Parlement européen
2024-2029

TEXTES ADOPTÉS

P10_TA(2026)0009

Droits des passagers aériens

Résolution législative du Parlement européen du 21 janvier 2026 sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) nº 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) nº 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))

(Procédure législative ordinaire: deuxième lecture)

Le Parlement européen,

– vu la position du Conseil en première lecture (10015/1/2025 – C10-0228/2025),

– vu l'avis du Comité économique et social européen du 11 juillet 2013[1],

– après consultation du Comité des régions,

– vu l'avis de la Commission (COM(2025)0630),

– vu sa position en première lecture[2] sur la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2013)0130),

– vu les lignes directrices de la commission des transports et du tourisme du 13 octobre 2025 adoptées en vertu de l'article 74 de son règlement intérieur,

– vu l'article 294, paragraphe 7, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

– vu l'article 68 de son règlement intérieur,

– vu la recommandation pour la deuxième lecture de la commission des transports et du tourisme (A10-0001/2026),

1. arrête la position en deuxième lecture figurant ci-après;

2. charge sa Présidente de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la

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

Commission ainsi qu’aux parlements nationaux.

Amendement 1

Position du Conseil
Considérant 1 bis (nouveau)

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

Amendement 2

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***) nº*** 261/2004 ***ont considérablement augmenté depuis 2011***, ***ce qui pourrait entraîner*** une ***restriction*** du ***nombre*** de ***lignes exploitées*** ou une ***réduction*** de la ***connectivité offerte par*** les ***transporteurs aériens aux passagers*** sur le ***long terme***. La révision du règlement (CE) nº 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.	(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 ***l'«étude Steer»***) ***affirme*** que la principale priorité des passagers était de bénéficier d'une assistance en cas de perturbation du voyage et de se voir proposer un réacheminement afin d'arriver à destination dans les meilleurs délais. ***À cette fin,*** l'étude ***Steer montre*** que le versement d'une indemnité figurait en troisième position parmi les ***trois options proposées concernant les*** priorités des passagers. ***Toutefois, cette étude ne permet pas de conclure que le versement d'une indemnité figurerait au bas de l'échelle des priorités des passagers, et ce pour trois raisons. Tout d'abord, la conception de la question comporte déjà un biais important, réduisant les résultats possibles, puisque les trois options proposées aux personnes interrogées ne sont pas comparables dans leur nature. Alors que deux des options (assistance et réacheminement) offrent une solution immédiate à un problème urgent (perturbation des vols), la troisième option (indemnisation) est moins immédiate et moins urgente par nature. L'indemnité prévue par le présent règlement vise à réparer*** les ***dommages subis à la suite d'une perturbation, grâce à un paiement qui aide le passager sur le long terme, plutôt qu'à résoudre le problème immédiat (par le biais d'une assistance ou d'un réacheminement). Il est tout simplement normal que le répondant moyen place en troisième position l'option la moins urgente et la moins immédiate des trois (indemnisation). Cependant, il n'est pas correct d'un point de vue logique et statistique de déduire de*** ce ***classement***

que le fait de recevoir une indemnité aurait nettement moins d'importance pour le passager. Deuxièmement, la conception de la question de l'étude crée une obligation artificielle pour le répondant de choisir entre trois options et de les classer, alors que dans la réalité actuelle du règlement (CE) nº 261/2004, ces trois options coexistent sans s'exclure mutuellement de quelque manière que ce soit. Troisièmement, le classement de l'étude Steer découle d'interactions avec les consommateurs et les organisations de passagers, ainsi que de recherches documentaires, et ne repose pas sur une enquête complète auprès des passagers. Par conséquent, afin d'éviter les biais liés à la conception des questions et à la méthodologie de l'étude Steer, il convient de consulter d'autres sondages représentatifs sur l'opinion des passagers aériens quant à la perception d'une indemnité au titre du présent règlement. Une enquête statistique[1 bis] menée par la Cour des comptes européenne en 2018 auprès de ***10 350 citoyens choisis au hasard dans dix États membres a révélé que le «droit à une indemnisation en cas d'annulation ou de refus d'embarquement» arrivait en deuxième position, avec 39,6 %, sur les dix options parmi lesquelles les passagers devaient sélectionner trois droits qu'ils jugeaient «les plus importants», tandis que l'option préférée, à savoir le «droit de bénéficier d'un autre moyen de transport en cas de retards importants, d'annulation*** ou ***de refus d'embarquement», n'était que légèrement plus élevée, avec 41,7 %. Compte tenu de cette différence négligeable, il n'y a pas lieu d'établir un véritable ordre de préférence entre ces deux options très proches dans le classement. Dans un sondage YouGov commandé par une agence d'indemnisation et réalisé au printemps 2025 auprès de 3 059 citoyens en Allemagne, en Espagne et au Danemark, 70 % des personnes interrogées ont insisté sur le maintien de***

la règle d'indemnisation actuelle, soulignant que les passagers ne devraient pas perdre leurs droits pour une économie marginale, tandis que 14 % seulement préféraient économiser un montant présumé d'un euro sur le prix du billet. Même l'association sectorielle Airlines for Europe (A4E) conclut de son propre sondage YouGov, qui reflète l'opinion de plus de 6 000 consommateurs dans cinq États membres, que «75 % des passagers qui ont pris l'avion au cours des 12 derniers mois sont favorables au maintien des niveaux d'indemnisation actuels»[1 ter]. Ces éléments confortent la décision du législateur de l'Union, dans le cadre de la révision du règlement (CE) nº 261/2004***, de ne pas réduire*** les droits ***existants d'indemnisation*** des passagers***, de même que d'autres droits*** à l'assistance et au réacheminement ***tout aussi importants. Les deux catégories de droits examinées dans les éléments ci-dessus, à savoir «indemnisation» et «assistance et réacheminement», doivent être considérées comme un tout et ne doivent pas être artificiellement opposées l'une à l'autre. Les*** incitations économiques des transporteurs aériens et ***l'incidence*** sur la connectivité ***peuvent être pleinement prises en compte, tout en préservant les droits existants des passagers aériens et un niveau élevé de protection des consommateurs***.

---

*[1 bis] **Cf. page 27 du document https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_FR.pdf***

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

Amendement 3

Position du Conseil
Considérant 3 bis (nouveau)

Position du Conseil	*Amendement*
	(3 bis) Conformément aux objectifs du règlement (CE) nº 261/2004, une étude indépendante, évaluée par des pairs, de 2023[1 bis], fournit des preuves solides de l'efficacité du règlement dans sa forme actuelle pour réduire les temps de retard moyens des vols. Elle constate que l'effet dudit règlement est clairement important sur le plan économique et qu'il est indépendant des décisions des transporteurs aériens concernant la durée des vols réguliers. Elle confirme que, du point de vue statistique, l'hypothèse de l'absence de répercussion peut être très fermement rejetée. Elle insiste sur le fait que ses résultats sont valables pour d'autres mesures de la ponctualité des vols (retard à l'arrivée et part des «vols à l'heure») et est solide face à d'autres spécifications. En outre, elle constate que le règlement actuel est le plus efficace pour réduire les retards sur les lignes où la concurrence est faible. Elle souligne que, d'un point de vue économique, le régime d'indemnisation prévu par le règlement (CE) nº 261/2004 applique le principe selon lequel la responsabilité devrait être supportée par la partie la mieux placée pour la prévenir et la gérer au moindre coût. Elle indique que les transporteurs aériens, plutôt que les passagers, conservent le contrôle de la ponctualité au moyen de la planification horaire, de la planification de la maintenance, de la rotation des équipages et des aéronefs et de stratégies de rétablissement après perturbation. L'étude estime qu'en liant la responsabilité au retard à l'arrivée à la destination finale, le règlement fournit aux transporteurs aériens les incitations économiques nécessaires pour réduire le nombre de retards importants et d'annulations. Les résultats de cette étude confortent le législateur de l'Union dans

sa décision de maintenir et d'expliciter le seuil commun de trois heures pour l'indemnisation en cas d'annulation ou de retard important, les niveaux d'indemnisation actuels et les seuils de distance: veiller à ce que le niveau actuel de protection des droits des passagers ne soit pas abaissé est un moyen efficace d'accroître la connectivité et de maintenir les incitations économiques pour les transporteurs aériens.

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

Amendement 4

Position du Conseil
Considérant 5

Position du Conseil	*Amendement*
(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) nº 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***.	(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»[5 bis]. 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.

