



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

---

*Document de séance*

---

**A7-0020/2014**

22.1.2014

**\*\*\*|**  
**RAPPORT**

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Georges Bach

### ***Légende des signes utilisés***

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

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

### ***Amendements à un projet d'acte***

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

L'en-tête de tout amendement relatif à un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, comporte une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée. Les parties reprises d'une disposition d'un acte existant que le Parlement souhaite amender, alors que le projet d'acte ne l'a pas modifiée, sont marquées en **gras**. D'éventuelles suppressions concernant de tels passages sont signalées comme suit: [...].

## SOMMAIRE

|                                                                                         | <b>Page</b> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....                             | 5           |
| EXPOSÉ DES MOTIFS.....                                                                  | 108         |
| AVIS DE LA COMMISSION DU MARCHÉ INTERIEUR ET DE LA PROTECTION DES<br>CONSOMMATEURS..... | 115         |
| PROCÉDURE.....                                                                          | 182         |



## PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

**sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages  
(COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))**

**(Procédure législative ordinaire: première lecture)**

*Le Parlement européen,*

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2013)0130),
  - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0066/2013),
  - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
  - vu l'avis du Comité économique et social européen du 11 juillet 2013<sup>1</sup>,
  - après consultation du Comité des régions,
  - vu l'article 55 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs (A7-0020/2014),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
  2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;
  3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

### **Amendement 1**

**Proposition de règlement  
Considérant 2 bis (nouveau)**

---

<sup>1</sup> Non encore paru au Journal officiel.

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

## **Amendement 2**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

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

### *Justification*

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

### Amendement 3

#### Proposition de règlement Considérant 5

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

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

##### *Amendement*

(5) Dans l'affaire C-22/11 (Finnair), la Cour de justice de l'Union européenne a établi que la notion de "refus d'embarquement" doit être interprétée en ce sens qu'elle vise non seulement les refus d'embarquement dus à des situations de surréservation, mais également les refus d'embarquement pour d'autres motifs, tels que des motifs opérationnels. La définition du terme "refus d'embarquement" **devrait englober les cas dans lesquels l'heure de départ prévue a été avancée avec comme conséquence qu'un passager manque le vol.**

##### *Justification*

*La définition actuelle du terme "refus d'embarquement" doit être modifiée pour inclure les cas dans lesquels un passager manque un vol parce que l'heure de départ a été avancée.*

### Amendement 4

#### Proposition de règlement Considérant 6

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

(6) Le règlement (CE) n° 261/2004 s'applique également aux passagers ayant réservé leur transport aérien dans le cadre d'un voyage à forfait. Il convient toutefois de préciser que les passagers ne peuvent pas cumuler des droits correspondants, notamment en vertu du présent règlement et de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait<sup>17</sup>. Les passagers devraient avoir le choix déposer leur réclamation au titre du présent règlement ou au titre de la directive, mais

##### *Amendement*

(6) Le règlement (CE) n° 261/2004 s'applique également aux passagers ayant réservé leur transport aérien dans le cadre d'un voyage à forfait. Il convient toutefois de préciser que les passagers ne peuvent pas cumuler des droits correspondants, notamment en vertu du présent règlement et de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait<sup>17</sup>. Les passagers devraient avoir le choix déposer leur réclamation au titre du présent règlement ou au titre de la directive, mais

ils ne devraient pas avoir le droit de cumuler des indemnisations au titre des deux actes législatifs pour une même réclamation. **Les passagers ne devraient pas se soucier de la manière dont** les transporteurs aériens et les agents de voyages **se répartissent les réclamations ainsi déposées.**

---

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

ils ne devraient pas avoir le droit de cumuler des indemnisations au titre des deux actes législatifs pour une même réclamation. Les transporteurs aériens et les agents de voyages **devraient fournir aux passagers les éléments de preuve dont ces derniers ont besoin pour mettre au point leurs réclamations sans retard.**

---

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

#### *Justification*

*La suppression de la dernière phrase clarifie le fait que le règlement (CE) n° 261/2004 et la directive 90/314/CEE concernant les voyages à forfait constituent deux actes juridiques distincts, ce qui signifie que les passagers doivent adresser leurs réclamations uniquement au transporteur aérien effectif. Si néanmoins des obligations du règlement n° 261/2004 et de la directive sur les voyages à forfait coïncident, les passagers peuvent choisir la législation au titre de laquelle ils souhaitent déposer une réclamation.*

#### **Amendement 5**

##### **Proposition de règlement**

##### **Considérant 7**

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

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

###### *Amendement*

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

#### *Justification*

*Vise à lutter contre la politique actuellement pratiquée par les transporteurs aériens en cas de non-présentation: si le vol réservé comprend plusieurs segments, il doit être possible de ne consommer qu'un seul ou plusieurs de ces segments, et ce sans s'exposer à l'invalidation de la chaîne d'acheminement en aval ou à l'application de frais supplémentaires élevés.*



## Amendement 6

### Proposition de règlement Considérant 8

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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

*Justification*

*La notion de correction "raisonnable" laisse trop de place à l'interprétation.*

## Amendement 7

### Proposition de règlement Considérant 9

*Texte proposé par la Commission*

(9) Il convient de clarifier qu'en cas d'annulation, c'est au passager, et non au transporteur aérien, qu'il appartient de choisir entre le remboursement, le réacheminement ou un autre vol à une date ultérieure.

*Amendement*

(9) Il convient de clarifier qu'en cas d'annulation, c'est au passager, et non au transporteur aérien, qu'il appartient de choisir entre le remboursement, le réacheminement ou un autre vol **plus tard à la même date ou** à une date ultérieure.

