à un seuil unique de trois heures pour le déclenchement de l'indemnisation en cas de retard. Or, l'expérience acquise depuis l'adoption du règlement (CE) n° 261/2004 montre que de nombreux retards ne peuvent pas être réglés dans le délai de trois heures visé dans cet arrêt et qu'un seuil peu élevé peut augmenter le nombre d'annulations de vols dans le cas où les transporteurs aériens réduisent les répercussions des vols retardés sur les vols suivants en annulant un ou plusieurs vols afin de repositionner l'aéronef pour un vol suivant. Dans la plupart des cas, le passager préfère encore un retard à une annulation car il a ainsi une plus grande certitude d'arriver à la destination prévue dans les meilleurs délais. Sur de nombreuses lignes, la fréquence des vols est limitée et, en cas d'annulation, le passager ne peut pas être immédiatement réacheminé. L'augmentation du seuil de déclenchement présente donc un avantage pour le passager.~~ **[Am. 21]**

~~(22)~~ ~~En vue de maintenir la connectivité, les seuils au-delà desquels les retards ouvrent droit à une indemnisation devraient être relevés afin de tenir compte de l'incidence financière et en termes de compétitivité sur le secteur. Cela permettra ainsi d'éviter d'encourager une augmentation de la fréquence des annulations ou des restrictions dans le nombre de lignes exploitées ou une diminution de la connectivité offerte aux passagers à long terme. Pour faire en sorte que les passagers voyageant au sein de l'Union bénéficient de conditions d'indemnisation homogènes, le seuil devrait être le même pour tous les voyages au sein de l'Union.~~ **[Am. 22]**

(23) L'indemnisation normalisée prévue par le règlement (CE) ~~n° 261/2004~~***nº 261/2004*** sert à compenser une perte de temps commune à tous les passagers. ~~Les montants fixés dans le règlement (CE) n° 261/2004 pourraient, dans de nombreux cas, être supérieurs à la valeur des dommages subis par les passagers, comme indiqué dans des études économiques.~~ Il convient donc de définir ~~différents seuils d'~~***des niveaux d'***indemnisation en fonction de la distance du vol perturbé et du retard à l'arrivée. **[Am. 23]**

~~(24) Conformément aux efforts déployés par l'Union pour promouvoir une mobilité neutre pour le climat et respectueuse de l'environnement, il convient également de s'assurer que les cadres réglementaires applicables aux droits des passagers dans les différents modes de transport convergent autant que possible et que l'indemnisation prévue entre les différents modes de transport soit harmonisée.~~ **[Am. 24]**

(24 bis) Le label «émissions de vol» établi conformément à l'article 14 du règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil[19] est à la disposition des prestataires de service s'ils souhaitent afficher, dans un format facilement accessible sur leurs sites internet et sur leurs billets, des informations précises, objectives et comparables concernant l'incidence environnementale de leurs vols. **[Am. 25]**

---

19 ***Règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) (JO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).***

(25) Pour garantir la sécurité juridique, le règlement (CE) n° 261/2004 devrait confirmer explicitement que la modification des horaires de vol a une incidence semblable à celle d'une annulation ou d'un retard ***ou d'un refus d'embarquement*** sur les passagers, et qu'elle devrait donc ouvrir les mêmes droits. **[Am. 26]**

(26) Les passagers qui manquent une correspondance au cours d'un voyage à la suite d'une perturbation***, d'un changement d'horaire ou d'un retard*** sur un vol précédent devraient bénéficier d'une assistance adéquate dans l'attente d'un réacheminement. Dans ce cas, conformément au principe d'égalité de traitement ***et à l'arrêt rendu par la Cour de justice dans l'affaire C-11/11 (Air France contre Folkerts)***[20], les passagers devraient avoir droit à une indemnisation lorsqu'ils atteignent la destination finale de leur vol ou transport de remplacement, à l'instar des passagers dont le vol direct a connu des perturbations***, en fonction de la perte de temps globale subie lorsqu'ils atteignent la destination finale de leur trajet***. **[Am. 27]**

---

[20] ***Arrêt de la Cour (grande chambre) du 26 février 2013, Air France contre Heinz-Gerke Folkerts et Luz-Tereza Folkerts, affaire C-11/11.***

(27) Au moment de la réservation et avant l'achat des billets, les transporteurs aériens ou, le cas échéant, les intermédiaires devraient clairement indiquer aux passagers si leurs plans de voyage sont couverts par un contrat de transport aérien unique et les informer de leurs droits en vertu du règlement (CE) nº 261/2004, notamment en ce qui concerne les correspondances manquées.

(28) Afin de renforcer la protection des passagers, il y a lieu de préciser que les passagers dont le vol a été retardé devraient avoir droit à une assistance et à une indemnisation, qu'ils attendent dans le terminal de l'aéroport ou qu'ils se trouvent déjà assis à bord de l'aéronef. Toutefois, étant donné que ces passagers n'ont pas accès aux services disponibles dans le terminal, il convient de renforcer leurs droits en ce qui concerne les besoins élémentaires et le droit de débarquer. Le droit de débarquer ne peut être limité que pour des motifs liés à la sûreté, à l'immigration, au contrôle du trafic aérien ou à la sécurité. Si un transporteur aérien est sur le point de débarquer des passagers mais est informé par les autorités de contrôle du trafic aérien que le décollage imminent est autorisé, il devrait être autorisé à refuser de débarquer des passagers.

(29) Lorsqu'un passager a choisi le réacheminement dans les meilleurs délais, le transporteur aérien conditionne souvent ce réacheminement à la disponibilité de sièges sur ses propres services, privant ainsi ses passagers de la possibilité d'être réacheminés plus rapidement sur d'autres services. Par conséquent, le transporteur devrait également proposer d'autres possibilités de réacheminement, y compris vers un autre aéroport, par un autre itinéraire, sur les services d'un autre transporteur ou par d'autres modes de transport, lorsque cette solution peut accélérer le réacheminement. Les autres possibilités de réacheminement devraient dépendre de la disponibilité de sièges. ~~Si le transporteur aérien n'a pas proposé de réacheminement et si le temps d'attente cumulé est prolongé d'au moins trois heures, le passager devrait avoir le droit d'organiser son propre réacheminement afin d'atteindre sa destination finale sans retard supplémentaire.~~ Un tel réacheminement devrait, sous certaines conditions, être effectué aux frais du transporteur aérien et dans des conditions de transport comparables. **[Am. 28]**

(30) Lors du réacheminement de passagers, les transporteurs aériens devraient s'efforcer de veiller à ce que les passagers puissent voyager avec leurs bagages, tant enregistrés que non enregistrés. Un transporteur aérien devrait être autorisé par le passager à procéder autrement au cas où des restrictions en matière de transport de bagages pourraient entraîner des retards supplémentaires pour les passagers en attente de réacheminement, sans préjudice de sa responsabilité en ce qui concerne les bagages des passagers telle qu'elle est régie par le règlement (CE) n° 2027/97 et par la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international adoptée à Montréal le 28 mai 1999 (ci-après dénommée "convention de Montréal").

(31) Le caractère comparable des conditions de transport pourrait dépendre d'un certain nombre de facteurs ainsi que des circonstances particulières. Lorsque cela est possible et que cela n'entraîne pas de retard supplémentaire, les passagers ne devraient pas être déclassés dans une classe de services de transport inférieure à celle figurant sur la réservation. Le réacheminement devrait être proposé sans coût supplémentaire pour le passager, même lorsque les passagers sont réacheminés par un autre transporteur aérien, par un mode de transport différent, dans une classe supérieure ou à un tarif plus élevé que celui payé pour le service initial. Des efforts raisonnables devraient être déployés pour éviter des correspondances supplémentaires. ~~Lorsque le~~***Les personnes en situation de handicap ou les personnes à mobilité réduite ne devraient pas se voir imposer de vol de correspondance supplémentaire en cas de*** réacheminement ~~est effectué par un autre transporteur aérien ou par un autre mode de transport,~~***, sauf accord contraire du passager.***

La durée totale du voyage devrait être aussi proche que cela est raisonnablement possible de la durée prévue du vol initial***, compte tenu des options disponibles à l'aéroport où la perturbation est survenue***, dans la même classe de transport ou dans une classe supérieure si nécessaire. Si plusieurs vols sont disponibles avec des horaires comparables, les passagers ayant droit à un réacheminement devraient accepter l'offre de réacheminement du transporteur aérien, y compris par des transporteurs aériens coopérant avec le transporteur aérien effectif. Si ***le transporteur aérien effectif propose au passager un réacheminement dans des conditions de transport comparables, le passager devrait accepter ce réacheminement. Si le transporteur aérien effectif propose au passager des options de réacheminement qui ne sont pas dans des conditions de transport comparables, le passager pourrait refuser ce réacheminement. Le droit au réacheminement, y compris le réacheminement par le passager lui-même, devrait être maintenu. Si*** une assistance à des personnes handicapées ou à des personnes à mobilité réduite a été réservée pour le vol initial, cette assistance devrait également être disponible sur l'itinéraire de remplacement conformément au règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil[21]. **[Am. 29]**

---

21 Règlement (CE) nº 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens (JO L 204 du 26.7.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

(31 bis) ***Lorsqu'un passager a informé le transporteur aérien effectif de son choix de poursuivre son voyage et si le transporteur aérien effectif n'a pas proposé de réacheminement dans un délai de trois heures, le passager devrait avoir le droit d'organiser lui-même son réacheminement dans des conditions de transport comparables afin d'atteindre sa destination finale sans retard supplémentaire. Toutefois, le passager devrait conserver le droit au réacheminement par le transporteur aérien effectif jusqu'à ce qu'il ait informé ce dernier de sa décision d'organiser lui-même son réacheminement. Lorsqu'ils organisent leur propre réacheminement, les passagers devraient limiter les frais à ceux qui sont nécessaires, raisonnables et appropriés.*** **[Am. 30]**

(31 ter) ***L'assistance pourrait être limitée ou refusée si sa fourniture entraînait elle-même un retard supplémentaire pour les passagers en attente d'un vol retardé ou du réacheminement. Si un vol subit un retard tard dans la soirée mais qu'il est prévu qu'il décolle dans un court délai et si l'acheminement des passagers vers des hôtels et leur retour à l'aéroport au milieu de la nuit risquaient d'entraîner un retard bien plus important, le transporteur aérien devrait être autorisé à refuser de fournir l'hébergement à l'hôtel et les transferts correspondants. De même, si le transporteur aérien est sur le point de fournir des repas et des boissons mais est informé que le vol est prêt pour l'embarquement, il devrait être autorisé à refuser de fournir cette assistance. En dehors de ces cas, cette limitation ne devrait s'appliquer que dans des cas très exceptionnels, étant donné que tout devrait être mis en œuvre pour réduire les désagréments subis par les passagers.*** **[Am. 31]**

(32) Les transporteurs aériens devraient offrir une assistance aux passagers entre l'heure de départ prévue et le départ de leur vol ~~ou de leur transport de remplacement~~. Actuellement, les transporteurs aériens font face à une responsabilité illimitée en ce qui concerne l'hébergement de leurs passagers lorsque les circonstances extraordinaires persistent pendant une longue période. ~~Cette incertitude liée à l'absence de toute limite prévisible dans le temps peut représenter un risque pour la stabilité financière d'un transporteur, ce qui peut entraîner des répercussions négatives pour les passagers en termes de connectivité.~~ Un transporteur aérien devrait donc pouvoir limiter la fourniture ~~d'un~~ ***de la prise en charge en ce qui concerne la durée de l'***hébergement ***et, lorsque le passager s'occupe lui-même de l'hébergement, le coût et la prise en charge*** à trois nuits. Par ailleurs, les plans d'urgence et la rapidité du réacheminement devraient permettre de réduire le risque que les passagers soient immobilisés pendant de longues périodes. **[Am. 32]**

(33) Les passagers ayant des besoins spécifiques, tels que les personnes ~~handicapées~~***en situation de handicap***, les personnes à mobilité réduite, les enfants non accompagnés, les bébés, les femmes enceintes et les personnes nécessitant une assistance médicale spécifique, par exemple les personnes souffrant de diabète sévère ou d'épilepsie, peuvent avoir besoin d'une attention particulière de la part du transporteur aérien effectif. En particulier, il peut se révéler plus difficile d'organiser un hébergement en cas de perturbations de vols. Par conséquent, ces catégories de passagers ne devraient ~~pas~~***en aucun cas*** être concernées par d'éventuelles limitations du droit à un hébergement en cas de circonstances extraordinaires~~, pour autant qu'elles aient informé le transporteur aérien effectif en temps utile~~. **[Am. 33]**

(33 bis) Les prestataires de services devraient veiller à ce que les personnes en situation de handicap et les personnes à mobilité réduite aient à tout moment le droit d'utiliser gratuitement des équipements de respiration agréés répondant aux critères de sécurité à bord des aéronefs. La Commission devrait établir une liste des équipements agréés fournissant de l'oxygène médical, en collaboration avec le secteur et les organisations représentatives des personnes en situation de handicap et des personnes à mobilité réduite, en tenant dûment compte des exigences en matière de sécurité. **[Am. 34]**

(34) Le règlement (CE) n° 261/2004 s'applique également aux passagers qui ont réservé leur transport aérien dans le cadre d'un voyage à forfait. Le présent règlement modificatif vise à améliorer davantage la cohérence entre la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil[22] et le règlement (CE) nº 261/2004. À cet égard, les passagers ***devraient avoir le choix de déposer leur réclamation au titre du présent règlement ou au titre de la directive et, le cas échéant, présenter des réclamations au titre des deux actes juridiques. Un passager qui a réservé un transport aérien dans le cadre d'un forfait devrait pouvoir présenter des réclamations au titre des deux actes juridiques lorsque, par exemple, il a reçu une indemnisation de la part du transporteur aérien pour un vol retardé, mais a droit à une réduction de prix ou à un dédommagement devant être accordé par l'organisateur pour des services spécifiques, tels qu'une nuit d'hôtel, des repas, une excursion ou d'autres événements, manqués du fait du retard du vol.***

---

22 Directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées, modifiant le règlement (CE) nº 2006/2004 et la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 90/314/CEE du Conseil (JO L 326 du 11.12.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

Toutefois, les passagers ne devraient pas être autorisés à cumuler ~~les~~***des*** droits ~~équivalents, notamment en vertu de ces~~***dans la mesure où l'indemnisation ou la réduction de prix pertinente accordée au titre des*** deux actes ~~juridiques~~***protège le même intérêt ou a le même objectif***. ***Si les passagers introduisent leur réclamation auprès du transporteur aérien, ce dernier devrait payer le montant total de l'indemnisation due au titre du règlement (CE) nº 261/2004. Si les passagers introduisent une réclamation au titre de la directive (UE) 2015/2302, l'indemnisation versée par le transporteur aérien devrait être déduite des paiements dus au titre de la directive (UE) 2015/2302 dans la mesure où les droits sous-jacents protègent le même intérêt ou ont le même objectif.*** **[Am. 35]**

(35) Le nombre actuel de retards et d'annulations de vols dans l'Union n'est pas uniquement dû à des raisons imputables aux transporteurs aériens. Afin d'inciter tous les acteurs de la chaîne du transport aérien à trouver des solutions efficaces en temps utile pour réduire au minimum les désagréments subis par les passagers en raison de retards ou d'annulations, le droit des transporteurs aériens de demander réparation à tout tiers qui a contribué à l'événement déclenchant l'indemnisation ou d'autres obligations ne devrait pas être restreint par le règlement (CE) n° 261/2004.

(36) Dans l'arrêt qu'elle a rendu dans l'affaire C-502/18 (CS e.a. contre České aerolinie a.s.)[23] sur l'interprétation du règlement (CE) nº 261/2004, la Cour de justice a jugé que, dans le cas de correspondances relevant du champ d'application dudit règlement, tout transporteur aérien effectif qui a participé à la réalisation d'au moins une de ces correspondances est redevable de l'indemnité due au passager au titre dudit règlement, que le vol effectué par ce transporteur aérien ait été ou non perturbé. Même si le règlement (CE) nº 261/2004 dispose que les transporteurs effectifs remplissant les obligations découlant de ce règlement peuvent demander réparation à tout tiers, l'étude a révélé la faible effectivité du droit à la réparation des dommages prévu dans ledit règlement. Par conséquent, les transporteurs aériens de l'Union supportent une charge financière disproportionnée par rapport aux transporteurs aériens de pays tiers. Afin de rétablir la compétitivité des transporteurs aériens de l'Union conformément aux recommandations du rapport intitulé "L'avenir de la compétitivité européenne" de septembre 2024 (ci-après dénommé "rapport Draghi") et de maintenir, à long terme, la connectivité, la révision du règlement (CE) n° 261/2004 devrait donc limiter la responsabilité d'un transporteur aérien aux vols qu'il assure en tant que transporteur aérien effectif. **[Am. 36]**

---

23 Arrêt de la Cours (neuvième chambre) du 11 juillet 2019, CS et Others contre České aerolinie a.s., affaire C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

(37) Le règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil[24] exige que le contractant du transport aérien informe le passager de l'identité du transporteur aérien effectif et la directive 93/13/CEE du Conseil[25] exige que le professionnel fournisse au consommateur des informations sur les clauses et les conditions du contrat. Il convient d'informer les passagers plus en détail de leurs droits en cas de perturbation d'un vol, et de les informer correctement de la cause de la perturbation, dès que ces informations sont disponibles. Ces informations devraient également être fournies ***par le transporteur aérien*** lorsque le passager a acheté son billet en passant par un intermédiaire établi dans l'Union. Ces informations devraient, au minimum, être fournies par le transporteur aérien ou l'intermédiaire dans un format accessible et, le cas échéant, au moyen de messages d'alerte envoyés à partir d'applications mobiles ou par d'autres moyens numériques. **[Am. 37]**

---

24 Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE (JO L 344 du 27.12.2005, p. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

25 Directive 93/13/CEE du Conseil du 5 avril 1993 concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs (JO L 95 du 21.4.1993, p. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

~~(38) Afin de garantir une meilleure application des droits des passagers, les organismes nationaux chargés de l'application devraient contrôler l'application du règlement (CE) nº 261/2004 et décider de sanctions appropriées pour inciter au respect dudit règlement.~~ **[Am. 38]**

(38 bis) Le rapport spécial 15/2021 de la Cour des comptes européenne concluait que les organismes nationaux chargés de l'application ne disposaient pas d'une bonne vue d'ensemble du respect des droits des passagers par les exploitants. Dans ses évaluations, la Commission a également conclu que l'approche globale des organismes nationaux chargés de l'application en matière de suivi de la mise en œuvre des règlements varie considérablement: si certains de ces organismes ont tendance à être très proactifs, d'autres ne semblent réagir qu'aux plaintes qu'ils reçoivent. Pour remédier à ces lacunes et garantir une meilleure application des droits des passagers, il y a lieu de consolider les mécanismes d'application en accordant l'indépendance aux organismes nationaux chargés de l'application, en établissant un mécanisme de coopération transfrontière, en renforçant leur pouvoir d'obtenir des informations auprès des transporteurs et en mettant en œuvre un régime de sanctions plus efficace. **[Am. 39]**

(39) Afin de garantir une meilleure application des droits des passagers, les États membres devraient veiller à ce que les consommateurs aient accès à des mécanismes de règlement extrajudiciaire des litiges après que lesdits consommateurs ont déposé une plainte ou introduit une demande, sans succès, auprès du transporteur aérien ou de l'~~'~~intermédiaire. ~~Ces mécanismes devraient être sans préjudice du droit des États membres de déterminer s'il convient que~~ La participation des transporteurs aériens ~~ou~~***et*** des intermédiaires ~~soit ou non~~***relevant du champ d'application du présent règlement à des procédures de règlement extrajudiciaire des litiges devrait être*** obligatoire ***et les décisions qui en résultent devraient être contraignantes***.
[Am. 40]

(39 bis) L'aviation commerciale étant un marché intégré à l'échelle de l'Union, les mesures destinées à garantir l'application du présent règlement devraient être plus efficaces si elles sont prises au niveau de l'Union avec la participation accrue de la Commission. En particulier, la Commission devrait informer davantage le public sur le respect des droits des passagers par les transporteurs aériens en publiant la liste des transporteurs qui contreviennent systématiquement au présent règlement.
[Am. 41]

(40) Lorsque les passagers choisissent d'être remboursés plutôt que d'être réacheminés, ils devraient être automatiquement remboursés, en temps utile, sans obligation de soumettre de demande spécifique.

(41) Les passagers devraient être informés de manière adéquate par le transporteur aérien ou l'intermédiaire sur les procédures applicables pour introduire des demandes d'indemnisation et des plaintes auprès des transporteurs aériens ou des intermédiaires et devraient recevoir une réponse des transporteurs aériens ou des intermédiaires en temps utile. Lorsque l'entité gestionnaire de l'aéroport active son plan d'urgence pour l'aéroport, les délais de réponse sont susceptibles d'être allongés.