Amendement 5

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 6

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 7

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) nº 261/2004, la Cour de justice a jugé qu'une absence inopinée, en raison de la maladie ou même du décès inopiné, d'un membre de l'équipage indispensable pour assurer un vol, intervenue peu de temps avant le départ de ce vol, ne constituait pas une circonstance extraordinaire. Néanmoins, même si les transporteurs aériens ont le devoir de prendre toutes les mesures qu'ils peuvent raisonnablement prendre pour assurer le remplacement du pilote, du copilote ou des membres de l'équipage de cabine minimal requis, garantir le respect de cette obligation dans la pratique en dehors des bases d'affectation du transporteur aérien nécessite beaucoup de temps et a un coût financier élevé. Par conséquent, il convient de prévoir que la maladie ou le décès inopiné(e) d'un membre de l'équipage dont la présence est indispensable, par exemple lorsque de tels événements surviennent la veille du départ du vol, en dehors des bases d'affectation d'un transporteur aérien, constitue une circonstance extraordinaire.	***supprimé***

---

[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.

Amendement 8

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 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.	***supprimé***

---

[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 Krüsemann 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.

Amendement 9

Position du Conseil
Considérant 10

Position du Conseil	*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) nº 261/2004, la Cour de justice a jugé que le règlement (CE) nº 261/2004 s'appliquait à une partie de tout vol dans le cadre d'un seul et même voyage, quel que soit l'endroit où le vol a eu lieu, y compris des vols entièrement effectués en dehors de l'Union. 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.	(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) nº 261/2004, la Cour de justice a jugé que le règlement (CE) nº 261/2004 s'appliquait à une partie de tout vol dans le cadre d'un seul et même voyage, quel que soit l'endroit où le vol a eu lieu, y compris des vols entièrement effectués en dehors de l'Union. ***Sur la base de cet arrêt et dans le but de veiller à des conditions de concurrence équitables,*** lorsque le point de départ initial est situé sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent ou 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

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)

nº 261/2004 devrait s'appliquer à tous les voyages à l'intérieur de l'Union, ainsi qu'à tous les voyages au départ ou à destination de l'Union.

Amendement 11

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 des régions ultrapériphériques, notamment en raison de leur éloignement. À la lumière de l'expérience tirée du règlement (CE) nº 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.	***supprimé***

Amendement 12

Position du Conseil
Considérant 14

Position du Conseil	*Amendement*
(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) nº 261/2004, la Cour de justice a jugé que la notion de «refus d'embarquement» doit être interprétée en ce sens qu'elle vise non seulement les refus d'embarquement dus à des situations de surréservation, mais également les refus	(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) nº 261/2004, la Cour de justice a jugé que la notion de «refus d'embarquement» doit être interprétée en ce sens qu'elle vise non seulement les refus d'embarquement dus à des situations de surréservation, mais également les refus

d'embarquement pour d'autres motifs, tels que des motifs opérationnels. Les passagers qui se sont présentés à l'embarquement et ont été refusés à l'embarquement ou qui ont été informés à l'avance qu'ils seraient refusés à l'embarquement contre leur volonté devraient être remboursés sans retard injustifié.	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.	[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.

Amendement 13

Position du Conseil
Considérant 15

Position du Conseil	*Amendement*
(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.	***supprimé***

Amendement 14

Position du Conseil
Considérant 18

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

Amendement 15

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.

Amendement 16

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***	(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 en situation de handicap 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

avec les ***usagers des aéroports dans des situations qui pourraient entraîner l'immobilisation d'un grand nombre de passagers*** et ***prendre des dispositions pour ceux-ci***, ***ainsi que pour tenir informés les passagers immobilisés***.	fin, les entités gestionnaires des aéroports devraient ***veiller à une coordination adéquate au moyen de plans d'urgence appropriés à ce type de situations et 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***.

Amendement 17

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.

Amendement 18

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.

Amendement 19

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.

Amendement 20

Position du Conseil
Considérant 20

Position du Conseil	*Amendement*
(20) ***Le*** règlement (CE) nº 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)	(20) ***L'objectif du*** règlement (CE) nº 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

et C-432/07 (Stefan Böck ***and*** Cornelia Lepuschitz ***v*** Air France SA)[14] (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***.

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 analogue à celui provoqué par une annulation et qu'une différence de traitement ne saurait être objectivement justifiée. Plus précisément, la Cour a considéré que, lorsque le retard à l'arrivée d'un vol est égal ou supérieur à trois heures***, les ***passagers concernés ont droit à une indemnisation, à l'instar des passagers dont le vol initial a été annulé et auxquels un transporteur aérien n'est pas*** en ***mesure*** de ***proposer un réacheminement dans les conditions prévues à l'article 5, paragraphe 1***, ***point c) iii), du règlement, c'est-à-dire sur un vol qui part au plus tôt une heure avant l'heure*** de ***départ prévue*** et ***arrive à leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée***.

Conformément au principe d'égalité de traitement, ces droits à indemnisation devraient également s'étendre aux passagers dont le vol n'a pas été annulé mais qui subissent une perte de temps équivalente en raison de la combinaison de l'avancement du vol avant le départ et d'un retard à l'arrivée.

En conséquence, afin de maintenir des garanties solides pour les passagers conformément à l'article 38 de la charte, et afin d'assurer une protection uniforme, la sécurité juridique et une application effective dans tous les États membres, le règlement (CE) nº 261/2004 devrait explicitement fixer un seuil commun de

trois heures pour l'indemnisation lorsque les passagers subissent une perte de temps irréversible égale ou supérieure à trois heures par rapport à la durée initialement prévue par le transporteur aérien.

---

[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 et C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

Amendement 21

Position du Conseil
Considérant 21

Position du Conseil	*Amendement*
(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) nº 261/2004 montre que de nombreux retards ne peuvent pas être réglés dans le délai de trois heures visé dans cet arrêt et qu'un seuil peu élevé peut augmenter le nombre d'annulations de vols dans le cas où les transporteurs aériens réduisent les répercussions des vols retardés sur les vols suivants en annulant un ou plusieurs vols afin de repositionner l'aéronef pour un vol suivant. Dans la plupart des cas, le passager préfère encore un retard à une annulation car il a ainsi une plus grande certitude d'arriver à la destination prévue dans les meilleurs délais. Sur de nombreuses lignes, la fréquence des vols est limitée et, en cas d'annulation, le passager ne peut pas être immédiatement réacheminé. L'augmentation du seuil de déclenchement présente donc un avantage pour le passager.	***supprimé***

Amendement 22

Position du Conseil
Considérant 22

Position du Conseil	*Amendement*
(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.	***supprimé***

Amendement 23

Position du Conseil
Considérant 23

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

Amendement 24

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***

Amendement 25

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[1 bis] 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.

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

Amendement 26

Position du Conseil
Considérant 25

Position du Conseil	*Amendement*
(25) Pour garantir la sécurité juridique, le règlement (CE) nº 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.	(25) Pour garantir la sécurité juridique, le règlement (CE) nº 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.

Amendement 27

Position du Conseil
Considérant 26

Position du Conseil	*Amendement*
(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 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.	(26) Les passagers qui manquent une correspondance au cours d'un voyage à la suite d'une perturbation***, d'un changement d'horaire ou d'un retard*** sur un vol précédent devraient bénéficier d'une assistance adéquate dans l'attente d'un réacheminement. Dans ce cas, conformément au principe d'égalité de traitement ***et à l'arrêt rendu par la Cour de justice dans l'affaire C-11/11 (Air France contre Folkerts)***[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.

Amendement 28

Position du Conseil
Considérant 29

Position du Conseil	*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.	(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. Un tel réacheminement devrait, sous certaines conditions, être effectué aux frais du transporteur aérien et dans des conditions de transport comparables.

Amendement 29

Position du Conseil
Considérant 31

Position du Conseil	*Amendement*
(31) Le caractère comparable des conditions de transport pourrait dépendre d'un certain nombre de facteurs ainsi que	(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 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) nº 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil***[15]***.

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 en situation de handicap ou les personnes à mobilité réduite ne devraient pas se voir imposer de vol de correspondance supplémentaire en cas de réacheminement, sauf accord contraire du passager.*** La durée totale du voyage 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 en situation de handicap 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) nº 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil.
[15] Règlement (CE) nº 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens (JO L 204 du 26.7.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).	[15] Règlement (CE) nº 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens (JO L 204 du 26.7.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

Amendement 30

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 retard supplémentaire. Toutefois, le passager devrait conserver le droit au réacheminement par le transporteur aérien effectif jusqu'à ce qu'il ait informé ce dernier de sa décision d'organiser lui-même son réacheminement. Lorsqu'ils organisent leur propre réacheminement, les passagers devraient limiter les frais à ceux qui sont nécessaires, raisonnables et appropriés.