## Amendement 8

### Proposition de règlement Considérant 9 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(9 bis) Lorsqu'un passager annule un vol, le transporteur aérien devrait être tenu de**

**rembourser, sans frais, les taxes qui ont déjà été acquittées.**

*Justification*

*En pareil cas, certains transporteurs aériens imposent des redevances de service qui sont souvent excessives. Cette pratique est inadmissible. Si le passager ne prend pas le vol, le transporteur n'est pas assujéti à une taxe pour ce passager. Celle-ci doit donc être intégralement remboursée. Le fait que le passager n'utilise déjà pas le vol payé devrait constituer une "sanction" suffisante.*

**Amendement 9**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(9 ter) Lorsque le passager choisit, dans le cadre d'un accord, de voyager à une date ultérieure, les frais de trajet aller-retour à l'aéroport pour le vol annulé devraient toujours être intégralement remboursés. Ces frais devraient toujours comprendre les frais de transports publics, les frais de taxi et les frais de stationnement au parking de l'aéroport.***

**Amendement 10**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(9 quater) La protection financière des passagers en cas de défaillance du transporteur aérien constitue une composante essentielle d'un régime efficace de droits des passagers. Afin de renforcer la protection des passagers aériens en cas d'annulation de vols en raison de l'insolvabilité d'un transporteur aérien ou de la suspension des activités d'un transporteur aérien due à la révocation de sa licence d'exploitation, les***

*transporteurs aériens devraient être tenus de fournir une preuve suffisante de sécurité pour le remboursement des passagers ou leur rapatriement.*

*Justification*

*L'exigence de fourniture d'une preuve suffisante de sécurité permet aux transporteurs aériens de prendre plusieurs mesures afin de protéger les passagers en cas d'insolvabilité. D'autres options pourraient être l'utilisation d'un fonds ou la souscription d'une assurance.*

**Amendement 11**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(9 quinquies) La création d'un fonds de garantie ou d'un système d'assurance obligatoire permettra par exemple 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.***

*Justification*

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

**Amendement 12**

**Proposition de règlement  
Considérant 10**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(10) Les aéroports*** et les usagers des aéroports, tels que les transporteurs aériens ***et*** les sociétés d'assistance en escale, devraient ***coopérer pour*** réduire au minimum l'impact des perturbations ***des***

***(10) L'entité gestionnaire de l'aéroport*** et les usagers des aéroports, tels que les transporteurs aériens, les sociétés d'assistance en escale, ***les prestataires de services de navigation aérienne et les***

vol multiples sur les passagers en veillant à ce qu'ils soient pris en charge et réacheminés. À cette fin, *ils devraient préparer des plans* d'urgence *pour* ce type de situations et travailler *ensemble* à l'élaboration de ces plans.

*prestataires d'aide aux passagers handicapés ou à mobilité réduite, devraient prendre les mesures qui s'imposent pour assurer la coopération et la collaboration entre les usagers afin de réduire au minimum l'impact des perturbations de vol multiples sur les passagers en veillant à ce qu'ils soient pris en charge et réacheminés. À cette fin, l'entité gestionnaire de l'aéroport devrait veiller à mettre en place une coordination appropriée en préparant un plan d'urgence adapté à ce type de situations et travailler avec les autorités nationales, régionales ou locales à l'élaboration de celui-ci. Ces plans devraient faire l'objet d'une évaluation de la part des organismes nationaux chargés de l'application, qui peuvent demander des adaptations au besoin.*

### Amendement 13

#### Proposition de règlement Considérant 10 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(10 bis) Les transporteurs aériens devraient mettre en place des procédures et prendre des mesures coordonnées pour fournir des informations adéquates 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 14

#### Proposition de règlement Considérant 10 ter (nouveau)

**(10 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 15

### Proposition de règlement Considérant 11

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

(11) Le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement prévoir le droit à une indemnisation pour les passagers subissant un retard important, conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07 (Sturgeon) **et en vertu du principe d'égalité de traitement, qui veut que des situations comparables ne soient pas traitées différemment**. Les seuils de déclenchement ouvrant le droit à une indemnisation devraient être relevés, **entre autres** pour tenir compte de l'incidence financière sur le secteur. **Ils devraient avoir pour effet de** garantir l'homogénéité des conditions d'indemnisation pour les citoyens voyageant au sein de **l'Union. Parallèlement, certains seuils devraient être relevés en fonction** de la distance du trajet pour les voyages à destination/en provenance de pays tiers afin de tenir compte des difficultés opérationnelles rencontrées par les transporteurs aériens pour régler les causes des retards dans des

éloignés.

aéroports éloignés. ***En ce qui concerne l'indemnisation, le même taux devrait toujours être appliqué à la même distance du vol concerné.***

#### *Justification*

*Cet amendement tient compte de la position du rapporteur en ce qui concerne les seuils de déclenchement ouvrant le droit à une indemnisation. Le rapporteur estime que ces seuils devraient être fixés conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne, qui accorde aux passagers, en cas de longs retards, à savoir plus de trois heures, les mêmes droits qu'aux passagers dont les vols ont été annulés.*

### **Amendement 16**

#### **Proposition de règlement Considérant 12**

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

(12) Pour garantir la sécurité juridique, le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement confirmer que le réaménagement des horaires de vol a le même impact sur les passagers que les retards importants, et qu'il devrait donc ouvrir des droits similaires.

##### *Amendement*

(12) Pour garantir la sécurité juridique, le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement confirmer que le réaménagement des horaires de vol a le même impact sur les passagers que les retards importants ***ou le refus d'embarquement***, et qu'il devrait donc ouvrir des droits similaires.

### **Amendement 17**

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

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

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

##### *Amendement*

(13) Les passagers qui manquent une correspondance ***en raison d'un changement d'horaire ou d'un retard*** devraient être correctement pris en charge pendant qu'ils attendent d'être réacheminés. Conformément au principe d'égalité de traitement ***ainsi qu'à l'arrêt rendu par la Cour de justice de l'Union européenne dans l'affaire C-11/11 (Air France contre Folkerts)***, les passagers ayant manqué une

globale subie lorsqu'ils atteignent la destination finale de leur trajet.

correspondance devraient pouvoir réclamer une indemnisation sur la même base que les passagers dont le vol a été retardé ou annulé, en fonction de la perte de temps globale subie lorsqu'ils atteignent la destination finale de leur trajet.

