



2013/0072(COD)

21.11.2025

*****II PROJET DE RECOMMANDATION POUR LA DEUXIÈME LECTURE**

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) 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 (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Andrey Novakov

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
- *** Procédure d'approbation
- ***I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- ***II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- ***III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

Amendements à un projet d'acte

Amendements du Parlement présentés en deux colonnes

Les suppressions sont signalées par des *italiques gras* dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des *italiques gras* dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des *italiques gras* dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en *italiques gras*. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ■ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en *italiques gras* le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.

Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées.

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN	5
JUSTIFICATION SUCCINCTE	151
ANNEXE: DÉCLARATION DES CONTRIBUTIONS.....	155

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

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) 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 (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 0066/2013),
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 11 juillet 2013¹,
 - après consultation du Comité des régions,
 - vu l'avis de la Commission (COM(2025)0630),
 - vu sa position en première lecture² sur la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (2013/0072(COD)),
 - vu la position de sa commission des transports et du tourisme concernant la position du Conseil en première lecture sur la proposition de la Commission au Parlement et au Conseil (2013/0072(COD)) conformément à l'article 74 de son règlement intérieur (A10-0136/2025),
 - vu l'article 294, paragraphe 7, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'article 68 de son règlement intérieur,
1. adopte ses lignes directrices 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.

¹ JO C 327 du 12.11.2013, p. 115.

² JO C 93, 24.3.2017, p. 336, P7_TA(2014)0092 Résolution législative du Parlement européen du 5 février 2014

Amendement 1

Position du Conseil Considérant 3

Position du Conseil

Amendement

(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'étude») a montré 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. L'étude a montré que le versement d'une indemnité figurait en troisième position parmi les priorités des passagers. D'autre part, l'étude a également montré que les coûts absolus et relatifs supportés par les transporteurs aériens du fait de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 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 passagers sur le long terme. La révision du règlement (CE) n° 261/2004 devrait donc être axée en particulier sur les droits des passagers à l'assistance et au réacheminement, tout en tenant compte des incitations économiques des transporteurs aériens et des incidences sur la connectivité.

supprimé

Or. en

Amendement 2

Position du Conseil Considérant 5

Position du Conseil

(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 la Cour de justice dans l'affaire C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann contre Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA)⁵ (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 de circonstances constituant des circonstances extraordinaires ou ne constituant pas des circonstances extraordinaires. La Commission devrait réexaminer la liste des circonstances extraordinaires tous les trois ans et proposer, le cas échéant, au Parlement européen et au Conseil de mettre cette liste à jour.*

Amendement

(5) *La notion de «circonstances extraordinaires» a fait l'objet d'une jurisprudence abondante de la Cour de justice. 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 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. 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 être précisée au moyen d'une liste exhaustive de circonstances clairement identifiées comme étant susceptibles d'être considérées comme extraordinaires. Afin de modifier la liste des circonstances extraordinaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne 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». En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et 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.

5 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.

5 bis 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.

Or. en

Amendement 3

Position du Conseil
Considérant 5 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

(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.

Amendement 4**Position du Conseil
Considérant 6***Position du Conseil**Amendement*

(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.

supprimé**Amendement 5****Position du Conseil
Considérant 7***Position du Conseil**Amendement*

(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)⁶ sur l'interprétation du règlement (CE) n° 261/2004, la Cour de justice a jugé

supprimé

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.

⁶ *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.*

Or. en

Amendement 6

Position du Conseil Considérant 8

Position du Conseil

Amendement

(8) Dans les arrêts qu'elle a rendus dans les affaires C-28/20 (Airhelp Ltd contre Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)⁷, C-195/17 (Helga Krüsemann e.a. contre TUIfly

supprimé

*GmbH*⁸ et C-613/20 (CS contre Eurowings GmbH)⁹, ainsi que dans son ordonnance rendue dans l'affaire C-287/20 (EL et CP contre Ryanair DAC)¹⁰, 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.

⁷ 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.

⁸ Arrêt de la Cour (troisième chambre) du 17 avril 2018, *Helga Krusemann and Others contre TUIfly GmbH*, affaire C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

⁹ Arrêt de la Cour (neuvième chambre) du 6 octobre 2021, *CS contre Eurowings GmbH*, affaire C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

¹⁰ 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.

Or. en

Amendement 7

Position du Conseil Considérant 10

Position du Conseil

(10) Dans l'arrêt qu'elle a rendu dans l'affaire C-537/17 (Claudia Wegener contre Royal Air Maroc SA)¹² sur l'interprétation du règlement (CE) n° 261/2004, la Cour de justice a jugé que le règlement (CE) n° 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. 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.

¹² 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.

Amendement

(10) Dans l'arrêt qu'elle a rendu dans l'affaire C-537/17 (Claudia Wegener contre Royal Air Maroc SA)¹² sur l'interprétation du règlement (CE) n° 261/2004, la Cour de justice a jugé que le règlement (CE) n° 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. Lorsque le point de départ initial est situé sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent ou 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.

¹² 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.

Or. en

Amendement 8

Position du Conseil Considérant 11

Position du Conseil

(11) *L'étude a montré des niveaux variables de conformité au règlement (CE) n° 261/2004 par les transporteurs aériens, les transporteurs aériens de l'Union affichant généralement un*

Amendement

supprimé

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.

Or. en

Amendement 9

Position du Conseil
Considérant 11 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

(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) n° 261/2004 devrait s'appliquer à tous les vols à l'intérieur de l'Union, ainsi qu'à tous les vols au départ ou à destination d'un aéroport de l'Union situé sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent.

Or. en

Amendement 10

Position du Conseil
Considérant 12

Position du Conseil

Amendement

(12) L'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne reconnaît les caractéristiques particulières

supprimé

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.

Or. en

Amendement 11

Position du Conseil Considérant 14

Position du Conseil

(14) Dans l'arrêt qu'elle a rendu dans l'affaire C-22/11 (Finnair Oyj contre Timy Lassooy)¹³ sur l'interprétation du règlement (CE) n° 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 sans retard injustifié.

¹³ Arrêt de la Cour (troisième chambre) du

Amendement

(14) Dans l'arrêt qu'elle a rendu dans l'affaire C-22/11 (Finnair Oyj contre Timy Lassooy)^I sur l'interprétation du règlement (CE) n° 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.

¹³ Arrêt de la Cour (troisième chambre) du

4 octobre 2012, Finnair Oyj contre Timy Lassooy, affaire C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

4 octobre 2012, Finnair Oyj contre Timy Lassooy, affaire C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

Or. en

Amendement 12

Position du Conseil Considérant 15

Position du Conseil

(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.

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 13

Position du Conseil Considérant 18

Position du Conseil

(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

Amendement

(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 une date ultérieure.

voyage à **un autre moment le même jour**
ou à une date ultérieure.

Or. en

Amendement 14

Position du Conseil Considérant 18 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

(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.

Or. en

Amendement 15

Position du Conseil Considérant 19

Position du Conseil

Amendement

(19) Les entités gestionnaires des aéroports ***dans les aéroports qui accueillent plus de cinq millions de passagers par an***, et les prestataires de services essentiels dans les aéroports, notamment les transporteurs aériens et les prestataires de services d'assistance en escale, ***devraient coopérer pour réduire au minimum l'incidence de perturbations de vols multiples sur les passagers. À cette fin, les entités gestionnaires des aéroports devraient préparer des plans d'urgence pour ce type de situations et œuvrer ensemble à l'élaboration de ces plans. Dans tous les autres aéroports***, les entités gestionnaires des aéroports devraient ***faire tous les efforts possibles, dans les limites du raisonnable, pour se mettre en relation avec les usagers des aéroports dans des***

(19) Les entités gestionnaires des aéroports ***dont le volume annuel du trafic de voyageurs n'est pas inférieur à quatre millions de passagers 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 handicapés et aux passagers à mobilité réduite, devraient 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

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.

devraient préparer des veiller à une coordination appropriée au moyen de plans d'urgence pour appropriés à ce type de situations et œuvrer ensemble travailler avec les autorités nationales, régionales ou locales à l'élaboration de ces plans. Ces plans devraient être évalués et, le cas échéant, adaptés par les organismes nationaux chargés de l'application.

Or. en

Amendement 16

Position du Conseil Considérant 19 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

(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.

Or. en

Amendement 17

Position du Conseil Considérant 19 ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

(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.

Or. en

Amendement 18

Position du Conseil

Considérant 19 quater (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

(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.

Or. en

Amendement 19

Position du Conseil Considérant 20

Position du Conseil

(20) *Le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement prévoir le droit à indemnisation des passagers subissant des retards importants, conformément à l'arrêt rendu par la Cour de justice 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 Cornelia Lepuschitz v Air France SA) (ci-après dénommés «arrêt dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07»). 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'indemnisation.*

Amendement

(20) *L'objectif du règlement (CE) n° 261/2004 est de renforcer les droits des consommateurs en garantissant un niveau élevé de protection des passagers aériens au sein du marché intérieur, conformément à l'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 et Cornelia Lepuschitz contre Air France SA) (ci-après 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 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 comparable à celui provoqué par une annulation et qu'une différence de traitement ne saurait être objectivement justifiée. Les passagers devraient donc bénéficier de droits à indemnisation équivalents, que leur vol soit annulé ou qu'il subisse un retard important. En vertu de cet arrêt, et afin de maintenir des garanties solides pour les passagers conformément à l'article 38 de la charte, ainsi que de garantir une protection uniforme, la sécurité juridique et une application effective dans tous les États membres, les mêmes règles devraient s'appliquer en matière d'indemnisation. En conséquence, le règlement (CE) n° 261/2004 devrait fixer explicitement un seuil commun de trois heures pour le déclenchement de*

l'indemnisation en cas d'annulation ou de retard important.