Amendement 31

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. De même, si le transporteur aérien est sur le point de fournir des repas et des boissons mais est informé que le vol est prêt pour l'embarquement, il devrait être autorisé à refuser de fournir cette assistance. En dehors de ces cas, cette limitation ne devrait s'appliquer que dans des cas très exceptionnels, étant donné que tout devrait être mis en œuvre pour réduire les désagréments subis par les passagers.

Amendement 32

Position du Conseil
Considérant 32

Position du Conseil	*Amendement*
(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***	(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***

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.

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 33

Position du Conseil
Considérant 33

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

Amendement 34

Position du Conseil
Considérant 33 bis (nouveau)

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

Amendement 35

Position du Conseil
Considérant 34

Position du Conseil	*Amendement*
(34) Le règlement (CE) nº 261/2004 s'applique également aux passagers qui ont réservé leur transport aérien dans le cadre d'un voyage à forfait. Le présent règlement modificatif vise à améliorer davantage la cohérence entre la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil[16] et le règlement (CE) nº 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***.	(34) Le règlement (CE) nº 261/2004 s'applique également aux passagers qui ont réservé leur transport aérien dans le cadre d'un voyage à forfait. Le présent règlement modificatif vise à améliorer davantage la cohérence entre la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil[16] et le règlement (CE) nº 261/2004. À cet égard, les passagers ***devraient avoir le choix de déposer leur réclamation au titre du présent règlement ou au titre de la directive et, le cas échéant, présenter des réclamations au titre des deux actes juridiques. Un passager qui a réservé un transport aérien dans le cadre d'un forfait devrait pouvoir présenter des réclamations au titre des deux actes juridiques lorsque, par exemple, il a reçu une indemnisation de la part du transporteur aérien pour un vol retardé, mais a droit à une réduction de prix ou à un dédommagement devant être accordé***

par l'organisateur pour des services spécifiques, tels qu'une nuit d'hôtel, des repas, une excursion ou d'autres événements, manqués du fait du retard du vol. 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) nº 261/2004. Si les passagers introduisent une réclamation au titre de la directive (UE) 2015/2302, l'indemnisation versée par le transporteur aérien devrait être déduite des paiements dus au titre de la directive (UE) 2015/2302 dans la mesure où les droits sous-jacents protègent le même intérêt ou ont le même objectif.***

---

[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) nº 2006/2004 et la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 90/314/CEE du Conseil (JO L 326 du 11.12.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

---

[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) nº 2006/2004 et la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 90/314/CEE du Conseil (JO L 326 du 11.12.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

Amendement 36

Position du Conseil
Considérant 36

Position du Conseil	*Amendement*
(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) nº 261/2004, la Cour de justice a jugé que, dans le cas de correspondances relevant du champ	***supprimé***

d'application dudit règlement, tout transporteur aérien effectif qui a participé à la réalisation d'au moins une de ces correspondances est redevable de l'indemnité due au passager au titre dudit règlement, que le vol effectué par ce transporteur aérien ait été ou non perturbé. Même si le règlement (CE) nº 261/2004 dispose que les transporteurs effectifs remplissant les obligations découlant de ce règlement peuvent demander réparation à tout tiers, l'étude a révélé la faible effectivité du droit à la réparation des dommages prévu dans ledit règlement. Par conséquent, les transporteurs aériens de l'Union supportent une charge financière disproportionnée par rapport aux transporteurs aériens de pays tiers. Afin de rétablir la compétitivité des transporteurs aériens de l'Union conformément aux recommandations du rapport intitulé «L'avenir de la compétitivité européenne» de septembre 2024 (ci-après dénommé «rapport Draghi») et de maintenir, à long terme, la connectivité, la révision du règlement (CE) nº 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 Cours (neuvième chambre) du 11 juillet 2019, CS et Others contre České aerolinie a.s., affaire C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

Amendement 37

Position du Conseil
Considérant 37

Position du Conseil	*Amendement*
(37) Le règlement (CE) nº 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil[18] exige que le contractant du transport aérien informe le passager de l'identité du	(37) Le règlement (CE) nº 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil[18] exige que le contractant du transport aérien informe le passager de l'identité du

transporteur aérien effectif et la directive 93/13/CEE du Conseil[19] 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) nº 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).

transporteur aérien effectif et la directive 93/13/CEE du Conseil[19] 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) nº 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).

Amendement 38

Position du Conseil
Considérant 38

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

Amendement 39

Position du Conseil
Considérant 38 bis (nouveau)

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

Amendement 40

Position du Conseil
Considérant 39

Position du Conseil	*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. ***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***.	(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***.

Amendement 41

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.

Amendement 42

Position du Conseil
Considérant 44

Position du Conseil	*Amendement*
(44) Eu égard à la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées[20], 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) nº 1107/2006, la possibilité de faire, à titre gratuit, une déclaration spéciale d'intérêt qui, en vertu de la convention de Montréal, leur permet de demander une indemnisation intégrale.	(44) Eu égard à la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées[20], 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 ***en situation de handicap*** et aux personnes à mobilité réduite, telles qu'elles sont définies dans le règlement (CE) nº 1107/2006, la possibilité de faire, à titre gratuit, une déclaration spéciale d'intérêt qui, en vertu de la convention de Montréal, leur permet de demander une indemnisation intégrale ***pour la perte ou la détérioration de leur équipement. Les transporteurs aériens doivent informer les passagers, lors de la réservation des billets, de l'existence de ladite déclaration et des droits qui en découlent.***
[20] JO L 23 du 27.1.2010, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj.	[20] JO L 23 du 27.1.2010, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj.

Amendement 43

Position du Conseil
Considérant 46

Position du Conseil	*Amendement*
(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***	(46) ***Le règlement (CE) nº 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

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***.

[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.

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.

Amendement 44

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.

Amendement 45

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, pour autant qu'il respecte les exigences applicables en matière de sûreté et de sécurité. Compte tenu de la diversité des politiques des transporteurs aériens, il convient, lors de la révision du règlement (CE) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil[22], d'évaluer s'il est envisageable de définir des règles minimales uniformes pour les bagages à main.	***supprimé***

---

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

Amendement 46

Position du Conseil
Considérant 48

Position du Conseil	*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. 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) nº 2027/97 en conséquence.	(48) Les instruments de musique peuvent avoir une immense valeur pécuniaire, artistique et historique. En outre, les instruments de musique sont les outils de travail des musiciens, qui sont utilisés régulièrement pour des répétitions et des représentations et qui ne peuvent pas être facilement remplacés. Par conséquent, les passagers devraient être autorisés à transporter des instruments de musique en cabine sous leur propre responsabilité, pour autant que ces instruments respectent les règles en matière de capacité, de sûreté et de sécurité ainsi que la politique du transporteur aérien concernant le maximum de bagages autorisés. ***Afin de permettre aux passagers concernés de déterminer si leur instrument de musique peut être rangé en cabine, les transporteurs aériens devraient les informer des dimensions des compartiments prévus à cet effet.*** Lorsque les exigences en matière de capacité, de sûreté et de sécurité sont respectées, le transporteur aérien devrait s'efforcer d'autoriser les passagers à transporter des instruments de musique sur des sièges supplémentaires, à condition que les tarifs correspondants aient été payés. En cas d'impossibilité, les instruments de musique devraient si possible être transportés dans des conditions appropriées dans la soute de l'aéronef. Il y a dès lors lieu de modifier le règlement (CE) nº 2027/97 en conséquence.

Amendement 47

Position du Conseil
Considérant 51

Position du Conseil	*Amendement*
(51) Il est nécessaire que les transporteurs aériens modifient régulièrement les limites pécuniaires mentionnées dans l'annexe du règlement	***supprimé***

(CE) nº 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 48

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) nº 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) nº 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.	(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) nº 261/2004 s'applique aux passagers qui quittent un aéroport situé dans un pays tiers à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent, uniquement si le transporteur aérien effectif du vol concerné est un transporteur aérien de l'Union. ***Ces conclusions confortent le législateur de l'Union dans sa décision de réviser le champ d'application*** du ***présent*** règlement en vue de rehausser encore le niveau de protection des passagers et des conditions de concurrence équitables entre les transporteurs aériens de l'Union et ceux de pays tiers.