(42) Les passagers devraient également avoir la possibilité de soumettre des litiges individuels à un ou plusieurs organismes chargés de la résolution extrajudiciaire des litiges à la suite de plaintes adressées au transporteur aérien. 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.

(43) Afin de permettre aux passagers d'exercer leurs droits en ce qui concerne les demandes, les plaintes et les litiges individuels, les passagers devraient pouvoir introduire directement et personnellement une demande auprès des transporteurs aériens, des intermédiaires ou des organismes compétents au titre du règlement (CE) nº 261/2004, de manière claire et accessible.

(44) Eu égard à la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées[26], et afin de faire en sorte que la détérioration, la destruction ou la perte d'un équipement de mobilité, ou encore la blessure ou la mort d'un chien d'assistance reconnu, soient indemnisées à hauteur de leur coût de remplacement total, les transporteurs aériens devraient offrir aux personnes ~~handicapées~~***en situation de handicap*** et aux personnes à mobilité réduite, telles qu'elles sont définies dans le règlement (CE) nº 1107/2006, la possibilité de faire, à titre gratuit, une déclaration spéciale d'intérêt qui, en vertu de la convention de Montréal, leur permet de demander 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.*** **[Am. 42]**

(45) Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite devraient avoir le droit de bénéficier immédiatement d'un remplacement temporaire, par le transporteur aérien, de leur équipement de mobilité en cas de perte, de destruction ou de détérioration de celui-ci. Étant donné que les chiens d'assistance reconnus ne peuvent pas être aisément remplacés, d'autres solutions temporaires devraient être mises à disposition lorsqu'un chien d'assistance reconnu est perdu, meurt ou est blessé.

---

26 JO L 23, 27.1.2010, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj.

(46) ~~Il n'est pas toujours évident pour les~~***Le règlement (CE) nº 261/2004 devrait garantir son objectif consistant à relever les normes de protection et d'information des*** passagers ~~de savoir quels bagages ils sont autorisés à emporter à bord~~***, à renforcer leurs droits et à faire en sorte que les transporteurs aériens exercent leurs activités dans des conditions harmonisées, y compris*** en ce qui concerne les dimensions~~, le poids ou le nombre de pièces de bagage autorisées. Afin de garantir que les passagers ont parfaitement connaissance~~ des bagages ~~autorisés qui sont compris dans leur billet, tant pour les bagages non enregistrés que pour les bagages enregistrés, les transporteurs aériens devraient indiquer clairement quels sont les bagages autorisés, lors de la réservation et à l'aéroport~~***à main***~~.~~ ~~Afin de garantir aux passagers un confort personnel suffisant pendant leur voyage, et~~ Conformément à l'***'***arrêt rendu par la Cour de justice dans l'***'***affaire C-487/12 (Vueling Airlines SA contre Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia ***Vueling***)[27], les ~~passagers~~***bagages à main (c'est-à-dire les bagages qui ne sont pas enregistrés)*** devraient être ~~autorisés à emporter en cabine des effets personnels dès lors qu'ils constituent un aspect nécessaire de leur~~***considérés comme constituant un «élément indispensable» du*** transport ~~sans frais, pour autant que ces effets personnels soient conformes aux exigences applicables en matière de sûreté et de sécurité et~~***des passagers, à condition que de tels bagages*** répondent à des «exigences raisonnables ~~au regard du~~» ***en matière de*** poids et ~~des~~***de*** dimensions~~. Il est entendu que les effets personnels constituant un aspect nécessaire du~~ ***et que leur*** transport ***ne devrait, par conséquent, pas faire l'objet d'un supplément de prix. Les compagnies aériennes devraient également communiquer clairement aux*** ~~de~~ passagers ~~sont les objets qui sont essentiels pendant la durée du voyage et peuvent inclure les passeports et autres documents de voyage, des médicaments essentiels, des appareils~~

---

[27] Arrêt de la Cour (cinquième chambre) du 18 septembre 2014, Vueling Airlines SA contre Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, affaire C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

~~personnels et du matériel de lecture ainsi que de la nourriture et des boissons comme il convient pour la durée du vol~~***les dimensions des bagages à main***. **[Am. 43]**

(46 bis) Il convient de clarifier davantage les cas où un effet personnel ou un bagage à main est oublié ou perdu dans la cabine de l'aéronef, afin de faciliter le traitement de ces demandes, de rationaliser la procédure et d'éviter toute charge supplémentaire ou tout problème de communication pour les passagers. **[Am. 44]**

~~(47) Les passagers devraient être informés, lors de la réservation, dans un format clair et accessible, des dimensions et du poids maximaux des bagages qu'ils peuvent emporter avec eux dans la cabine. Sans préjudice du principe de liberté tarifaire, les transporteurs aériens devraient définir une politique raisonnable en ce qui concerne les dimensions des bagages à main de manière à permettre aux passagers de prendre en cabine un bagage à main, pour autant qu'il respecte les exigences applicables en matière de sûreté et de sécurité. Compte tenu de la diversité des politiques des transporteurs aériens, il convient, lors de la révision du règlement (CE) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil[28], d'évaluer s'il est envisageable de définir des règles minimales uniformes pour les bagages à main.~~ **[Am. 45]**

---

28 ~~Règlement (CE) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).~~

(48) Les instruments de musique peuvent avoir une immense valeur pécuniaire, artistique et historique. En outre, les instruments de musique sont les outils de travail des musiciens, qui sont utilisés régulièrement pour des répétitions et des représentations et qui ne peuvent pas être facilement remplacés. Par conséquent, les passagers devraient être autorisés à transporter des instruments de musique en cabine sous leur propre responsabilité, pour autant que ces instruments respectent les règles en matière de capacité, de sûreté et de sécurité ainsi que la politique du transporteur aérien concernant le maximum de bagages autorisés. ***Afin de permettre aux passagers concernés de déterminer si leur instrument de musique peut être rangé en cabine, les transporteurs aériens devraient les informer des dimensions des compartiments prévus à cet effet.*** Lorsque les exigences en matière de capacité, de sûreté et de sécurité sont respectées, le transporteur aérien devrait s'efforcer d'autoriser les passagers à transporter des instruments de musique sur des sièges supplémentaires, à condition que les tarifs correspondants aient été payés. En cas d'impossibilité, les instruments de musique devraient si possible être transportés dans des conditions appropriées dans la soute de l'aéronef. Il y a dès lors lieu de modifier le règlement (CE) n° 2027/97 en conséquence. **[Am. 46]**

(49) Compte tenu de la brièveté des délais pour le dépôt de plainte concernant les droits et obligations couverts par le règlement (CE) nº 2027/97, les transporteurs aériens devraient offrir aux passagers la possibilité de déposer une plainte en leur fournissant un formulaire de plainte, dans un format accessible aux personnes handicapées et aux personnes n'utilisant pas les outils numériques. Les transporteurs aériens devraient, au minimum, mettre le formulaire de plainte à disposition sur leurs applications mobiles et leurs sites internet. Ce formulaire de plainte devrait permettre aux passagers de déposer immédiatement une plainte concernant des bagages endommagés, retardés ou perdus.

(50) L'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2027/97 est devenu obsolète puisque les questions d'assurance sont désormais régies par le règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil[29]. Il devrait donc être supprimé.

---

29 Règlement (CE) nº 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs (JO L 138 du 30.4.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

~~(51) Il est nécessaire que les transporteurs aériens modifient régulièrement les limites pécuniaires mentionnées dans l'annexe du 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 application de l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal.~~ **[Am. 47]**

(52) Le rapport Draghi a insisté sur le rôle essentiel des transports pour la compétitivité de l'Union. Il a également souligné le risque de détournement d'activité, résultant de réglementations asymétriques, des plateformes de transport de l'Union vers les plateformes situées dans le voisinage de l'Union. Le règlement (CE) n° 261/2004 s'applique aux passagers qui quittent un aéroport situé dans un pays tiers à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent, uniquement si le transporteur aérien effectif du vol concerné est un transporteur aérien de l'Union. ***Ces conclusions confortent le législateur de l'Union dans sa décision de réviser le champ d'***~~Dans un délai de trois ans suivant l'~~application du ~~règlement (CE) nº 261/2004, la Commission devrait évaluer la faisabilité d'une révision du champ d'application dudit~~***présent*** règlement en vue de rehausser encore le niveau de protection des passagers et des conditions de concurrence équitables entre les transporteurs aériens de l'~~'~~Union et ceux de pays tiers. **[Am. 48]**

(53) La ~~révision du règlement (CE) n° 1008/2008 devrait donner lieu à l'évaluation d'un mécanisme destiné à protéger les~~***protection financière des*** passagers en cas ~~d'insolvabilité~~***de défaillance*** du transporteur aérien ***constitue une composante essentielle d'un régime efficace de droits des passagers***. ***Afin de renforcer la protection des passagers aériens en cas d'annulation de vols 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 transporteurs aériens devraient être tenus de fournir une preuve suffisante de sécurité pour le remboursement des passagers ou leur rapatriement.*** **[Am. 49]**

(53 bis) La création d'un fonds de garantie ou d'un système d'assurance obligatoire devrait par exemple permettre 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 de ses activités due à la révocation de sa licence d'exploitation. **[Am. 50]**

(54) ~~Le Groenland est soumis à des conditions météorologiques particulièrement difficiles et se caractérise par une très faible densité de population et par l'éloignement de ses zones peuplées. Afin de garantir la connectivité et de maintenir la disponibilité de vols à l'intérieur du Groenland, les vols à l'intérieur du Groenland ne devraient pas être couverts par les obligations en matière d'indemnisation, y compris lorsque ces vols sont des correspondances en provenance ou à destination du territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent.~~ **[Am. 51]**

(55) ~~Le règlement (CE) nº 261/2004 devrait être sans préjudice du statut et de la souveraineté sur l'isthme de Gibraltar sur lequel se situe l'aéroport de Gibraltar et de la position juridique du Royaume d'Espagne à cet égard. Compte tenu des circonstances actuelles et afin d'assurer la sécurité juridique, il convient de préciser que les règles figurant dans le règlement (CE) nº 261/2004 ne devraient s'appliquer à l'aéroport de Gibraltar que lorsque, à la suite du règlement du litige opposant le Royaume d'Espagne au Royaume-Uni, le Royaume d'Espagne sera en mesure d'exercer un contrôle effectif sur l'aéroport de Gibraltar et de garantir l'application des règles énoncées dans le règlement (CE) nº 261/2004 à cet aéroport et qu'une notification du règlement du litige aura été publiée au Journal officiel de l'Union européenne.~~ **[Am. 52]**

(55 bis) ***Le présent règlement devrait respecter les droits fondamentaux et observer les principes reconnus plus particulièrement par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, notamment la protection des consommateurs, le droit à la protection des données à caractère personnel, l'interdiction de toute forme de discrimination et l'intégration des personnes en situation de handicap, le droit à un recours effectif et à accéder à un tribunal impartial.*** **[Am. 53]**

(55 ter) ***Afin d'améliorer la protection des passagers aériens au-delà des frontières de l'Union, ces droits devraient également être abordés dans les accords bilatéraux et internationaux.*** **[Am. 54]**

(55 quater) ***Dans tous les aéroports de l'Union européenne ayant un trafic annuel de passagers supérieur à 1 million de personnes, des installations spéciales devraient être mises gratuitement à disposition des passagers gravement handicapés nécessitant des vestiaires et des toilettes («espace pour se changer»).*** **[Am. 55]**

(56) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir protéger les droits des passagers aériens de manière équitable, garantir la compétitivité du secteur de l'aviation de l'Union et maintenir la connectivité des passagers à long terme, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison des dimensions de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 261/2004 est modifié comme suit:

1) L'article 1er est remplacé par le texte suivant:

«Article premier
Objet

Le présent règlement fixe, dans les conditions qui y sont précisées, des droits minimum pour les passagers aériens dans les situations suivantes:

a) en cas de refus d'embarquement;

b) en cas d'annulation, de retard ou de reprogrammation de l'horaire de leur vol;

c) en cas de correspondance manquée;

d) en cas de surclassement ou de déclassement.».

2) L'article 2 est modifié comme suit:

a) les points b) à f) sont remplacés par le texte suivant:

«b) "transporteur aérien effectif", un transporteur aérien qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol dans le cadre d'un contrat de transport aérien conclu avec un passager, ou pour le compte d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat avec ce passager, y compris un transporteur aérien qui utilise l'aéronef d'un autre transporteur aérien, avec ou sans l'équipage de cet autre transporteur aérien, pour réaliser ses vols;

c) "transporteur aérien de l'Union", un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité, délivrée par un État membre conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil*;

c bis)"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;
[Am. 56]

d) "organisateur", une personne au sens de l'article 3, point 8, de la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil**;

e) "forfait", une combinaison de services de voyage telle qu'elle est définie à l'article 3, point 2, de la directive (UE) 2015/2302;

f) "billet", la preuve valable, quelle que soit sa forme, d'un contrat de transport aérien;

f bis) "coût du billet d'avion", le prix final à payer à la fin du processus de réservation, qui inclut le tarif aérien et l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances applicables à tous les services optionnels et non optionnels inclus dans le billet, à l'exclusion des frais pour les services d'intermédiaire, que ces suppléments et frais aient été payés avec les tarifs du service de transport ou séparément à un stade ultérieur; **[Am. 57]**

f ter) "réservation", le fait pour un passager d'être en possession d'un billet, ou d'une autre preuve, indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur; **[Am. 58]**

---

* Règlement (CE) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

** Directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées, modifiant le règlement (CE) nº 2006/2004 et la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 90/314/CEE du Conseil (JO L 326 du 11.12.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj);»

~~b)~~ ~~le point g) est supprimé;~~ **[Am. 59]**

c) les points h) à l) sont remplacés par le texte suivant:

«h) "destination finale", la destination du vol ou de la dernière correspondance d'un voyage;

i) "personne ~~handicapée~~***en situation de handicap***" et "personne à mobilité réduite", toute personne ~~atteinte d'une déficience permanente ou temporaire physique, mentale, intellectuelle ou sensorielle dont l'interaction avec divers obstacles peut empêcher l'utilisation pleine et effective par cette personne du service de transport sur un pied d'égalité avec les autres passagers ou~~ dont la mobilité ***est réduite,*** lors de l'~~'~~utilisation d'~~'~~un moyen de transport ~~est réduite~~***,*** en raison de ~~son âge~~***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***; **[Am. 60]**

j) "refus d'’embarquement", le refus de transporter des passagers sur un vol, bien qu'’ils se soient présentés à l'’embarquement dans les conditions fixées à l'’article 4, paragraphe 1, ou lorsqu'’ils ont été informés à l'’avance qu'’ils seraient refusés à l'’embarquement contre leur volonté~~, sauf s'il existe des motifs raisonnables de refuser l'embarquement, tels que la santé, la sûreté, la sécurité ou des documents de voyage inadéquats~~; **[Am. 61]**

k) "volontaire", un passager qui s'est présenté à l'embarquement dans les conditions fixées à l'article 4, paragraphe 1, et qui répond favorablement à la demande du transporteur aérien de ne pas embarquer à bord de l'aéronef pour son vol, en échange de prestations;

l) "annulation", le fait qu'un vol qui était prévu initialement et pour lequel un contrat de transport aérien a été émis ne soit pas effectué, y compris les situations dans lesquelles:

i) l'aéronef a décollé mais, pour quelque raison que ce soit, soit a été dérouté vers un aéroport autre que l'aéroport d'arrivée indiqué sur le billet, soit est revenu à l'aéroport de départ et n'a pas pu rejoindre l'aéroport ~~d'arrivée indiqué sur le billet, sauf si l'aéroport d'arrivée effectif et l'aéroport d'arrivée indiqué sur le billet desservent la même ville, agglomération ou région et si le transporteur aérien a fourni au passager un transport vers l'aéroport d'~~arrivée indiqué sur le billet; ou **[Am. 62]**

ii) un passager s'est vu délivrer un billet pour un vol et l'heure de départ indiquée sur le billet du passager a été avancée de plus d'une heure~~, sauf si les heures d'enregistrement et d'embarquement ne sont pas modifiées, ou sauf si le passager a pris un vol dont l'horaire a été reprogrammé;~~ **[Am. 63]**

d) les points suivants sont ajoutés:

‘m) "pays tiers", tout pays ou partie du territoire d'un État membre auxquels les traités ne s'appliquent pas;

n) "retard au départ", la différence temporelle entre l'heure de départ indiquée sur le billet du passager et l'heure de départ réelle du vol;

o) "retard à l'arrivée", la différence temporelle entre l'heure d'arrivée indiquée sur le billet du passager et l'heure d'arrivée réelle du vol; ***un vol pour lequel l’aéronef a décollé mais a ensuite été obligé de revenir à l’aéroport de départ pour redécoller ultérieurement est considéré comme retardé à l’arrivée;*** **[Am. 64]**

p) "classe de transport", une partie de la cabine passagers de l'~~-~~’aéronef qui se caractérise ***soit par un code spécifique indiqué dans le contrat de transport aérien, soit par une combinaison de***~~par des~~ sièges différents, ***d’***une configuration ~~différente~~ des sièges ~~ou toute autre différence~~***différente et d’autres différences*** dans le service***, telles qu’une restauration spécifique,*** offert aux passagers par rapport à d'~~-~~’autres parties de la cabine; **[Am. 65]**

q) "contrat de transport aérien", un contrat de transport conclu entre un transporteur aérien ou son agent agréé et un passager ***ou des passagers***, en vue de la fourniture d'un ou de plusieurs vols; **[Am. 66]**

~~r) "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 la maîtrise effective de celui-ci, telles que les circonstances mentionnées dans la liste non exhaustive des circonstances extraordinaires qui figure au point 1 de l'annexe, mais à l'exclusion des circonstances mentionnées dans la liste non-exhaustive des circonstances qui figure au point 2 de l'annexe;~~ **[Am. 67]**

s) "vol", une opération de transport aérien effectuée par un seul aéronef entre deux aéroports indiqués sur le billet au moyen d'un itinéraire prédéterminé, d'un horaire et d'un numéro d'identification unique, quelles que soient les escales intermédiaires effectuées exclusivement à des fins techniques et opérationnelles;

t) "correspondance", un vol ***dans le cadre d'un contrat de transport unique ou sous une référence de réservation unique, ou les deux,*** qui, faisant partie d'un voyage, est destiné à permettre au passager de partir du point de départ initial et d'arriver à un point de transfert afin de partir sur un autre vol, ou est destiné à permettre au passager de partir d'un point de transfert afin qu'il puisse atteindre un autre point de transfert ou sa destination finale; **[Am. 68]**

u) "escale", l'interruption intentionnelle d'un voyage dans le cadre d'un contrat de transport aérien unique pendant une durée supérieure à celle requise pour le transit direct ou, lors d'un changement de vol, pour une durée s'étendant normalement jusqu'à l'heure de départ de la correspondance suivante et incluant, dans des cas exceptionnels, une nuitée;

v) "voyage", un vol ou des correspondances transportant le passager du point de départ initial jusqu'à sa destination finale conformément à un contrat de transport aérien unique, un voyage aller et un voyage retour constituant des voyages distincts;

w) "heure de départ", le moment où l'aéronef quitte la porte d'embarquement, mis en mouvement soit par tractage soit par ses propres moteurs (heure de départ du bloc);

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

y) "retard sur l'aire de trafic", au départ, une période supérieure à 30 minutes durant laquelle l'aéronef reste au sol entre la fermeture des portes et l'heure de décollage de l'aéronef ou, à l'arrivée, une période supérieure à 30 minutes écoulée entre le toucher des roues de l'aéronef et l'ouverture de ses portes;

z) "nuit", la période comprise entre minuit et 6 heures du matin;

za) "enfant", une personne âgée de moins de 14 ans à la date de départ du vol ou de la première correspondance dans le cadre d'un contrat de transport aérien;

za bis) "enfant non accompagné", un enfant qui voyage sans tuteur adulte et dont le transporteur aérien a accepté la responsabilité de la prise en charge conformément à ses règles publiées; **[Am. 69]**

zb) "bébé", une personne âgée de moins de 2 ans à la date de départ du vol ou de la première correspondance dans le cadre d'un contrat de transport aérien;

zc) "support durable", tout instrument qui permet au passager de stocker des informations de manière à ce qu'elles puissent être consultées ultérieurement pendant une durée adaptée aux fins auxquelles les informations sont destinées et qui permet la reproduction à l'identique des informations stockées;

zd) "format accessible", un format qui permet à une personne handicapée ou à une personne à mobilité réduite d'accéder à toute information pertinente, y compris en offrant à cette personne un accès aussi aisé et libre que pour une personne qui n'est pas atteinte de déficience ou de handicap, et qui répond aux exigences en matière d'accessibilité définies conformément à la législation applicable, en particulier la directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil*;

ze) "perturbation", le refus d'embarquement, l'annulation, le retard au départ, le retard à l'arrivée ou le retard sur l'aire de trafic;

zf) "point de départ initial", le point de départ du vol ou de la première correspondance d'un voyage.

zf bis) "effet personnel", un bagage non enregistré qui respecte les exigences en matière de sûreté et de sécurité, et soit dont les dimensions ne dépassent pas 40x30x15 cm, soit dont la taille lui permet d'être placé sous le siège qui se trouve devant le siège sur lequel le passager est assis; **[Am. 70]**

zf ter) "bagage à main", une pièce de bagage non enregistrée qui ne constitue pas un effet personnel et qui respecte les exigences en matière de sûreté et de sécurité. **[Am. 71]**

---

* Directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services (JO L 151 du 7.6.2019, p. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).».