14 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.

14 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 and C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

Or. en

Amendement 20

**Position du Conseil
Considérant 21**

Position du Conseil

(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

Amendement

supprimé

pour le passager.

Or. en

Amendement 21

Position du Conseil Considérant 22

Position du Conseil

(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.

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 22

Position du Conseil Considérant 23

Position du Conseil

(23) L'indemnisation normalisée prévue par le règlement (CE) n° 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***

Amendement

(23) L'indemnisation normalisée prévue par le règlement (CE) n° 261/2004 sert à compenser une perte de temps commune à tous les passagers. Il convient donc de définir ***des niveaux*** d'indemnisation en fonction de la distance du vol perturbé et du retard à l'arrivée.

subis par les passagers, comme indiqué dans des études économiques. Il convient donc de définir *différents seuils* d'indemnisation en fonction de la distance du vol perturbé et du retard à l'arrivée.

Or. en

Amendement 23

Position du Conseil Considérant 24

Position du Conseil

Amendement

(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.

supprimé

Or. en

Amendement 24

Position du Conseil Considérant 24 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

(24 bis) Le label «émissions de vol» établi conformément à l'article 14 du règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil 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.

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: (JO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>)).

Or. en

Amendement 25

Position du Conseil Considérant 25

Position du Conseil

(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 sur les passagers, et qu'elle devrait donc ouvrir les mêmes droits.

Amendement

(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.

Or. en

Amendement 26

Position du Conseil Considérant 26

Position du Conseil

(26) Les passagers qui manquent une correspondance au cours d'un voyage à la suite d'une perturbation sur un vol précédent devraient bénéficier d'une

Amendement

(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

assistance adéquate dans l'attente d'un réacheminement. Dans ce cas, conformément au principe d'égalité de traitement, 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.

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)^{1 bis}*, 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.*

^{1 bis} Arrêt de la Cour (grande chambre) du 26 février 2013, Air France contre Heinz-Gerke Folkerts et Luz-Tereza Folkerts, affaire C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.

Or. en

Amendement 27

Position du Conseil Considérant 29

Position du Conseil

(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

Amendement

(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.

dépendre de la disponibilité de sièges. Un tel réacheminement devrait, sous certaines conditions, être effectué aux frais du transporteur aérien et dans des conditions de transport comparables.

Or. en

Amendement 28

Position du Conseil Considérant 31

Position du Conseil

(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 réacheminement est effectué par un autre transporteur aérien ou par un autre mode de transport***, la durée totale du voyage devrait être aussi proche que ***cela est*** raisonnablement possible de la durée prévue du vol initial, dans la même classe

Amendement

(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. ***Les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite ne devraient pas se voir imposer de vol de correspondance supplémentaire en cas de réacheminement, sauf accord contraire du passager.*** La durée totale du voyage

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 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 Conseil¹⁵.

devrait être aussi proche que 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 Conseil¹⁵.

¹⁵ Règlement (CE) n° 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>).

¹⁵ Règlement (CE) n° 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>).

Or. en

Amendement 29

Position du Conseil

Considérant 31 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

(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 autre délai. 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.*

Or. en

Amendement 30

Position du Conseil

Considérant 31 ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

(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. le transporteur devrait être autorisé à refuser de fournir cette assistance lorsqu'il est sur le point de donner des bons pour des repas et des boissons mais est informé que le vol est prêt pour l'embarquement. 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.

Or. en

Amendement 31

Position du Conseil Considérant 32

Position du Conseil

(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 hébergement*** 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.

Amendement

(32) Les transporteurs aériens devraient offrir une assistance aux passagers entre l'heure de départ prévue et le départ de leur vol. 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. ***Un transporteur aérien devrait donc pouvoir limiter la fourniture 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.

Amendement 32**Position du Conseil
Considérant 33***Position du Conseil*

(33) Les passagers ayant des besoins spécifiques, tels que les personnes handicapées, 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* 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.*

Amendement

(33) Les passagers ayant des besoins spécifiques, tels que les personnes handicapées, 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 *en aucun cas* être concernées par d'éventuelles limitations du droit à un hébergement en cas de circonstances extraordinaires.

Amendement 33**Position du Conseil
Considérant 33 bis (nouveau)***Position du Conseil**Amendement*

(33 bis) *Les prestataires de services devraient veiller à ce que les personnes handicapées 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 handicapées et des personnes à mobilité réduite, en tenant dûment compte des exigences en matière de sécurité.

Or. en

Amendement 34

Position du Conseil Considérant 34

Position du Conseil

(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 Conseil¹⁶ et le règlement (CE) n° 261/2004. À cet égard, les passagers ne devraient pas être autorisés à cumuler *les* droits *équivalents, notamment en vertu* de ces deux actes *juridiques*.

Amendement

(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 Conseil¹⁶ et le règlement (CE) n° 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 peut 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. Toutefois, les passagers* ne devraient pas être autorisés à cumuler *des* droits *dans*

la mesure où l'indemnisation ou la réduction de prix pertinente accordée au titre des deux actes 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) n° 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.

¹⁶ 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) n° 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>).

¹⁶ 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) n° 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>).

Or. en

Amendement 35

Position du Conseil

Considérant 36

Position du Conseil

(36) Dans l'arrêt qu'elle a rendu dans l'affaire C-502/18 (CS e.a. contre České aerolinie a.s.)¹⁷ sur l'interprétation du règlement (CE) n° 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

Amendement

supprimé

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) n° 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.

¹⁷ Arrêt de la Cour (neuvième chambre) du 11 juillet 2019, CS et Others contre České aerolinie a.s., affaire C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

Or. en

Amendement 36

Position du Conseil Considérant 37

Position du Conseil

(37) Le règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil¹⁸ exige

Amendement

(37) Le règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil¹⁸ exige

que le contractant du transport aérien informe le passager de l'identité du transporteur aérien effectif et la directive 93/13/CEE du Conseil¹⁹ 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 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.

¹⁸ 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>).

¹⁹ 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>).

que le contractant du transport aérien informe le passager de l'identité du transporteur aérien effectif et la directive 93/13/CEE du Conseil¹⁹ 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.

¹⁸ 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>).

¹⁹ 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>).

Or. en

Amendement 37

Position du Conseil Considérant 38

Position du Conseil

(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) n° 261/2004 et décider de sanctions appropriées pour inciter au respect dudit règlement.

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 38

Position du Conseil Considérant 38 bis (nouveau)

Position du Conseil

(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

Amendement

transfrontière, en renforçant leur pouvoir d'obtenir des informations auprès des transporteurs et en mettant en œuvre un régime de sanctions plus efficace.

Or. en

Amendement 39

Position du Conseil Considérant 39

Position du Conseil

(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 des intermédiaires soit ou non obligatoire.*

Amendement

(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. *La participation des transporteurs aériens et des intermédiaires 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.*

Or. en

Amendement 40

Position du Conseil Considérant 39 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

(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.

Or. en

Amendement 41

Position du Conseil Considérant 44

Position du Conseil

(44) Eu égard à la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées²⁰, 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 et aux personnes à mobilité réduite, telles qu'elles sont définies dans le règlement (CE) n° 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.

²⁰ JO L 23 du 27.1.2010, p. 37, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj).

Amendement

(44) Eu égard à la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées²⁰, 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 et aux personnes à mobilité réduite, telles qu'elles sont définies dans le règlement (CE) n° 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.***

²⁰ JO L 23 du 27.1.2010, p. 37, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj).

Or. en

Amendement 42

Position du Conseil Considérant 46

Position du Conseil

(46) Il n'est pas toujours évident pour les passagers de savoir quels bagages ils sont autorisés à emporter à bord 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. 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)²¹, les passagers devraient être autorisés à emporter en cabine des effets personnels dès lors qu'ils constituent un aspect nécessaire de leur transport sans frais, pour autant que ces effets personnels soient conformes aux exigences applicables en matière de sûreté et de sécurité et répondent à des exigences raisonnables au regard du poids et des dimensions. Il est entendu que les effets personnels constituant un aspect nécessaire du transport 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 personnels et du matériel de lecture ainsi que de la nourriture et des boissons comme il convient pour la durée du vol.

Amendement

(46) Le règlement (CE) n° 261/2004 devrait garantir son objectif consistant à relever les normes de protection et d'information des passagers, 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 des bagages à main. 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*)²¹, les bagages à main (c'est-à-dire les bagages qui ne sont pas enregistrés) devraient être considérés comme constituant un «élément indispensable» du transport des passagers, à condition que de tels bagages répondent à des «exigences raisonnables» en matière de poids et de dimensions 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 passagers les dimensions des bagages à main.

²¹ 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.

²¹ 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.

Or. en

Amendement 43

Position du Conseil Considérant 46 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

(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.

Or. en

Amendement 44

Position du Conseil Considérant 47

Position du Conseil

Amendement

(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,

supprimé

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) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil²², d'évaluer s'il est envisageable de définir des règles minimales uniformes pour les bagages à main.

²² *Règlement (CE) n° 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>).*

Or. en

Amendement 45

Position du Conseil Considérant 48

Position du Conseil

(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. Lorsque les exigences en matière de capacité, de sûreté

Amendement

(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***

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.

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.

Or. en

Amendement 46

Position du Conseil Considérant 51

Position du Conseil

(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.