Amendement 49

Position du Conseil
Considérant 53

Position du Conseil	*Amendement*
(53) La ***révision du règlement (CE)***	(53) La ***protection financière des***

nº 1008/2008 devrait donner lieu à l'évaluation d'un ***mécanisme destiné à protéger les*** passagers en cas ***d'insolvabilité du*** transporteur aérien.	***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***.

Amendement 50

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.

Amendement 51

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.

Amendement 52

Position du Conseil
Considérant 55

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

Amendement 53

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 en situation de handicap, le droit à un recours effectif et à accéder à un tribunal impartial.

Amendement 54

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.

Amendement 55

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»).

Amendement 56

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 2 – alinéa 1 – point c bis (nouveau)

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

Amendement 57

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 2 – alinéa 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;

Amendement 58

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 2 – alinéa 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;

Amendement 59

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point b
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 2 – alinéa 1 – point g

Position du Conseil	*Amendement*
b) le point g) est supprimé;	***supprimé***

Amendement 60

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point c
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 2 – alinéa 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 ***en situation de handicap***" et "personne à mobilité réduite", toute personne ***dont la mobilité est réduite, lors de l'utilisation 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***;

Amendement 61

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point c
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 2 – alinéa 1 – point j

Position du Conseil	*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***, 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;***	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**.**

Amendement 62

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point c
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 2 – alinéa 1 – point l – sous-point i

Position du Conseil	*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***, 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	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

Amendement 63

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point c
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 2 – alinéa 1 – point l – sous-point ii

Position du Conseil	*Amendement*
ii) un passager s'est vu délivrer un	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;***	billet pour un vol et l'heure de départ indiquée sur le billet du passager a été avancée de plus d'une heure**.**

Amendement 64

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point d
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 2 – alinéa 1 – point o

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

Amendement 65

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point d
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 2 – alinéa 1 – point p

Position du Conseil	*Amendement*
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;	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;

Amendement 66

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point d
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 2 – alinéa 1 – point q

Position du Conseil	*Amendement*
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 de plusieurs vols;	q) "contrat de transport aérien", un contrat de transport conclu entre un transporteur aérien ou son agent agréé et un passager ***ou des passagers***, en vue de la fourniture d'un ou de plusieurs vols;

Amendement 67

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point d
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 2 – alinéa 1 – point r

Position du Conseil	*Amendement*
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;	***supprimé***

Amendement 68

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point d
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 2 – alinéa 1 – point t

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

Amendement 69

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point d
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 2 – alinéa 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;

Amendement 70

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point d
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 2 – alinéa 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;

Amendement 71

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point d
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 2 – alinéa 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.

Amendement 72

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 3
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 3 – alinéa 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.

Amendement 73

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 3
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 3 – paragraphe 3

Position du Conseil	*Amendement*
3. Le présent règlement ne s'applique pas aux passagers qui voyagent	***supprimé***

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.

Amendement 74

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 3
Règlement (CE) nº 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***

Amendement 75

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 3
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 3 – paragraphe 8 – alinéa 1

Position du Conseil	*Amendement*
Le présent règlement est sans préjudice de la position juridique du Royaume d'Espagne en ce qui concerne le territoire de Gibraltar ainsi que l'isthme et l'aéroport qui y est construit.	***supprimé***

Amendement 76

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 3
Règlement (CE) nº 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***

Amendement 77

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 4
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 4 – paragraphe 2 – alinéa 1

Position du Conseil	*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 ***ou*** au réacheminement ***au titre de l'article 8*** et le droit à l'assistance au titre ***de l'article 9***.	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***.

Amendement 78

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 4

Règlement (CE) nº 261/2004
Article 4 – paragraphe 2 – alinéa 2

Position du Conseil	*Amendement*
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***.	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 79

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 4
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2

Position du Conseil	*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 ***sans retard injustifié et au plus tard dans les sept jours calendaires suivant le refus d'embarquement***.	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***.

Amendement 80

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 4
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 4

Position du Conseil	*Amendement*
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***.	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.

Amendement 81

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 4
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 4 – paragraphe 5

Position du Conseil	*Amendement*
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.	***supprimé***

Amendement 82

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 4
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 4 – alinéa 5 bis (nouveau)

Position du Conseil	*Amendement*
	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.

Amendement 83

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 4
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 4 – paragraphe 6

Position du Conseil	*Amendement*
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.;	***supprimé***

Amendement 84

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 5 – paragraphe 1 – alinéa 2

Position du Conseil	*Amendement*
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***	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***.

demande.

Amendement 85

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 5 – paragraphe 4

Position du Conseil	*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), 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.	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 prérempli 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 86

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 5 – paragraphe 5

Position du Conseil	*Amendement*
5. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnité prévue à	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 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.".	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.***

Amendement 87

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Règlement (CE) nº 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.

Amendement 88

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 6
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 6 – paragraphe 1 – alinéa 2

Position du Conseil	*Amendement*
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***.	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***.

Amendement 89

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 6
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 6 – paragraphe 3

Position du Conseil	*Amendement*
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.	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.

Amendement 90

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 6
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 6 – paragraphe 3 bis (nouveau)

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

Amendement 91

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 6
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 1

Position du Conseil	*Amendement*
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.	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.***

Amendement 92

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 6
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 2

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

Amendement 93

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 6
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 6 – paragraphe 6

Position du Conseil	*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 ***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	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

le retard au départ du vol suivant. Il incombe au transporteur aérien effectif de prouver l'existence de ce lien de causalité direct.*"*.	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.***

Amendement 94

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 7
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 6 bis – paragraphe 3

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

Amendement 95

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 7
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 6 ter – paragraphe 3 – alinéa 1

Position du Conseil	*Amendement*
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,	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

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.	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.

Amendement 96

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 7
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 6 ter – paragraphe 3 – alinéa 2

Position du Conseil	*Amendement*
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).	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).

Amendement 97

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 7
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 6 ter – paragraphe 3 – alinéa 2 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 98

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 7
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 6 ter – paragraphe 4

Position du Conseil	*Amendement*
4. Lorsqu'un passager prévoit et effectue une escale, l'aéroport où l'escale est effectuée est considéré comme la destination finale du passager.	***supprimé***

Amendement 99

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 7
Règlement (CE) nº 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.

Amendement 100

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 8
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point a

Position du Conseil	*Amendement*
a) 300 EUR pour tous les voyages ***à l'intérieur*** de ***l'Union de 3*** 500 kilomètres ou moins;	a) 300 EUR pour tous les voyages de ***1*** 500 kilomètres ou moins;

Amendement 101

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 8
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point b

Position du Conseil	*Amendement*
b) ***500*** EUR pour les voyages ***de plus de*** 3 500 ***kilomètres.***	b) ***400*** EUR pour ***tous*** les voyages ***d'une distance supérieure à 1 500 km et maximale de*** 3 500 ***km;***

Amendement 102

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 8
Règlement (CE) nº 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.

Amendement 103

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 8
Règlement (CE) nº 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***

Amendement 104

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 8
Règlement (CE) nº 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) 2016/792[1 bis].

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

Amendement 105

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 8
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 7 – paragraphe 2

Position du Conseil	*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 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:***	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 ***ou de perte de temps au titre de l'article 6, paragraphe 3 bis, de trois heures ou plus, indépendamment de la distance du voyage.***

Amendement 106

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 8
Règlement (CE) nº 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***

Amendement 107

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 8
Règlement (CE) nº 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***

Amendement 108

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 8
Règlement (CE) nº 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.	4. Lorsque les passagers ont choisi de poursuivre ***leur*** voyage conformément à l'article 8, paragraphe 1, ***points a),*** b) ***ou c)***, et qu'une nouvelle perturbation survient au cours du réacheminement, le ***droit du passager*** à une indemnisation ***est maintenu*** au cours du ***réacheminement vers son point de départ initial ou sa*** destination finale.

Amendement 109

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 8
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 7 – paragraphe 4 bis (nouveau)

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

Amendement 110

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 8
Règlement (CE) nº 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 d'établir la date à laquelle le passager a accepté l'accord concernant la forme de paiement de l'indemnisation telle que définie au paragraphe 4, point a), du présent article, ou la manière dont il l'a accepté.

Amendement 111

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 8
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 7 – paragraphe 5 – alinéa 1

Position du Conseil	*Amendement*
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.***	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.