3) L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«Article 3
Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique:

a) aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent;

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 auquel les traités s'appliquent, à moins que ces passagers ne bénéficient de prestations ou d'une indemnisation ***équivalentes*** et d'une assistance dans ce pays tiers~~, si le transporteur aérien effectif qui réalise le vol concerné est un transporteur aérien de l'Union~~. **[Am. 72]**

2. Le paragraphe 1 s'applique à condition que les passagers:

a) soient en possession d'un billet pour le vol concerné; ou

b) aient été transférés par un transporteur aérien ou un intermédiaire, du vol pour lequel ils possédaient un billet vers un autre vol, quelle qu'en soit la raison.

~~3. Le présent règlement ne s'applique pas aux passagers qui voyagent gratuitement ou à un tarif réduit non accessible au public, que ce soit directement ou indirectement. Toutefois, il s'applique aux passagers en possession de billets émis par un transporteur aérien ou un intermédiaire dans le cadre d'un programme de fidélisation ou d'autres programmes commerciaux.~~ **[Am. 73]**

4. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 2, point d), le présent règlement ne s'applique qu'aux passagers transportés sur des aéronefs motorisés à ailes fixes.

5. Sauf dispositions contraires, le transporteur aérien effectif est responsable de l'exécution des obligations prévues par le présent règlement.

6. Sans préjudice de l'article 12 du présent règlement, celui-ci s'applique également aux passagers transportés sur un vol couvert par un contrat de voyage à forfait tel qu'il est défini à l'article 3, point 3, de la directive (UE) 2015/2302, à moins que ledit contrat de voyage à forfait ne soit résilié ou que son exécution ne soit affectée pour des raisons autres qu'une perturbation de ce vol.

~~7. L'article 7 du présent règlement ne s'applique pas si la perturbation survient sur une correspondance dont l'aéroport de départ et l'aéroport d'arrivée se situent tous deux au Groenland.~~ **[Am. 74]**

~~8. Le présent règlement est sans préjudice de la position juridique du Royaume d'Espagne en ce qui concerne le territoire de Gibraltar, ainsi que l'isthme et l'aéroport qui y est construit.~~ **[Am. 75]**

~~Il s'applique à l'aéroport de Gibraltar lorsque, à la suite d'un règlement de son litige avec le Royaume-Uni, le Royaume d'Espagne est en mesure d'exercer un contrôle effectif sur ledit aéroport et de garantir l'application du présent règlement à cet aéroport. Lorsque ces conditions sont réunies, le Royaume d'Espagne le notifie à la Commission et celle-ci publie une notification concernant le règlement du litige au Journal officiel de l'Union européenne. Le présent règlement s'applique à cet aéroport à compter du premier jour du mois suivant la date de publication de cette notification au Journal officiel de l'Union européenne..”~~ **[Am. 76]**

4) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«Article

Article 4 Refus d'embarquement

1. Le présent article s'applique aux passagers qui se présentent à la porte d'embarquement, après avoir effectué un enregistrement en ligne ou un enregistrement à l'aéroport, comme stipulé et à l'heure indiquée à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique) par le transporteur aérien effectif ou l'intermédiaire ou, si aucune heure d'embarquement n'est indiquée, au plus tard 45 minutes avant l'heure de départ indiquée sur le billet du passager. Le présent article s'applique également aux passagers qui ne se présentent pas à l'embarquement lorsqu'ils ont été informés à l'avance qu'ils seront refusés à l'embarquement contre leur volonté.

2. Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement de refuser l'embarquement sur un vol, il en informe immédiatement les passagers concernés. Le transporteur aérien effectif précise dans le même temps aux passagers concernés leurs droits spécifiques au titre du présent règlement applicables en l'espèce, notamment en ce qui concerne le droit au remboursement ~~ou~~***,*** au réacheminement ~~au titre de l'article 8~~***et à l'indemnisation*** et le droit à l'assistance au titre ~~de l'article 9~~***du présent règlement***. **[Am. 77]**

Le transporteur aérien effectif fait appel à des volontaires suivant des modalités à convenir entre chaque volontaire et le transporteur aérien effectif. ~~Cet~~ ***Le transporteur aérien informe les volontaires de leurs droits conformément au présent règlement. L'***accord avec chaque volontaire en ce qui concerne les prestations remplace uniquement le droit du volontaire à une indemnisation telle qu'elle est prévue à l'article 7, paragraphe 1, si le volontaire l'approuve de manière explicite au moyen d'un document signé ou par tout moyen numérique sur un support durable. En l'absence d'une telle approbation, le volontaire est indemnisé ***immédiatement*** par le transporteur aérien effectif qui a refusé l'embarquement conformément à l'article 7, paragraphe 1~~, sans retard injustifié et au plus tard dans les sept jours calendaires suivant le refus d'embarquement~~. **[Am. 77]**

3. Si le nombre de volontaires qui se présentent n'est pas suffisant pour permettre l'embarquement des autres passagers munis d'un billet, le transporteur aérien effectif peut refuser l'embarquement de passagers contre leur volonté, à l'exception des passagers visés à l'article 11.

4. Le transporteur aérien effectif qui refuse l'embarquement communique immédiatement aux passagers concernés les informations relatives au traitement des plaintes au titre des articles 15 bis et 16 bis.

   Le transporteur aérien effectif qui refuse l'embarquement offre aux passagers concernés, sans retard injustifié et de manière claire, le choix entre un remboursement et un réacheminement conformément à l'article 8. Par dérogation à l'article 8, paragraphe 1, point a), lorsque les passagers qui se sont vu refuser l'embarquement ont droit à un remboursement, celui-ci est accordé ~~sans retard injustifié et au plus tard dans les sept jours calendaires suivant le refus d'embarquement~~***immédiatement***.
   [Am. 79]

Le transporteur aérien effectif qui refuse l'embarquement offre une assistance conformément à l'article 9 aux passagers concernés. Par dérogation à l'article 9, paragraphe 1, point a), des rafraîchissements sont proposés immédiatement.

Le transporteur aérien effectif qui refuse l'embarquement de passagers contre leur volonté indemnise ***immédiatement*** les passagers concernés conformément à l'article 7, paragraphe 1~~, sans retard injustifié et au plus tard dans les sept jours calendaires suivant le refus d'embarquement~~. **[Am. 80]**

~~5.~~ ~~Les paragraphes 3 et 4 s'appliquent également aux vols retour pour lesquels le passager se voit refuser l'embarquement au motif qu'il n'a pas pris un vol aller couvert par le même contrat de transport aérien.~~ **[Am. 81]**

5 bis. Un passager n'est pas refusé à l'embarquement du trajet retour, y compris lorsque celui-ci se compose de plusieurs vols, au motif qu'il n'a pas pris le vol aller d'un billet aller-retour ou ne s'est pas acquitté d'un supplément de frais à cet effet. Si des passagers se voient refuser l'embarquement contre leur volonté pour ces raisons, le présent article s'applique. Par ailleurs, le transporteur aérien effectif indemnise immédiatement les passagers concernés conformément à l'article 7, et les assiste conformément aux articles 8 et 9. **[Am. 82]**

~~6. Lorsque le passager ou un intermédiaire demande la correction d'une erreur typographique dans le nom ou le ou les prénoms d'un ou de plusieurs passagers ou en cas de changement administratif de ces noms, le transporteur aérien effectif effectue la correction ou la modification au moins une fois et au plus tard 48 heures avant le départ, sans supplément de frais pour le passager ou l'intermédiaire..”~~ **[Am. 83]**

5) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5
Annulation

1. En cas d'annulation d'un vol, le transporteur aérien effectif du vol annulé informe immédiatement les passagers concernés. Le transporteur aérien effectif précise dans le même temps aux passagers concernés leurs droits spécifiques au titre du présent règlement applicables en l'espèce, notamment en ce qui concerne le remboursement ou le réacheminement au titre de l'article 8 et l'assistance au titre de l'article 9, ainsi que les informations sur la procédure de demande d'indemnisation définie à l'article 7 et sur le traitement des plaintes au titre des articles 15 bis et 16 bis.

Le transporteur aérien effectif ~~indique sans retard injustifié aux~~***informe les*** passagers concernés ~~les~~***par voie électronique des*** raisons de l'~~'~~annulation~~. Les passagers ont le droit, s'ils en font la demande, de recevoir par écrit les raisons de l'annulation. Le transporteur aérien effectif fournit~~ ***dès que*** ces informations ~~de manière claire dans un délai de sept jours calendaires à compter du dépôt de la demande~~***sont disponibles et, en tout état de cause, au plus tard 30 minutes après l'heure de départ prévue***. **[Am. 84]**

2. Le transporteur aérien effectif du vol annulé offre aux passagers concernés, sans retard injustifié et de manière claire, le choix entre un remboursement et un réacheminement conformément à l'article 8.

3. Le transporteur aérien effectif offre une assistance aux passagers concernés conformément à l'article 9.

4. Les passagers ont droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien effectif du vol annulé, conformément à l'article 7, paragraphes 1 et 3, lorsqu'ils choisissent un remboursement conformément à l'article 8, paragraphe 1, point a), ou un réacheminement conformément à l'article 8, paragraphe 1, point c), ~~ou~~***et/ou*** lorsqu'ils rejoignent leur destination finale avec un retard à l'arrivée dépassant ~~les seuils définis à l'~~***le seuil défini à l'***article 7, paragraphe 2, après avoir choisi un réacheminement conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b). À cette fin, le transporteur aérien remet systématiquement aux passagers un formulaire ~~pré-rempli~~***préremplí*** dans un format accessible et sur un support durable ***conformément à l'article 16 bis bis du règlement [2023/0437(COD)] en ce qui concerne le contrôle de l'application des droits des passagers dans l'Union***. Le transporteur aérien apporte une réponse dans le délai fixé à l'article 7, paragraphe 5. **[Am. 85]**

5. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnité prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation était due à des circonstances extraordinaires et qu'elle n'aurait pas pu être évitée même si le transporteur aérien avait pris toutes les mesures raisonnables. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou ~~au moins l'un des trois vols précédents de la rotation devant être effectuée~~***le vol précédent effectué*** par le même aéronef, et à condition qu~~'~~***’***il existe un lien de causalité direct entre la survenance de ces circonstances et l~~'~~***’***annulation du vol. ~~La charge de la preuve de l'~~***Il incombe au transporteur aérien effectif de prouver l’***existence de ce lien de causalité direct ~~incombe au~~**.". *Lorsque le*** transporteur aérien ~~effectif~~***ne fournit par écrit aucune preuve de l’existence de circonstances extraordinaires, il verse l’indemnisation visée à l’article 7***. **[Am. 86]**

6. Le droit à l'assistance prévue au paragraphe 3 et à l'indemnisation prévue au paragraphe 4 ne s'applique pas si les passagers ont été informés de l'annulation au moins quatorze jours calendaires avant la date de départ indiquée sur leur billet. Il incombe au transporteur aérien effectif de prouver qu'il a informé les passagers de l'annulation d'un vol et de prouver à quel moment il l'a fait.

6 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, au vol retour vers le point de départ ou au réacheminement, et le droit à une prise en charge, tels que prévus aux articles 8 et 9 du présent règlement. De même, les passagers aériens qui n'ont pas entamé leur voyage ont droit à un remboursement. Les transporteurs aériens apportent la preuve qu'ils ont pris toutes 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. Tous les passagers concernés en bénéficient quels que soient leur lieu de résidence, leur point de départ ou le lieu de vente du billet." **[Am. 87]**

6) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

«Article 6

Retard

1. Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit qu'un vol sera retardé, il en informe les passagers concernés, si possible immédiatement, et au plus tard à l'heure de départ indiquée sur le billet du passager. Dans la mesure du possible, les passagers reçoivent régulièrement des informations en temps réel. Le transporteur aérien effectif informe dans le même temps les passagers concernés de leurs droits spécifiques au titre du présent règlement applicables au cas d'espèce, notamment en ce qui concerne l'assistance au titre de l'article 9, et leur communique les informations sur la procédure de demande d'indemnisation définie à l'article 7 et sur le traitement des plaintes au titre des articles 15 bis et 16 bis.

Le transporteur aérien effectif indique ~~sans retard injustifié~~ aux passagers concernés les raisons du retard de vol***, dès que cette information est disponible et, en tout état de cause, au plus tard 30 minutes après l'heure de départ prévue***. Les passagers ont le droit, s~~'~~'ils en font la demande, de recevoir par écrit les raisons du retard à l~~'~~'arrivée. Le transporteur aérien effectif du vol retardé ~~fournit ces informations de manière claire dans un délai de sept jours calendaires~~***envoie aux passagers le formulaire commun prérempli, dans les 48 heures*** suivant ~~le dépôt de la demande~~***une perturbation du transport, à des fins de remboursement et d'indemnisation conformément à l'article 6 quater***. **[Am. 88]**

2. Le transporteur aérien effectif offre aux passagers concernés une assistance conformément à l'article 9.

3. Lorsque le retard atteint ~~les seuils mentionnés à l'~~***le seuil mentionné à l'***article 7, paragraphe 2, ~~calculés~~***calculé*** à compter de l'~~'~~heure de départ indiquée sur le billet du passager, le transporteur aérien effectif offre aux passagers concernés, sans retard injustifié, le choix entre un remboursement et un réacheminement conformément à l'~~'~~article 8. **[Am. 89]**

3 bis. Les passagers ont droit à une indemnisation de la part du transporteur effectif, conformément à l'article 7, lorsqu'ils partent au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et atteignent leur destination finale avec un retard de deux heures ou plus par rapport à l'heure d'arrivée prévue, à condition que le temps total perdu par le passager avant le départ et à la suite du retard à l'arrivée soit égal ou supérieur au seuil fixé à l'article 7, paragraphe 2. **[Am. 90]**

4. Les passagers ont droit~~, sur demande,~~ à une indemnisation de la part du transporteur aérien effectif du vol retardé conformément à l'~~'~~article 7, paragraphes 1 et 3, lorsqu'~~'~~ils rejoignent leur destination finale avec un retard à l'~~'~~arrivée dépassant ~~les seuils mentionnés à l'~~***le seuil mentionné à l'***article 7, paragraphe 2. ***À cette fin, le transporteur aérien effectif remet systématiquement aux passagers, dans les 48 heures suivant le retard, un formulaire préremplí conformément à l'article 16 bis bis du règlement [2023/0437(COD)] en ce qui concerne le contrôle de l'application des droits des passagers dans l'Union.*** **[Am. 91]**

Les passagers ont droit~~, sur demande,~~ à une indemnisation de la part du transporteur aérien effectif du vol retardé, conformément à l'article 7, paragraphes 1 et 3, lorsqu'ils choisissent un remboursement conformément à l'article 8, paragraphe 1, point a), ou un réacheminement conformément à l'article 8, paragraphe 1, point c), ou lorsqu'ils rejoignent leur destination finale avec un retard à l'arrivée dépassant ~~les seuils mentionnés à l'~~***le seuil mentionné à l'***article 7, paragraphe 2, après avoir choisi un réacheminement conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b). **[Am. 92]**

5. Le présent article s'applique également si l'heure de départ indiquée sur le billet du passager a été reportée par le transporteur aérien effectif.

Le droit à l'assistance prévue au paragraphe 2, et à l'indemnisation prévue au paragraphe 4, ne s'applique pas si le passager a été informé de cette modification au moins quatorze jours calendaires avant l'heure de départ indiquée sur son billet. Il incombe au transporteur aérien effectif de prouver que le passager a été informé du changement d'horaire et du moment auquel il l'a été.

6. Un opérateur aérien effectif n'est pas tenu de verser une indemnité conformément à l'article 7, s'il peut prouver que le retard à l'arrivée est dû à des circonstances extraordinaires et qu'~~il n'~~***il n'***aurait pas pu être évité même si le transporteur aérien avait pris toutes les mesures raisonnables. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou au moins ~~l'un des trois vols précédents de la rotation devant être effectuée~~***le vol précédent effectué*** par le même aéronef, et pour autant qu'il y ait un lien de causalité direct entre la survenance de cette circonstance et le retard au départ du vol suivant. Il incombe au transporteur aérien effectif de prouver l'existence de ce lien de causalité direct. ***Lorsque le transporteur aérien ne fournit par écrit aucune preuve de l'existence de circonstances extraordinaires, il verse l'indemnisation visée à l'article 7. Les considérations précédentes n'exonèrent pas les transporteurs aériens de l'obligation de prêter assistance aux passagers conformément à l'article 9."*** **[Am. 93]**

7) Les articles suivants sont insérés:

«Article 6 bis

Retard sur l'aire de trafic

1. En cas de retard sur l'aire de trafic, l'opérateur aérien effectif fournit aux passagers, dans la mesure du possible, des informations régulières et en temps réel.

2. Sous réserve des contraintes liées à la sécurité ou à la sûreté, en cas de retard sur l'aire de trafic, le transporteur aérien effectif assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers, fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires à bord et veille à ce que les passagers visés à l'article 11 reçoivent l'attention nécessaire. À moins que cela n'entraîne une prolongation du retard sur l'aire de trafic ou que ce soit incompatible avec les exigences en matière de sécurité ou de sûreté aérienne, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement de l'eau potable à bord.

3. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint ~~trois~~***deux*** heures dans un aéroport ***avec un trafic commercial de voyageurs*** situé sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent, l'aéronef se dirige vers la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement, où les passagers sont autorisés à débarquer. Au-delà de ce délai, un retard sur l'aire de trafic ne peut être prolongé que si des motifs liés à la sécurité, à l'immigration, au contrôle du trafic aérien ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic. **[Am. 94]**

4. Les passagers débarqués conformément au paragraphe 3 bénéficient des droits prévus à l'article 6 et, le cas échéant, à l'article 11, compte tenu du retard sur l'aire de trafic et de l'heure de départ indiquée sur le billet du passager.

Article 6 ter

Correspondance manquée au cours de voyages effectués dans le cadre d'un contrat de transport aérien unique

1. Lorsqu'un passager manque une correspondance au cours d'un voyage à la suite d'une perturbation sur le vol précédent, le transporteur aérien effectif du vol précédent est chargé de fournir au passager un réacheminement conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b), et une assistance conformément à l'article 9.

2. Lorsque le transporteur aérien effectif ne peut réacheminer le passager dans le délai prévu à l'article 7, paragraphe 2, points a) et b), calculé à partir de l'heure de départ indiquée sur le billet du passager de la correspondance manquée, le transporteur aérien effectif offre aux passagers concernés, sans retard injustifié et de façon claire, le choix entre un remboursement et un réacheminement conformément à l'article 8.

3. Les passagers ont également le droit de recevoir~~, sur demande,~~ une indemnisation de la part du transporteur aérien qui assure le vol ayant subi une perturbation, conformément à l'article 7, paragraphes 1 et 3, s'ils rejoignent leur destination finale avec un retard à l'arrivée dépassant ~~les seuils fixés~~***le seuil fixé*** à l'article 7, paragraphe 2. **[Am. 95]**

Les passagers ont droit~~, sur demande,~~ à une indemnisation de la part du transporteur aérien effectif du vol ayant subi une perturbation, conformément à l'article 7, paragraphes 1 et 3, lorsqu'ils choisissent un remboursement conformément à l'article 8, paragraphe 1, point a), ou un réacheminement conformément à l'article 8, paragraphe 1, point c), ou lorsqu'ils rejoignent leur destination finale avec un retard à l'arrivée dépassant ~~les seuils fixés~~***le seuil fixé*** à l'article 7, paragraphe 2, après avoir choisi un réacheminement conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b). **[Am. 96]**

Lorsque les paragraphes 2 et 3 du présent article s'appliquent, le transporteur aérien effectif remet systématiquement aux passagers, dans les 48 heures suivant la correspondance manquée, un formulaire prérempli conformément à l'article 16 bis bis du règlement [2023/0437(COD)] en ce qui concerne le contrôle de l'application des droits des passagers dans l'Union.