## **Amendement 18**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(13 bis) En principe, c'est le transporteur aérien à l'origine du changement d'horaire ou du retard qui devrait être tenu de se charger de l'assistance et du réacheminement. Néanmoins, afin de réduire la charge économique pesant sur le transporteur aérien concerné, l'indemnisation devant être versée au passager devrait être fonction du retard du vol de correspondance précédent au point de transfert.***

#### *Justification*

*Le rapporteur estime qu'au vu du grand nombre de transporteurs effectuant des vols régionaux courte distance au sein de l'Union européenne, la charge financière que représentent les indemnisations devrait être réduite pour ces transporteurs. En gardant ceci à l'esprit, une double condition est ajoutée pour des raisons de proportionnalité, qu'il convient d'appliquer lorsque le transporteur aérien précédent n'a causé qu'un léger retard qui a finalement eu pour conséquence que le passager a manqué sa correspondance et a mis beaucoup plus de temps pour arriver à destination.*

## **Amendement 19**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(13 ter) Les passagers handicapés ou à mobilité réduite qui manquent une correspondance en raison d'un retard***

*causé par les services d'assistance aéroportuaire devraient bénéficier d'une prise en charge appropriée pendant qu'ils attendent d'être réacheminés. Ces passagers devraient pouvoir réclamer à l'entité gestionnaire de l'aéroport une indemnisation sur la même base que les passagers dont le vol a été retardé ou annulé par le transporteur aérien.*

## Amendement 20

### Proposition de règlement Considérant 16

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

(16) Les transporteurs aériens sont actuellement confrontés à une responsabilité illimitée en ce qui concerne l'hébergement de leurs passagers en cas de circonstances extraordinaires de longue durée. Un transporteur aérien devrait ***toutefois*** pouvoir limiter la fourniture de la prise en charge ***en ce qui concerne le coût de l'hébergement et, lorsque le passager s'occupe lui-même de l'hébergement, le coût et la prise en charge*** après une durée spécifique. Par ailleurs, les plans d'urgence et la rapidité du réacheminement devraient permettre de diminuer les risques pour les passagers d'être immobilisés pendant de longues périodes.

### *Justification*

*En cas de perturbations massives, il conviendrait que toutes les parties en présence (les autorités, les aéroports, les transporteurs aériens, les hôtels et les passagers) acceptent de partager les responsabilités pour résoudre la situation. L'obligation de prise en charge incombant au transporteur aérien peut être limitée du point de vue du coût de l'hébergement par nuit et par passager. Il est possible d'introduire une exception à cette règle lorsque les passagers s'occupent eux-mêmes de leur hébergement. Dans ce cas, le transporteur aérien peut limiter le coût de l'hébergement et de la prise en charge après un certain temps.*



## Amendement 21

### Proposition de règlement Considérant 17

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

*supprimé*

## Amendement 22

### Proposition de règlement Considérant 18

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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

## Amendement 23

### Proposition de règlement Considérant 18 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

#### **Amendement 24**

##### **Proposition de règlement Considérant 18 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

#### **Amendement 25**

##### **Proposition de règlement Considérant 20**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(20) Il y a non seulement lieu d'informer correctement les passagers de leurs droits en cas d'interruption de vol mais aussi de les informer correctement de la cause de l'interruption même, dès que cette information est disponible. Cette

(20) Il y a non seulement lieu d'informer correctement les passagers de leurs droits en cas d'interruption de vol, ***de changement d'horaire et de refus d'embarquement***, mais aussi de les informer correctement de la cause de

information devrait également être fournie lorsque le passager a acheté son billet en passant par un intermédiaire établi dans l'Union.

l'interruption même, dès que cette information est disponible. Cette information devrait également être fournie **par le transporteur aérien** lorsque le passager a acheté son billet en passant par un intermédiaire établi dans l'Union. **Par ailleurs, il y a lieu de les informer sur les procédures les plus simples et les plus rapides de réclamation et de plainte afin qu'ils puissent exercer leurs droits.**

#### *Justification*

*Le transporteur aérien est la seule source fiable d'informations sur les causes des perturbations de vol.*

#### **Amendement 26**

##### **Proposition de règlement Considérant 21 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

#### **Amendement 27**

##### **Proposition de règlement Considérant 21 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(21 ter) L'aviation commerciale étant un marché intégré à l'échelle de l'Union, les mesures destinées à garantir le bon respect du présent règlement seront plus efficaces si elles sont prises au niveau de l'Union avec la participation accrue de la***

***Commission. En particulier, la Commission devrait informer les voyageurs aériens sur le respect des droits des passagers par les transporteurs aériens en publiant la liste des transporteurs qui contreviennent systématiquement au présent règlement.***

## **Amendement 28**

### **Proposition de règlement Considérant 22**

#### *Texte proposé par la Commission*

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

#### *Amendement*

(22) Les passagers devraient être informés de manière adéquate sur les procédures applicables pour introduire des réclamations et des plaintes auprès des transporteurs aériens ***et être informés des délais afférents, notamment ceux visés à l'article 16 bis, paragraphe 2***, et devraient recevoir une réponse dans ***les meilleurs délais***. Les passagers devraient également avoir la possibilité d'introduire une plainte concernant les transporteurs aériens au moyen de mesures extrajudiciaires. ***Les États membres devraient prévoir des services de médiation disposant des moyens nécessaires pour régler les différends non résolus entre le passager et le transporteur aérien.*** Toutefois, dès lors que le droit à un recours effectif devant un tribunal est un droit fondamental reconnu par l'article 47 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, ces mesures ne devraient ni empêcher ni entraver l'accès des passagers aux tribunaux. ***À cette fin, les passagers devraient toujours recevoir les adresses et coordonnées des organismes chargés de mettre en œuvre ces procédures dans chaque pays. Afin de permettre un traitement simple, rapide et peu coûteux des réclamations dans le cadre de procédures extrajudiciaires ou judiciaires, il convient d'indiquer en particulier la***

*possibilité du règlement en ligne et du règlement alternatif des litiges ainsi que la procédure européenne de règlement des petits litiges.*

#### Amendement 29

##### Proposition de règlement Considérant 22 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

#### Amendement 30

##### Proposition de règlement Considérant 23

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

(23) Dans l'affaire C-139/11 (Moré contre KLM), la Cour de justice de l'Union européenne a précisé que le délai *pour* les actions ayant pour objet d'obtenir le versement de l'indemnité est déterminé conformément aux règles nationales de chaque État membre. *Pour le règlement extrajudiciaire de litiges, les délais sont déterminés conformément à la directive 2013/11/UE du Parlement européen et du Conseil relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 et la directive 2009/22/CE (directive relative au RELC)<sup>17 bis</sup>.*

---

<sup>17 bis</sup> JO L 165 du 18.6.2013, p. 65.