Amendement 112

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 8
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 7 – paragraphe 6

Position du Conseil	*Amendement*
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;	***supprimé***

Amendement 113

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 9
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 8 – paragraphe 1 – partie introductive

Position du Conseil	*Amendement*
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:	En cas de perturbation, ***le transporteur aérien effectif propose aux passagers, sans autre considération et*** dans les conditions ***prévues*** aux articles 4, 5, 6 ou 6 ter***,*** et au présent article***, un choix entre les options suivantes, à fournir gratuitement***:

Amendement 114

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 9
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point a

Position du Conseil	*Amendement*
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***	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 départ du vol perturbé indiquée sur le billet du passager, ***uniquement par virement bancaire électronique, par remboursement sur carte de crédit*** ou par

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;	***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;

Amendement 115

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 9
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point b

Position du Conseil	*Amendement*
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	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

Amendement 116

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 9
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point c

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

Amendement 117

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 9
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 1 bis (nouveau)

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

Amendement 118

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 9
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 2

Position du Conseil	*Amendement*
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.	***supprimé***

Amendement 119

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 9
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 8 – paragraphe 2

Position du Conseil	*Amendement*
2. Afin que les passagers atteignent dans les meilleurs délais leur destination déterminée conformément au paragraphe 1, le transporteur aérien effectif soumet à la réflexion et à l'accord des passagers au moins l'une des options suivantes dans un document signé ou tout autre moyen numérique sur un support durable, sous réserve de disponibilité et pour autant que	2. Afin que les passagers atteignent dans les meilleurs délais leur destination déterminée conformément au paragraphe 1 ***et avec une durée totale du voyage aussi proche que cela est raisonnablement possible de la durée prévue du vol initial***, le transporteur aérien effectif soumet à la réflexion et à l'accord des passagers au moins l'une des options suivantes dans un

celles-ci répondent à des conditions de transport comparables à celles définies dans le contrat de transport aérien:	document signé ou tout autre moyen numérique sur un support durable, sous réserve de disponibilité et pour autant que celles-ci répondent à des conditions de transport comparables à celles définies dans le contrat de transport aérien:

Amendement 120

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 9
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 8 – paragraphe 2 – point b

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

Amendement 121

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 9
Règlement (CE) nº 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;

Amendement 122

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 9
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 8 – paragraphe 2 – alinéa 2 ter (nouveau)

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

Amendement 123

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 9
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 8 – paragraphe 3 – alinéa 1

Position du Conseil	*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, le passager peut organiser son propre réacheminement conformément au paragraphe 2.	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.

Amendement 124

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 9
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 8 – paragraphe 3 – alinéa 3

Position du Conseil	*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 ***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.***	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.

Amendement 125

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 9
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 8 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Position du Conseil	*Amendement*
	4 bis. Le transporteur aérien effectif fournit les informations aux passagers conformément au présent article de manière claire et dénuée d'ambiguïté par moyen électronique et, à la demande du passager, par d'autres moyens, notamment sur papier. Il incombe au transporteur aérien effectif de prouver le choix du passager. À cette fin, le

	transporteur aérien effectif veille également à ce que le choix effectué par le passager en vertu du présent article soit confirmé au moyen d'un document signé ou par tout moyen numérique sur un support durable.

Amendement 126

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 10
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 9 – paragraphe 1 – alinéa 1 – partie introductive

Position du Conseil	*Amendement*
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:	***Lorsqu'il est fait référence au*** présent article, les passagers se voient offrir gratuitement ce qui suit:

Amendement 127

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 10
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 9 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point c

Position du Conseil	*Amendement*
c) la possibilité ***d'envoyer des SMS,*** d'accéder à l'internet et d'effectuer deux appels téléphoniques.	c) la possibilité d'accéder à l'internet et d'effectuer deux appels téléphoniques.

Amendement 128

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 10
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 9 – paragraphe 3

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

Amendement 129

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 10
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 9 – paragraphe 4

Position du Conseil	*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 quatorze jours calendaires à compter de la présentation de la demande de remboursement, dans la mesure où ces frais sont nécessaires, raisonnables et proportionnés à la durée de l'attente et aux coûts des rafraîchissements et des repas sur le lieu de l'aéroport ou le lieu d'hébergement où les passagers sont immobilisés. Lorsque l'entité gestionnaire de l'aéroport active son plan d'urgence, ce délai peut être porté à trente jours calendaires.	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 de l'hébergement, des rafraîchissements et des repas sur le lieu de l'aéroport ou le lieu d'hébergement où les passagers sont immobilisés. ***Si le transporteur aérien ne fournit pas d'hébergement à l'hôtel dans les trois heures, le passager a le droit d'organiser son propre hébergement et d'être remboursé par le transporteur aérien sur présentation du reçu***

correspondant, dans un délai de sept jours ouvrables. Lorsque l'entité gestionnaire de l'aéroport active son plan d'urgence, ce délai peut être porté à ***[...]***jours calendaires. ***Le montant remboursable est limité à un plafond de frais d'hôtel figurant dans un indice publié par la Commission indiquant les prix dans les États membres conformément aux données d'Eurostat, multiplié par un coefficient de 2, afin de tenir compte des disponibilités restreintes et des prix pratiqués en période de pointe et d'encourager la fourniture d'un hébergement par les transporteurs aériens effectifs dans le délai de trois heures. Lorsque le plafond multiplié par le coefficient n'est pas suffisant pour permettre au passager concerné de trouver un hébergement approprié, le droit du passager à organiser lui-même son hébergement ne libère pas le transporteur aérien effectif de son obligation de fournir un hébergement.***

Amendement 130

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 10
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 9 – paragraphe 5

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

Amendement 131

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 11
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 10 – paragraphe 2 – partie introductive

Position du Conseil	*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 ***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***:	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:

Amendement 132

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 11
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 10 – paragraphe 2 – point a

Position du Conseil	*Amendement*
a) ***40*** % du prix du vol pour les vols de ***3 500*** kilomètres ou moins***;*** ou	a) ***30*** % du prix du vol pour ***tous*** les vols de ***1 500*** kilomètres ou moins***,*** ou

Amendement 133

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 11
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 10 – paragraphe 2 – point b

Position du Conseil	*Amendement*
b) ***75*** % du prix du vol pour les vols de plus de 3 500 kilomètres***.***	b) ***50*** % du prix du vol pour ***tous*** les vols ***intracommunautaires*** de plus de ***1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à*** 3 500 kilomètres***, ou***

Amendement 134

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 11
Règlement (CE) nº 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.

Amendement 135

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 11
Règlement (CE) nº 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 136

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 12
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 10 bis – paragraphe 1

Position du Conseil	*Amendement*
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	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

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.

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 137

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 12
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 10 bis – paragraphe 3

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

Amendement 138

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 12

Règlement (CE) nº 261/2004
Article 10 bis – paragraphe 4

Position du Conseil	*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 ***du présent règlement au titre*** de ***l'article 16, paragraphe 1,*** du présent ***règlement***.	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 139

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 13
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 11 – paragraphe -1 (nouveau)

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

Amendement 140

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 13
Règlement (CE) nº 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.

Amendement 141

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 13
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 11 – paragraphe 4

Position du Conseil	*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.	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***.

Amendement 142

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 13
Règlement (CE) nº 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 soit mis à leur disposition à la porte de l'aéronef, sauf s'il existe des contraintes liées à la sûreté, à la sécurité ou à la capacité, ou des contraintes opérationnelles.

Amendement 143

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 13
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 11 – paragraphe 4 ter (nouveau)

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

Amendement 144

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 13 bis (nouveau)
Règlement (CE) nº 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.

Amendement 145

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 13 ter (nouveau)
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 11 bis bis (nouveau)

Position du Conseil	*Amendement*
	13 ter) L'article suivant est inséré:
	«Article 11 bis bis
	Droit au transfert d'un billet en cas de décès du passager concerné ou d'un membre de sa famille proche
	1. Le transfert d'un billet à une autre personne est autorisé en cas de décès du passager concerné ou d'un membre de sa famille proche. Le passager concerné par la perte ou la personne qui s'occupe des affaires du passager décédé peut demander le transfert du billet sur présentation des pièces justificatives appropriées sur un support durable.
	2. Les transporteurs aériens, les opérateurs ou les intermédiaires sont tenus de traiter ces demandes dans des conditions transparentes et équitables.
	3. Lorsqu'une telle demande est formulée au moins 72 heures avant le vol et moyennant la présentation des pièces justificatives appropriées sur un support

durable, elle est en tout état de cause considérée comme raisonnable et ne fait pas l'objet d'un supplément de frais.