~~4. Lorsqu'un passager prévoit et effectue une escale, l'aéroport où l'escale est effectuée est considéré comme la destination finale du passager.~~ **[Am. 98]**

Article 6 quater
Circonstances extraordinaires

1. Sont considérés comme circonstances extraordinaires des événements qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et qui échappent à la maîtrise effective de ce dernier. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires se limitent aux circonstances énoncées dans l'annexe.

2. ***Lorsque les passagers ont droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien conformément aux articles 4, 5 et 6, le transporteur aérien envoie aux passagers, sous forme écrite et dans les 48 heures, des informations sur l'existence ou l'absence de circonstances extraordinaires, et il donne accès à un formulaire commun prérempli conformément à l'article [16 bis bis du règlement [2023/...] en ce qui concerne le contrôle de l'application des droits des passagers dans l'Union].***

3. ***Lorsqu'un événement inhabituel échappant au contrôle d'un ou de plusieurs États membres s'est produit, qu'il a une incidence majeure sur le transport aérien, avec des conséquences défavorables importantes pour le secteur de l'aviation, et qu'il n'est pas couvert par l'annexe au présent règlement, la Commission est habilitée à adopter un acte délégué conformément à l'article 16 nonies afin de modifier la liste exhaustive figurant à ladite annexe en y ajoutant la circonstance extraordinaire en question, pour autant que cela soit strictement nécessaire pour réagir à un tel événement inhabituel.»*** **[Am. 99]**

8) L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«Article 7
Droit à indemnisation

1. En cas de perturbation, les montants d'indemnisation suivants s'appliquent aux conditions définies aux articles 4, 5, 6 ou 6 bis et dans le présent article:

a) 300 EUR pour tous les voyages ~~à l'intérieur de l'Union de 3 500~~***de 1 500*** kilomètres ou moins; **[Am. 100]**

b) ~~500~~***400*** EUR pour ***tous*** les voyages ~~de plus~~***d'une distance supérieure à 1 500 km et maximale*** de 3 500 ~~kilomètres.~~***km;*** **[Am. 101]**

b bis) 600 EUR pour tous les voyages de plus de 3 500 kilomètres. **[Am. 102]**

~~Par dérogation au point a), pour les voyages entre des régions ultrapériphériques et un autre territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent, les montants d'indemnisation sont déterminés sur la base de la distance réelle des voyages.~~
[Am. 103]

***1 bis. Tous les trois ans, la Commission adopte un acte délégué qui adapte automatiquement les montants de l'indemnisation visée au présent paragraphe au taux d'inflation globale cumulé des trois années précédentes, sur la base de l'indice européen des prix à la consommation publié par Eurostat conformément au règlement (UE) 2016/792*.* **[Am. 104]**

2. En cas de retard à l'arrivée après un réacheminement à la suite d'une annulation au titre de l'article 5, de retard à l'arrivée au titre de l'article 6 ou de retard à l'arrivée après une correspondance manquée au titre de l'article 6 ter, le droit à indemnisation est ouvert en cas de retard à l'arrivée ~~supérieur à:~~***ou de perte de temps au titre de l'article 6, paragraphe 3 bis, de trois heures ou plus, indépendamment de la distance du voyage.*** **[Am. 105]**

~~a) quatre heures pour les voyages à l'intérieur de l'Union de 3 500 kilomètres ou moins;~~ **[Am. 106]**

~~b) six heures pour les voyages de plus de 3 500 kilomètres.~~ **[Am. 107]**

3. Pour déterminer les distances aux fins du présent règlement, la base de calcul est la distance entre le point de départ initial et la destination finale. Dans le cas d'une correspondance, seuls le point de départ initial et l'aéroport de destination finale sont pris en considération. Ces distances sont mesurées selon la méthode de la route orthodromique.

4. Lorsque les passagers ont choisi de poursuivre ~~le~~***leur*** voyage conformément à l'***’***article 8, paragraphe 1, ~~point b)~~***points a), b) ou c)***, et qu'***’***une nouvelle perturbation survient au cours du réacheminement, le ***droit du*** passager ~~ne peut prétendre~~ à une indemnisation ~~qu'une seule fois~~***est maintenu*** au cours du ~~voyage jusqu'à la~~***réacheminement vers son point de départ initial ou sa*** destination finale. **[Am. 108]**

4 bis. L'indemnisation visée au paragraphe 1 est payée par virement bancaire électronique sur le compte indiqué par le passager introduisant la demande. Le transporteur aérien effectif et le passager qui soumet la demande peuvent convenir, sur un support durable, que l'indemnisation sera payée uniquement par carte de crédit ou en espèces.
[Am. 109]

4 ter. C'est au transporteur aérien effectif qu'incombe la charge de la preuve d'établir la date à laquelle le passager a accepté l'accord concernant la forme de paiement de l'indemnisation telle que définie au paragraphe 4, point a), du présent article, ou la manière dont il l'a accepté.
[Am. 110]

5. Les demandes d'indemnisation au titre du présent article sont introduites par le passager ***au moyen du formulaire commun prérempli envoyé par le transporteur aérien effectif,*** dans un délai ~~de six mois~~***d'un an*** à compter de la date ~~de départ effective indiquée sur le billet du passager~~***à laquelle le vol a été effectué où était prévu***. Dans un délai de ~~quatorze~~***sept*** jours ~~calendaires~~***ouvrables*** à compter de l'introduction de la demande, le transporteur aérien effectif soit verse l'indemnité, soit fournit au passager une justification du non-versement de l'indemnité, conformément à l'article 5, paragraphe 5, ou à l'article 6, paragraphe 6***, et à l'article 6 quater***, y compris, le cas échéant, une explication claire et motivée, concernant des circonstances extraordinaires. ~~Lorsque l'entité gestionnaire de l'aéroport active son plan d'urgence, ce délai peut être porté à trente jours calendaires~~. **[Am. 111]**

Lorsque le transporteur aérien effectif ne verse pas l'indemnité demandée, le passager peut déposer une plainte conformément à l'article 16 bis.

~~6. L'indemnité est versée en espèces ou, si le passager y a consenti dans un document signé ou tout moyen numérique sur support durable, par d'autres moyens.~~ **[Am. 112]**

---

* ***Règlement (UE) 2016/792 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif aux indices des prix à la consommation harmonisés et à l'indice des prix des logements, et abrogeant le règlement (CE) nº 2494/95 du Conseil (JO L 135 du 24.5.2016, p. 11).".***

9) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8
Droit au remboursement ou au réacheminement

1. En cas de perturbation, ~~les~~***le transporteur aérien effectif propose aux*** passagers ~~se voient offrir gratuitement le~~***, sans autre considération et dans les conditions prévues aux articles 4, 5, 6 ou 6 ter, et au présent article, un*** choix entre les options suivantes, ~~dans les conditions définies aux articles 4, 5, 6 ou 6 ter et au présent article~~***à fournir gratuitement***:
[Am. 113]

a) le remboursement automatique ***suivant la demande une fois que le formulaire commun a été prérempli***, dans un délai de ~~quatorze~~***sept*** jours ~~calendaires~~***ouvrables*** à compter de la date ~~de~~ départ du vol perturbé indiquée sur le billet du passager, ~~en espèces ou, si~~***uniquement par virement bancaire électronique, par remboursement sur carte de crédit ou par virement bancaire sur le compte indiqué par*** le passager ~~a donné son accord dans un document signé ou par tout autre moyen numérique sur un support durable, par d'autres moyens~~***autorisé***, du coût total des billets, pour la ou les parties du ou des voyages non effectuées, et pour la ou les parties du ou des voyages déjà effectuées si le vol ne présente plus aucun intérêt par rapport aux plans de voyage initiaux du passager, assorti, le cas échéant, d'un vol retour jusqu'au point de départ initial, dans les meilleurs délais après l'heure de départ indiquée sur le billet du passager ou, avec l'accord du passager, avant cette heure; **[Am. 114]**

b) la poursuite du voyage de chaque passager***, dans des conditions de transport comparables,*** par le réacheminement de celui-ci vers sa destination finale dans les meilleurs délais après l'heure de départ indiquée sur son billet ou, avec son accord, avant ladite heure; ou **[Am. 115]**

c) un réacheminement***, dans des conditions de transport comparables,*** vers leur destination finale à une date ultérieure, à leur convenance, sous réserve de la disponibilité de sièges. **[Am. 116]**

Le transporteur aérien effectif fournit les informations aux passagers conformément au présent article de manière claire et dénuée d'ambiguïté par moyen électronique et, à la demande du passager, par d'autres moyens, notamment sur papier. **[Am. 117]**

~~Lorsque l'entité gestionnaire de l'aéroport active son plan d'urgence conformément à l'article 10 bis, le délai visé au point a) du présent paragraphe peut être porté à trente jours calendaires~~. **[Am. 118]**

2. Afin que les passagers atteignent dans les meilleurs délais leur destination déterminée conformément au paragraphe 1 ***et avec une durée totale du voyage aussi proche que cela est raisonnablement possible de la durée prévue du vol initial***, le transporteur aérien effectif soumet à la réflexion et à l'accord des passagers au moins l'une des options suivantes dans un document signé ou tout autre moyen numérique sur un support durable, sous réserve de disponibilité et pour autant que celles-ci répondent à des conditions de transport comparables à celles définies dans le contrat de transport aérien: **[Am. 119]**

a) un vol ou des correspondances, suivant le même itinéraire que celui prévu dans le contrat de transport aérien;

b) un acheminement différent~~, y compris à destination ou en provenance d'autres~~ ***entre les mêmes*** aéroports ***de départ et d'arrivée que ceux mentionnés*** ~~que celui mentionné~~ dans le contrat de transport aérien~~, auquel cas le transporteur aérien effectif supporte les frais de transfert du passager de l'aéroport indiqué dans le contrat de transport aérien vers un autre aéroport ou de l'aéroport indiqué dans le contrat de transport aérien à partir d'un autre aéroport~~; **[Am. 120]**

b bis) un réacheminement à destination ou en provenance d'autres aéroports que ceux mentionnés dans le contrat de transport aérien, auquel cas le transporteur aérien effectif supporte les frais de transfert du passager entre l'aéroport mentionné dans le contrat de transport aérien et l'autre aéroport; **[Am. 121]**

c) le recours à des services exploités par un autre transporteur aérien; ou

d) ainsi qu'il convient en fonction de la distance à parcourir, le recours à un autre mode de transport.

En cas de réacheminement au moyen d'un autre mode de transport ou d'un autre transporteur aérien, le transporteur aérien effectif reste chargé de l'information, de l'assistance et du réacheminement uniquement jusqu'au départ de ce service de réacheminement. Le transporteur aérien effectif reste responsable de l'indemnisation du retard à l'arrivée à la destination finale, conformément à l'article 7. Le transporteur effectuant le service de réacheminement est responsable de tous les autres droits liés à ce service conformément au droit de l'Union sur les droits des passagers applicable à ce mode de transport. **[Am. 122]**

3. Lorsqu'un passager a informé le transporteur aérien effectif de son choix de poursuivre son voyage conformément au paragraphe 1, point b), et au paragraphe 4, et si le transporteur aérien effectif n'a pas proposé dans les trois heures un réacheminement ***dans des conditions de transport comparables***, le passager peut organiser son propre réacheminement conformément au paragraphe 2. ***Si le passager décide d'organiser son propre réacheminement, il en informe le transporteur aérien effectif. Le passager a le droit de refuser les options de réacheminement si celles-ci ne répondent pas à des conditions de transport comparables et, dans ce cas, il conserve ses droits à une assistance, conformément à l'article 9, dans l'attente du réacheminement.*** **[Am. 123]**

En cas d'annulation, le premier alinéa s'applique à partir de l'heure de départ indiquée sur le billet du passager.

Lorsqu'ils organisent leur propre réacheminement, les passagers limitent les frais à ceux qui sont nécessaires, raisonnables et appropriés. Le transporteur aérien effectif rembourse les frais engagés par le passager dans un délai maximal de ~~quatorze~~***sept*** jours ~~calendaires~~***ouvrables*** à compter de la présentation de la demande, dans la limite de 400 % du coût total du ou des billets. ~~Lorsque l'entité gestionnaire de l'aéroport active son plan d'urgence, ce délai peut être porté à trente jours calendaires.~~**[Am. 124]**

4. Un passager peut choisir entre un remboursement conformément au paragraphe 1, point a), ou un réacheminement à une date ultérieure conformément au paragraphe 1, point c), jusqu'au moment où il a accepté une offre de réacheminement dans les meilleurs délais par le transporteur aérien effectif conformément au paragraphe 1, point b), ou jusqu'au moment où il a décidé d'organiser son réacheminement lui-même, conformément au paragraphe 3.

Le passager informe le transporteur aérien effectif de son choix..

4 bis. Le transporteur aérien effectif fournit les informations aux passagers conformément au présent article de manière claire et dénuée d'ambiguïté par moyen électronique et, à la demande du passager, par d'autres moyens, notamment sur papier. Il incombe au transporteur aérien effectif de prouver le choix du passager. À cette fin, le transporteur aérien effectif veille également à ce que le choix effectué par le passager en vertu du présent article soit confirmé au moyen d'un document signé ou par tout moyen numérique sur un support durable.". **[Am. 125]**

10) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

«Article 9
Droit à une assistance

1. ~~En cas de perturbation, et sous réserve des conditions visées aux articles 4, 5, 6, 6 bis et 6 ter, ainsi qu'~~***Lorsqu'il est fait référence*** au présent article~~, et lorsque le temps d'attente pour leur vol ou transport de remplacement est prolongé d'au moins deux heures~~, les passagers se voient offrir gratuitement ce qui suit: **[Am. 126]**

a) des rafraîchissements toutes les deux heures de temps d'attente;

b) un repas au bout de trois heures, puis toutes les cinq heures de temps d'attente, avec un maximum de trois repas par jour;

c) la possibilité ~~d'envoyer des SMS,~~ d'accéder à l'internet et d'effectuer deux appels téléphoniques. **[Am. 127]**

Le transporteur aérien effectif peut limiter ou refuser l'assistance fournie au titre du premier alinéa si sa fourniture risque d'induire un retard supplémentaire pour le départ du vol retardé ou le réacheminement, y compris le départ du moyen de transport de remplacement.

2. En outre, si l'attente du vol ou du transport de remplacement rend nécessaire un séjour d'une ou de plusieurs nuits, les passagers se voient proposer gratuitement ce qui suit:

a) un hébergement à l'hôtel;

b) le transport aller-retour entre l'aéroport et l'hôtel proposé pour l'hébergement.

3. Le transporteur aérien effectif peut utiliser des bons pour remplir les obligations qui lui incombent au titre du paragraphe 1, points a) et b), et du paragraphe 2. Les bons fournis conformément au paragraphe 1 doivent pouvoir être utilisés dans tous les magasins proposant de la nourriture et des rafraîchissements dans l'enceinte de l'aéroport où les passagers concernés sont immobilisés, à bord de leur vol et, le cas échéant, au lieu d'hébergement prévu au paragraphe 2, point a). ***Un bon fourni conformément au paragraphe 2, point a), ne peut être délivré que si le transporteur aérien effectif a préréservé une chambre pour le passager concerné.*** **[Am. 128]**

4. Lorsque le transporteur aérien effectif ne remplit pas les obligations qui lui incombent au titre des paragraphes 1, 2 et 3, les passagers concernés peuvent prendre leurs propres dispositions. Le transporteur aérien exploitant le vol perturbé rembourse les frais engagés par les passagers dans un délai de quatorze jours calendaires à compter de la présentation de la demande de remboursement, dans la mesure où ces frais sont nécessaires, raisonnables et proportionnés à la durée de l'attente et aux coûts des rafraîchissements et des repas sur le lieu de l'aéroport ou le lieu d'hébergement où les passagers sont immobilisés. Lorsque l'entité gestionnaire de l'aéroport active son plan d'urgence, ce délai peut être porté à trente jours calendaires. ***Si le transporteur aérien ne fournit pas d'hébergement à l'hôtel dans les trois heures, le passager a le droit d'organiser son propre hébergement et d'être remboursé par le transporteur aérien sur présentation du reçu correspondant, dans un délai de sept jours ouvrables. Lorsque l'entité gestionnaire de l'aéroport active son plan d'urgence, ce délai peut être porté à [...]jours calendaires. Le montant remboursable est limité à un plafond de frais d'hôtel figurant dans un indice publié par la Commission indiquant les prix dans les États membres conformément aux données d'Eurostat, multiplié par un coefficient de 2, afin de tenir compte des disponibilités restreintes et des prix pratiqués en période de pointe et d'encourager la fourniture d'un hébergement par les transporteurs aériens effectifs dans le délai de trois heures. Lorsque le plafond multiplié par le coefficient n'est pas suffisant pour permettre au passager concerné de trouver un hébergement approprié, le droit du passager à organiser lui-même son hébergement ne libère pas le transporteur aérien effectif de son obligation de fournir un hébergement.*** **[Am. 129]**

5. Dans tous les aéroports de l'Union ***avec un trafic commercial de voyageurs***, l'entité gestionnaire d'aéroport prend des dispositions pour faire en sorte que de l'eau potable et des stations de recharge pour appareils électroniques puissent être mises à disposition gratuitement, quels que soient l'heure de la journée, le vol ou le terminal. **[Am. 130]**

6. Lorsque la perturbation est due à des circonstances extraordinaires et que la perturbation n'aurait pas pu être évitée même si le transporteur aérien avait pris toutes les mesures qu'il pouvait raisonnablement prendre, le transporteur aérien peut limiter l'hébergement fourni conformément au paragraphe 2, point a), à un maximum de trois nuits.

7. Si un passager opte pour un remboursement en vertu de l'article 8, paragraphe 1, point a), alors qu'il se trouve au point de départ initial, ou opte pour un réacheminement à une date ultérieure en vertu de l'article 8, paragraphe 1, point c), il n'a pas d'autres droits en matière d'assistance au titre des paragraphes 1 et 2 pour le vol en question.”.

11) L'article 10 est remplacé par le texte suivant:

"Article 10

Surclassement et déclassement

1. Si un transporteur aérien effectif place un passager dans une classe de transport supérieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il ne demande aucun supplément.

2. Si un transporteur aérien effectif place un passager dans une classe de transport inférieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il ~~verse au passager~~***rembourse***, sans qu'~~'~~***'***aucune demande ait été présentée, dans un délai de ~~quatorze~~***sept*** jours ~~calendaires~~***ouvrables*** et selon les modalités prévues à l'~~'~~***'***article 7, paragraphe 6~~, une indemnité équivalente à au moins~~: **[Am. 131]**

   a) ~~40~~***30*** % du prix du vol pour les vols de ~~3500~~***1500*** kilomètres ou moins; ou **[Am. 132]**

   b) ~~75~~***50*** % du prix du vol pour ***tous*** les vols ***intracommunautaires*** de plus de ~~3500~~***1 500*** kilomètres~~.~~ ***et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres, ou*** **[Am. 133]**

b bis) 75 % du prix du vol pour tous les vols ne relevant pas des points a) ou b), y compris les vols entre le territoire européen des États membres et les régions ultrapériphériques françaises. **[Am. 134]**

3. Lorsque le prix du vol n'est pas indiqué sur le billet, l'indemnité visée au paragraphe 2 est calculée sur la base de la proportion pertinente de la distance du vol concerné par rapport à la distance totale couverte par le contrat de transport aérien, suivant le mode de calcul défini à l'article 7, paragraphe 3.

4. Le prix du vol visé au présent article exclut les taxes et redevances indiquées sur le billet, à condition que ni l'exigibilité ni le montant de celles-ci ne dépendent de la classe de transport pour laquelle ledit billet a été acheté.

5. Le présent article ne s'applique pas aux ~~avantages inclus pour un tarif plus élevé dans la même classe de transport~~***services accessoires***, tels que des services spécifiques d'attribution des sièges ou de restauration~~.~~***, qui sont indépendants de la classe de transport et vendus séparément***.". **[Am. 135]**

12) L'article suivant est inséré:

«Article 10 bis

Plans d'urgence des aéroports

1. Dans un aéroport de l'Union ~~dont le~~***ayant un volume de*** trafic de passagers annuel ~~est supérieur à cinq~~***d'au moins quatre*** millions de passagers ***pendant au moins trois années consécutives, l'*** ~~l'~~entité gestionnaire de l'aéroport s'assure que les opérations de l'entité gestionnaire de l'aéroport et des prestataires de services essentiels dans 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, de retards multiples de vols, ou les deux, entraînant l'immobilisation d'un grand nombre de passagers à l'aéroport. Le plan d'urgence est établi de manière à assurer la fourniture d'informations adaptées aux passagers immobilisés et prévoit des modalités pour réduire au minimum le temps d'attente et l'inconfort. **[Am. 136]**

2. Les plans d'urgence de l'aéroport tiennent compte des besoins particuliers et individuels des passagers visés à l'article 11.