#### Amendement 31

##### Proposition de règlement

## Considérant 26 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(26 bis) Afin d'accroître la sécurité juridique tant pour les passagers que pour les transporteurs, il conviendrait de clarifier le concept de "circonstances extraordinaires" en se fondant sur le travail réalisé par les organismes nationaux chargés de l'application et sur la jurisprudence de la Cour. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant le travail préparatoire qu'elle effectue avec les organismes nationaux chargés de l'application. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.*

## Amendement 32

### Proposition de règlement Considérant 27

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

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

*l'existence de ladite déclaration et des droits qui en découlent.*

### Amendement 33

#### Proposition de règlement Considérant 29

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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

### Amendement 34

#### Proposition de règlement Considérant 31

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

(31) Compte tenu de la brièveté des délais pour le dépôt de plaintes concernant la perte, la détérioration ou le retard 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. *Il convient que la Commission, au moyen d'actes d'exécution, élabore un modèle du formulaire de réclamation standardisé.*

*Justification*

*Pour des raisons pratiques, un service spécial pour les réclamations relatives aux bagages devrait être disponible dans tous les aéroports, afin d'accélérer et de faciliter la procédure. Un formulaire de réclamation standardisé pour toute l'Union devrait être mis à disposition parallèlement au règlement révisé.*

**Amendement 35**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

**Amendement 36**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

**Amendement 37**

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



*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

### **Amendement 38**

#### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***-1. À l'article 1, paragraphe 1, le point suivant est inséré:***

***"c bis) en cas de déclassement;"***

#### *Justification*

*Le cas visé au point c bis) est abordé à l'article 10, paragraphe 2. Il convient donc de l'ajouter à la liste.*

### **Amendement 39**

#### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***-1. À l'article 1, paragraphe 1, le point***

*suivant est inséré:*

*"c ter) en cas de correspondance manquée."*

*Justification*

*Au vu de l'introduction du nouvel article 6 bis sur les correspondances manquées, il convient de modifier l'objet du règlement, défini à l'article 1, paragraphe 1.*

**Amendement 40**

**Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point d

*Texte proposé par la Commission*

«"organisateur", une personne *au sens de l'article 2, paragraphe 2, de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait*<sup>21</sup>;».

<sup>21</sup> *JO L 158 du 23.6.1990, p. 59.*

*Amendement*

«"organisateur", *la personne qui, de façon non occasionnelle, organise des forfaits et les vend ou les offre à la vente, directement ou par l'intermédiaire d'un détaillant;*».

*Justification*

*Pour rendre le texte plus compréhensible et plus lisible pour les consommateurs, il convient d'éviter ce genre de renvois et d'énoncer clairement les définitions correspondantes dans le présent règlement.*

**Amendement 41**

**Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point g

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*b bis) Le point g) est remplacé par le texte suivant:*

*"g) "réservation", le fait pour un passager d'être en possession d'un billet, ou d'une autre preuve, indiquant que la*

*réserve a été acceptée et enregistrée  
par le transporteur aérien ou  
l'organisateur;"*.

*Justification*

*Cet amendement est conforme à la nouvelle définition figurant à l'article 2, point d).*

**Amendement 42**

**Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point i

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

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

---

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

*Justification*

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

## Amendement 43

### Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 1 – sous-point c bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point j

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*c bis) Le point j) est remplacé par le texte suivant:*

*"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 3, paragraphe 2, sauf s'il est raisonnablement justifié de refuser l'embarquement, notamment pour des raisons de santé, de sûreté ou de sécurité, ou de documents de voyages inadéquats. Un vol pour lequel l'horaire de départ prévu a été avancé avec pour conséquence que le passager manque ledit vol est considéré comme un vol pour lequel le passager s'est heurté à un refus d'embarquement;"*

*Justification*

*La définition actuelle du terme "refus d'embarquement" doit être modifiée pour inclure les cas dans lesquels un passager manque un vol parce que l'heure de départ a été avancée.*

## Amendement 44

### Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 1 – point d

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point l

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

*"Un vol pour lequel l'aéronef a décollé mais a ensuite été obligé de revenir à l'aéroport de départ **et pour lequel les passagers de l'avion concerné ont été transférés pour partir sur un autre vol** est*

annulé."

considéré comme un vol annulé."

#### Amendement 45

##### Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 1 – sous-point e

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point m

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

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

##### *Amendement*

m) "circonstances extraordinaires", des circonstances qui **échappent à la maîtrise du** transporteur aérien concerné **dans l'exercice normal de son activité ainsi qu'aux obligations découlant des règles de sécurité en vigueur qu'il convient de respecter**. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires **se limitent** aux circonstances énoncées dans l'annexe **I**;

##### *Justification*

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

#### Amendement 46

##### Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 1 – sous-point e

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point o

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

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

##### *Amendement*

o) "correspondance", un vol qui, dans le cadre d'un contrat de transport **unique ou sous une référence de réservation unique, voire les deux**, est soit un vol destiné à permettre au voyageur de parvenir à un

*contexte*, cet autre vol au départ du point de transfert;

point de transfert afin de partir sur un autre vol, soit, ***dans le cadre de l'article 6 bis***, cet autre vol au départ du point de transfert;

#### *Justification*

*On ajoute les termes "sous une référence de réservation unique" dans un souci de clarté, afin d'éviter tout problème dans les cas où des billets distincts sont achetés ensemble lors d'une seule et même transaction. La référence à l'article 6 bis renvoie aux dispositions relatives aux correspondances.*

#### **Amendement 47**

##### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point r

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

r) "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*

r) "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, ***dans le cadre de ses attributions***, des différents opérateurs présents dans les aéroports ou le réseau aéroportuaire concernés;