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

Amendement 146

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 13 quater (nouveau)
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 11 ter (nouveau)

Position du Conseil	*Amendement*
	13 quater) L'article suivant est inséré:
	Article 11 ter
	Enregistrement
	1. Les passagers ont le droit de s'enregistrer en ligne ou à l'aéroport sans frais supplémentaires. À cette fin, les transporteurs aériens peuvent mettre à disposition des bornes d'enregistrement en libre-service à l'aéroport afin de faciliter le processus d'enregistrement.
	2. Les passagers ont le droit de choisir, à leur convenance, d'utiliser une carte d'embarquement en format papier ou en format numérique.

Amendement 147

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 14 bis (nouveau)
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 12 bis (nouveau)

Position du Conseil	*Amendement*
	14 bis) L'article suivant est inséré:
	«Article 12 bis
	Correction des fautes d'orthographe
	1. Le transporteur aérien effectif corrige les fautes d'orthographe dans le nom d'un passager ou met à jour le nom d'un passager en cas de changement administratif, à la réception d'une demande présentée au plus tard 48 heures avant l'heure de départ prévue. Cette correction ou mise à jour est effectuée gratuitement au moins une fois.
	2. La demande visée au paragraphe 1 peut être introduite par:
	a) un passager en relation avec le nom du passager concerné ou le nom de tout passager dont le billet fait partie du même contrat de transport aérien que le billet du passager qui soumet la demande;
	b) un intermédiaire en relation avec le nom d'un passager pour lequel il a effectué la réservation.
	Toute correction ou mise à jour effectuée conformément au paragraphe 1 ne peut constituer un transfert de billet du passager à une autre personne.»

Amendement 148

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 15
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 13 – paragraphe 1

Position du Conseil	*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	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.	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.***

Amendement 149

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 16
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 14 – paragraphe 1

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

Amendement 150

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 16
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 14 – paragraphe 2

Position du Conseil	*Amendement*
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	Lorsqu'ils proposent des billets pour un vol ou des correspondances et avant l'achat ***de ces billets***, les transporteurs aériens et les intermédiaires informent le passager des

suivants:	éléments suivants:
a) le type de billet ou des billets proposés, en particulier si ce ou ces billets sont couverts par un contrat de transport aérien unique ou par une combinaison de contrats de transport aérien distincts;	a) le type de billet ou des billets proposés, en particulier si ce ou ces billets sont couverts par un contrat de transport aérien unique ou par une combinaison de contrats de transport aérien distincts;
b) les droits et obligations du passager, du transporteur aérien effectif et de l'intermédiaire au titre du présent règlement, joints au contrat de transport aérien, y compris des informations sur la procédure de remboursement;	b) les droits et obligations du passager, du transporteur aérien effectif et de l'intermédiaire au titre du présent règlement, joints au contrat de transport aérien, y compris des informations sur la procédure de remboursement;
	b bis) les services de voyage de base et les suppléments de prix optionnels;
c) le délai et la procédure qui s'appliquent pour qu'un passager puisse demander la modification d'un nom, au sens de l'article 4, paragraphe 6, sans frais supplémentaires; et	c) le délai et la procédure qui s'appliquent pour qu'un passager puisse demander la modification d'un nom, au sens de l'article 4, paragraphe 6, sans frais supplémentaires; et
d) les conditions générales du contrat de transport aérien.	d) les conditions générales du contrat de transport aérien.
Afin de se conformer à l'obligation d'information énoncée au point b) du premier alinéa, le transporteur aérien et l'intermédiaire peuvent utiliser un résumé des dispositions du présent règlement élaboré et mis à la disposition du public par la Commission dans toutes les langues officielles de l'Union.	

Amendement 151

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 16
Règlement (CE) nº 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	***supprimé***

articles 7, 8 et 9 concernant l'indemnisation, le remboursement, le réacheminement ou l'assistance en cas de vol suivant manqué ne s'appliquent pas dans le cadre du contrat de transport aérien distinct. Ces informations sont fournies de manière claire lors de la vente des billets.

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

Amendement 152

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 16
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 14 – paragraphe 4

Position du Conseil	*Amendement*
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.;	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.;

Amendement 153

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 16
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 14 – paragraphe 4 bis (nouveau)

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

Amendement 154

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 16
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 14 – paragraphe 4 ter (nouveau)

Position du Conseil	*Amendement*
	4 ter. Les transporteurs aériens mettent en place, dans chaque aéroport dans lequel ils ont des activités, des points de contact où ils assurent la présence d'un personnel de contact ou d'un tiers auquel

	le transporteur aérien concerné fait appel, pour apporter aux passagers les informations nécessaires relatives à leurs droits, y compris aux procédures de plainte, pour les assister et pour prendre des mesures immédiates en cas d'annulation ou de retard de vols, de refus d'embarquement ou de perte ou de retard de bagages. Pendant les heures de service des transporteurs aériens et jusqu'à ce que le dernier passager débarque du dernier avion, ainsi que pendant le temps que l'on peut raisonnablement prévoir pour accomplir les formalités de passeport et de douane, récupérer les bagages enregistrés et arriver au point de contact désigné sans se presser, ces points de contact sont disponibles pour assister les passagers, notamment en ce qui concerne le remboursement, les réacheminements et les nouvelles réservations, et recevoir le dépôt de leurs plaintes.

Amendement 155

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 16
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 14 – paragraphe 4 quater (nouveau)

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

Amendement 156

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 16

Règlement (CE) nº 261/2004
Article 14 – paragraphe 4 quinquies (nouveau)

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

Amendement 157

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 16
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 14 – paragraphe 4 sexies (nouveau)

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

Amendement 158

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 16
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 14 – paragraphe 4 septies (nouveau)

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

Amendement 159

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 16
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 14 – paragraphe 4 octies (nouveau)

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

Amendement 160

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 16
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 14 – paragraphe 4 nonies (nouveau)

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

Amendement 161

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 16
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 14 – paragraphe 4 decies (nouveau)

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

Amendement 162

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 16
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 14 – paragraphe 4 undecies (nouveau)

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

Amendement 163

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 16
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 14 – paragraphe 4 duodecies (nouveau)

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

Amendement 164

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 17
Règlement (CE) nº 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 en situation de handicap et aux personnes à mobilité réduite. Ils informent également les passagers de manière claire des coordonnées de l'organisme ou des organismes désignés par les États membres en vertu de l'article 16 et de l'organisme ou des organismes responsables du règlement extrajudiciaire des litiges prévus à l'article 16 bis et, le cas échéant, de leurs responsabilités respectives. Ces informations sont disponibles dans la ou les langues officielles de l'État membre dans lequel le transporteur aérien et l'intermédiaire exercent leurs activités.***	1. Chaque transporteur aérien et 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.

Amendement 165

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 17
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 15 bis – paragraphe 2

Position du Conseil	*Amendement*
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,***	2. ***Les*** passagers ***peuvent déposer une*** plainte ***auprès*** de ***tout*** transporteur aérien ou ***de tout intermédiaire concernant leurs domaines de compétence respectifs au moyen*** des ***mécanismes visés au paragraphe 1. Cette plainte est introduite*** dans un délai ***d'un an*** à compter de la date à ***laquelle*** le ***vol a commencé*** ou ***devait***

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 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***.	***l'être***.

Amendement 166

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 17
Règlement (CE) nº 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.

Amendement 167

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 17
Règlement (CE) nº 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.

Amendement 168

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 17
Règlement (CE) nº 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. ***Dans un délai de sept jours ouvrables à compter de la réception de la plainte, le destinataire confirme l'avoir reçue au passager. Dans un délai de deux mois après réception de la plainte, le destinataire fournit une réponse circonstanciée au passager. Si le destinataire ne fournit pas cette réponse dans ledit délai de deux mois***, ***il est réputé avoir accepté les réclamations du passager.***

Amendement 169

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 17
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 15 bis – paragraphe 3 bis (nouveau)

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

Amendement 170

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 17
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 15 bis – paragraphe 3 ter (nouveau)

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

Amendement 171

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 17
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 15 bis – paragraphe 3 quater (nouveau)

Position du Conseil	*Amendement*
	3 quater. La charge de la preuve relative à la fourniture des informations nécessaires aux passagers incombe au transporteur aérien et à l'intermédiaire.