3. Le plan d'urgence est établi en particulier avec la participation du comité des usagers visé dans la directive 96/67/CE du Conseil**, des prestataires de services d'assistance en escale et d'autres prestataires de services essentiels dans les aéroports***, y compris des prestataires de services d'aide spéciale pour les passagers en situation de handicap ou à mobilité réduite. Le plan d'urgence est établi avec la participation des autorités compétentes, le cas échéant***. Le plan d'urgence contient également les coordonnées de la ou des personnes désignées par les transporteurs aériens participant au comité des usagers pour les représenter sur place en cas d'annulations multiples, de retards multiples de vols, ou les deux. Le transporteur aérien s'assure que toute personne désignée dispose des moyens nécessaires pour porter assistance aux passagers conformément aux obligations découlant du présent règlement en cas de perturbation. **[Am. 137]**

4. L-’entité gestionnaire de l-’aéroport communique le plan d-’urgence au comité des usagers visé dans la directive 96/67/CE et, sur demande, à l-’organisme national chargé de l-’application ~~du présent règlement au titre de l'~~***désigné conformément à l’***article 16~~, paragraphe 1,~~***. L’organisme national chargé de l’application contrôle le respect des exigences*** du présent ~~règlement~~***article par l’entité gestionnaire de l’aéroport***. **[Am. 138]**

5. Un État membre peut décider qu'un aéroport non visé au paragraphe 1, situé sur son territoire, doit satisfaire aux obligations énoncées aux paragraphes 1 à 4.

6. Dans les aéroports de l'Union dont le trafic de passagers annuel s'établit sous le seuil fixé au paragraphe 1 ou non couverts par une décision d'un État membre prise au titre du paragraphe 5, l'entité gestionnaire de l'aéroport fait tous les efforts possibles, dans les limites du raisonnable, pour se mettre en relation avec les usagers de l'aéroport et pour prendre avec eux des dispositions pour informer les passagers immobilisés en cas d'annulations multiples, de retards multiples de vols, ou les deux, entraînant l'immobilisation d'un nombre considérable de passagers à l'aéroport.

---

* Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO L 272 du 25.10.1996, p. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj).».

13) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«Article 11

Passagers ayant des besoins spécifiques

-1. Les droits des personnes en situation de handicap et des personnes à mobilité réduite énoncés au présent article sont sans préjudice des droits dont elles jouissent en vertu du règlement (CE) nº 1107/2006. **[Am. 139]**

1. Toutes les informations fournies aux passagers au titre du présent règlement sont fournies dans un format accessible.

2. Le présent article s'applique aux personnes handicapées, aux personnes à mobilité réduite, aux bébés, aux enfants non accompagnés et aux femmes enceintes, à condition que le transporteur aérien effectif ait été informé de leurs besoins particuliers d'assistance au plus tard lorsque la perturbation est annoncée. Il s'applique également aux personnes nécessitant une assistance médicale spécifique, à condition que le transporteur aérien effectif ait été informé de leur besoin d'assistance médicale spécifique au plus tard au moment de l'enregistrement. Les transporteurs aériens effectifs peuvent exiger une preuve de ces besoins.

Cette notification est réputée couvrir tous les voyages dans le cadre d'un contrat de transport aérien.

3. ~~Au plus tard au moment de l'enregistrement, et sous réserve de la disponibilité de sièges,~~ Toute personne accompagnant les personnes visées au paragraphe 2 ou accompagnant un enfant***, au titre du même contrat de transport aérien,*** se voit offrir ***par le transporteur aérien,*** gratuitement***,*** la possibilité d'***'***être assise sur un siège adjacent à cette personne ou à cet enfant. ***Si des sièges adjacents ne sont pas disponibles, le transporteur aérien s'efforce d'aider la ou les personnes accompagnantes à en trouver.*** **[Am. 140]**

4. Au moment de l'***'***embarquement, les transporteurs aériens effectifs donnent la priorité aux personnes visées au paragraphe 2 et à toute personne ou tout chien d'***'***assistance reconnu qui les accompagne***, ainsi qu'aux enfants dans un landau ou une poussette et à la personne qui les accompagne***. **[Am. 141]**

4 bis. Les transporteurs aériens effectifs veillent à ce que les nourrissons et les enfants qui ont besoin d'un landau ou d'une poussette puissent être transportés dans un landau ou une poussette jusqu'à la porte d'embarquement ou à la porte de l'aéronef, sans frais supplémentaires, et ils font en sorte qu'un landau ou une poussette soit mis à leur disposition à la porte de l'aéronef, sauf s'il existe des contraintes liées à la sûreté, à la sécurité ou à la capacité, ou des contraintes opérationnelles. **[Am. 142]**

4 ter. Lorsque l'aéroport ne remplit pas les obligations qui lui incombent en vertu des articles 7 et 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 et que, de ce fait, des personnes en situation de handicap et des personnes à mobilité réduite ou des mineurs non accompagnés manquent leur vol, le transporteur aérien est responsable de l'indemnisation, du réacheminement et de l'assistance de ces passagers conformément aux articles 7, 8 et 9 du présent règlement. Au plus tard le [date d'application du présent règlement modificatif], la Commission définit les modalités précises d'application des responsabilités respectives du transporteur aérien et de l'entité gestionnaire de l'aéroport, ainsi que les voies de recours, au moyen d'un acte d'exécution conformément à l'article 16 ter quinquies du présent règlement. Le présent acte d'exécution ne porte pas atteinte aux responsabilités du transporteur aérien en ce qui concerne l'indemnisation, le réacheminement et l'assistance des passagers en vertu du présent paragraphe. **[Am. 143]**

5. Lorsqu'il assure le réacheminement et l'assistance conformément aux articles 8 et 9, le transporteur aérien effectif accorde une attention particulière aux besoins des personnes visées au paragraphe 2. Les transporteurs aériens assurent le réacheminement de ces personnes, y compris de toute personne ou tout chien d'assistance reconnu qui les accompagne, et l'assistance à celles-ci dans les meilleurs délais.

6. L'article 9, paragraphe 6, ne s'applique pas aux passagers visés au paragraphe 2, ni aux personnes ou chiens d'assistance reconnus qui les accompagnent.”.

13 bis) L’article suivant est inséré:

«Article 11 bis

Droit aux effets personnels et aux bagages à main

1. Chaque passager a toujours le droit d’emporter un effet personnel à bord de l’aéronef, tel qu’un petit sac, un sac à main, un sac à dos ou une sacoche d’ordinateur portable, à condition qu’il puisse être rangé en toute sécurité sous le siège situé devant lui. Les transporteurs aériens ne facturent pas au passager de supplément ou de frais supplémentaires en plus du prix du billet d’avion pour cet effet personnel. Les transporteurs sont tenus de communiquer des informations claires, transparentes et facilement accessibles sur les exigences en matière de poids et de dimensions des effets personnels au moment de la réservation et après celle-ci, afin que les passagers soient pleinement informés avant leur voyage.

2. ***Tout passager a toujours le droit d'emporter un bagage à main à bord de l'aéronef. Celui-ci ne fait pas l'objet d'un supplément de prix par rapport au prix du billet d'avion, si la somme de sa longueur, de sa largeur et de sa hauteur est inférieure ou égale à la limite maximale de 100 cm et si son poids ne dépasse pas 7 kilogrammes. Les transporteurs aériens peuvent appliquer des dispositions différentes en ce qui concerne les bagages à main supplémentaires ou plus grands.***

   Le bagage à main peut être conservé dans la cabine de l'aéronef ou entreposé dans la soute. Les transporteurs aériens ne peuvent refuser un bagage à main à bord que pour des raisons de sécurité liées au poids ou à la taille dudit bagage par rapport aux caractéristiques de l'aéronef.

   Les transporteurs aériens communiquent des informations claires, transparentes et facilement accessibles sur les exigences en matière de poids et de dimensions des bagages à main au moment de la réservation et après celle-ci, afin que les passagers soient pleinement informés avant leur voyage.

3. ***En cas d'oubli d'un effet personnel ou d'un bagage à main dans la cabine de l'aéronef, le transporteur aérien effectif et le transporteur aérien contractant déterminent à l'avance la partie responsable du traitement de toute demande ultérieure. Le transporteur aérien responsable désigné informe automatiquement les passagers, à l'issue de la réservation, de la procédure à suivre pour récupérer les effets personnels ou les bagages à main oubliés. Ces informations sont communiquées de manière claire et complète et comprennent les coordonnées électroniques, les formulaires applicables et tout autre détail pertinent nécessaire pour que le passager puisse introduire une demande.».*** **[Am. 144]**

13 ter) L'article suivant est inséré:

«Article 11 bis bis

Droit au transfert d'un billet en cas de décès du passager concerné ou d'un membre de sa famille proche

1. ***Le transfert d'un billet à une autre personne est autorisé en cas de décès du passager concerné ou d'un membre de sa famille proche. Le passager concerné par la perte ou la personne qui s'occupe des affaires du passager décédé peut demander le transfert du billet sur présentation des pièces justificatives appropriées sur un support durable.***

2. ***Les transporteurs aériens, les opérateurs ou les intermédiaires sont tenus de traiter ces demandes dans des conditions transparentes et équitables.***

3. ***Lorsqu'une telle demande est formulée au moins 72 heures avant le vol et moyennant la présentation des pièces justificatives appropriées sur un support durable, elle est en tout état de cause considérée comme raisonnable et ne fait pas l'objet d'un supplément de frais.***

4. ***4. Lorsqu'une telle demande est formulée dans les 72 heures précédant le départ du vol et moyennant la présentation des pièces justificatives appropriées sur un support durable, le transporteur aérien ou l'intermédiaire prévient l'auteur du transfert des éventuels frais pouvant être engagés. Ces frais doivent être raisonnables et ne pas dépasser le coût réel supporté par le transporteur ou l'intermédiaire pour le transfert du billet.».*** **[Am. 145]**

13 quater) L'article suivant est inséré:

«Article 11 ter

Enregistrement

1. ***Les passagers ont le droit de s'enregistrer en ligne ou à l'aéroport sans frais supplémentaires. À cette fin, les transporteurs aériens peuvent mettre à disposition des bornes d'enregistrement en libre-service à l'aéroport afin de faciliter le processus d'enregistrement.***

2. Les passagers ont le droit de choisir, à leur convenance, d'utiliser une carte d'embarquement en format papier ou en format numérique.» **[Am. 146]**

14) L'article 12 est remplacé par le texte suivant:

«Article 12

Autres droits

1. Le présent règlement est sans préjudice des droits des passagers accordés en vertu d'autres actes juridiques, y compris la directive (UE) 2015/2302, sauf disposition contraire du présent article.

L'indemnité accordée en vertu de l'article 7 ou de l'article 10, paragraphe 2, du présent règlement est déduite de l'indemnité ou de la réduction de prix accordée en vertu d'autres actes juridiques tels que la directive (UE) 2015/2302, si les droits pour lesquels l'indemnisation ou la réduction de prix est accordée préservent le même intérêt ou ont le même objectif. De la même manière, l'indemnité ou la réduction de prix accordée en vertu d'autres actes juridiques tels que la directive (UE) 2015/2302 est déduite de l'indemnité accordée en vertu de l'article 7 ou de l'article 10, paragraphe 2, du présent règlement si les droits pour lesquels l'indemnité ou la réduction de prix est accordée préservent le même intérêt ou ont le même objectif.

Nonobstant le droit d'un organisateur de voyages à forfait de demander réparation ou un remboursement conformément à l'article 22 de la directive (UE) 2015/2302, sans préjudice de l'article 13 du présent règlement, et par dérogation à l'article 8, paragraphe 1, point a), si le vol fait partie d'un contrat de voyage à forfait tel qu'il est défini à l'article 3, point 3), de la directive (UE) 2015/2302, les passagers n'ont pas droit au remboursement au titre du présent règlement dans la mesure où un droit correspondant découle de la directive (UE) 2015/2302.

2. Sans préjudice des principes et règles pertinents du droit national, y compris la jurisprudence, le paragraphe 1 ne s'applique pas aux volontaires dans les conditions énoncées à l'article 4, paragraphe 2.

3. Lorsqu'une indemnité ou un remboursement a déjà été versé(e) au passager en vertu de la législation d'un pays tiers, le montant de cette indemnité ou de ce remboursement est déduit du montant de l'indemnité ou du remboursement accordés en vertu du présent règlement.».

14 bis) ***L'article suivant est inséré:***

«Article 12 bis

Correction des fautes d'orthographe

1. ***Le transporteur aérien effectif corrige les fautes d'orthographe dans le nom d'un passager ou met à jour le nom d'un passager en cas de changement administratif, à la réception d'une demande présentée au plus tard 48 heures avant l'heure de départ prévue. Cette correction ou mise à jour est effectuée gratuitement au moins une fois.***

2. ***La demande visée au paragraphe 1 peut être introduite par:***

   a) ***un passager en relation avec le nom du passager concerné ou le nom de tout passager dont le billet fait partie du même contrat de transport aérien que le billet du passager qui soumet la demande;***

   b) ***un intermédiaire en relation avec le nom d'un passager pour lequel il a effectué la réservation.***

Toute correction ou mise à jour effectuée conformément au paragraphe 1 ne peut constituer un transfert de billet du passager à une autre personne.». **[Am. 147]**

15) L'article 13 est remplacé par le texte suivant:

«Article 13

Droit à réparation

Lorsqu'un transporteur aérien effectif verse une indemnité ou s'acquitte d'autres obligations lui incombant au titre du présent règlement, aucune disposition du présent règlement ou du droit national ne peut être interprétée comme limitant son droit à demander réparation à toute personne, y compris des tiers, conformément au droit de l'Union ou au droit national applicable. ***En particulier, le présent règlement ne limite aucunement le droit du transporteur aérien effectif de demander réparation ou de récupérer la totalité de ses frais auprès d'un aéroport ou d'un autre tiers avec lequel le transporteur aérien effectif a conclu un contrat*.». [Am. 148]**

16) L'article 14 est remplacé par le texte suivant:

«Article 14

Obligation d'informer les passagers

1. Le transporteur aérien effectif ~~publie sur son~~***et l'intermédiaire publient sur leur*** site internet et ~~son~~***leur*** application mobile***, d'une manière claire, accessible et dénuée d'ambiguïté,*** une notice d'information précisant les droits prévus par le présent règlement, y compris ***des informations sur*** la procédure de traitement des plaintes. ***Afin de se conformer à cette obligation, le transporteur aérien effectif peut utiliser un résumé des dispositions du présent règlement élaboré et mis à la disposition du public par la Commission dans toutes les langues officielles de l'Union.*** **[Am. 149]**

2. Lorsqu'ils proposent des billets pour un vol ou des correspondances et avant l'achat ***de ces billets***, les transporteurs aériens et les intermédiaires informent le passager des éléments suivants:

a) le type de billet ou des billets proposés, en particulier si ce ou ces billets sont couverts par un contrat de transport aérien unique ou par une combinaison de contrats de transport aérien distincts;

b) les droits et obligations du passager, du transporteur aérien effectif et de l'intermédiaire au titre du présent règlement, joints au contrat de transport aérien, y compris des informations sur la procédure de remboursement;

b bis) les services de voyage de base et les suppléments de prix optionnels;

c) le délai et la procédure qui s'appliquent pour qu'un passager puisse demander la modification d'un nom, au sens de l'article 4, paragraphe 6, sans frais supplémentaires; et

d) les conditions générales du contrat de transport aérien.

~~Afin de se conformer à l'obligation d'information énoncée au point b) du premier alinéa, le transporteur aérien et l'intermédiaire peuvent utiliser un résumé des dispositions du présent règlement élaboré et mis à la disposition du public par la Commission dans toutes les langues officielles de l'Union.~~ **[Am. 150]**

~~3.~~ ~~Un intermédiaire ou un transporteur aérien qui vend des billets couverts par une combinaison de contrats de transport aérien informe le passager avant l'achat que les billets sont couverts par des contrats de transport aérien distincts et que les droits prévus aux articles 7, 8 et 9 concernant l'indemnisation, le remboursement, le réacheminement ou l'assistance en cas de vol suivant manqué ne s'appliquent pas dans le cadre du contrat de transport aérien distinct. Ces informations sont fournies de manière claire lors de la vente des billets.~~

~~Les transporteurs aériens et les intermédiaires fournissent les informations en vertu du présent paragraphe dans la langue du contrat de transport aérien et dans une langue utilisée au niveau international sur un support durable.~~ **[Am. 151]**

4. L'entité gestionnaire de l'aéroport ~~veille~~***et le transporteur aérien effectif veillent*** à ce que le texte suivant soit affiché ~~de~~***d'une*** manière ~~claire~~***clairement visible pour les passagers*** aux comptoirs d'enregistrement (y compris aux bornes d'enregistrement en libre service)***, sur leur site internet*** et à la porte d'embarquement: "«Si vous êtes refusé à l'embarquement ou si votre vol est annulé ou retardé d'au moins deux heures ***au départ, ou de plus de trois heures à l'arrivée à votre destination finale***, demandez au comptoir d'enregistrement ou à la porte d'embarquement la notice d'information énonçant vos droits, notamment en matière de remboursement ou de réacheminement, d'assistance et d'indemnisation éventuelle"». Ce texte est affiché au moins dans la ou les langues du lieu où se situe l'aéroport et dans une langue utilisée internationalement. ***L'entité gestionnaire de l'aéroport et le transporteur aérien effectif veillent également à ce qu'un code QR ou tout autre moyen technique soit affiché aux comptoirs d'enregistrement, à côté du texte, pour accéder à l'application mobile de la Commission sur les droits des passagers contenant un résumé du présent règlement.*** À cette fin, les entités gestionnaires de l'aéroport coopèrent avec les transporteurs aériens effectifs. **[Am. 152]**

4 bis. ***Au moment de la réservation, les transporteurs aériens effectifs fournissent aux passagers des informations sur les procédures de traitement des plaintes et les délais correspondants, tels que définis à l'article 15 bis bis. Les informations relatives au traitement des plaintes sont également accessibles sur le site internet et l'application des transporteurs aériens et des intermédiaires, et sont communiquées dans le courrier électronique signalant aux passagers tout événement susceptible de donner lieu aux droits consacrés dans le présent règlement.*** **[Am. 153]**

4 ter. ***Les transporteurs aériens mettent en place, dans chaque aéroport dans lequel ils ont des activités, des points de contact où ils assurent la présence d'un personnel de contact ou d'un tiers auquel le transporteur aérien concerné fait appel, pour apporter aux passagers les informations nécessaires relatives à leurs droits, y compris aux procédures de plainte, pour les assister et pour prendre des mesures immédiates en cas d'annulation ou de retard de vols, de refus d'embarquement ou de perte ou de retard de bagages. Pendant les heures de service des transporteurs aériens et jusqu'à ce que le dernier passager débarque du dernier avion, ainsi que pendant le temps que l'on peut raisonnablement prévoir pour accomplir les formalités de passeport et de douane, récupérer les bagages enregistrés et arriver au point de contact désigné sans se presser, ces points de contact sont disponibles pour assister les passagers, notamment en ce qui concerne le remboursement, les réacheminements et les nouvelles réservations, et recevoir le dépôt de leurs plaintes.*** **[Am. 154]**

4 quater. ***Le transporteur aérien effectif communique d'une manière transparente et clairement lisible, sur les billets électroniques et sur les versions électronique et imprimée des cartes d'embarquement, des informations à l'usage des passagers quant à leurs droits et aux interlocuteurs auxquels ils peuvent s'adresser pour obtenir de l'aide ou une assistance.*** **[Am. 155]**

4 quinquies. ***En cas de perturbation du voyage susceptible de donner lieu aux droits consacrés dans le présent règlement, le transporteur aérien effectif informe pleinement, dans les meilleurs délais, les passagers concernés et leur fournit une notice reprenant les règles de remboursement, de réacheminement, d'indemnisation et d'assistance conformément au présent règlement, y compris des informations sur les éventuelles limitations en vertu de l'article 9, paragraphe 4; le cas échéant, le transporteur aérien effectif envoie également au passager le formulaire commun prérempli prévu à l'article 15 bis. Les coordonnées de l'organisme national chargé de l'application ou de tout autre organisme désigné au titre de l'article 16 sont également communiquées par écrit au passager.*** **[Am. 156]**