#### *Justification*

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

#### **Amendement 48**

##### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point s

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

s) "prix du billet", le prix total versé pour un billet et comprenant le tarif aérien ainsi que l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances payés pour tous les services facultatifs et non facultatifs inclus dans le billet, ***tels que tous les coûts liés à l'enregistrement, à la délivrance du billet et de la carte d'embarquement et au transport d'un minimum de bagages, y compris un bagage en cabine, un bagage en soute et des objets essentiels, ainsi que tous les coûts liés au paiement, tels que les frais de paiement par carte bancaire; le prix du billet publié à l'avance reflète toujours le prix à payer tout compris;***

*Justification*

*Dans un souci de clarté et de comparabilité, il convient de définir un ensemble de services de base devant être compris dans le prix du billet.*

**Amendement 49**

**Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point t

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

t) "prix du vol", la valeur obtenue en multipliant le prix du billet par le rapport entre la distance du vol et la distance totale du ou des trajets couverts par le billet; ***lorsque le prix d'un billet n'est pas connu, la valeur de tout remboursement correspond au supplément payé pour un siège en classe supérieure sur ce vol;***

*Justification*

*Le concept de "prix du vol" proposé par la Commission ne fonctionne pas lorsque le vol fait partie de vacances à forfait, puisque le "prix du vol" n'est pas mentionné sur le billet. L'amendement proposé vise à remédier à cette situation. L'ajout à cette définition fixe le*

montant du remboursement au prix d'un siège en classe supérieure sur le vol concerné. Cette définition devrait s'appliquer dans le contexte d'un remboursement partiel à la suite d'un déclassement.

## **Amendement 50**

### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point w

#### *Texte proposé par la Commission*

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

#### *Amendement*

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

#### *Justification*

*La durée de l'embarquement en tant que tel ne devrait pas inclure le retard sur l'aire de trafic, puisque cette durée dépend de la taille de l'aéronef. Le retard devrait être calculé en termes absolus et non en fonction de chaque aéronef.*

## **Amendement 51**

### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point y bis (nouveau)

#### *Texte proposé par la Commission*

#### *Amendement*

**À l'article 2, le point suivant est inséré:**

**"(y bis) "retard à l'arrivée", la différence de temps entre l'heure à laquelle le vol devait arriver d'après l'horaire indiqué sur le billet du passager et l'heure d'arrivée réelle du vol. 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 ayant fait l'objet d'un retard à l'arrivée. De même, un vol qui est**



*dévié mais qui arrive finalement à destination ou dans un aéroport voisin de sa destination finale est considéré comme ayant fait l'objet d'un retard à l'arrivée.*

## **Amendement 52**

### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point y ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*À l'article 2, le point suivant est inséré:*

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

## **Amendement 53**

### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 2 – point a – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

a) disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et, sauf en cas d'annulation visée à l'article 5 et en cas de modification des horaires visée à l'article 6, se présentent à l'embarquement:

a) disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et, sauf en cas d'annulation visée à l'article 5 et en cas de modification des horaires visée à l'article 6 ***ou en cas de correspondance telle que visée à l'article 6 bis***, se présentent à l'embarquement:

### *Justification*

*Cet amendement modifie le texte conformément à l'introduction du nouvel article 6 bis sur les correspondances manquées.*

## Amendement 54

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 3

#### *Texte en vigueur*

3. Le présent règlement ne s'applique pas aux passagers qui voyagent gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public. Toutefois, il s'applique aux passagers en possession d'un billet émis par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages dans le cadre d'un programme de fidélisation ou d'autres programmes commerciaux.

#### *Amendement*

#### ***a bis) Au paragraphe 3, le point suivant est ajouté:***

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

*Cet amendement tend à modifier une disposition de l'acte en vigueur, l'article 3, paragraphe 3, qui n'est pas abordée dans la proposition de la Commission.*

## Amendement 55

### Proposition de règlement

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

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

#### *Amendement*

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

*correspondance aux fins* du présent règlement.».

*soit indiqué dans le contrat de transport. Le transporteur aérien demeure responsable de l'application* du présent règlement *sur l'ensemble du trajet.*

## **Amendement 56**

### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 6

#### *Texte proposé par la Commission*

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

#### *Amendement*

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

#### *Justification*

*Cet amendement a été ajouté par souci de clarté. Le règlement (CE) n° 261/2004 et la directive 90/314/CEE sur les voyages à forfait sont deux textes juridiques distincts. Il doit être clair que les passagers ne peuvent cumuler les droits de ces deux actes.*

## **Amendement 57**

### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 1

*Texte en vigueur*

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

*Amendement*

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

"1. Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement de refuser l'embarquement sur un vol, il fait d'abord appel aux volontaires acceptant de renoncer à leur réservation en échange de certaines prestations, suivant des modalités à convenir entre les passagers concernés et le transporteur aérien effectif. Les volontaires **sont informés de leurs droits en vertu de l'article 14, paragraphe 2, et** bénéficient d'une assistance conformément à l'article 8 **et lorsque l'heure de départ est au moins deux heures après l'heure de départ initiale, le transporteur effectif offre une assistance au passager conformément à l'article 9, et l'assistance et la prise en charge viennent en sus des prestations mentionnées au présent paragraphe.**"

*Justification*

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

**Amendement 58**

**Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

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

**"3. S'il refuse des passagers à l'embarquement contre leur volonté, le transporteur aérien effectif indemnise immédiatement ces derniers**

*Amendement*

**supprimé**

*conformément à l'article 7 et leur offre une assistance conformément à l'article 8. Lorsque le passager opte pour un réacheminement dans les meilleurs délais conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b), et que l'heure de départ est au moins deux heures après l'heure de départ initiale, le transporteur effectif offre une assistance au passager conformément à l'article 9.».*

#### *Justification*

*Le présent règlement prévoit l'application de l'article 9 sans délai minimum. Cela devrait demeurer ainsi. Les passagers à qui un refus d'embarquement a été opposé pour des motifs ne relevant pas de leur responsabilité ne devraient pas avoir à attendre des rafraîchissements, visés à l'article 9, paragraphe 1, point a), pendant deux heures jusqu'au décollage.*