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 47

Position du Conseil Considérant 52

Position du Conseil

Amendement

(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. Dans un délai de trois ans suivant l'application du règlement (CE) n° 261/2004, la Commission devrait évaluer la faisabilité d'une révision du champ d'application dudit 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.

supprimé

Or. en

Amendement 48

Position du Conseil

Considérant 53

Position du Conseil

Amendement

(53) La révision du règlement (CE) n° 1008/2008 devrait donner lieu à l'évaluation d'un mécanisme destiné à protéger les passagers en cas d'insolvabilité du transporteur aérien.

(53) La protection financière des passagers en cas 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.

Or. en

Amendement 49

Position du Conseil Considérant 53 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

(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.

Or. en

Amendement 50

Position du Conseil Considérant 54

Position du Conseil

Amendement

(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

supprimé

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.

Or. en

Amendement 51

Position du Conseil Considérant 55

Position du Conseil

Amendement

(55) Le règlement (CE) n° 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) n° 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) n° 261/2004 à cet aéroport et qu'une notification du règlement du litige aura été publiée au Journal officiel de l'Union européenne.

supprimé

Or. en

Amendement 52

Position du Conseil Considérant 55 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

(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 handicapées, le droit à un recours effectif et à accéder à un tribunal impartial.

Or. en

Amendement 53

**Position du Conseil
Considérant 55 ter (nouveau)**

Position du Conseil

Amendement

(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.

Or. en

Amendement 54

**Position du Conseil
Considérant 55 quater (nouveau)**

Position du Conseil

Amendement

(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»).

Or. en

Amendement 55

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 1 – point c bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

c bis) «aéroport», toute zone spécifiquement aménagée pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes que ces opérations peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien;

Or. en

Amendement 56

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 1 – point c ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

c ter) «entité gestionnaire d'aéroport», l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation nationale, de la réglementation ou de contrats la mission d'administration et de gestion des infrastructures de l'aéroport ou du réseau aéroportuaire, ainsi que de

coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents dans les aéroports ou le réseau aéroportuaire concernés dans le cadre des compétences qui sont les siennes;

Or. en

Amendement 57

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 1 – point f bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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;

Or. en

Amendement 58

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 1 – point f ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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;».

Or. en

Amendement 59

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point b

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 1 – point g

Position du Conseil

Amendement

b) le point g) est supprimé;

supprimé

Or. en

Amendement 60

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point c

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 1 – point i

Position du Conseil

Amendement

i) «personne handicapée» 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 lors de l'utilisation d'un moyen de transport est réduite en raison de son âge;***

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

Or. en

Amendement 61

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point c

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 1 – point j

Position du Conseil

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;***

Amendement

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.

Or. en

Amendement 62

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point c

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 1 – point l – sous-point i

Position du Conseil

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

Amendement

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, ou

Or. en

Amendement 63

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point c

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 1 – point 1 – sous-point ii

Position du Conseil

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;***

Amendement

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.

Or. en

Amendement 64

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point c

Règlement (CE) n° 261/2004

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

Position du Conseil

Amendement

ii bis) un passager du vol concerné a été transféré pour partir sur un autre vol;

Or. en

Amendement 65

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point d

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 1 – point o

Position du Conseil

Amendement

o) «retard à l'arrivée», la différence

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;

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;***

Or. en

Amendement 66

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point d

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 1 – point p

Position du Conseil

p) «classe de transport», une partie de la cabine passagers de l'aéronef qui se caractérise par ***des*** sièges différents, ***une*** configuration ***différente*** des sièges ***ou toute autre différence*** dans le service offert aux passagers par rapport à d'autres parties de la cabine;

Amendement

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*** sièges différents, ***d'une*** configuration des sièges ***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;

Or. en

Amendement 67

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point d

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 1 – point q

Position du Conseil

q) «contrat de transport aérien», un contrat de transport conclu entre un transporteur aérien ou son agent agréé et un passager, en vue de la fourniture d'un ou

Amendement

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

de plusieurs vols;

fourniture d'un ou de plusieurs vols;

Or. en

Amendement 68

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point d

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 1 – point r

Position du Conseil

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;

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 69

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point d

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 1 – point t

Position du Conseil

t) «correspondance», un vol 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

Amendement

t) «correspondance», un vol qui, **dans le cadre** d'un **contrat de transport unique ou sous une référence de réservation unique, ou les deux**, est destiné à permettre au passager de partir du point de départ initial et d'arriver à un point de

d'un point de transfert afin qu'il puisse atteindre un autre point de transfert ou sa destination finale;

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;

Or. en

Amendement 70

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point d

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 1 – point za bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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;

Or. en

Amendement 71

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point d

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 1 – point zf bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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;

Or. en

Amendement 72

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point d

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 1 – point zf ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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.

Or. en

Amendement 73

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 1 – point b

Position du Conseil

Amendement

b) aux passagers au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent, à moins que ces passagers ne bénéficient de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance dans ce pays tiers, ***si le transporteur aérien effectif qui réalise le vol concerné est un transporteur aérien de l'Union.***

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.

Or. en

Amendement 74

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Règlement (CE) n° 261/2004
Article 3 – paragraphe 3

Position du Conseil

Amendement

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.* ***supprimé***

Or. en

Amendement 75

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 3
Règlement (CE) n° 261/2004
Article 3 – paragraphe 7

Position du Conseil

Amendement

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.* ***supprimé***

Or. en

Amendement 76

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 3
Règlement (CE) n° 261/2004
Article 3 – paragraphe 8 – alinéa 1

Position du Conseil

Amendement

Le présent règlement est sans préjudice de ***supprimé***

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.

Or. en

Amendement 77

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 8 – alinéa 2

Position du Conseil

Amendement

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.».

supprimé

Or. en

Amendement 78

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 2 – alinéa 1

Position du Conseil

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 le droit à l'assistance au titre **de l'article 9**.

Amendement

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, au réacheminement **et à l'indemnisation** et le droit à l'assistance au titre **du présent règlement**.

Or. en

Amendement 79

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 2 – alinéa 2

Position du Conseil

Le transporteur aérien effectif fait appel à des volontaires suivant des modalités à convenir entre chaque volontaire et le transporteur aérien effectif. **Cet** 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 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**.

Amendement

Le transporteur aérien effectif fait appel à des volontaires suivant des modalités à convenir entre chaque volontaire et le transporteur aérien effectif. **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.

Amendement 80

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 1

Position du Conseil

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**.

Amendement

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 septies**.

Or. en

Amendement 81

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2

Position du Conseil

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**.

Amendement

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 **immédiatement**.

Or. en

Amendement 82

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 4

Position du Conseil

Le transporteur aérien effectif qui refuse l'embarquement de passagers contre leur volonté indemnise 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.***

Amendement

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.

Or. en

Amendement 83

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 5

Position du Conseil

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.

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 84

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 5 bis (nouveau)

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.

Or. en

Amendement 85

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 6

Position du Conseil

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..

Amendement

6. Lorsque le passager ou un intermédiaire demande la correction **d'erreurs typographiques** 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..

Or. en

Amendement 86

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 1 – alinéa 1

Position du Conseil

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**.

Amendement

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 septies**.

Or. en

Amendement 87

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 1 – alinéa 2

Position du Conseil

Le transporteur aérien effectif **indique sans retard injustifié aux** passagers concernés les 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** ces informations **de manière claire dans un délai de sept jours calendaires à compter du dépôt de la demande.**

Amendement

Le transporteur aérien effectif **informe** les passagers concernés **par voie électronique des** raisons de l'annulation **dès que** ces informations **sont disponibles et, en tout état de cause, au plus tard 30 minutes après l'heure de départ prévue.**

Amendement 88

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 4

Position du Conseil

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 lorsqu'ils rejoignent leur destination finale avec un retard à l'arrivée dépassant **les seuils définis** 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 dans un format accessible et sur un support durable. Le transporteur aérien apporte une réponse dans le délai fixé à l'article 7, paragraphe 5.

Amendement

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), **et/ou** lorsqu'ils rejoignent leur destination finale avec un retard à l'arrivée dépassant **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 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.

Amendement 89

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 5

Position du Conseil

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** 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..

Amendement

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 **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. 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.**

Or. en

Amendement 90

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 6 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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.

Or. en

Amendement 91

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 1 – alinéa 1

Position du Conseil

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**.

Amendement

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 septies**.

Or. en

Amendement 92

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 1 – alinéa 2

Position du Conseil

Le transporteur aérien effectif indique **sans retard injustifié** aux passagers concernés les raisons du retard de vol. 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** suivant **le dépôt de la demande**.

Amendement

Le transporteur aérien effectif indique 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 **envoie aux passagers le formulaire commun prérempli, dans les 48 heures suivant une perturbation du transport, à des fins de remboursement et d'indemnisation conformément à l'article 6 quater**.

Or. en

Amendement 93

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 3

Position du Conseil

3. Lorsque le retard atteint **les seuils mentionnés** à l'article 7, paragraphe 2, **calculés** 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.

Amendement

3. Lorsque le retard atteint **le seuil mentionné** à l'article 7, paragraphe 2, **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.

Or. en

Amendement 94

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 1

Position du Conseil

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'article 7, paragraphe 2.

Amendement

Les passagers ont droit 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 *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 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.*

Or. en

Amendement 95

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 2

Position du Conseil

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

Amendement

Les passagers ont droit 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'article 7, paragraphe 2, après avoir choisi un réacheminement conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b).

lorsqu'ils rejoignent leur destination finale avec un retard à l'arrivée dépassant **le seuil mentionné** à l'article 7, paragraphe 2, après avoir choisi un réacheminement conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b).

Or. en

Amendement 96

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 6

Position du Conseil

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'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*** 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..