4 sexies. ***Les transporteurs aériens et les intermédiaires, le cas échéant, fournissent les informations en vertu du présent article dans la langue du contrat de transport aérien et dans une langue utilisée au niveau international sur un support durable.*** **[Am. 157]**

4 septies. ***Les informations destinées aux passagers et la correspondance avec ces derniers en vertu du présent règlement sont transmises par moyen électronique, lorsque cela est techniquement possible. Lorsque les informations sont transmises par de tels moyens, les transporteurs aériens et les intermédiaires veillent à ce que toute correspondance écrite, y compris la date et l'heure de ladite correspondance, puisse être conservée à toutes fins utiles ultérieurement. La charge de la preuve concernant la question de savoir si et quand les informations nécessaires aux passagers ont été communiquées incombe aux transporteurs aériens et aux intermédiaires. Tous les moyens de communication permettent au passager de contacter rapidement, sans frais, les transporteurs aériens et les intermédiaires, et de communiquer efficacement.*** **[Am. 158]**

4 octies. ***En ce qui concerne les personnes aveugles ou ayant une déficience visuelle, les personnes en situation de handicap cognitif ou intellectuel et les personnes à mobilité réduite, le présent article s'applique en utilisant d'autres moyens accessibles et appropriés.*** **[Am. 159]**

4 nonies. ***L'entité gestionnaire de l'aéroport veille à ce que des informations générales sur les droits des passagers soient affichées de manière claire et visible dans les zones de l'aéroport destinées aux passagers. Sur la base des informations reçues, elle veille également à ce que les passagers présents dans l'aéroport soient informés des causes en cas de retards et de perturbations de vols, telles que l'annulation de leur vol, de leurs droits concernant ces retards et perturbations, et de leurs droits si le transporteur aérien arrête inopinément ses activités, par exemple en cas d'insolvabilité ou de révocation de sa licence d'exploitation.*** **[Am. 160]**

4 decies. ***En cas d’annulation ou de retard au départ, le transporteur aérien effectif informe les passagers de la situation, en indiquant la cause de cette interruption, dès que cette information est disponible, et, en tout état de cause, au plus tard 30 minutes après l’heure de départ prévue, et communique l’heure de départ estimée, pour autant qu’il ait reçu les coordonnées des passagers conformément au [*règlement d’exécution] lorsque le billet a été acheté en passant par un intermédiaire.*** **[Am. 161]**

4 undecies. ***Les transporteurs aériens et les intermédiaires garantissent une assistance téléphonique accessible et efficace à tous les passagers une fois le voyage réservé; ce service d’assistance téléphonique doit fournir des informations et proposer des solutions en cas de perturbations de vols, et ne doit en aucun cas excéder le coût d’une communication locale.*** **[Am. 162]**

4 duodecies. Toutes les communications électroniques notifiant aux passagers l'annulation, le retard prolongé ou la modification d'horaire indiquent de manière bien visible qu'ils peuvent avoir droit à une indemnisation et/ou à une assistance en vertu du présent règlement.". **[Am. 163]**

17) L'article suivant est inséré:

«Article 15 bis

Plaintes auprès du transporteur aérien ou de l'intermédiaire

1. Chaque transporteur aérien et ~~chaque~~ intermédiaire met en place un mécanisme de traitement des plaintes concernant les droits et obligations couverts par le présent règlement dans leur domaine de compétence respectif. ~~Ils mettent leurs coordonnées à disposition dans la langue du contrat de transport aérien et dans une langue utilisée internationalement. Les détails de la procédure de traitement des plaintes sont accessibles au public, y compris dans un format accessible aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite. Ils informent également les passagers de manière claire des coordonnées de l'organisme ou des organismes désignés par les États membres en vertu de l'article 16 et de l'organisme ou des organismes responsables du règlement extrajudiciaire des litiges prévus à l'article 16 bis et, le cas échéant, de leurs responsabilités respectives. Ces informations sont disponibles dans la ou les langues officielles de l'État membre dans lequel le transporteur aérien et l'intermédiaire exercent leurs activités.~~ **[Am. 164]**

2. ~~Lorsque des~~***Les*** passagers ~~déposent~~***peuvent déposer*** une plainte ***auprès de tout transporteur aérien ou de tout intermédiaire concernant leurs domaines de compétence respectifs*** au moyen ~~du mécanisme visé~~***des mécanismes visés*** au paragraphe 1~~,~~***.*** Cette plainte est introduite dans un délai ~~de six mois à compter de la perturbation concernée. Dans un délai de trente jours calendaires à compter du dépôt de la plainte, le transporteur aérien, ou l'intermédiaire, auquel la plainte est adressée fournit une réponse motivée ou, dans des cas exceptionnels dûment justifiés, informe le passager qu'il recevra une réponse définitive dans un délai inférieur à deux mois~~***d'un an*** à compter de la date ~~de dépôt de la plainte. La réponse contient également, si le litige n'a pas pu~~ ***à laquelle le vol a commencé ou devait l'***être ~~résolu, les coordonnées pertinentes de l'organisme ou des organismes désignés en vertu de l'article 16 ou de l'organisme ou des organismes responsables du règlement extrajudiciaire des litiges prévus à l'article 16 bis, y compris l'adresse postale, le site internet et l'adresse électronique de cet organisme ou de ces organismes~~. **[Am. 165]**

2 bis.Si le transporteur aérien y invoque la présence de circonstances extraordinaires, il communique au passager les circonstances spécifiques de l'annulation ou du retard. Le transporteur aérien démontre en outre qu'il a pris toutes les mesures raisonnables afin d'éviter l'annulation ou le retard. **[Am. 166]**

2 ter.La charge de la preuve relative à la fourniture des informations nécessaires aux passagers incombe au transporteur aérien et à l'intermédiaire. **[Am. 167]**

3. ~~Le dépôt de plaintes par les passagers au moyen du mécanisme visé au paragraphe 1 est sans préjudice de leur droit de soumettre des litiges à un règlement extrajudiciaire conformément à l'article 16 bis ou de demander réparation par le biais d'une procédure judiciaire, sous réserve des délais prévus par le droit national~~***Dans un délai de sept jours ouvrables à compter de la réception de la plainte, le destinataire confirme l'avoir reçue au passager. Dans un délai de deux mois après réception de la plainte, le destinataire fournit une réponse circonstanciée au passager. Si le destinataire ne fournit pas cette réponse dans ledit délai de deux mois, il est réputé avoir accepté les réclamations du passager.*** **[Am. 168]**

3 bis. À l'aide de la réponse circonstanciée, le destinataire informe également le passager de manière claire des coordonnées de l'organisme ou des organismes désignés par les États membres en vertu de l'article 16 et de l'organisme ou des organismes responsables du règlement extrajudiciaire des litiges prévus à l'article 16 bis et, le cas échéant, de leurs responsabilités respectives. **[Am. 169]**

3 ter. Si le transporteur aérien invoque des circonstances extraordinaires, il doit alors communiquer au passager les circonstances spécifiques de l'annulation ou du retard. Le transporteur aérien démontre en outre qu'il a pris toutes les mesures raisonnables afin d'éviter l'annulation ou le retard. **[Am. 170]**

3 quater. La charge de la preuve relative à la fourniture des informations nécessaires aux passagers incombe au transporteur aérien et à l'intermédiaire.» ; **[Am. 171]**

18) L'article 16 est remplacé par le texte suivant:

‘Article 16

~~Exécution~~*Désignation des organismes nationaux chargés de l’application* [Am. 172]

1. Chaque État membre désigne un ~~organisme national ou des~~***ou plusieurs*** organismes ~~nationaux~~ chargés de l’~~'~~application ~~du~~***des obligations stipulées dans le*** présent règlement ~~en ce qui concerne les voyages au départ et à destination des aéroports situés sur son territoire~~. ~~Les États membres notifient à la Commission le ou les organismes qui ont été désignés en application du présent paragraphe.~~ **[Am. 173]**

2. ~~L'~~***Chaque*** organisme ~~national chargé de l'application contrôle attentivement le respect des exigences du présent règlement et prend les mesures nécessaires pour garantir le respect des droits des passagers~~***est indépendant de tout transporteur aérien, de toute entité gestionnaire d’aéroport et de tout intermédiaire ou tout autre intérêt commercial en ce qui concerne son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et sa prise de décision***.**[Am. 174]**

2 bis. Les États membres notifient à la Commission le ou les organismes désignés en vertu du présent article et ses ou leurs responsabilités respectives, y compris toute modification qui y est apportée. La Commission et le ou les organismes désignés publient ces informations sur leur site internet. **[Am. 175]**

~~3. Les passagers peuvent signaler les violations alléguées du présent règlement à l'organisme national chargé de l'application. L'organisme national chargé de l'application peut diligenter une enquête sur les violations alléguées qui ont été signalées et décider de mesures d'exécution sur la base d'informations contenues dans ces signalements.~~ **[Am. 176]**

~~4. Les sanctions établies par les États membres pour les violations du présent règlement sont effectives, proportionnées et dissuasives. En particulier, ces sanctions sont suffisantes pour constituer, à l'égard des transporteurs et des intermédiaires, une incitation financière à respecter scrupuleusement le présent règlement.~~**[Am. 177]**

~~5.~~ ~~Au plus tard le ... [six ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif], et tous les cinq ans par la suite, les organismes nationaux chargés de l'application publient sur leurs sites internet un rapport concernant leur activité, les mesures d'exécution et les résultats, y compris les sanctions appliquées. Ces rapports sont aussi communiqués à la Commission.~~ **[Am. 178]**

6. Les transporteurs aériens effectifs et les intermédiaires communiquent aux organismes nationaux chargés de l'application les coordonnées requises de la ou des personnes désignées ou de l'organisme désigné pour agir et pour recevoir des documents publiés par l'organisme national chargé de l'application en leur nom de manière permanente, dans l'État membre où ils exercent des activités, pour les questions relevant du présent règlement. Les organismes nationaux chargés de l'application peuvent échanger ces informations entre eux aux fins de l'application du présent règlement.».

18 bis) L'article suivant est inséré:

«Article 16 bis

Tâches liées à l'application

1. ***L'organisme national chargé de l'application contrôle attentivement le respect du présent règlement et prend les mesures nécessaires pour garantir le respect des droits des passagers.***

2. ***Les organismes nationaux chargés de l'application peuvent demander aux transporteurs aériens, aux entités gestionnaires des aéroports et aux intermédiaires de fournir des documents et des informations utiles à l'exercice de leurs fonctions stipulées au paragraphe 1. Ces documents et informations sont fournis dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, sauf indication contraire de l'organisme national chargé de l'application.***

3. ***Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les organismes nationaux chargés de l'application tiennent compte, le cas échéant, des informations qui leur sont transmises par l'autre organisme désigné pour traiter les plaintes au sens de l'article 16 ter, paragraphe 2.***

4. ***Les activités de suivi peuvent être effectuées en commun par les organismes nationaux chargés de l'application en ce qui concerne les services aériens assurés entre au moins deux États membres.***

5. ***Les États membres veillent à ce que leurs organismes nationaux respectifs chargés de l'application soient dotés de pouvoirs suffisants pour prendre des mesures d'exécution.***

6. ***Si le transporteur aérien invoque des circonstances extraordinaires pour justifier son refus d'indemnisation au titre du présent règlement, il étaye son affirmation en fournissant des éléments de preuve adéquats sur les circonstances en question et les problèmes techniques y relatifs aux organismes nationaux chargés de l'application sous 48 heures. En outre, le transporteur aérien doit démontrer que toutes les mesures raisonnables ont été prises pour empêcher l'annulation ou le retard du vol en question.***

7. ***L'organisme national chargé de l'application diffuse les informations concernées aux organes de règlement extrajudiciaire des litiges désignés en application du présent règlement, le cas échéant.***

8. ***Tous les deux ans, au plus tard le 30 juin, les organismes nationaux chargés de l'application publient des rapports comportant des statistiques concernant leur activité, notamment, le cas échéant, les sanctions appliquées au cours des deux années civiles écoulées.***

9. ***Sur la base des données que les transporteurs aériens, les entités gestionnaires d'aéroports et les intermédiaires sont tenus de fournir sur les normes de qualité du service définies à l'article 15 bis, l'organisme national chargé de l'application publie des statistiques relatives au nombre et à la nature des plaintes, au nombre des annulations, des refus d'embarquement et des retards et à leur durée, ainsi que des données sur les pertes, détériorations ou retards de bagages.***

10. Les transporteurs aériens et les intermédiaires communiquent leurs coordonnées à l'organisme ou aux organismes nationaux chargés de l'application des États membres dans lesquels ils exercent leurs activités.». **[Am. 179]**

18 ter) L'article suivant est inséré:

«Article 16 bis bis
Traitement des plaintes par les organismes nationaux chargés de l'application et d'autres organismes

1. Sans préjudice des droits des consommateurs de chercher d'autres voies de recours en vertu de la directive 2013/11/UE du Parlement européen et du Conseil[1], le voyageur peut, après avoir introduit sans succès une plainte auprès du transporteur aérien ou de l'intermédiaire sur le fondement de l'article 13 bis, déposer une plainte auprès de l'organisme national chargé de l'application ou auprès de tout autre organisme désigné en vertu du paragraphe 2 du présent article dans un délai maximal d'un an à compter de la réception des informations sur le rejet de la plainte initiale par le transporteur aérien ou l'intermédiaire.

2. ***Tout voyageur peut déposer une plainte concernant une violation présumée du présent règlement survenue dans tout aéroport situé sur le territoire d'un État membre ou concernant tout vol en provenance de tout aéroport situé sur le territoire d'un État membre ou en provenance d'un pays tiers à destination de tels aéroports auprès de l'organisme national chargé de l'application ou de tout autre organisme désigné à cet effet par un État membre.***

3. ***L'organisme national chargé de l'application ou tout autre organisme désigné en vertu du paragraphe 2 accuse réception de la plainte dans un délai de deux semaines à compter de sa réception. La procédure de traitement des plaintes dure au maximum trois mois à compter de la date de création du dossier de plainte. La procédure de traitement des plaintes est mise à disposition des personnes en situation de handicap et des personnes à mobilité réduite au format accessible.***

4. ***Lorsqu'elle concerne une infraction présumée commise par une entité gestionnaire d'aéroport, la plainte est traitée par l'organisme national chargé de l'application ou tout autre organisme désigné en vertu du paragraphe 2 de l'État membre sur le territoire duquel l'incident s'est produit.***

5. ***Les organismes nationaux chargés de l'application ou tout autre organisme désigné en vertu du paragraphe 2 du présent article doivent être en mesure de traiter les plaintes individuelles de passagers et se voient accorder, au moins, les pouvoirs d'enquête et d'exécution minimums définis à l'article 9 du règlement (UE) 2017/2394 du Parlement européen et du Conseil[1].***

6. ***Les décisions des organismes nationaux chargés de l'application ou de tout autre organisme désigné en vertu du paragraphe 2 sont contraignantes pour les deux parties et exécutoires, sans préjudice du droit des parties d'accéder au système judiciaire.***

_____

1 bis ***Directive 2013/11/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation et modifiant le règlement (CE) nº 2006/2004 et la directive 2009/22/CE (directive relative au RELC) (JO L 165 du 18.6.2013, p. 63, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).***

1 ter ***Règlement (UE) 2017/2394 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 sur la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs et abrogeant le règlement (CE) nº 2006/2004 (JO L 345 du 27.12.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).».*** **[Am. 180]**

18 quater) L'article suivant est inséré:

«Article 16 -bis ter

1. ***Lorsque plusieurs organismes sont désignés par un État membre conformément aux articles 16 et 16 ter du présent règlement, ces organismes assurent l'échange d'informations pertinentes entre eux, conformément au règlement (UE) 2016/679, afin d'aider l'organisme national chargé de l'application à s'acquitter de ses tâches de surveillance et d'application, et afin que l'organisme de traitement des plaintes désigné en vertu de l'article 16 ter puisse collecter les informations nécessaires pour examiner les plaintes individuelles.***

2. ***Les organismes nationaux chargés de l'application des différents États membres s'échangent des informations sur leurs travaux ainsi que sur leurs principes et pratiques de décision aux fins de la coordination transfrontière. La Commission les assiste dans cette tâche.» ;*** **[Am. 181]**

18 quinquies) L'article suivant est inséré:

«Article 16 -bis quater
Inspections auprès des organismes nationaux chargés de l'application

1. ***La Commission peut effectuer des inspections auprès des organismes nationaux chargés de l'application afin de suivre l'application faite du règlement par les États membres et de formuler des recommandations visant à en améliorer l'exécution.***

2. ***La Commission informe suffisamment à l'avance l'État membre concerné de la réalisation d'une inspection.***

3. ***Chaque rapport d'inspection de la Commission est communiqué à l'organisme national chargé de l'application de l'État membre concerné qui, dans sa réponse, expose les mesures prises pour remédier aux cas de non-conformité constatés et donner suite aux recommandations.***

4. ***Le rapport, accompagné de la réponse de l'organisme national chargé de l'application, est ensuite communiqué aux organismes nationaux chargés de l'application des autres États membres, le cas échéant.».*** **[Am. 182]**

18 sexies) L'article suivant est inséré:

«Article 16 -bis quinquies
Sanctions

1. ***Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ce régime de sanctions et ces mesures à la Commission et l'informent sans délai de toute modification ultérieure les concernant.***

2. ***Dans le cadre de la coopération visée à l'article 16 quater, l'organisme national chargé de l'application qui est compétent aux fins de l'article 16 ter, paragraphes 4 et 5, mène, à la demande de l'organisme national chargé de l'application qui traite la plainte, une enquête sur la violation du présent règlement constatée par cet organisme et impose, le cas échéant, des sanctions.».*** **[Am. 183]**

18 septies) L'article suivant est inséré:

«Article 16 -bis sexies
Coopération entre les États membres et la Commission

1. *Chaque État membre envoie régulièrement à la Commission les renseignements pertinents concernant l'application des dispositions du présent règlement et la Commission les transmet aux autres États membres sous forme électronique.*

2. *À la demande de la Commission, les organismes nationaux chargés de l'application examinent certaines pratiques d'un ou de plusieurs transporteurs aériens et entités gestionnaires d'aéroports soupçonnées de ne pas être conformes aux obligations prévues par le présent règlement et communiquent leurs conclusions à la Commission dans un délai de quatre mois à compter de la demande.*

3. *La Commission facilite le dialogue et encourage la coopération entre les États membres en ce qui concerne l'interprétation et l'application qui sont faites au niveau national du présent règlement par le truchement du comité visé à l'article 16 bis du [règlement d'exécution].*

4. À la demande d'un État membre ou d'un organisme national chargé de l'application ou de sa propre initiative, la Commission examine les cas faisant apparaître des différences dans l'application et le contrôle de l'application des dispositions du présent règlement.

5. La Commission peut, le cas échéant, adopter des lignes directrices en vue de promouvoir une application commune du présent règlement.». **[Am. 184]**

19) L'article suivant est inséré:

«Article 16 bis

Règlement extrajudiciaire des litiges

Les États membres veillent à ce que les passagers aériens puissent soumettre des litiges individuels à la suite de plaintes ou de demandes dans le cadre du présent règlement auprès d'~~'~~***'***un ou de plusieurs organismes chargés du règlement extrajudiciaire des litiges. Les États membres notifient à la Commission le ou les organismes responsables du traitement des litiges en application du présent article. ~~Les États membres peuvent décider d'appliquer le présent article aux litiges entre~~***La participation des*** transporteurs aériens ~~ou~~***et des*** intermédiaires~~, d'une part, et uniquement des consommateurs, d'autre part.~~ ***relevant du champ d'application du présent règlement à des procédures de règlement extrajudiciaire des litiges est obligatoire et les décisions qui en résultent sont contraignantes, sans préjudice du droit des parties d'accéder au système judiciaire***.». **[Am. 185]**

19 bis) L'article suivant est inséré:

«Article 16 bis bis
Documents de conformité

1. ***Les transporteurs aériens de l'Union élaborent et fournissent à l'organisme national chargé de l'application de l'État membre qui leur a délivré leur licence d'exploitation en vertu du règlement (CE) nº 1008/2008 ainsi qu'à la Commission, pour le [1er janvier xxxx], un document qui établit d'une manière raisonnablement précise que leurs procédures d'exploitation suffisent à garantir qu'ils respectent à tout moment tous les articles pertinents du présent règlement.***

2. ***La Commission peut adopter des actes d'exécution déterminant les éléments minimums que ces documents de conformité doivent contenir. Ces éléments minimums comprennent au moins des plans d'urgence en cas de dysfonctionnement grave, la détermination des responsables de la fourniture de l'assistance et de l'exécution des autres droits, les modalités pratiques et les procédures permettant de traiter les plaintes et d'apporter assistance et indemnisation, ainsi que les procédures et modèles permettant la communication avec les passagers. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 16 quater, paragraphe 2.***

3. ***Les autres transporteurs aériens qui fournissent des services depuis des aéroports de l'Union fournissent un document de conformité aux organismes nationaux chargés de l'application de tous les États membres dans lesquels ils exercent des activités, ainsi qu'à la Commission.***

4. ***[Le 1er janvier xxxx], puis tous les trois ans, les transporteurs aériens procèdent à une révision de leurs documents de conformité et en communiquent les versions actualisées aux organismes nationaux chargés de l'application concernés et à la Commission.***

5. ***L'organisme national chargé de l'application tient compte des documents de conformité communiqués par les transporteurs aériens, en vérifiant, si possible, la validité des documents de conformité par rapport aux informations contenues dans les plaintes.».*** **[Am. 186]**

19 ter) ***L'article suivant est inséré:***

«Article 16 bis ter
Exercice de délégation

1. ***Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.***

2. ***Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé aux articles 6 quater et 7 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.***

3. ***La délégation de pouvoir visée aux articles 6 quater et 7 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.***

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu des articles 6 quater et 7 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.». **[Am. 187]**

19 quater) L'article suivant est inséré:

«Article 16 bis quater
Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité des droits des passagers, composé de deux représentants de chaque État membre, dont l'un au moins représente un organisme national chargé de l'application. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.». **[Am. 188]**

20) L'article 17 est remplacé par le texte suivant:

«Article 17
Réexamen et rapport

~~1.~~

~~Au plus tard le ... [cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif], et tous les trois ans par la suite, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur la liste des circonstances extraordinaires figurant en annexe, à la lumière des événements affectant la réalisation ponctuelle et effective des vols intervenus au cours des deux années précédant chaque rapport.~~

~~Le rapport est accompagné au besoin d'une proposition législative.~~ **[Am. 189]**

2. Au plus tard le ... [cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif], et tous les cinq ans par la suite, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement, l'exécution et les résultats du présent règlement. La Commission inclut dans ce rapport des informations sur le renforcement de la protection des passagers aériens sur les vols à destination ou en provenance de pays tiers exploités par des transporteurs aériens de pays tiers.