#### **Amendement 59**

##### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 4

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

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

##### *Amendement*

"4. Les *passagers ne sont pas refusés* à l'embarquement du trajet retour, *y compris lorsque celui-ci se compose de plusieurs vols*, au motif qu'*ils n'ont* pas effectué le trajet aller *d'un billet aller-retour* ou ne *sont* pas *acquittés* d'un supplément de frais à cet effet. *Si des passagers se voient refuser l'embarquement contre leur gré pour ces raisons, les paragraphes 1 et 2 s'appliquent. 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.*

*Le premier alinéa du présent paragraphe ne s'applique pas lorsque le billet comprend plusieurs coupons et que les passagers sont refusés à l'embarquement au motif que le transport prévu pour le trajet n'est pas utilisé pour les différents*

***vols composant le billet ou ne se déroule pas selon l'ordre qui figure sur le billet.***

*Justification*

*La pratique en usage chez les transporteurs aériens est en contradiction avec l'intérêt des consommateurs, situation qui doit être à l'avenir prévenue à l'aide d'une base juridique claire. En ce qui concerne l'application de l'article 9, voir l'amendement précédent.*

**Amendement 60**

**Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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

*Justification*

*Les erreurs pouvant avoir un certain nombre de causes, cet amendement doit garantir la possibilité de corriger plus d'une erreur typographique.*

**Amendement 61**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point b bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 5 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***b bis) Le paragraphe suivant est ajouté:***

***"5 bis. Les paragraphes 1, 2 et 4 s'appliquent également lorsque le passager manque son vol pour l'une des raisons suivantes:***

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

***b) l'heure de départ prévue de l'avion a été avancée et le passager n'en a pas été informé au moins 24 heures à l'avance. La charge de prouver que le passager a été informé en temps utile du changement de l'heure de départ prévue revient au transporteur aérien effectif."***

***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.***

*Justification*

*L'amendement révisé 35 correspond à la position du rapporteur en ce qui concerne les droits des passagers en cas de refus d'embarquement et, en particulier, l'AM 1 relatif au considérant 5, l'AM 11 relatif au considérant 12, l'amendement 32 relatif à l'article 4, paragraphe 3, et l'amendement 33 relatif à l'article 4, paragraphe 4. Dans l'AM 35, il convient donc de supprimer le paragraphe 3 et d'ajouter la référence aux articles 7, 8 et 9, comme le prévoit l'article 4, paragraphe 4.*

## **Amendement 62**

### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***L'article 4 bis suivant est inséré:***

*"Article 4 bis*

*Billets à coupons multiples*

- 1. Lorsqu'un billet à coupons multiples prévoit une utilisation successive des vols, le transporteur aérien ou le vendeur de billets au sens du règlement CE 2111/2005 s'assure que le passager a pleinement eu connaissance des conditions d'utilisation spécifiques liées à l'offre tarifaire, et l'invite à contacter le transporteur au moyen des coordonnées fournies en cas d'impossibilité à effectuer l'un des vols.*
- 2. Lorsqu'un passager n'a pas effectué son vol ou trajet aller ou son vol d'apport, le transporteur s'abstient de supprimer la réservation correspondante sur le vol ou trajet retour ou le vol suivant.*
- 3. Dans les cas où le passager a pris contact avec le transporteur avant le vol ou trajet retour ou le vol suivant, il peut effectuer ce vol sans frais supplémentaire.*
- 4. Dans les cas autres que ceux visés au paragraphe 3, et s'il est en mesure de prouver que les dispositions du paragraphe 1 ont été remplies, le transporteur peut appliquer un supplément tarifaire à concurrence de la différence entre le prix du vol payé dans le billet et le prix du vol seul à la date de réservation."*

**Amendement 63**

**Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 1 – point a

*Texte proposé par la Commission*

"a) se voient offrir par le transporteur aérien effectif la possibilité de choisir entre le remboursement, le réacheminement pour poursuivre leur voyage ou le report de leur

*Amendement*

"a) se voient offrir par le transporteur aérien effectif la possibilité de choisir entre le remboursement, le réacheminement pour poursuivre leur voyage ou le report de leur



voyage à une date ultérieure,  
conformément à l'article 8; et

voyage à **un autre moment le même jour**  
**ou** à une date ultérieure, conformément à  
l'article 8; et

## Amendement 64

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 4 – sous-point a bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 2

#### *Texte en vigueur*

2. Lorsque les passagers sont **informés** de l'annulation d'un vol, **des renseignements leur sont fournis concernant d'autres transports** possibles.

#### *Amendement*

**a bis) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:**

"2. Lorsque les passagers sont **avertis** de l'annulation d'un vol, **ils sont pleinement informés par le transporteur aérien effectif ou par l'organisateur de leurs droits conformément à l'article 5, paragraphe 1, et des autres modes de transport** possibles."

#### *Justification*

*Cet amendement vise à renforcer le droit des passagers à l'information en cas d'annulation.*

## Amendement 65

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 4 – sous-point b

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 3

#### *Texte proposé par la Commission*

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

#### *Amendement*

3. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent effectué sur le même aéronef. **En l'absence de preuves écrites de l'existence de circonstances**

précédent effectué sur le même aéronef.