Amendement

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'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 ***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.***

Or. en

Amendement 97

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 3

Position du Conseil

3. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint **trois** heures dans un aéroport 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.

Amendement

3. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint **deux** heures dans un aéroport 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.

Or. en

Amendement 98

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 ter – paragraphe 3 – alinéa 1

Position du Conseil

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** à l'article 7, paragraphe 2.

Amendement

Les passagers ont également le droit de recevoir 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 **le seuil fixé** à l'article 7, paragraphe 2.

Or. en

Amendement 99

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 ter – paragraphe 3 – alinéa 2

Position du Conseil

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** à l'article 7, paragraphe 2, après avoir choisi un réacheminement conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b).

Amendement

Les passagers ont droit 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 **le seuil fixé** à l'article 7, paragraphe 2, après avoir choisi un réacheminement conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b).

Or. en

Amendement 100

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 ter – paragraphe 3 – alinéa 3 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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.

Amendement 101

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 quater (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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.

Or. en

Amendement 102

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point a

Position du Conseil

a) 300 EUR pour tous les voyages *à l'intérieur de l'Union* de **3 500** kilomètres ou moins;

Amendement

a) 300 EUR pour tous les voyages de **1 500** kilomètres ou moins;

Or. en

Amendement 103

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point b

Position du Conseil

b) **500** EUR pour les voyages de *plus de* 3 500 kilomètres.

Amendement

b) **400** EUR pour *tous* les voyages de **1 500 à** 3 500 kilomètres;

Or. en

Amendement 104

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Règlement (CE) n° 261/2004
Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point b bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

b bis) 600 EUR pour tous les voyages de plus de 3 500 kilomètres.

Or. en

Amendement 105

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 2

Position du Conseil

Amendement

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.

supprimé

Or. en

Amendement 106

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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) 2016/792¹.*

¹ 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) n° 2494/95 du Conseil (JO L 135 du 24.5.2016, p. 11).

Or. en

Amendement 107

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 2

Position du Conseil

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:**

Amendement

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, de retard après une correspondance manquée au titre de l'article 6 ter **ou de retard au départ dû à un retard sur l'aire de trafic au titre de l'article 6 bis**, le droit à indemnisation est ouvert en cas de retard **de trois heures ou plus, quelle que soit la distance du voyage.**

Or. en

Amendement 108

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 2 – point a

Position du Conseil

Amendement

a) quatre heures pour les voyages à l'intérieur de l'Union de 3 500 kilomètres ou moins;

supprimé

Or. en

Amendement 109

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 2 – point b

Position du Conseil

Amendement

b) six heures pour les voyages de plus de 3 500 kilomètres.

supprimé

Or. en

Amendement 110

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 4

Position du Conseil

Amendement

4. Lorsque les passagers ont choisi de poursuivre le voyage conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b), et qu'une nouvelle perturbation survient au cours du réacheminement, le passager ne peut prétendre à une indemnisation qu'une seule fois au cours du voyage jusqu'à la destination finale.

supprimé

Or. en

Amendement 111

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

4 bis. En accord avec le passager, l'indemnisation visée au paragraphe 1 est payée uniquement par virement bancaire électronique, par remboursement sur carte de crédit ou par virement bancaire sur le compte indiqué par le passager autorisé.

Or. en

Amendement 112

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 4 ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

4 ter. C'est au transporteur aérien effectif qu'incombe la charge de la preuve quant à la date à laquelle le passager a accepté la forme de paiement de l'indemnisation ou de remboursement du coût du billet telle que définie à l'article 7, ou quant à la manière dont il l'a acceptée, ainsi que quant à la date à laquelle le passager a, ou non, accepté l'accord visé au paragraphe 5.

Or. en

Amendement 113

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Position du Conseil

Les demandes d'indemnisation au titre du présent article sont introduites par le passager dans un délai *de six mois* à compter de la date *de départ effective indiquée sur le billet du passager*. Dans un délai de *quatorze* jours *calendaires* 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, 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.*

Amendement

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 *d'un an* à compter de la date *à laquelle le vol a été effectué où était prévu*. Dans un délai de *sept* jours *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.

Or. en

Amendement 114

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 5 – alinéa 2

Position du Conseil

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

Amendement

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

Or. en

Amendement 115

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 6

Position du Conseil

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..

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 116

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 1 – partie introductive

Position du Conseil

En cas de perturbation, les passagers se voient offrir gratuitement le choix entre les options suivantes, dans les conditions définies aux articles 4, 5, 6 ou 6 ter et au présent article:

Amendement

En cas de perturbation, les passagers se voient offrir **automatiquement, par voie électronique et** gratuitement, **de manière claire et sans ambiguïtés**, le choix entre les options suivantes, dans les conditions définies aux articles 4, 5, 6 ou 6 ter et au présent article:

Or. en

Amendement 117

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point a

Position du Conseil

a) le remboursement automatique, dans un délai de **quatorze** jours **calendaires** à compter de la date de départ du vol perturbé indiquée sur le billet du passager, **en espèces ou, si le passager a donné son accord dans un document signé ou par tout autre moyen numérique sur un support durable, par d'autres moyens, 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;

Amendement

a) le remboursement automatique **suivant la demande une fois que le formulaire commun a été prérempli**, dans un délai de **sept** jours **ouvrables** à compter de la date de départ du vol perturbé indiquée sur le billet du passager, **uniquement par virement bancaire électronique, par remboursement sur carte de crédit ou par virement bancaire sur le compte indiqué** par le passager **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;

Or. en

Amendement 118

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point b

Position du Conseil

b) la poursuite du voyage de chaque passager 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

Amendement

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

Or. en

Amendement 119

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point c

Position du Conseil

c) un réacheminement vers leur destination finale à une date ultérieure, à leur convenance, sous réserve de la disponibilité de sièges.

Amendement

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.

Or. en

Amendement 120

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 2

Position du Conseil

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.

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 121

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 2 (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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, sous réserve de disponibilité, au moins l'une des options suivantes dans un document signé ou par tout autre moyen numérique sur un support durable:

Or. en

Amendement 122

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 2 – point b

Position du Conseil

b) un acheminement différent, *y compris à destination ou en provenance d'autres aéroports 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;*

Amendement

b) un acheminement différent *entre les mêmes aéroports de départ et d'arrivée que ceux mentionnés* dans le contrat de transport aérien;

Or. en

Amendement 123

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 2 – point b bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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;

Or. en

Amendement 124

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 2 – alinéa 2 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

La durée totale du voyage pour les options visées au paragraphe 2 est aussi proche que raisonnablement possible de la durée prévue du vol initial, compte tenu des options disponibles à l'aéroport où la perturbation est survenue.

Or. en

Amendement 125

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – paragraphe 2 – alinéa 2 ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

Le transporteur aérien effectif reste chargé de l'information, de l'assistance et du réacheminement jusqu'à ce que le passager ait été réacheminé par un autre

mode de transport. En cas de réacheminement par un autre mode de transport, le transporteur aérien effectif reste responsable de l'indemnisation du retard à l'arrivée à la destination finale, conformément à l'article 7. Il incombe au transporteur effectuant le service de réacheminement de garantir 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.

Or. en

Amendement 126

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 3 – alinéa 1

Position du Conseil

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, le passager peut organiser son propre réacheminement conformément au paragraphe 2.

Amendement

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.***

Or. en

Amendement 127

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 3 – alinéa 3

Position du Conseil

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** jours **calendaires** 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.

Amendement

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 **sept** jours **ouvrables** à compter de la présentation de la demande, dans la limite de 400 % du coût total du ou des billets.

Or. en

Amendement 128

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

4 bis. 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 remboursement du coût des billets telle que définie au paragraphe 1, point a), ou le choix d'un réacheminement, ou la manière dont il l'a accepté.

Or. en

Amendement 129

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 10

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 9 – paragraphe 1 – alinéa 1 – partie introductive

Position du Conseil

En cas de perturbation, et sous réserve des conditions visées aux articles 4, 5, 6, 6 bis et 6 ter, ainsi qu’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:

Amendement

Lorsqu’il est fait référence au présent article, les passagers se voient offrir gratuitement ce qui suit:

Or. en

Amendement 130

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 10

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 9 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point c

Position du Conseil

c) la possibilité ***d’envoyer des SMS***, d’accéder à l’internet et d’effectuer deux appels téléphoniques.

Amendement

c) la possibilité d’accéder à l’internet et d’effectuer deux appels téléphoniques.

Or. en

Amendement 131

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 10

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 9 – paragraphe 3

Position du Conseil

3. Le transporteur aérien effectif peut utiliser des bons pour remplir les

Amendement

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).

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 préservé une chambre pour le passager concerné.***

Or. en

Amendement 132

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 10

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 9 – paragraphe 4

Position du Conseil

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***

Amendement

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 ***sept*** jours ***ouvrables*** 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.

calendaires.

Or. en

Amendement 133

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 11

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 10 – paragraphe 2 – partie introductive

Position du Conseil

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**, sans qu'aucune demande ait été présentée, dans un délai de **quatorze** jours **calendaires** et selon les modalités prévues à l'article 7, paragraphe 6, **une indemnité équivalente à au moins**:

Amendement

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 **rembourse**, sans qu'aucune demande ait été présentée, dans un délai de **sept** jours **ouvrables** et selon les modalités prévues à l'article 7, paragraphe 6:

Or. en

Amendement 134

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 11

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 10 – paragraphe 2 – point a

Position du Conseil

a) **40** % du prix du vol pour les vols de **3 500** kilomètres ou moins; ou

Amendement

a) **30** % du prix du vol pour **tous** les vols de **1 500** kilomètres ou moins, ou

Or. en

Amendement 135

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 11

Règlement (CE) n° 261/2004
Article 10 – paragraphe 2 – point b

Position du Conseil

b) 75 % du prix du vol pour les vols *de plus* de 3 500 kilomètres.