Amendement 172

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 18
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 16 – titre

Position du Conseil	*Amendement*
Article 16	Article 16
Exécution	***Désignation des organismes nationaux chargés de l'application***

Amendement 173

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 18
Règlement (CE) nº 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 ou ***plusieurs*** organismes chargés de l'application des ***obligations stipulées dans*** le présent ***règlement***.

Amendement 174

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 18
Règlement (CE) nº 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 règlement et prend les mesures nécessaires pour garantir le respect des droits des passagers***.	2. ***Chaque organisme est indépendant de tout transporteur aérien, de toute entité gestionnaire d'aéroport et*** de ***tout intermédiaire ou tout autre intérêt commercial en ce qui concerne son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et sa prise de décision***.

Amendement 175

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 18
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 16 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Position du Conseil	*Amendement*
	2 bis. Les États membres notifient à la Commission le ou les organismes désignés en vertu du présent article et ses ou leurs responsabilités respectives, y compris

	toute modification qui y est apportée. La Commission et le ou les organismes désignés publient ces informations sur leur site internet.

Amendement 176

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 18
Règlement (CE) nº 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***

Amendement 177

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 18
Règlement (CE) nº 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***

Amendement 178

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 18

Règlement (CE) nº 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***

Amendement 179

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 18 bis (nouveau)
Règlement (CE) nº 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.
	2. Les organismes nationaux chargés de l'application peuvent demander aux transporteurs aériens, aux entités gestionnaires des aéroports et aux intermédiaires de fournir des documents et des informations utiles à l'exercice de leurs fonctions stipulées au paragraphe 1. Ces documents et informations sont fournis dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, sauf indication contraire de l'organisme national chargé de l'application.
	3. Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les organismes nationaux

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

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

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

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

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

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

9. Sur la base des données que les transporteurs aériens, les entités gestionnaires d'aéroports et les intermédiaires sont tenus de fournir sur les normes de qualité du service définies à l'article 15 bis, l'organisme national

chargé de l'application publie des statistiques relatives au nombre et à la nature des plaintes, au nombre des annulations, des refus d'embarquement et des retards et à leur durée, ainsi que des données sur les pertes, détériorations ou retards de bagages.

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

Amendement 180

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 18 ter (nouveau)
Règlement (CE) nº 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 en situation de handicap et des personnes à mobilité réduite au format accessible.

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

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

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

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

Amendement 181

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 18 quater (nouveau)
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 16 -bis ter (nouveau)

Position du Conseil	*Amendement*
	18 quater) L'article suivant est inséré:
	Article 16 -bis ter
	1. Lorsque plusieurs organismes sont désignés par un État membre conformément aux articles 16 et 16 ter du présent règlement, ces organismes assurent l'échange d'informations pertinentes entre eux, conformément au règlement (UE) 2016/679, afin d'aider l'organisme national chargé de l'application à s'acquitter de ses tâches de surveillance et d'application, et afin que l'organisme de traitement des plaintes désigné en vertu de l'article 16 ter puisse collecter les informations nécessaires pour examiner les plaintes individuelles.
	2. Les organismes nationaux chargés de

l'application des différents États membres s'échangent des informations sur leurs travaux ainsi que sur leurs principes et pratiques de décision aux fins de la coordination transfrontière. La Commission les assiste dans cette tâche.

Amendement 182

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 18 quinquies (nouveau)
Règlement (CE) nº 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.

Amendement 183

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 18 sexies (nouveau)
Règlement (CE) nº 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.

Amendement 184

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 18 septies (nouveau)
Règlement (CE) nº 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.

Amendement 185

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 19
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 16 bis – paragraphe 1

Position du Conseil	*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. ***Les États membres peuvent décider d'appliquer le*** présent ***article aux*** litiges ***entre transporteurs aériens ou intermédiaires***, ***d'une part, et uniquement*** des ***consommateurs, d'autre part***.;	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*** litiges ***est obligatoire et les décisions qui en résultent sont contraignantes***, ***sans préjudice du droit*** des ***parties d'accéder au système judiciaire***.;

Amendement 186

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 19 bis (nouveau)
Règlement (CE) nº 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) nº 1008/2008 ainsi qu'à la Commission, pour le [1er janvier xxxx], un document qui établit d'une manière raisonnablement précise que leurs procédures d'exploitation suffisent à garantir qu'ils respectent à tout moment tous les articles pertinents du présent règlement.

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

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

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

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

Amendement 187

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 19 ter (nouveau)
Règlement (CE) nº 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.

Amendement 188

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 19 quater (nouveau)
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 16 bis quater (nouveau)

Position du Conseil	*Amendement*
	19 quater) L'article suivant est inséré:
	Article 16 bis quater
	Procédure de comité
	1. La Commission est assistée par le comité des droits des passagers, composé de deux représentants de chaque État membre, dont l'un au moins représente un organisme national chargé de l'application. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.
	2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

Amendement 189

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 20
Règlement (CE) nº 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	***supprimé***

trois ans par la suite, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur la liste des circonstances extraordinaires figurant en annexe, à la lumière des événements affectant la réalisation ponctuelle et effective des vols intervenus au cours des deux années précédant chaque rapport.

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

Amendement 190

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 20
Règlement (CE) nº 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 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.	***supprimé***

Amendement 191

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 20
Règlement (CE) nº 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	***supprimé***

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;

Amendement 192

Position du Conseil
Article 1 – alinéa 1 – point 20
Règlement (CE) nº 261/2004
Article 17 – paragraphe 2 – alinéa 3 – point b

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

Amendement 193

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 1 – sous-point b
Règlement (CE) nº 2027/97
Article 2 – paragraphe 1 – point l

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

Amendement 194

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 3
Règlement (CE) nº 2027/97
Article 3 – paragraphe 2

Position du Conseil	*Amendement*
(3) À l'article 3, le paragraphe 2 est ***supprimé.***	(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 difficulté excessive. Le formulaire de plainte, qui peut se présenter sous la forme d'un document PIR (Property Irregularity Report: signalement d'une anomalie concernant un bien), est accepté par le transporteur aérien à l'aéroport comme constituant une plainte au titre de l'article 31, paragraphe 2, de la convention de Montréal. Cette possibilité ne porte pas atteinte au droit du passager d'introduire une plainte par d'autres moyens dans les délais fixés par la convention de Montréal.»

Amendement 195

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 3 bis (nouveau)
Règlement (CE) nº 2027/97
Article 3 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Position du Conseil	*Amendement*
	3 bis) 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.

Amendement 196

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 5
Règlement (CE) nº 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.

Amendement 197

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 6 – sous-point a
Règlement (CE) nº 2027/97
Article 6 – paragraphe 1

Position du Conseil	*Amendement*
1. Tout transporteur aérien, lorsqu'il	1. Tout transporteur aérien, lorsqu'il

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

Amendement 198

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 6 – sous-point a bis (nouveau)
Règlement (CE) nº 2027/97
Article 6 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Position du Conseil	*Amendement*
	a bis) L'article suivant est inséré:
	1 bis. Tout transporteur aérien, lorsqu'il vend des services de transport aérien dans l'Union, fait en sorte qu'un résumé des principales dispositions régissant la responsabilité pour les passagers et leurs bagages, y compris les délais prévus pour intenter une action en indemnisation et la possibilité de faire une déclaration spéciale pour les bagages, soit disponible à l'intention des passagers à tous les points de vente, y compris la vente par téléphone ou par internet. Afin de se conformer à cette obligation d'information, les transporteurs aériens

de l'Union font usage de la notice figurant en annexe. Ce résumé ou cette notice ne saurait servir de base pour prétendre à une indemnisation, ni être utilisé(e) pour interpréter les dispositions du présent règlement ou la convention de Montréal. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 6 quater afin d'adapter les montants mentionnés dans l'annexe, à l'exception du montant visé à l'article 5, paragraphe 2, sur la base d'une décision prise par l'Organisation de l'aviation civile internationale en application de l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal.