*extraordinaires de la part du transporteur aérien, la compensation visée à l'article 7 est versée par le transporteur aérien.*

*Le premier alinéa n'exonère pas les transporteurs aériens de l'obligation de prêter assistance aux passagers conformément à l'article 5, paragraphe 1, point b), du présent règlement.*

## Amendement 66

### Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 4 – sous-point c

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

"5. Dans la perspective d'éventuelles situations d'annulations multiples et/ou de retards multiples de vols entraînant l'immobilisation d'un grand nombre de passagers à l'aéroport, y compris dans les cas d'insolvabilité de transporteurs aériens ou de révocation de leur licence d'exploitation, **les entités gestionnaires des aéroports veillent à la coordination adéquate des usagers de l'aéroport au moyen d'un plan d'urgence approprié, et ce dans les aéroports de l'Union dont le trafic annuel est supérieur ou égal à un million et demi de passagers depuis au moins trois années consécutives.**

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

**Le plan d'urgence est établi *par l'entité gestionnaire d'aéroport, en coopération avec les usagers de l'aéroport, notamment les transporteurs aériens, les prestataires de services d'assistance en escale, les prestataires de services de navigation aérienne ainsi que les commerces de détail des aéroports et les services d'aide spéciale pour les passagers handicapés et les passagers à mobilité réduite, avec, le cas échéant, la participation des autorités et des organisations nationales, régionales ou locales.***

L'entité gestionnaire d'aéroport communique le plan d'urgence et ses éventuelles modifications à l'organisme national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16. ***Les États membres veillent à ce que l'organisme national chargé de l'application dispose tant des capacités que des ressources pour agir en toute efficacité dans le cadre des plans d'urgence et de les adapter, si besoin est.***

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

#### *Justification*

*Dans l'intérêt des passagers, le seuil de trois millions de passagers par an pour les aéroports est jugé trop élevé et devrait être abaissé à 1,5 million. Pour l'élaboration des plans d'urgence, la participation de tous les usagers de l'aéroport et des autorités nationales, régionales ou locales doit être clairement indiquée. L'objectif principal à atteindre en élaborant des plans d'urgence est de garantir une coordination adéquate entre toutes les parties concernées.*

## Amendement 67

### Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 4 – sous-point c bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 5 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***c bis) Le paragraphe 5 bis suivant est ajouté:***

***"5 bis. Si les transporteurs aériens ne peuvent certes pas réduire leurs obligations telles qu'elles sont définies dans le présent règlement, le plan d'urgence visé au paragraphe 5 est établi pour définir une action coordonnée lorsque cela est nécessaire pour garantir la fourniture adéquate d'informations et d'une assistance aux passagers immobilisés et en particulier aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, notamment en ce qui concerne:***

- la fourniture d'informations aux passagers immobilisés à l'aéroport ou se rendant à l'aéroport pour débiter leur voyage par avion;***
- la fourniture d'un hébergement sur place lorsque le grand nombre de passagers immobilisés est supérieur à la capacité des hébergements en hôtel;***
- la fourniture d'informations et d'une assistance aux passagers concernés par les limitations exposées à l'article 9, paragraphes 4 et 5;***
- le réacheminement des passagers immobilisés par d'autres transporteurs et modes de transport, à un coût limité pour les passagers ou bien gratuitement, lorsque le transporteur effectif a cessé ses activités."***

### *Justification*

*Cet amendement est étroitement lié au précédent amendement à l'article 5, paragraphe 5. Il vise à indiquer de façon plus détaillée ce que les plans d'urgence devraient inclure précisément en termes d'informations et d'assistance. Les besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite requièrent une attention particulière.*

### **Amendement 68**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 4 – point c ter (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 5 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***c ter) Le paragraphe 5 ter suivant est ajouté:***

***" 5 ter. Les transporteurs aériens élaborent et mettent en place des procédures détaillées leur permettant de se conformer de façon efficace et cohérente au présent règlement, en particulier en cas de retards, d'annulations, de refus d'embarquement, de perturbations massives et d'insolvabilité. Ces procédures indiquent clairement la personne de contact du transporteur aérien dans chaque aéroport, chargée de fournir une information fiable concernant la prise en charge, l'assistance, le réacheminement ou les remboursements et de prendre les mesures immédiates nécessaires. Le transporteur aérien définit les procédures et conditions pour la fourniture de ces services de manière à ce que ce représentant puisse remplir cette obligation sans retard. Le transporteur aérien communique ces procédures et toute modification de celles-ci à l'organisme national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16."***

### *Justification*

*Le présent amendement remplace l'amendement 41 du rapporteur.*

## Amendement 69

### Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 4 – sous-point c quater (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 5 quater (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***c quater) Le paragraphe suivant 5 quater est ajouté:***

***"5 quater. 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 à l'article 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, le lieu de départ ou le lieu de vente du billet."***

### *Justification*

*La faillite, l'insolvabilité, la suspension ou la cessation des activités d'un transporteur aérien peut entraîner une violation des droits des passagers: annulation du vol et réacheminement à la charge du passager. La protection du passager contre ces cas de figure incombe donc aux compagnies aériennes et ne saurait relever d'une politique commerciale, qui serait optionnelle et payante, et donc à l'appréciation et à la charge du passager.*

## Amendement 70

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 1 – partie introductive

#### *Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé, ou qu'un transporteur effectif reporte l'heure de départ prévue, par rapport à l'heure de départ initialement prévue, les passagers se voient proposer par le transporteur aérien effectif:

#### *Amendement*

Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé, ou qu'un transporteur **aérien** effectif reporte l'heure de départ prévue, par rapport à l'heure de départ initialement prévue, les passagers se voient proposer par le transporteur aérien effectif:

#### *Justification*

*Cet amendement apporte un éclaircissement en précisant que les dispositions de cet article restent dans le domaine du secteur de l'aviation.*

## Amendement 71

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 1 – point ii

#### *Texte proposé par la Commission*

ii) lorsque le retard est d'au moins **cinq** heures et inclut **une ou plusieurs nuits**, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c); et

#### *Amendement*

ii) lorsque le retard est d'au moins **trois** heures et inclut **des heures de nuit**, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c); et

#### *Justification*

*Cet amendement est conforme à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne rendu dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07, Sturgeon contre Condor et Böck & Lepuschitz contre Air France, qui accorde aux passagers, en cas de longs retards, c'est-à-dire plus de trois heures, les mêmes droits qu'aux passagers dont les vols ont été annulés. Le seuil de déclenchement de cinq heures est par conséquent remplacé par un seuil de trois heures.*

## Amendement 72

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 1 – point iii

#### *Texte proposé par la Commission*

iii) lorsque le retard est d'au moins **cinq** heures, l'assistance prévue à l'article 8, paragraphe 1, **point a)**.

#### *Amendement*

iii) lorsque le retard est d'au moins **trois** heures, l'assistance prévue à l'article 8, paragraphe 1.