Amendement

b) 50 % du prix du vol pour *tous* les vols *à l'intérieur de l'Union de plus de 1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres, ou*

Or. en

Amendement 136

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 11

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 10 – paragraphe 2 – point b bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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.

Or. en

Amendement 137

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 11

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 10 – paragraphe 5

Position du Conseil

Amendement

5. Le présent article ne s'applique pas aux *avantages inclus pour un tarif plus élevé dans la même classe de transport*, tels que des services spécifiques d'attribution des sièges ou de restauration..

5. Le présent article ne s'applique pas aux *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.*

Amendement 138

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 12

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 10 bis – paragraphe 1

Position du Conseil

1. Dans un aéroport de l'Union ***dont le*** trafic de passagers annuel ***est supérieur à cinq*** millions de passagers, 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.

Amendement

1. Dans un aéroport de l'Union ***ayant un volume de*** trafic de passagers annuel ***d'au moins quatre*** millions de passagers ***pendant au moins trois années consécutives***, 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.

Amendement 139

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 12

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 10 bis – paragraphe 3

Position du Conseil

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. 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.

Amendement

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 handicapés 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.

Or. en

Amendement 140

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 12

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 10 bis – paragraphe 4

Position du Conseil

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'article 16, paragraphe 1, du présent règlement.***

Amendement

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 ***désigné conformément à l'article 16. L'organisme national chargé de l'application contrôle le respect des exigences du présent article par l'entité gestionnaire de l'aéroport.***

Amendement 141

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 13

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 11 – paragraphe -1 (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

-1. Les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite énoncés au présent article sont sans préjudice des droits dont elles jouissent en vertu du règlement (CE) n° 1107/2006.

Or. en

Amendement 142

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 13

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 11 – paragraphe 3

Position du Conseil

Amendement

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 se voit offrir gratuitement la possibilité d'être assise sur un siège adjacent à cette personne ou à cet enfant.

3. ***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.***

Or. en

Amendement 143

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 13

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 11 – paragraphe 4

Position du Conseil

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.

Amendement

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.***

Or. en

Amendement 144

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 13

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 11 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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 soient 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.

Or. en

Amendement 145

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 13

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 11 – paragraphe 4 ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

4 ter. Lorsque l'entité gestionnaire de l'aéroport n'apporte pas une assistance suffisante aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite et que, en conséquence, ces passagers manquent leur vol, il incombe au transporteur aérien de réacheminer, d'assister et d'indemniser ces passagers conformément aux articles 7, 8 et 9, pour autant que les passagers concernés aient demandé une telle assistance dans les délais applicables et qu'ils n'aient pas été accompagnés par une personne accompagnante au sens de l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1107/2006. Lorsque le transporteur aérien ne fournit pas d'assistance à des enfants non accompagnés et que, en conséquence, ces passagers manquent leur vol, c'est au transporteur aérien qu'incombent le réacheminement, l'assistance et l'indemnisation conformément aux articles 7, 8 et 9.

Or. en

Amendement 146

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 13 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 11 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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.

Or. en

Amendement 147

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 13 ter (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 11 ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

13 ter) 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.

Or. en

Amendement 148

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 15

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 13 – paragraphe 1

Position du Conseil

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..

Amendement

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.***

Or. en

Amendement 149

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 16

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 1

Position du Conseil

1. Le transporteur aérien effectif publie sur son site internet et son application mobile une notice

Amendement

supprimé

d'information précisant les droits prévus par le présent règlement, y compris la procédure de traitement des plaintes.

Or. en

Amendement 150

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 16

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 2

Position du Conseil

Amendement

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

supprimé

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;

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

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

Amendement 151

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 16

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 3

Position du Conseil

Amendement

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.*

supprimé

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.

Amendement 152

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 16

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 4

Position du Conseil

4. L'entité gestionnaire de l'aéroport **veille** à ce que le texte suivant soit affiché **de** manière **claire** aux comptoirs d'enregistrement (y compris aux bornes d'enregistrement en libre service) 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, 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. À cette fin, les entités gestionnaires de l'aéroport coopèrent avec les transporteurs aériens effectifs..

Amendement

4. L'entité gestionnaire de l'aéroport **et le transporteur aérien effectif veillent** à ce que le texte suivant soit affiché **d'une** manière **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..

Or. en

Amendement 153

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 16

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 4 bis (nouveau)

4 bis. Les transporteurs aériens mettent en place, dans tous les aéroports dans lesquels ils ont des activités, des points de contact où ils assurent la présence d'un personnel de contact ou d'un tiers auquel ils font 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 et de perte ou de retard de bagages. Pendant les horaires de service des transporteurs aériens et jusqu'à ce que les derniers passagers débarquent du dernier avion, lesdits points de contact sont disponibles pour assister les passagers, notamment en ce qui concerne le remboursement, les réacheminements et les nouvelles réservations, et pour recevoir le dépôt de leurs plaintes.

Or. en

Amendement 154

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 16

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 4 ter (nouveau)

4 ter. 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.

Amendement 155

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 16

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 4 quater (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

4 quater. En cas de refus d'embarquement, d'annulation d'un vol, de retard ou de changement d'horaire, le transporteur aérien effectif fournit dès que possible des informations exhaustives aux passagers concernés ainsi qu'une notice écrite ou une notice sous forme électronique reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du présent règlement, et notamment des informations sur d'éventuelles limitations conformément à l'article 9, paragraphe 4. Les transporteurs aériens informent clairement les passagers de la procédure de demande d'indemnisation, de remboursement ou de réacheminement et d'assistance au titre, respectivement, des articles 7, 8, [8 bis]¹, 9 et 10 du présent règlement. 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.

Amendement 156

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 16

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 4 quinquies (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

4 quinquies. En ce qui concerne les non-voyants et les malvoyants, les personnes souffrant d'un handicap cognitif ou intellectuel et les personnes à mobilité réduite, le présent article s'applique en utilisant d'autres moyens accessibles et appropriés.

Or. en

Amendement 157

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 16

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 4 sexies (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

4 sexies. 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.

Or. en

Amendement 158

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 16

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 4 septies (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

4 septies. *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.*

Or. en

Amendement 159

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 16

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 4 octies (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

4 octies. *Les transporteurs aériens garantissent une assistance téléphonique accessible et efficace à tous les passagers une fois le voyage réservé. Cette assistance 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.*

Or. en

Amendement 160

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 16 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 4 nonies (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

4 nonies. *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.*

Or. en

Amendement 161

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 17

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 15 bis – paragraphe 1

Position du Conseil

Amendement

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

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. ***Au moment de la réservation, ils fournissent aux passagers des informations sur les procédures de traitement des plaintes et les délais applicables en vertu du présent article*** dans la langue du contrat de transport aérien et dans une langue utilisée internationalement. 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 notifiant tout événement***

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.

susceptible de donner lieu aux droits consacrés dans le présent règlement. 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 *septies* 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.

Or. en

Amendement 162

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 17

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 15 bis – paragraphe 2

Position du Conseil

2. Lorsque des passagers déposent une plainte au moyen du mécanisme visé 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 à compter de la date de dépôt de la plainte**. La réponse contient également, si le litige n'a pas pu être résolu, les coordonnées pertinentes de

Amendement

2. Lorsque des passagers déposent une plainte au moyen du mécanisme visé au paragraphe 1, cette plainte est introduite dans un délai **d'un an** à compter de la **date à laquelle le vol a été effectué ou était prévu**. 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 motivée au passager. Si le destinataire ne fournit pas cette réponse complète dans ledit délai de deux mois, il est réputé avoir accepté les réclamations du passager**. La réponse contient également, si le litige n'a pas pu

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.

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 *septies*, y compris l'adresse postale, **le numéro de téléphone**, le site internet et l'adresse électronique de cet organisme ou de ces organismes. ***Dès réception de la réponse motivée du transporteur aérien ou de l'intermédiaire, le passager concerné peut déposer une plainte auprès de tout organisme national chargé de l'application visé à l'article 16 et/ou auprès de tout organisme national de règlement extrajudiciaire des litiges désigné en vertu de l'article 16 bis, dans un délai qui est fixé à l'avance n'étant pas inférieur à un an à compter de la date à laquelle le passager a déposé sa plainte auprès du transporteur aérien ou de l'intermédiaire concerné.***

Or. en

Amendement 163

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 17

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 15 bis – paragraphe 2 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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.

Or. en

Amendement 164

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 17

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 15 bis – paragraphe 2 ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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

Or. en

Amendement 165

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 17

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 15 bis – paragraphe 3

Position du Conseil

Amendement

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.***

3. Le dépôt de plaintes par les passagers au moyen du mécanisme visé au paragraphe 1 est sans préjudice de leur droit de demander réparation par le biais d'une procédure judiciaire.

Or. en

Amendement 166

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 18

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 – titre

Position du Conseil

Amendement

Exécution

Désignation des organismes nationaux chargés de l'application

Or. en

Amendement 167

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 18

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 – paragraphe 1

Position du Conseil

Amendement

1. Chaque État membre désigne un organisme national ou des organismes nationaux chargés de l'application du 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.

1. Chaque État membre désigne un organisme national ou des organismes nationaux chargés de l'application du 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 ***et de ses ou de leurs responsabilités. La Commission et les organismes désignés publient ces informations sur leur site internet.***

Or. en

Amendement 168

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 18

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 – paragraphe 2

Position du Conseil

Amendement

2. L'organisme national chargé de l'application ***contrôle attentivement le respect des exigences du présent***

2. L'organisme national chargé de l'application prend les mesures nécessaires pour garantir le respect des droits des

règlement et prend les mesures nécessaires pour garantir le respect des droits des passagers.

passagers.