Amendement 199

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 7
Règlement (CE) nº 2027/97
Article 6 bis – paragraphe 1 – alinéa 1

Position du Conseil	*Amendement*
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) nº 1107/2006, et au plus tard lorsque les équipements sont remis au transporteur aérien et, dans le cas d'un chien d'assistance reconnu, à l'embarquement. Dans ce cas, le transporteur aérien de l'Union ne facture pas de frais supplémentaires aux passagers concernés. 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	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 ***en situation de handicap*** ou personne à mobilité réduite la possibilité de faire une déclaration spéciale d'intérêt pour une livraison à destination, dans un format accessible, au titre de l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, lors de la réservation, en même temps que la notification prévue à l'article 6 du règlement (CE) nº 1107/2006, et au plus tard lorsque les équipements sont remis au transporteur aérien et, dans le cas d'un chien d'assistance reconnu, à l'embarquement. Dans ce cas, le transporteur aérien de l'Union ne facture pas de frais supplémentaires aux passagers concernés***. La Commission adopte des actes d'exécution qui établissent le modèle de formulaire à utiliser pour une telle***

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

Amendement 200

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 7
Règlement (CE) nº 2027/97
Article 6 bis – paragraphe 1 – alinéa 2

Position du Conseil	*Amendement*
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) nº 1107/2006. Cette déclaration spéciale d'intérêt est faite dans les mêmes conditions que celles énoncées au premier alinéa. L'intermédiaire transmet la déclaration au transporteur aérien de l'Union dès que possible.	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) nº 1107/2006. Cette déclaration spéciale d'intérêt est faite dans les mêmes conditions que celles énoncées au premier alinéa. L'intermédiaire transmet la déclaration au transporteur aérien de l'Union dès que possible.

Amendement 201

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) nº 2027/97
Article 6 bis bis (nouveau)

Position du Conseil	*Amendement*
	L'article suivant est inséré:
	Article 6 bis bis
	1. L'organisme national chargé de l'application désigné en vertu de l'article 16 du règlement (CE) nº 261/2004 veille au respect du présent règlement. À cet effet, il contrôle:
	- 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 en situation de handicap en cas de détérioration de leurs équipements de mobilité ou équipements d'assistance, l'organisme national chargé de l'application examine également et prend en considération les informations relatives aux plaintes concernant des équipements de mobilité présentées aux organismes désignés conformément à l'article 16 bis du règlement (CE) nº 261/2004.
	3. Les sanctions établies par les États membres pour les violations du présent règlement sont effectives, proportionnées et dissuasives.
	4. Dans leurs rapports annuels conformément à l'article 16, paragraphe 6, du règlement (CE) nº 261/2004, les organismes nationaux chargés de l'application

	publient également des statistiques sur leur activité et sur les sanctions appliquées relativement à l'application du présent règlement.

Amendement 202

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 7
Règlement (CE) nº 2027/97
Article 6 ter – paragraphe 1 – alinéa 1 bis (nouveau)

Position du Conseil	*Amendement*
	Les services de voyage de base et les frais supplémentaires doivent pouvoir être clairement identifiés et pouvoir être achetés indépendamment les uns des autres.

Amendement 203

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 7
Règlement (CE) nº 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.

Amendement 204

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 7
Règlement (CE) nº 2027/97
Article 6 ter – paragraphe 2

Position du Conseil	*Amendement*
2. Sans préjudice du règlement (CE) nº 1107/2006, les transporteurs	2. Sans préjudice du règlement (CE) nº 1107/2006, les transporteurs

aériens autorisent les passagers à emporter un effet personnel ***dans*** la ***cabine*** sans frais supplémentaires.	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) nº 261/2004. Le maximum de bagages à main autorisé peut être exprimé en dimensions maximales ou en poids maximal du total de bagages à main autorisé par passager, ou les deux à la fois, mais sans limitation précise du nombre de pièces emportées.***

Amendement 205

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 7
Règlement (CE) nº 2027/97
Article 6 ter – paragraphe 4

Position du Conseil	*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 ***de l'Union*** arrivant sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent.	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.

Amendement 206

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 7
Règlement (CE) nº 2027/97
Article 6 quater – paragraphe 1

Position du Conseil	*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	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.	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.

Amendement 207

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 7
Règlement (CE) nº 2027/97
Article 6 quater – paragraphe 2

Position du Conseil	*Amendement*
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***.	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***.

Amendement 208

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 7
Règlement (CE) nº 2027/97
Article 6 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.

Amendement 209

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 7
Règlement (CE) nº 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.

Amendement 210

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 7
Règlement (CE) nº 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) nº 182/2011.
	2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

Amendement 211

Position du Conseil
Article 2 – alinéa 1 – point 8
Règlement (CE) nº 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.***

Amendement 212

Position du Conseil
Article 3 – paragraphe 2

Position du Conseil	*Amendement*
Il est applicable à partir du … [deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif].	***supprimé***

Amendement 213

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe I – titre

Position du Conseil	*Amendement*
Listes ***non*** exhaustives de circonstances ***considérées comme des circonstances extraordinaires et de circonstances non*** considérées comme des circonstances extraordinaires aux fins du présent règlement	Listes exhaustives de circonstances ***susceptibles d'être*** considérées comme des circonstances extraordinaires aux fins du présent règlement

Amendement 214

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe I – paragraphe 1

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

Amendement 215

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point a

Position du Conseil	*Amendement*
a) ***des circonstances non liées à***	***supprimé***

l'exploitation de l'aéronef, telles que:

Amendement 216

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point a – sous-point i

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

Amendement 217

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point a – sous-point ii

Position du Conseil	*Amendement*
ii) les conditions météorologiques ***et les dégâts causés à l'aéronef par des phénomènes météorologiques qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité (par exemple: foudre, grêle, orages, turbulences importantes ou vent fort)***;	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 rendant impossible l'exploitation du vol en toute sécurité***;

Amendement 218

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point a – sous-point iii

Position du Conseil	*Amendement*
iii) la guerre ou ***l'insurrection*** qui ***sont incompatibles avec*** l'exploitation du vol en toute sécurité;	iii) la guerre***, les troubles politiques, les actes de sabotage*** ou ***de terrorisme*** qui ***rendent impossible*** l'exploitation du vol en toute sécurité;

Amendement 219

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point a – sous-point iv

Position du Conseil	*Amendement*
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) nº 2022/2371 du Parlement européen et du Conseil[1], qui sont incompatibles avec l'exploitation*** du vol en ***toute sécurité***; ***et***	iv) ***les risques*** pour la santé 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 nº 1082/2013/UE (JO L 314 du 6.12.2022, p. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj).

Amendement 220

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point a – sous-point v

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

Amendement 221

Position du Conseil
Annexe I

Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point b

Position du Conseil	*Amendement*
b) ***des incidents liés à un passager, y compris:***	***supprimé***

Amendement 222

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point b – sous-point i

Position du Conseil	*Amendement*
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***;	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***;

Amendement 223

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point b – sous-point ii

Position du Conseil	*Amendement*
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;	***supprimé***

Amendement 224

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point c

Position du Conseil	*Amendement*
c) ***d'autres incidents, tels que:***	***supprimé***

Amendement 225

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point i

Position du Conseil	*Amendement*
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;	***supprimé***

Amendement 226

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point ii

Position du Conseil	*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;	*(Ne concerne pas la version française.)*

Amendement 227

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point iii

Position du Conseil	*Amendement*
iii) les restrictions liées à la gestion du trafic aérien ou à la capacité d'un aéroport,	iii) les restrictions ***imprévues*** liées à la gestion du trafic aérien ou à la capacité d'un aéroport, ou la fermeture ***imprévue*** de

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

Amendement 228

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point iv

Position du Conseil	*Amendement*
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;	***supprimé***

Amendement 229

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point v

Position du Conseil	*Amendement*
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***;	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 230

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 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***

Amendement 231

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 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***;

Amendement 232

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe I – paragraphe 1 – point c – sous-point viii

Position du Conseil	*Amendement*
viii) les dégâts causés à un pneumatique de l'aéronef par un corps étranger qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité;	***supprimé***

Amendement 233

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 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***;

Amendement 234

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 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 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	***supprimé***

Amendement 235

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 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***

Amendement 236

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 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;

Amendement 237

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 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;

Amendement 238

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 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;

Amendement 239

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 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.

Amendement 240

Position du Conseil
Annexe I
Règlement (CE) nº 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)].	

Amendement 241

Position du Conseil
Annexe II
Règlement (CE) nº 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 préposés ou mandataires.	*(Ne concerne pas la version française.)*

Amendement 242

Position du Conseil
Annexe II
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe II – point 6 – alinéa 1

Position du Conseil	*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.	*(Ne concerne pas la version française.)*

Amendement 243

Position du Conseil
Annexe II
Règlement (CE) nº 261/2004
Annexe II – point 8 – titre

Position du Conseil	*Amendement*
Délai de dépôt des plaintes concernant des bagages	*(Ne concerne pas la version française.)*