~~Ledit rapport comprend également une révision des montants figurant à l'article 7, paragraphe 1, et des pourcentages mentionnés à l'article 10, paragraphe 2, compte tenu, entre autres, de l'évolution des tarifs aériens, du taux d'inflation et des statistiques concernant les refus d'embarquement, les annulations, les retards et les correspondances manquées imputables aux transporteurs aériens, ainsi que des statistiques relatives au déclassement au cours des cinq années précédentes.~~ **[Am. 190]**

Dans le rapport qui doit être présenté au plus tard le ... [cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif] en vertu du premier alinéa, la Commission évalue également:

~~a)~~ ~~la nécessité et la faisabilité d'une révision du champ d'application du présent règlement en vue de renforcer davantage la protection des passagers et l'équité des conditions de concurrence entre les transporteurs aériens de l'Union et ceux de pays tiers, ainsi que les aspects liés à la connectivité. En particulier, la Commission évalue les risques de conflit de juridictions et les difficultés relatives à l'exécution et recommande des moyens d'atténuer ces risques et de remédier à ces difficultés;~~ **[Am. 191]**

~~b)~~ ~~la nécessité d'adapter les seuils fixés à l'article 7, paragraphe 2, sur la base de statistiques relatives à l'évolution des retards et des annulations au cours des cinq années précédant l'évaluation par la Commission et chaque année à compter du ... [deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif];~~ **[Am. 192]**

c) la faisabilité d'une automatisation plus poussée des demandes d'indemnisation ou des versements d'indemnités en cas de retard.

Ce rapport est, au besoin, accompagné de propositions législatives.’

21) Le texte figurant à l'annexe I du présent règlement est ajouté en tant qu'annexe au règlement (CE) nº 261/2004.

Article 2

Le règlement (CE) nº 2027/97 est modifié comme suit:

1) À l'article 2, le paragraphe 1 est modifié comme suit:

a) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) "transporteur aérien de l'Union", un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable délivrée par un État membre conformément aux dispositions du règlement (CE) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil*;

_____

* Règlement (CE) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).»;

b) les points suivants sont ajoutés:

«h) "équipement de mobilité", tout équipement destiné à aider la mobilité des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite, au sens de l'article 2, point a), du règlement (CE) nº 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil*;

i) "chien d'assistance reconnu", un chien spécialement formé pour accroître l'indépendance et l'autonomie des personnes handicapées, officiellement reconnu conformément aux règles nationales applicables, lorsque de telles règles existent;

j) "format accessible", un format qui permet à une personne handicapée ou à une personne à mobilité réduite d'accéder à toute information pertinente, y compris en offrant à cette personne un accès aussi aisé et libre que pour une personne qui n'est pas atteinte de déficience ou de handicap, et qui répond aux exigences en matière d'accessibilité définies conformément à la législation applicable, en particulier la directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil**;

k) "intermédiaire", toute personne physique ou morale, autre qu'un transporteur, qui agit, aux fins qui entrent dans le cadre de son activité commerciale, industrielle ou libérale, pour le compte d'un transporteur ou d'un passager en vue de la conclusion d'un contrat de transport;

l) "effet personnel", un bagage non enregistré ~~constituant un élément indispensable du transport de passagers,~~ qui respecte les exigences en matière de sûreté et de sécurité, et soit dont les dimensions ne dépassent pas 40x30x15 cm, soit dont la taille lui permet d'être placé sous le siège qui se trouve devant le siège sur lequel le passager est assis;
[Am. 193]

m) "bagage à main", une pièce de bagage non enregistrée qui ne constitue pas un effet personnel et qui respecte les exigences en matière de sûreté et de sécurité.

---

* Règlement (CE) nº 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens (JO L 204 du 26.7.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

** Directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services (JO L 151 du 7.6.2019, p. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).».

2) À l'article 3, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«La responsabilité d'un transporteur aérien de l'Union envers les passagers et leurs bagages est régie par toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à cette responsabilité. Cela comprend la responsabilité d'un transporteur aérien de l'Union concernant un passager ou un retard de bagage.».

3) À l'article 3, le paragraphe 2 est ~~supprimé.~~***remplacé par le texte suivant:***

«2. Dans tous les aéroports situés dans l'Union, le transporteur aérien de l'Union et les prestataires de services d'assistance en escale agissant pour son compte mettent en place un service fournissant aux passagers des formulaires de plainte leur permettant d'introduire immédiatement une plainte concernant la détérioration ou le retard de bagages à leur arrivée. De même, le transporteur aérien de l'Union veille à ce que les passagers bénéficient d'un accès aisé et convivial au formulaire de plainte visé au présent paragraphe au moyen de codes QR. Ces codes QR sont communiqués et affichés de manière claire et visible, notamment aux comptoirs d'enregistrement, aux comptoirs de services en aéroport, aux portes d'embarquement et sur le site internet du transporteur aérien ou sur une plateforme en ligne équivalente, afin de permettre aux passagers d'accéder au formulaire de plainte rapidement et sans difficulté excessive. Le formulaire de plainte, qui peut se présenter sous la forme d'un document PIR (Property Irregularity Report: signalement d'une anomalie concernant un bien), est accepté par le transporteur aérien à l'aéroport comme constituant une plainte au titre de l'article 31, paragraphe 2, de la convention de Montréal. Cette possibilité ne porte pas atteinte au droit du passager d'introduire une plainte par d'autres moyens dans les délais fixés par la convention de Montréal. **[Am. 194]**

2 bis. La Commission peut adopter des actes d'exécution pour établir la forme du formulaire de plainte normalisé. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative/d'examen visée à l'article 6 septies, paragraphe 2. **» [Am. 195]**

4) L'article 3 bis est remplacé par le texte suivant:

«Article 3 bis

La somme supplémentaire qui, conformément à l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, et sans préjudice de l'article 6 bis, peut être demandée par un transporteur aérien de l'Union quand un passager fait une déclaration spéciale d'intérêt pour la livraison de ses bagages à destination, est basée sur un tarif qui tient compte des coûts supplémentaires de transport et d'assurance des bagages dont la valeur est supérieure à la limite de responsabilité. Le tarif est communiqué aux passagers sur demande ;»

5) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

Article 5

1. En cas de décès ou de blessure de passagers, le transporteur aérien de l'Union, avec toute la diligence nécessaire et, en tout état de cause, au plus tard quinze jours après que la personne physique ayant droit à une indemnisation a été identifiée, verse toute avance qui serait nécessaire pour couvrir des besoins économiques immédiats, en proportion du dommage subi.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, l'avance versée en cas de décès de passagers n'est pas inférieure à 16 %, par passager, du montant minimal de responsabilité fixé à l'article 21, paragraphe 1, de la convention de Montréal, et par l'Organisation de l'aviation civile internationale en application de l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal.

3. Le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, et l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement sur le fondement de la responsabilité du transporteur aérien de l'Union, mais elle n'est pas remboursable, sauf dans les cas prévus à l'article 20 de la convention de Montréal ou lorsque la personne à laquelle l'avance a été versée n'était pas celle ayant droit à une indemnisation.

3 bis. En cas de perte, de retard ou de détérioration d'un bagage, les transporteurs aériens doivent tout d'abord indemniser les passagers avec qui ils ont passé un contrat, avant de pouvoir faire valoir leurs droits à l'égard des aéroports ou des prestataires de service pour des dommages dont ils ne sont pas nécessairement responsables.». **[Am. 196]**

6) L'article 6 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Tout transporteur aérien, lorsqu'il vend des services de transport aérien dans l'Union, ~~fait~~***fournit aux passagers, de manière claire et accessible, des informations complètes sur les procédures applicables à suivre en cas de perte, de retard ou de détérioration de bagages. Les transporteurs aériens font*** en sorte qu'un résumé des principales dispositions régissant la responsabilité pour les passagers et leurs bagages, y compris les délais prévus pour intenter une action en indemnisation et la possibilité de faire une déclaration spéciale pour les bagages, soit disponible à l'intention des passagers à tous les points de vente, y compris la vente par téléphone ou par internet. Afin de se conformer à cette obligation d'information, les transporteurs aériens de l'Union font usage de la notice figurant en annexe. Ce résumé ou cette notice ne saurait servir de base pour prétendre à une indemnisation, ni être utilisé(e) pour interpréter les dispositions du présent règlement ou la convention de Montréal.»; **[Am. 197]**

a bis) L’article suivant est inséré:

«1 bis. Tout transporteur aérien, lorsqu’il vend des services de transport aérien dans l’Union, fait en sorte qu’un résumé des principales dispositions régissant la responsabilité pour les passagers et leurs bagages, y compris les délais prévus pour intenter une action en indemnisation et la possibilité de faire une déclaration spéciale pour les bagages, soit disponible à l’intention des passagers à tous les points de vente, y compris la vente par téléphone ou par internet. Afin de se conformer à cette obligation d’information, les transporteurs aériens de l’Union font usage de la notice figurant en annexe. Ce résumé ou cette notice ne saurait servir de base pour prétendre à une indemnisation, ni être utilisé(e) pour interpréter les dispositions du présent règlement ou la convention de Montréal. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l’article 6 quater afin d’adapter les montants mentionnés dans l’annexe, à l’exception du montant visé à l’article 5, paragraphe 2, sur la base d’une décision prise par l’Organisation de l’aviation civile internationale en application de l’article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal.». **[Am. 198]**

b) au paragraphe 2, le tiret suivant est ajouté:

"– le droit de faire gratuitement une déclaration spéciale d'intérêt relative à la valeur de leurs équipements de mobilité lorsque le passager est une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite.»;

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Pour toutes les opérations de transport réalisées par des transporteurs aériens de l'Union, les limites indiquées conformément aux obligations d'information prévues aux paragraphes 1 et 2 sont celles établies par le présent règlement, à moins que le transporteur aérien de l'Union ne fixe, de son propre chef, des limites plus élevées. Pour toutes les opérations de transport réalisées par des transporteurs aériens de pays tiers, les paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent qu'en ce qui concerne les transports effectués en provenance, à destination ou à l'intérieur de l'Union.»;

d) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«4. Tous les transporteurs aériens mettent à disposition, sur leurs applications mobiles et leurs sites internet, un formulaire permettant au passager d'introduire immédiatement, en ligne ou sur papier, une plainte concernant la détérioration, le retard ou la perte de bagages. La date de soumission du formulaire est considérée par le transporteur aérien comme étant la date d'enregistrement de la plainte conformément à l'article 31, paragraphes 2 et 3, de la convention de Montréal, même si le transporteur aérien demande ultérieurement des informations supplémentaires. Le présent paragraphe ne porte pas atteinte au droit du passager d'introduire une plainte par d'autres moyens, dans les délais fixés par la convention de Montréal.

5. Toutes les informations fournies en vertu du présent article, ainsi que les formulaires de plainte, le sont dans un format accessible et sont également mis à la disposition des personnes qui n'utilisent pas les outils numériques.

6. Toutes les obligations d'information prévues dans le présent article s'appliquent également aux intermédiaires lorsqu'ils vendent des services de transport aérien à destination, au départ ou à l'intérieur de l'Union.».

7) Les articles suivants sont insérés:

«Article 6 bis

1. Lorsqu'il transporte des équipements de mobilité enregistrés ou des chiens d'assistance reconnus, le transporteur aérien de l'Union ***informe les passagers de leurs droits et*** veille à offrir à chaque personne ~~handicapée~~***en situation de handicap*** ou personne à mobilité réduite la possibilité de faire une déclaration spéciale d'intérêt pour une livraison à destination, dans un format accessible, au titre de l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, lors de la réservation, en même temps que la notification prévue à l'article 6 du règlement (CE) ~~n°~~ ~~1107/2006~~***nº 1107/2006***, et au plus tard lorsque les équipements sont remis au transporteur aérien et, dans le cas d'un chien d'assistance reconnu, à l'embarquement. Dans ce cas, le transporteur aérien de l'Union ne facture pas de frais supplémentaires aux passagers concernés. ***La Commission adopte des actes d'exécution qui établissent le modèle de formulaire à utiliser pour une telle déclaration d'intérêt. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article [6 septies, paragraphe 2].*** Lorsque l'équipement est détruit, perdu, détérioré ou retardé, ou en cas de mort ou de blessure d'un chien d'assistance reconnu, le transporteur aérien de l'Union peut exiger une preuve du coût de remplacement, y compris temporaire, de l'équipement de mobilité ou du chien d'assistance reconnu, auprès de la personne ~~handicapée~~***en situation de handicap*** ou de la personne à mobilité réduite afin qu'elle justifie la somme indiquée dans la déclaration spéciale d'intérêt.
[Am. 199]

Lorsqu'ils vendent un transport aérien pour le compte du transporteur aérien de l'Union, les intermédiaires ***informent les passagers de leurs droits et*** offrent aux passagers concernés la possibilité de faire une déclaration spéciale d'intérêt, dans un format accessible, conformément à l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, lors de la réservation et en même temps que la notification prévue à l'article 6 du règlement (CE) ~~n°~~ ~~1107/2006~~***nº 1107/2006***. Cette déclaration spéciale d'intérêt est faite dans les mêmes conditions que celles énoncées au premier alinéa. L'intermédiaire transmet la déclaration au transporteur aérien de l'Union dès que possible. **[Am. 200]**

2. En cas de destruction, de perte, de détérioration ou de retard dans le transport d'équipements de mobilité enregistrés, ou en cas de mort ou de blessure d'un chien d'assistance reconnu, le transporteur aérien de l'Union est tenu de payer un montant à concurrence de la somme déclarée par le passager, à moins qu'il ne prouve que la somme réclamée est supérieure à l'intérêt réel de la personne à la livraison à destination.

3. Lorsque le paragraphe 2 s'applique, et sans préjudice des articles 7 et 8 et de l'annexe I, quatrième alinéa, du règlement (CE) nº 1107/2006, les transporteurs aériens de l'Union font tous les efforts possibles, dans les limites du raisonnable, pour assurer immédiatement les remplacements temporaires des équipements de mobilité enregistrés et fournir des solutions temporaires en remplacement des chiens d'assistance reconnus. La personne handicapée ou la personne à mobilité réduite est autorisée à conserver ce remplacement temporaire gratuitement jusqu'à ce que l'indemnité visée au paragraphe 2 ait été versée ou jusqu'à ce que les transporteurs aériens de l'Union aient indemnisé les personnes physiques ou morales pour les coûts du remplacement temporaire des équipements de mobilité ou d'un chien d'assistance reconnu.

4. Le respect du paragraphe 3 ne constitue pas une reconnaissance de la responsabilité du transporteur aérien de l'Union.

Article 6 bis bis

1. L’organisme national chargé de l’application désigné en vertu de l’article 16 du règlement (CE) nº 261/2004 veille au respect du présent règlement. À cet effet, il contrôle:

a) les conditions des contrats de transport aérien;

b) l’offre systématique d’une déclaration spéciale d’intérêt pour les équipements de mobilité enregistrés et d’un niveau adéquat d’indemnisation en cas de dommages causés à des équipements de mobilité;

c) le paiement des avances en application de l’article 5, paragraphe 1, le cas échéant;

d) l’application de l’article 6.

2. Aux fins du contrôle de la protection des passagers à mobilité réduite et des passagers en situation de handicap en cas de détérioration de leurs équipements de mobilité ou équipements d'assistance, l'organisme national chargé de l'application examine également et prend en considération les informations relatives aux plaintes concernant des équipements de mobilité présentées aux organismes désignés conformément à l'article 16 bis du règlement (CE) nº 261/2004.

3. Les sanctions établies par les États membres pour les violations du présent règlement sont effectives, proportionnées et dissuasives.

4. Dans leurs rapports annuels conformément à l'article 16, paragraphe 6, du règlement (CE) nº 261/2004, les organismes nationaux chargés de l'application publient également des statistiques sur leur activité et sur les sanctions appliquées relativement à l'application du présent règlement.**[Am. 201]**

Article 6 ter

1. Sans préjudice du règlement (CE) n° 1008/2008, lorsqu'ils vendent des services de transport aérien à destination, au départ ou à l'intérieur de l'Union, tous les transporteurs aériens et leurs intermédiaires indiquent clairement, dans un format accessible, les informations ci-après lors de la réservation ainsi que sur leurs applications mobiles et sur leur site internet, et en outre, pour ce qui est des transporteurs aériens, les mettent à disposition sur demande à l'aéroport (y compris aux bornes d'enregistrement en libre-service):

- le maximum de bagages autorisés exprimé en dimensions et en poids que les passagers sont autorisés à emporter dans la cabine et dans la soute de l'aéronef, correspondant au tarif de la classe de transport de chacun des vols inclus dans la réservation du passager;

- toute limitation du nombre de pièces de bagage qui serait appliquée à ce maximum de bagages autorisés;

- les conditions auxquelles sont transportés, dans la cabine et dans la soute de l'aéronef, les objets fragiles ou de valeur tels que les instruments de musique, les équipements sportifs, les poussettes pour enfants et les sièges pour bébé;

- sans préjudice du paragraphe 2, les suppléments susceptibles d'être appliqués pour le transport de bagages enregistrés et non enregistrés, y compris les instruments de musique visés à l'article 6 quater;

– les motifs particuliers qui peuvent empêcher le transport en cabine de bagages non enregistrés conformément au paragraphe 3.

Les services de voyage de base et les frais supplémentaires doivent pouvoir être clairement identifiés et pouvoir être achetés indépendamment les uns des autres. **[Am. 202]**

Si le bagage à main est retiré de la cabine de l'aéronef pour être chargé dans la soute avant l'embarquement ou le décollage, il est remis au passager, en tant que bagage à main, lorsque ledit passager débarque de l'aéronef. **[Am. 203]**

2. Sans préjudice du règlement (CE) n° 1107/2006, les transporteurs aériens autorisent les passagers à emporter ***dans la cabine*** un effet personnel ~~dans la cabine~~***et un bagage à main, si la somme de sa longueur, de sa largeur et de sa hauteur est inférieure ou égale à la limite maximale de 100 cm,*** sans frais supplémentaires ***conformément au règlement (CE) nº 261/2004***. ***Le maximum de bagages à main autorisé peut être exprimé en dimensions maximales ou en poids maximal du total de bagages à main autorisé par passager, ou les deux à la fois, mais sans limitation précise du nombre de pièces emportées.*** **[Am. 204]**

3. Lorsque des motifs particuliers, tels que des motifs liés à la sécurité, des motifs liés à la capacité ou un changement de type d'aéronef postérieurement à la réservation, empêchent de transporter dans la cabine un effet personnel visé au paragraphe 2 ou un bagage à main, le transporteur aérien peut transporter ces bagages non enregistrés dans la soute de l'aéronef, mais sans frais supplémentaires pour le passager.