Or. en

Amendement 169

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 18

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

2 bis. Chaque organisme désigné est indépendant de tout transporteur aérien, de toute entité gestionnaire d'aéroport et de tout intermédiaire en ce qui concerne son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et sa prise de décision.

Or. en

Amendement 170

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 18

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 – paragraphe 3

Position du Conseil

Amendement

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.

supprimé

Or. en

Amendement 171

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 18

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 – paragraphe 4

Position du Conseil

Amendement

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.

supprimé

Or. en

Amendement 172

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 18

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 – paragraphe 5

Position du Conseil

Amendement

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.

supprimé

Or. en

Amendement 173

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 18 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 -bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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. À cet effet, les transporteurs aériens, les entités gestionnaires d'aéroports et les intermédiaires fournissent à l'organisme national chargé de l'application les documents et informations utiles, à sa demande, dans un délai d'un mois à compter de la demande. Pour les affaires complexes, l'organisme national chargé de l'application peut prolonger ce délai de trois mois au maximum à compter de la réception de la demande. Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les organismes nationaux chargés de l'application tiennent compte des informations qui leur sont transmises par l'autre organisme désigné pour traiter les plaintes au sens de l'article 16, paragraphe 1.

2. 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.

3. Les États membres veillent à ce que leur organisme national chargé de l'application respectif soit doté de pouvoirs suffisants pour sanctionner efficacement les infractions. Les organismes nationaux chargés de l'application doivent être en mesure de

prendre des mesures d'exécution fondées sur des plaintes individuelles au sens de l'article 16 ter.

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

5. 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.

6. Tous les deux ans, les organismes nationaux chargés de l'application publient des rapports comportant des statistiques sur leur activité, et notamment sur les sanctions appliquées, au plus tard le 30 juin de l'année civile suivante. Ces rapports sont mis à disposition sur le site internet de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.

7. 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, et des données sur les pertes, détériorations ou retards de bagages.

8. 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.»

Or. en

Amendement 174

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 18 ter (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 -bis bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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 bis}, 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 handicapées 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 ter}.

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) n° 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^{er} 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)

n° 2006/2004 (JO L 345 du 27.12.2017, p. 1, ELI:

<http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj>).

Or. en

Amendement 175

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 18 quater (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 -bis ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

18 quater) L'article suivant est inséré:

Article 16 -bis ter

Échange d'informations et coopération transfrontière entre organismes nationaux chargés de l'application

1. Lorsque plusieurs organismes sont désignés conformément aux articles 16 et 16 ter du présent règlement, des mécanismes de communication sont mis en place afin d'assurer l'échange d'informations entre ces derniers, conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil^{1 bis}, 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 s'échangent des informations sur leurs travaux ainsi que sur leurs principes et pratiques de décision aux fins de la coordination. La Commission les assiste dans cette tâche.

^{1 bis}. Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

Or. en

Amendement 176

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 18 quinquies (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 -bis quater (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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.

Or. en

Amendement 177

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 18 sexies (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 -bis quinquies (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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.

Or. en

Amendement 178

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 18 septies (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 -bis sexies (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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.

Or. en

Amendement 179

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 19

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis – paragraphe 1

Position du Conseil

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 transporteurs aériens ou intermédiaires, d'une part, et uniquement***

Amendement

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. ***La participation des transporteurs aériens et des intermédiaires relevant du champ d'application du présent règlement à des procédures de règlement extrajudiciaire***

des *consommateurs, d'autre part.*

des litiges est obligatoire et les décisions qui en résultent sont contraignantes, sans préjudice du droit des parties d'accéder au système judiciaire.

Or. en

Amendement 180

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 19

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 septies – titre

Position du Conseil

Article 16 *bis*

Règlement extrajudiciaire des litiges

Amendement

Article 16 *septies*

Règlement extrajudiciaire des litiges

Or. en

Amendement 181

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 19 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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) n° 1008/2008 ainsi qu'à la Commission, pour le [1^{er} 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 1^{er} 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.

Or. en

Amendement 182

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 19 ter (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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.

Or. en

Amendement 183

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 19 quater (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis quater (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

19 quater) L'article suivant est inséré:

Article 16 bis quater

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) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au

présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Or. en

Amendement 184

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 20

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 17 – paragraphe 1

Position du Conseil

Amendement

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.

supprimé

Le rapport est accompagné au besoin d'une proposition législative.

Or. en

Amendement 185

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 20

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 17 – paragraphe 2 – alinéa 2

Position du Conseil

Amendement

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

supprimé

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.

Or. en

Amendement 186

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 20

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 17 – paragraphe 2 – alinéa 3 – point a

Position du Conseil

Amendement

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;

supprimé

Or. en

Amendement 187

Position du Conseil

Article 1 – alinéa 1 – point 20

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 17 – paragraphe 2 – alinéa 3 – point b

Position du Conseil

Amendement

b) la nécessité d'adapter les seuils

supprimé

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];

Or. en

Amendement 188

Position du Conseil

Article 2 – alinéa 1 – point 1 – sous-point b

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 2 – paragraphe 1 – point 1

Position du Conseil

1) «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;

Amendement

1) «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;

Or. en

Amendement 189

Position du Conseil

Article 2 – alinéa 1 – point 3

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 3 – paragraphe 2 (nouveau)

Position du Conseil

3) À l'article 3, le paragraphe 2 est ***supprimé***.

Amendement

3) À l'article 3, le paragraphe 2 est ***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 difficultés excessives. 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.»

Or. en

Amendement 190

Position du Conseil

Article 2 – alinéa 1 – point 3 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 3 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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.*

Or. en

Amendement 191

Position du Conseil

Article 2 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 5 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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.*

Or. en

Amendement 192

Position du Conseil

Article 2 – alinéa 1 – point 6 – sous-point a

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 – paragraphe 1

Position du Conseil

Amendement

1. Tout transporteur aérien, lorsqu'il vend des services de transport aérien dans l'Union, **fait** en sorte qu'un résumé des

1. Tout transporteur aérien, lorsqu'il vend des services de transport aérien dans l'Union, **fournit aux passagers, de**

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.

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, ***notamment*** 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.

Or. en

Amendement 193

Position du Conseil

Article 2 – paragraphe 1 – point 6 – sous-point a bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

a bis) Le paragraphe 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, notamment 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 quinquies, 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.

Or. en

Amendement 194

Position du Conseil

Article 2 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 bis – paragraphe 1 – alinéa 1

Position du Conseil

Lorsqu'il transporte des équipements de mobilité enregistrés ou des chiens d'assistance reconnus, le transporteur aérien de l'Union veille à offrir à chaque personne handicapée 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, et au plus tard lorsque les équipements sont remis au transporteur aérien et, dans le cas d'un chien d'assistance reconnu, à

Amendement

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 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, et au plus tard lorsque les équipements sont remis au transporteur aérien et, dans le cas

l'embarquement. Dans ce cas, le transporteur aérien de l'Union ne facture pas de frais supplémentaires aux passagers concernés. 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 ou de la personne à mobilité réduite afin qu'elle justifie la somme indiquée dans la déclaration spéciale d'intérêt.

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 ou de la personne à mobilité réduite afin qu'elle justifie la somme indiquée dans la déclaration spéciale d'intérêt.

Or. en

Amendement 195

Position du Conseil

Article 2 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 bis – paragraphe 1 – alinéa 2

Position du Conseil

Lorsqu'ils vendent un transport aérien pour le compte du transporteur aérien de l'Union, les intermédiaires 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. Cette déclaration spéciale d'intérêt est faite dans les mêmes conditions que celles

Amendement

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. Cette déclaration spéciale d'intérêt est faite

énoncées au premier alinéa.
L'intermédiaire transmet la déclaration au transporteur aérien de l'Union dès que possible.

dans les mêmes conditions que celles énoncées au premier alinéa.
L'intermédiaire transmet la déclaration au transporteur aérien de l'Union dès que possible.

Or. en

Amendement 196

Position du Conseil

Article 2 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 16 bis bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

Article 6 bis bis

1. L'organisme national chargé de l'application désigné en vertu de l'article 16 du règlement (CE) n° 261/2004 veille au respect du présent règlement. À cet effet, il contrôle:

- les conditions des contrats de transport aérien;**
- 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;**
- le paiement des avances en application de l'article 5, paragraphe 1, le cas échéant;**
- l'application de l'article 6.**

2. Aux fins du contrôle de la protection des passagers à mobilité réduite et des passagers handicapés 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) n° 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) n° 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.

Or. en

Amendement 197

Position du Conseil

Article 2 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 ter – paragraphe 1 – alinéa 1 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

Le service de voyage de base et les frais supplémentaires doivent pouvoir être clairement identifiés et pouvoir être achetés indépendamment les uns des autres.

Or. en

Amendement 198

Position du Conseil

Article 2 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 ter – paragraphe 1 – alinéa 1 ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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.

Or. en

Amendement 199

Position du Conseil

Article 2 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 ter – paragraphe 2

Position du Conseil

2. Sans préjudice du règlement (CE) n° 1107/2006, les transporteurs aériens autorisent les passagers à emporter un effet personnel ***dans*** la ***cabine*** sans frais supplémentaires.

Amendement

2. Sans préjudice du règlement (CE) n° 1107/2006, les transporteurs aériens autorisent les passagers à emporter ***dans la cabine*** un effet personnel ***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) n° 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.***

Or. en

Amendement 200

Position du Conseil

Article 2 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 ter – paragraphe 4

Position du Conseil

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.

Amendement

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 arrivant sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent.

Or. en

Amendement 201

Position du Conseil

Article 2 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 quater – paragraphe 1

Position du Conseil

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'un instrument de musique fait partie des bagages *non enregistrés* autorisés d'un passager *et qu'il n'est pas transporté* en sus de ces bagages autorisés.**

Amendement

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. ***Une fois que son transport dans la cabine de l'aéronef a été accepté, un instrument de musique fait partie des bagages à main autorisés d'un passager. Le transporteur aérien peut décider que des frais supplémentaires sont applicables aux bagages à main transportés* en sus de ces bagages autorisés.**

Or. en

Amendement 202

Position du Conseil

Article 2 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 quater – paragraphe 2

Position du Conseil

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*** sur un deuxième siège. ***En outre, les passagers peuvent être tenus de sélectionner et d’acheter des sièges adjacents pour le passager et pour 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.***

Amendement

2. 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 ***à main*** sur un deuxième siège. ***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 l’instrument de musique sur des sièges voisins.***

Or. en

Amendement 203

Position du Conseil

Article 2 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 16 quater – paragraphe 2 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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.

Or. en

Amendement 204

Position du Conseil

Article 2 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 quater – paragraphe 2 ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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.

Or. en

Amendement 205

Position du Conseil

Article 2 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 quinquies (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

L'article suivant est inséré:

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) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Or. en

Amendement 206

Position du Conseil

Article 2 – alinéa 1 – point 8

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 7 – paragraphe 1

Position du Conseil

Amendement

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le ... **[cinq]** ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif], sur le fonctionnement et les résultats du présent règlement.

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le ... **[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.***

Or. en

Amendement 207

Position du Conseil

Article 3 – paragraphe 2

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 2

Position du Conseil

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

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 208

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – titre

Position du Conseil

Listes *non* exhaustives de circonstances *considérées comme des circonstances extraordinaires et de circonstances non* considérées comme des circonstances extraordinaires aux fins du présent règlement

Amendement

Listes exhaustives de circonstances *susceptibles d'être* considérées comme des circonstances extraordinaires aux fins du présent règlement.

Or. en

Amendement 209

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1

Position du Conseil

1. Les circonstances suivantes sont considérées comme étant extraordinaires:

Amendement

1. Les circonstances suivantes sont *susceptibles d'être* considérées comme étant extraordinaires:

Amendement 210

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point a

Position du Conseil

a) *des circonstances non liées à l'exploitation de l'aéronef, telles que:*

Amendement

a) *supprimé*

Or. en

Amendement 211

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point a – sous-point i

Position du Conseil

i) les catastrophes naturelles *ou environnementales* qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité;

Amendement

i) les catastrophes naturelles qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité;

Or. en

Amendement 212

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point a – sous-point ii

Position du Conseil

ii) les conditions météorologiques *et les dégâts causés à l'aéronef par des phénomènes météorologiques qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol*

Amendement

ii) les conditions météorologiques *incompatibles avec la sécurité du vol ou ayant endommagé l'aéronef en vol ou sur l'aire de trafic après remise en service et*

en toute sécurité (par exemple: foudre, grêle, orages, turbulences importantes ou vent fort);

rendant impossible l'exploitation du vol en toute sécurité;

Or. en

Amendement 213

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point a – sous-point iii

Position du Conseil

iii) la guerre ou *l'insurrection* qui *sont incompatibles avec* l'exploitation du vol en toute sécurité;

Amendement

iii) la guerre, *les troubles politiques, les actes de sabotage ou de terrorisme* qui *rendent impossible* l'exploitation du vol en toute sécurité;

Or. en

Amendement 214

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point a – sous-point iv

Position du Conseil

iv) *des menaces transfrontalières pour la santé relevant du champ d'application de l'article 2, paragraphe 1, ou de l'article 2, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 2022/2371 du Parlement européen et du Conseil¹, qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité; et*

Amendement

iv) *les risques sanitaires ou les urgences médicales nécessitant l'interruption ou la déviation* du vol en cause;

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
n° 1082/2013/UE (JO L 314 du 6.12.2022,
p. 26, ELI:
<http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj>
).*

Or. en

Amendement 215

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point a – sous-point v

Position du Conseil

v) *des collisions entre l'aéronef et un oiseau ou un autre objet étranger, qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité;*

Amendement

v) *les dommages causés à un aéronef par un objet étranger se trouvant sur une piste d'aéroport;*

Or. en

Amendement 216

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point b

Position du Conseil

b) *des incidents liés à un passager, y compris:*

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 217

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point b – sous-point i

Position du Conseil

i) *les incidents impliquant des 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;*

Amendement

i) *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 et leurs bagages;*

Or. en

Amendement 218

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point b – sous-point ii

Position du Conseil

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;*

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 219

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point c

Position du Conseil

c) *d'autres incidents, tels que:*

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 220

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point i

Position du Conseil

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;

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 221

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point ii

Position du Conseil

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;

Amendement

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;

Or. en

Amendement 222

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point iii

Position du Conseil

iii) les restrictions liées à la gestion du trafic aérien ou à la capacité d'un aéroport,

Amendement

*iii) les restrictions **imprévues** liées à la gestion du trafic aérien ou à la capacité*

ou la fermeture de l'espace aérien;

d'un aéroport, ou la fermeture *imprévue* de l'espace aérien, *y compris les fermetures de pistes par les autorités*;

Or. en

Amendement 223

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point iv

Position du Conseil

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;

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 224

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point v

Position du Conseil

v) les grèves chez des prestataires de services essentiels tels que l'entité gestionnaire d'aéroport, les prestataires de services de navigation aérienne, les prestataires de services d'assistance en escale, ou chez le transporteur aérien effectif lorsque les grèves sont liées à des demandes qui ne relèvent pas de la compétence du transporteur effectif;

Amendement

v) les conflits du travail imprévus au sein du transporteur aérien effectif ou des prestataires de services essentiels tels que les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne, à l'exclusion des grèves du personnel des compagnies aériennes, à moins qu'elles ne résultent de demandes que seules les autorités publiques peuvent satisfaire;

Amendement 225

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point vi

Position du Conseil

Amendement

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;

supprimé

Or. en

Amendement 226

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point vii

Position du Conseil

Amendement

vii) les dégâts causés à l'aéronef par des tiers, dont le transporteur aérien n'est pas responsable, lorsque l'aéronef est au sol et qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité;

vii) la collision d'un aéronef en position de stationnement avec un aéronef d'une autre compagnie aérienne causée par le mouvement de l'aéronef de l'autre compagnie aérienne;

Or. en

Amendement 227

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point viii

Position du Conseil

Amendement

viii) les dégâts causés à un pneumatique d'un aéronef par un corps étranger qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité;

supprimé

Or. en

Amendement 228

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point ix

Position du Conseil

Amendement

ix) la piste *contaminée* d'un aéroport qui est incompatible avec l'exploitation du vol en toute sécurité;

ix) la *présence d'essence sur une* piste entraînant la fermeture de l'aéroport 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;

Or. en

Amendement 229

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point x

Position du Conseil

Amendement

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

supprimé

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

Or. en

Amendement 230

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point xi

Position du Conseil

Amendement

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.

supprimé

Or. en

Amendement 231

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point xi bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

xi bis la collision entre un aéronef et un oiseau et les dommages causés par une telle collision;

Or. en

Amendement 232

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point xi ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

xi ter) le manque de personnel dans l'aéroport fournissant des services de chargement des bagages;

Or. en

Amendement 233

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point xi quater (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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;

Or. en

Amendement 234

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point xi quinquies (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

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.

Or. en

Amendement 235

Position du Conseil

Annexe I

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe I – paragraphe 2

Position du Conseil

Amendement

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

supprimé

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)].

Or. en

Amendement 236

Position du Conseil

Annexe II

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe II – point 5 – alinéa 2

Position du Conseil

Amendement

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

(Ne concerne pas la version française.)

préposés ou mandataires.

Or. en

Amendement 237

Position du Conseil

Annexe II

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe II – point 6 – alinéa 1

Position du Conseil

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.

Amendement

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.

Or. en

Amendement 238

Position du Conseil

Annexe II

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe II – point 8 – titre

Position du Conseil

DÉLAI DE DÉPÔT DES PLAINTES
CONCERNANT DES BAGAGES

Amendement

(Ne concerne pas la version française.)

Or. en

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Le règlement relatif aux droits des passagers aériens (le règlement (CE) n° 261/2004) constitue un élément majeur de la protection des consommateurs européens, qui accorde des droits aux passagers en cas d'importantes perturbations de vols. Le règlement se trouve maintenant à un moment charnière, le Conseil et le Parlement tentant de parvenir à un accord dans le cadre des négociations au stade de la deuxième lecture après que le dossier est resté bloqué au Conseil pendant 11 ans.

Dans une démarche sans précédent, le Conseil a opposé la deuxième lecture à la demande explicite et constructive du Parlement de continuer en première lecture, affirmant que cela accélérerait les négociations. Ce faisant, il a mis le Parlement sous pression, en supposant vraisemblablement que les majorités nécessaires seraient plus difficiles à trouver. À cet égard, la commission TRAN a indiqué que cette façon de faire dérogeait au principe de coopération interinstitutionnelle loyale.