4. Les paragraphes 2 et 3 s'appliquent à tous les transporteurs aériens au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent et à tous les transporteurs aériens ~~de l'Union~~ arrivant sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent. **[Am. 205]**

5. Le présent article n'affecte pas les restrictions relatives aux bagages non enregistrés fixées par les règles de l'Union telles que celles prévues par le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil* et le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission**, ainsi que par les règles internationales en matière de sûreté et de sécurité.

Article 6 quater

1. Un transporteur aérien de l'Union autorise un passager à transporter un instrument de musique dans la cabine passagers d'un aéronef, sous réserve des règles applicables en matière de sûreté et de sécurité et des spécifications et contraintes techniques de l'aéronef concerné. Le transport d'instruments de musique est accepté dans la cabine d'un aéronef à condition que ces instruments puissent être entreposés en toute sécurité dans un compartiment à bagages en cabine ou sous un siège passager qui s'y prête. ~~Un transporteur aérien peut estimer qu'~~***Une fois que son transport dans la cabine de l'aéronef a été accepté,*** un instrument de musique fait partie des bagages ~~non enregistrés~~***à main*** autorisés d~~'~~***'***un passager~~ et qu'il n'est pas transporté~~***. Le transporteur aérien peut décider que des frais supplémentaires sont applicables aux bagages à main transportés*** en sus de ces bagages autorisés.**[Am. 206]**

2. ~~Sous réserve des règles applicables en matière de sûreté et de sécurité,~~ Dans le cas où un instrument de musique est trop volumineux pour être entreposé en toute sécurité dans un compartiment à bagages en cabine ou sous un siège passager qui s~~'~~***’***y prête, le transporteur aérien peut demander le paiement d~~'~~***’***un deuxième billet si cet instrument de musique est transporté comme bagage ~~non enregistré~~***à main*** sur un deuxième siège. ~~En outre, les passagers peuvent être tenus de sélectionner et d'acheter des sièges adjacents pour~~***Ce billet supplémentaire n’est pas soumis au paiement de la taxe aéroportuaire de départ de l’aéroport concerné. Lorsqu’un deuxième siège est acheté, le transporteur aérien s’efforce, dans la mesure du raisonnable, de placer*** le passager et ~~pour l'~~***l’***instrument de musique~~, celui de ce dernier étant toujours un siège côté hublot. Sur demande et selon la disponibilité, les instruments de musique sont transportés dans une partie chauffée de la soute d'un aéronef, sous réserve des règles applicables en matière de sécurité, des contraintes liées à l'espace disponible et des spécifications techniques de l'aéronef concerné~~ ***sur des sièges voisins***.**[Am. 207]**

2 bis. Si un espace suffisant est disponible et sur demande, les instruments de musique sont transportés dans une partie chauffée de la soute d'un aéronef, sous réserve des règles applicables en matière de sécurité, des contraintes liées à l'espace disponible et des spécifications techniques de l'aéronef concerné. Les transporteurs aériens fournissent des étiquettes spéciales destinées à être clairement visibles sur les instruments de musique afin qu'ils soient manipulés avec toute la précaution nécessaire. Seuls les instruments soigneusement emballés dans un étui rigide et/ou moulé, spécialement conçu pour ce type d'objets sont autorisés à être transportés dans la soute d'un aéronef. **[Am. 208]**

2 ter. Un transporteur aérien indique clairement, lors de la réservation et dans ses conditions contractuelles, les modalités de transport des instruments de musique, y compris les frais applicables et les installations de transport des instruments de musique disponibles sur l'aéronef concerné et leurs dimensions. Lorsqu'il est nécessaire de réserver un deuxième siège, les passagers se voient offrir la possibilité de réserver en ligne ce deuxième siège. **[Am. 209]**

Article 6 quinquies

1. La Commission est assistée par le comité des droits des passagers. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.". **[Am. 210]**

---

* Règlement (CE) nº 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) nº 2320/2002 (JO L 97 du 9.4.2008, p. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

** Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (JO L 299 du 14.11.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).”;

8) L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«Article 7

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le ... [~~cinq~~***trois*** ans à compter de la date d'~~'~~entrée en vigueur du présent règlement modificatif], sur le fonctionnement et les résultats du présent règlement.***; Ce rapport est, au besoin, accompagné de propositions législatives***.». **[Am. 211]**

9) L'annexe du règlement (CE) n° 2027/97 est remplacée par le texte figurant à l'annexe II du présent règlement.

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

~~Il est applicable à partir du ... [deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif].~~ **[Am. 212]**

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à ..., le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président/La présidente*

ANNEXE I

‘Annexe

Listes ~~non~~ exhaustives de circonstances ~~considérées comme des circonstances extraordinaires et de circonstances non~~ ***susceptibles d’être*** considérées comme des circonstances extraordinaires aux fins du présent règlement **[Am. 213]**

1. Les circonstances suivantes sont ***susceptibles d’être*** considérées comme étant extraordinaires: **[Am. 214]**

~~a) des circonstances non liées à l'exploitation de l'aéronef, telles que~~: **[Am. 215]**

i) les catastrophes naturelles ~~ou environnementales~~ qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité; **[Am. 216]**

ii) les conditions météorologiques ~~et les dégâts causés à l'aéronef par des phénomènes météorologiques qui sont~~ incompatibles avec ***la sécurité du vol ou ayant endommagé l’aéronef en vol ou sur l’aire de trafic après remise en service et rendant impossible l’***~~l~~exploitation du vol en toute sécurité ~~(par exemple: foudre, grêle, orages, turbulences importantes ou vent fort)~~; **[Am. 217]**

iii) la guerre***, les troubles politiques, les actes de sabotage ou de terrorisme qui rendent impossible l'*** ~~ou l'insurrection qui sont incompatibles avec l'~~exploitation du vol en toute sécurité; **[Am. 218]**

iv) ~~des menaces transfrontalières~~***les risques*** pour la santé ~~relevant du champ d'application de l'article 2, paragraphe 1, ou de l'article 2, paragraphe 4, du règlement (UE) 2022/2371 du Parlement européen et du Conseil[1], qui sont incompatibles avec l'exploitation~~***ou les urgences médicales nécessitant l'interruption ou la déviation*** du vol en ~~toute sécurité~~***cause***~~;~~ ~~et~~ **[Am. 219]**

v) ~~des collisions entre l'~~***les dommages causés à un*** aéronef ~~et un oiseau ou un autre~~***par un*** objet étranger~~, qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité~~ ***se trouvant sur une piste d'aéroport***; **[Am. 220]**

~~b) des incidents liés à un passager, y compris~~: **[Am. 221]**

i) ~~les incidents impliquant des~~***le comportement perturbateur d'un passager qui amène le pilote commandant l'aéronef à détourner le vol concerné vers un aéroport autre que l'aéroport d'arrivée afin de débarquer ce ou ces*** passagers ~~indisciplinés au sens du protocole de Montréal de 2014, qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité ou qui retardent le départ du vol~~***et leurs bagages***; **[Am. 222]**

ii) ~~les risques sanitaires ou les urgences médicales (telles que les maladies graves) constatés peu de temps avant le départ du vol ou nécessitant l'interruption ou la déviation du vol;~~ **[Am. 223]**

~~c) d'autres incidents, tels que:~~**[Am. 224]**

i) ~~les risques en matière de sécurité, les dommages causés par des actes de sabotage ou de terrorisme, ou par des actes illicites, qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité;~~ **[Am. 225]**

ii) des vices cachés de fabrication ou de conception révélés par le fabricant ou une autorité compétente, et qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité; **[Am. 226 - ne concerne pas la version française]**

iii) les restrictions ***imprévues*** liées à la gestion du trafic aérien ou à la capacité d~~'~~***'***un aéroport, ou la fermeture ***imprévue de l'*** ~~de l'~~espace aérien***, y compris les fermetures de pistes par les autorités***; **[Am. 227]**

~~iv)~~ ~~la fermeture partielle ou totale non programmée d'un aéroport, y compris une défaillance générale du système aéroportuaire, une panne de courant et une interruption des communications électroniques, ou l'activation du plan d'urgence par l'entité gestionnaire de l'aéroport;~~ **[Am. 228]**

v) les ~~grèves chez~~***conflits du travail imprévus au sein du transporteur aérien effectif ou*** des prestataires de services essentiels tels que ~~l'entité gestionnaire d'aéroport,~~***les aéroports et*** les prestataires de services de navigation aérienne, ~~les prestataires de services d'assistance en escale, ou chez le transporteur aérien effectif lorsque les~~***à l'exclusion des*** grèves ~~sont liées à des~~***du personnel des compagnies aériennes, à moins qu'elles ne résultent de*** demandes ~~qui ne relèvent pas de la compétence du transporteur effectif~~***que seules les autorités publiques peuvent satisfaire***; **[Am. 229]**

~~vi)~~ ~~l'absence imprévue d'un membre d'équipage indispensable à l'exploitation du vol, pour cause de maladie ou de décès, lorsqu'elle survient en dehors des bases d'affectation du transporteur aérien effectif ou en raison d'une pandémie;~~ **[Am. 230]**

vii) ~~les dégâts causés à l'~~***la collision d'un*** aéronef ***en position de stationnement avec un aéronef d'une autre compagnie aérienne causée*** par ~~des tiers, dont le transporteur aérien n'est pas responsable, lorsque l'~~ ***le mouvement de l'***aéronef ~~est au sol et qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité~~***de l'autre compagnie aérienne***; **[Am. 231]**

~~viii) les dégâts causés à un pneumatique de l'aéronef par un corps étranger qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité;~~ **[Am. 232]**

ix) la ***présence d'essence sur une*** piste ~~contaminée d'un~~ ***entraînant la fermeture de l'***aéroport ~~qui est incompatible avec l'exploitation du vol en toute sécurité~~***et, par conséquent, le retard important d'un vol à destination ou en provenance de cet aéroport, à condition que l'essence ne provienne pas d'un aéronef du transporteur aérien assurant le vol***; **[Am. 233]**

~~x)~~ ~~les défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol et portant sur des équipements d'aéronefs ne respectant pas les niveaux acceptables d'exploitation définis dans la liste minimale d'équipements de référence ou les conditions minimales d'exploitation des équipements qui y sont établies et n'ont pas pu être corrigées dans le cadre de la maintenance préventive (comme prévu au point 2, a)); et~~ **[Am. 234]**

~~xi)~~ ~~après le départ, les risques sanitaires ou les urgences médicales (telles que les maladies graves) d'un membre d'équipage nécessitant l'interruption ou la déviation du vol.~~ **[Am. 235]**

xi bis) la collision entre un aéronef et un oiseau et les dommages causés par une telle collision; **[Am. 236]**

xi ter) le manque de personnel dans l'aéroport fournissant des services de chargement des bagages; **[Am. 237]**

***xi quater) la saturation de l'aéroport due aux conditions météorologiques, entraînant l'obligation pour l'exploitant d'aéronef de retarder ou d'annuler le vol;* [Am. 238]**

***xi quinquies) une défaillance généralisée du système de ravitaillement des aéronefs, lorsque l'aéroport d'origine du vol ou de l'aéronef concerné est responsable du système de ravitaillement des aéronefs* [Am. 239].**

~~2. Les circonstances suivantes ne sont pas considérées comme des circonstances extraordinaires:~~

~~a) les problèmes techniques auxquels il aurait pu être remédié dans le cadre de la maintenance préventive conformément aux règles et procédures de l'Union relatives à la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs;~~

~~b) les décisions opérationnelles et les procédures tardives relatives à l'équipage, à l'enregistrement et à l'embarquement; et~~

~~c) l'indisponibilité de l'équipage de conduite ou de l'équipage de cabine [à moins qu'elle ne soit due à des grèves visées au point 1, c), v), ou à une absence imprévue pour cause de maladie ou de décès visée au point 1, c), vi)]..~~

~~1 Règlement (UE) 2022/2371 du Parlement européen et du Conseil du 23 novembre 2022 concernant les menaces transfrontières graves pour la santé et abrogeant la décision no 1082/2013/UE (JO L 314 du 6.12.2022, p. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj).”~~

[Am. 240]

ANNEXE II

«Annex

Notice d'information visée à l'article 6

NOTICE D'INFORMATION SUR LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR AÉRIEN À L'ÉGARD DES PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES

La présente notice d'information résume les règles en matière de responsabilité appliquées par les transporteurs aériens de l'Union comme l'exigent la législation de l'Union européenne et la convention de Montréal.

INDEMNISATION EN CAS DE DÉCÈS OU DE BLESSURE

Aucune limite financière n'est fixée à la responsabilité, en cas de blessure ou de décès d'un passager causés par un accident à bord de l'aéronef ou au cours de toute opération d'embarquement et de débarquement.

Sans préjudice de l'article 20 de la convention de Montréal sur l'exonération du transporteur aérien, pour des dommages jusqu'à la limite prévue à l'article 21 de la convention de Montréal dans sa version mise à jour par l'Organisation de l'aviation civile internationale conformément à l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal [le transporteur aérien indique entre parenthèses l'équivalent approximatif en monnaie locale], le transporteur aérien ne peut exclure ou limiter sa responsabilité. Au-delà de ce montant, le transporteur aérien n'est pas responsable s'il prouve:

– que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un(e) autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires; ou

– que le dommage résulte uniquement de la négligence ou d'un(e) autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

VERSEMENT D'AVANCES

En cas de décès ou de blessure d'un passager, le transporteur aérien doit verser une avance pour couvrir les besoins économiques immédiats dans un délai de quinze jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à indemnisation. En cas de décès, cette avance ne peut être inférieure à 16 % de la limite prévue à l'article 21 de la convention de Montréal dans sa version mise à jour par l'Organisation de l'aviation civile internationale conformément à l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal [le transporteur aérien indique entre parenthèses l'équivalent approximatif en monnaie locale].

RETARDS SUBIS PAR LES PASSAGERS

Lorsqu'un passager est retardé, le transporteur aérien est responsable des dommages causés, sauf s'il a pris toutes les mesures raisonnablement envisageables pour les éviter ou s'il était impossible de prendre de telles mesures. La responsabilité en cas de retard subi par les passagers est limitée à la limite prévue à l'article 22, paragraphe 1, de la convention de Montréal dans sa version mise à jour par l'Organisation de l'aviation civile internationale conformément à l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal [le transporteur aérien indique entre parenthèses l'équivalent approximatif en monnaie locale].

RETARD DES BAGAGES

En cas de retard des bagages, le transporteur aérien est responsable jusqu'à la limite prévue à l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal dans sa version mise à jour par l'Organisation de l'aviation civile internationale conformément à l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal [le transporteur aérien indique entre parenthèses l'équivalent approximatif en monnaie locale], la limite d'indemnisation étant appliquée par passager et non par bagage enregistré. Le transporteur aérien n'est pas responsable lorsqu'il a pris toutes les mesures raisonnables pour éviter le dommage découlant du retard des bagages ou s'il était impossible de prendre de telles mesures.

DESTRUCTION, PERTE OU DÉTÉRIORATION DES BAGAGES

Le transporteur aérien est responsable des dommages causés jusqu'à la limite prévue à l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal dans sa version mise à jour par l'Organisation de l'aviation civile internationale conformément à l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal [le transporteur aérien indique entre parenthèses l'équivalent approximatif en monnaie locale], la limite d'indemnisation étant appliquée par passager et non par bagage.

Le transporteur aérien est responsable en cas de détérioration ou de perte de bagages enregistrés, sauf si la détérioration est due à un défaut inhérent, à la mauvaise qualité ou à un vice de fabrication du bagage.

Dans le cas des bagages non enregistrés (bagages à main), y compris les effets personnels, le transporteur aérien est responsable uniquement si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.**[Am. 241 - ne concerne pas la version française]**

LIMITES DE RESPONSABILITÉ PLUS ÉLEVÉES POUR LES BAGAGES

Un passager peut bénéficier d'une limite de responsabilité plus élevée en faisant une déclaration spéciale au plus tard au moment de l'enregistrement et en payant une somme supplémentaire au besoin. Cette somme supplémentaire est déterminée sur la base d'un tarif en rapport avec les coûts supplémentaires liés au transport et à l'assurance des bagages concernés au-delà de la limite de responsabilité correspondant à la limite prévue à l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal dans sa version mise à jour par l'Organisation de l'aviation civile internationale conformément à l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal [le transporteur aérien indique entre parenthèses l'équivalent approximatif en monnaie locale]. Le tarif est communiqué aux passagers sur demande. **[Am. 242 - ne concerne pas la version française]**

Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite se voient systématiquement proposer, au moment de la réservation, en même temps que la notification prévue à l'article 6 du règlement (CE) n° 1107/2006, et au plus tard au moment de la remise des équipements au transporteur aérien et, dans le cas d'un chien d'assistance reconnu, au moment de l'embarquement, la possibilité de faire une déclaration spéciale d'intérêt, dans un format accessible, pour le transport, sans coût supplémentaire, de leur équipement de mobilité ou de leur chien d'assistance reconnu.

EXONÉRATION

Si le transporteur prouve que les dommages couverts par les règles en matière de responsabilité appliquées par les transporteurs aériens de l'Union conformément au règlement (CE) n° 2027/97 et à la convention de Montréal, y compris le décès ou les blessures, sont dus, directement ou indirectement, à la négligence ou à tout(e) autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande une indemnisation ou de la personne dont elle tient ses droits, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard du demandeur, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé les dommages ou y a contribué.

DÉLAI DE DÉPÔT DES PLAINTES CONCERNANT DES BAGAGES **[Am. 243 - ne concerne pas la version française]**

En cas de détérioration, retard, perte ou destruction des bagages, le passager doit dans tous les cas se plaindre auprès du transporteur aérien dès que possible. Le passager doit adresser sa plainte dans un délai de sept jours en cas de détérioration de bagages enregistrés, et dans un délai de vingt-et-un jours en cas de retard de bagages, dans les deux cas à compter de la date à laquelle les bagages ont été mis à la disposition du passager. Pour ce faire, les passagers peuvent trouver un formulaire spécifique sur les sites internet et les applications mobiles des transporteurs aériens, qui peut être soumis sur papier ou en ligne. Ce formulaire de plainte doit être accepté par le transporteur aérien à l'aéroport comme constituant une plainte. La date d'introduction d'une telle plainte est considérée par le transporteur aérien comme étant la date d'enregistrement de la plainte conformément à l'article 31, paragraphes 2 et 3, de la convention de Montréal, même si le transporteur aérien demande ultérieurement des informations supplémentaires.

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR AVEC LEQUEL UN CONTRAT A ÉTÉ CONCLU ET DU TRANSPORTEUR EFFECTIF

Si le transporteur aérien effectuant le vol n'est pas le même que celui avec lequel un contrat a été conclu, le passager a le droit d'adresser une plainte ou une réclamation à l'un ou à l'autre transporteur. Cela comprend les cas où une déclaration spéciale d'intérêt à la livraison a été convenue avec l'un ou l'autre des deux transporteurs.

DÉLAI DE RECOURS

Toute action en dommages et intérêts doit être intentée dans les deux ans suivant la date d'arrivée de l'aéronef, ou suivant la date à laquelle l'aéronef aurait dû atterrir.

DESTRUCTION, PERTE OU DÉTÉRIORATION DES ÉQUIPEMENTS DE MOBILITÉ OU RETARD DANS LEUR TRANSPORT

Le transporteur aérien est responsable en cas de destruction, perte ou détérioration des équipements de mobilité ou de retard dans leur transport, jusqu'à la limite prévue à l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal conformément à l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal [le transporteur aérien indique entre parenthèses l'équivalent approximatif en monnaie locale], la limite d'indemnisation étant appliquée par passager et non par pièce de bagage.

Un passager peut bénéficier, sans frais supplémentaires, d'une limite de responsabilité plus élevée en faisant au plus tard au moment de l'enregistrement une déclaration spéciale précisant le coût du remplacement de son équipement de mobilité.

En cas de destruction, perte ou détérioration d'équipements de mobilité ou de retard dans leur transport, le transporteur aérien verse une indemnité qui n'excède pas la somme déclarée dans la déclaration spéciale.

Avant le paiement de cette indemnité, le transporteur aérien fait tous les efforts possibles, dans les limites du raisonnable, pour procéder aux remplacements temporaires immédiatement nécessaires des équipements de mobilité au-delà de la fin du voyage des passagers concernés.

BASE DES RÈGLES SUSMENTIONNÉES

Les règles décrites ci-dessus reposent sur la convention de Montréal du 28 mai 1999, mise en œuvre dans l'Union par le règlement (CE) n° 2027/97 [tel que modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 et par le règlement (UE) …/…[+]] et par la législation nationale des États membres. .

_____

[+] JO: veuillez insérer le numéro de référence du présent règlement modificatif.».