La commission TRAN est restée unie et ferme dans sa réaction unanime à la manœuvre du Conseil en adoptant des orientations pour les négociations en deuxième lecture le 13 octobre 2025. Le présent projet de recommandation s'appuie sur ces orientations tout en adaptant plusieurs dispositions à la lumière des négociations en cours, lorsqu'il a été possible d'obtenir des progrès limités et d'améliorer encore le texte. Les amendements déposés par le rapporteur dans le présent projet de recommandation sur la position du Conseil en première lecture ont été consolidés et le seront encore lors des modifications ultérieures, en coopération avec les rapporteurs fictifs de tous les groupes qui participent aux négociations, dans un profond esprit d'unité. Ils s'appuient sur les principes suivants:

1. Pas de retour en arrière sur les droits des passagers

Le principe fondamental suivi par le Parlement dans ces négociations est la préservation des droits existants des passagers. Dès le départ, il a clairement fait savoir que tout recul des droits (tel que le relèvement du seuil de trois heures pour le déclenchement de l'indemnisation ou la diminution des montants d'indemnisation) serait inacceptable. Il ne s'agit pas simplement d'une position politique, mais d'un raisonnement qui s'appuie sur deux décennies d'évolutions juridiques et réglementaires, renforcées par une jurisprudence abondante de la Cour de justice de l'Union européenne.

Le règlement de 2004 a été adopté avec l'objectif explicite de «garantir un niveau élevé de protection des passagers» et de «relever les normes de protection», reflétant ainsi l'intention claire des colégislateurs de protéger les passagers contre les perturbations des voyages. Toute tentative de réduction des droits actuels sur la base de données obsolètes et biaisées irait non seulement à l'encontre de cette intention, mais porterait également atteinte à la sécurité juridique, exposerait le règlement à des actions en justice et serait politiquement indéfendable devant les citoyens de l'Union.

La grande majorité des retards sont inférieurs à trois heures, ce qui montre que les seuils actuels se concentrent sur les perturbations les plus graves. En outre, les retards causés par des circonstances extraordinaires restent exclus, ce qui limite la responsabilité des compagnies aériennes aux situations qu'elles contrôlent et garantit que les incidences économiques

demeurent gérables. La position du Parlement continue donc de mettre fortement l'accent sur la protection des citoyens, tout en tenant compte de considérations pratiques pour les compagnies aériennes.

2. Une approche réellement équilibrée entre les compagnies aériennes et les passagers

Le Parlement est attaché à une approche équilibrée qui protège les droits des passagers sans imposer de charges inutiles aux compagnies aériennes. Cet équilibre peut être atteint au moyen de mesures ciblées qui améliorent l'efficacité, la clarté et l'équité. Les principales propositions avancées dans les amendements sont les suivantes:

Procédures de réclamation simplifiées. Le Parlement entend simplifier le traitement des réclamations, en le rendant plus rapide et en réduisant les formalités administratives, tant pour les passagers que pour les compagnies aériennes. Il s'agit notamment d'éliminer la dépendance de fait à l'égard des agences de gestion des réclamations en donnant un accès direct et sans équivoque à l'application des droits ainsi qu'au remboursement et à l'indemnisation quasi automatiques dans toutes les catégories de perturbations, au moyen d'une obligation pour les transporteurs aériens de remettre de manière proactive aux passagers un formulaire prérempli.

Élargissement du champ d'application. Le règlement devrait s'appliquer de manière cohérente à tous les vols à l'intérieur de l'Union européenne et aux vols en provenance ou à destination de pays tiers, de manière à garantir l'égalité de traitement des passagers indépendamment de la nationalité du transporteur. Cet élargissement permet de remédier aux disparités concurrentielles entre les compagnies aériennes de l'Union et celles de pays tiers, en particulier sur les liaisons long-courriers. Il constitue ainsi une étape importante vers des conditions de concurrence plus équitables.

Éviter de faire peser une charge financière excessive sur les compagnies aériennes. Le projet de recommandation est favorable à un plafonnement du nombre de nuits d'hôtel que les compagnies aériennes doivent prendre en charge pour les passagers lorsqu'un voyage ne peut pas se poursuivre en raison de circonstances extraordinaires. En permettant ce plafonnement, le texte garantit que les compagnies aériennes ne sont pas tenues de couvrir des frais d'hébergement illimités en cas de perturbations qu'elles ne pouvaient ni prévoir ni empêcher. En substance, le texte trace une juste frontière entre une véritable assistance aux passagers et une charge financière excessive pour des situations dont la compagnie aérienne n'est pas responsable.

Droits et informations concernant les bagages. Les passagers doivent recevoir en temps utile des informations claires en ce qui concerne les procédures relatives aux bagages, y compris les dédommagements en cas de retard, de perte ou de détérioration des bagages. Des solutions pratiques telles que des codes QR renvoyant à l'application pour smartphone de la Commission européenne ou donnant directement accès au formulaire de plainte donneraient aux passagers les moyens d'agir sans imposer de coûts inutiles.

Règles relatives à l'enregistrement et aux cartes d'embarquement. Les frais d'enregistrement à l'aéroport devraient être interdits, et les passagers doivent conserver le droit de choisir entre une carte d'embarquement en format numérique et une carte d'embarquement en format papier. Ces mesures empêchent les pratiques discriminatoires et protègent la liberté de choix des passagers.

3. Amélioration des droits pour les catégories spéciales de passagers

Une attention particulière est accordée aux passagers handicapés, aux passagers à mobilité réduite et aux enfants. Le Parlement souligne que ces passagers doivent bénéficier de protections supplémentaires, afin de refléter l'engagement de l'Union en faveur de l'inclusion, de l'accessibilité et de la responsabilité sociale et de veiller à ce que tous les passagers puissent voyager dans des conditions dignes. Parmi ces protections figurent le droit à indemnisation au titre du présent règlement pour les passagers à mobilité réduite qui ont manqué un vol parce qu'ils n'ont pas reçu l'assistance qu'ils avaient demandée dans les délais, le droit pour la personne accompagnante d'être assise gratuitement sur un siège adjacent et le droit pour les parents ou les tuteurs d'enfants en bas âge d'apporter un landau ou une poussette à la porte de l'aéronef à l'aéroport de départ et de le récupérer à la porte de l'aéronef à l'aéroport d'arrivée.

4. Sécurité juridique

La sécurité juridique est une pierre angulaire de ce projet de recommandation. Au cours des dernières décennies, de nombreuses interventions de la Cour ont été nécessaires pour clarifier le règlement initial. Afin d'éviter de futurs litiges, le Parlement propose de codifier, dans la mesure du possible, la jurisprudence constante dans le cadre du règlement révisé. Il s'agit notamment de règles concernant:

- le refus d'embarquement et la surréservation: indemnisation immédiate et exécutoire garantie aux passagers refusés à l'embarquement, sans faute de leur part;
- les annulations et le réacheminement: options claires offertes aux passagers, avec des propositions transparentes et immédiates de réacheminement ou de remboursement;
- les bagages à main: codification des orientations de la Cour afin d'interdire aux compagnies aériennes de facturer des frais excessifs pour les bagages à main;
- les circonstances extraordinaires: une liste exhaustive et actualisée clarifie la responsabilité des compagnies aériennes tout en maintenant une certaine flexibilité en cas d'événements imprévus.

Ces mesures réduiront l'ambiguïté, préviendront les litiges et garantiront que les droits des passagers sont à la fois respectés et opposables.

Le présent projet de recommandation reflète la détermination du rapporteur à parvenir à un règlement (CE) n° 261/2004 modernisé et équilibré. Il consolide la position unifiée de la commission TRAN, prend en considération les retours d'information des groupes politiques et intègre les améliorations recensées au cours des négociations. Les amendements figurant dans le présent projet de rapport préservent l'équité pour les passagers, tout en tenant compte de la charge financière pour les compagnies aériennes et de leur compétitivité internationale. Le Parlement reste déterminé à parvenir à un accord de qualité, tout en préservant pleinement les

droits déjà en vigueur dont jouissent les passagers de l'Union depuis deux décennies.

ANNEXE: DÉCLARATION DES CONTRIBUTIONS

Conformément à l'article 8 de l'annexe I du règlement intérieur, le rapporteur déclare avoir inclus dans son rapport des contributions sur des questions relatives à l'objet du dossier qu'il a reçues, pour l'élaboration du projet de rapport, de la part des représentants d'intérêts relevant du champ d'application de l'accord interinstitutionnel sur un registre de transparence obligatoire¹ suivants, ou des représentants des autorités publiques de pays tiers, y compris leurs missions diplomatiques et ambassades, suivants:

1. Représentants d'intérêts relevant du champ d'application de l'accord interinstitutionnel sur un registre de transparence obligatoire
The International Air Transport Association (IATA)
Airlines for Europe (A4E)
The European Consumer Organisation (BEUC)
Live Performance Europe (PEARLE)
European Disability Forum
Bulgaria Air
Ryanair
Lufthansa
KLM Royal Dutch Airlines
European Consumer Centre, Bulgaria
The European Travel Agents' and Tour Operators' Associations (ECTAA)
2. Représentants des autorités publiques de pays tiers, y compris leurs missions diplomatiques et ambassades

La liste ci-dessus est établie sous la responsabilité exclusive du rapporteur.

Lorsque des personnes physiques sont identifiées dans la liste par leur nom, leur fonction ou les deux, le rapporteur déclare avoir soumis aux personnes physiques concernées l'avis du Parlement européen relatif à la protection des données n° 484 (<https://www.europarl.europa.eu/data-protect/index.do>), qui définit les conditions applicables au traitement de leurs données à caractère personnel et les droits liés à ce traitement.

¹ Accord interinstitutionnel du 20 mai 2021 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne sur un registre de transparence obligatoire (JO L 207 du 11.6.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2021/611/oj).