#### *Justification*

*Cet amendement est conforme à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne rendu dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07, Sturgeon contre Condor et Böck & Lepuschitz contre Air France, qui accorde aux passagers, en cas de longs retards, c'est-à-dire plus de trois heures, les mêmes droits qu'aux passagers dont les vols ont été annulés. Le seuil de déclenchement de cinq heures est par conséquent remplacé par un seuil de trois heures. Voir aussi l'amendement à l'article 6, paragraphe 1, point ii).*

## Amendement 73

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 1 bis (nouveau)

#### *Texte proposé par la Commission*

#### *Amendement*

**"1 bis. Lorsqu'un transporteur aérien effectif avance l'heure de départ prévue de plus de trois heures, il propose aux passagers le remboursement visé à l'article 8, paragraphe 1, point a), ou le réacheminement visé à l'article 8, paragraphe 1, point b). Le passager peut organiser lui-même son réacheminement et demander le remboursement des frais correspondants si le transporteur aérien effectif ne lui propose pas le choix du réacheminement prévu à l'article 8, paragraphe 1, point b)."**



## Justification

Lorsque le nouvel horaire entraîne un retard trop important, les passagers ont la possibilité de demander à être remboursés ou réacheminés. En outre, conformément à la nouvelle disposition exposée à l'article 8, paragraphe 6 bis, les passagers devraient se voir offrir la possibilité d'organiser eux-mêmes leur réacheminement et de demander le remboursement des coûts associés si le transporteur aérien effectif ne propose pas le choix du réacheminement.

### Amendement 74

#### Proposition de règlement

##### Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 2 – points a, b et c

#### *Texte proposé par la Commission*

a) **cinq** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour tous les trajets **à l'intérieur de l'UE et pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers** de **3 500** kilomètres ou moins;

b) **neuf** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de **3 500** à 6 000 kilomètres;

c) **douze** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 6 000 kilomètres **ou plus**.

#### *Amendement*

a) **trois** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour tous les trajets de **2500** kilomètres ou moins;

b) **cinq** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets **à l'intérieur de l'Union de plus de 2500 km ou pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 2500** à 6 000 kilomètres;

c) **sept** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de **plus de 6000** kilomètres.

### Amendement 75

#### Proposition de règlement

##### Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

4. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que

#### *Amendement*

4. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que

le retard *ou le changement d'horaire* est dû à des circonstances extraordinaires *et que le retard ou le changement d'horaire n'aurait pas pu être évité même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises*. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent effectué sur le même aéronef.

le retard est dû à des circonstances extraordinaires.

Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent effectué sur le même aéronef. ***En l'absence de preuves écrites de l'existence de circonstances extraordinaires de la part du transporteur aérien, la compensation visée à l'article 7 est versée par le transporteur aérien. Les considérations précédentes n'exonèrent pas les transporteurs aériens de l'obligation de prêter assistance aux passagers conformément à l'article 5, paragraphe 1, point b), du présent règlement.***

#### *Justification*

*Le présent amendement remplace l'amendement 50 du rapporteur.*

#### **Amendement 76**

##### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 5

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

5. Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic supérieur à une heure, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au

##### *Amendement*

5. Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic supérieur à une heure, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au

besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de  **cinq**  heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer  **et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1** , sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic. ».

besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de  **deux**  heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer,  **sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic. Au-delà d'un retard total de plus de trois heures par rapport à l'heure de départ initiale, les passagers bénéficient de la même assistance décrite au paragraphe 1, y compris l'option du remboursement, du vol retour et du réacheminement, tel que prévu à l'article 8, paragraphe 1, et sont informés en conséquence.**

#### *Justification*

*Cet amendement remplace l'amendement 51 du rapporteur avec la référence supplémentaire au droit au remboursement, au retour ou au réacheminement.*

#### **Amendement 77**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 1 – partie introductive

#### *Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un passager manque une correspondance  **en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent** , il se voit offrir par le transporteur  **communautaire**  qui exploite  **la correspondance pour la poursuite du voyage**  :

#### *Amendement*

Lorsqu' **en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent** , un passager manque une correspondance  **pour laquelle il a une réservation, y compris lorsqu'il dispose d'une réservation sur un vol de remplacement en cas de réacheminement** , il se voit offrir par le transporteur  **de l'Union**  qui exploite  **ledit vol précédent, à l'origine de ce retard ou de ce changement d'horaire** .

## Amendement 78

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 1 – point iii

#### *Texte proposé par la Commission*

iii) lorsque l'heure de départ prévue pour le vol de remplacement ou pour l'autre transport offert en application de l'article 8 est d'au moins **cinq** heures après l'heure de départ prévue du vol manqué et que le retard comprend **une ou plusieurs nuits**, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c).

#### *Amendement*

iii) lorsque l'heure de départ prévue pour le vol de remplacement ou pour l'autre transport offert en application de l'article 8 est d'au moins **trois** heures après l'heure de départ prévue du vol manqué et que le retard comprend **des heures de nuit**, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c).

#### *Justification*

*Cet amendement fait suite aux amendements précédents relatifs aux seuils de déclenchement figurant à l'article 6. En outre, il est nécessaire d'apporter des éclaircissements, étant donné que la formulation actuelle peut être mal interprétée dans le sens où un hébergement ne serait offert en compensation que si une nuit complète est comprise dans le retard.*

## Amendement 79

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un passager manque une correspondance dans un aéroport de l'Union en raison d'un retard d'une correspondance précédente, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien **communautaire** qui exploite ce vol précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2. À cette fin, le retard est calculé par rapport à l'heure prévue d'arrivée à la destination finale.

#### *Amendement*

**2.** Lorsqu'un passager manque une correspondance dans un aéroport de l'Union en raison d'un **changement d'horaire ou d'un** retard d'une correspondance précédente **d'au moins 90 minutes calculées par rapport à l'heure d'arrivée au point de transfert**, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien **de l'Union** qui exploite ce vol précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2. À cette fin, le retard **total** est calculé par rapport à l'heure prévue d'arrivée à la destination finale.

### *Justification*

*Le présent amendement remplace l'amendement 54 du rapporteur. Le texte précise que les 90 minutes de retard sont calculées par rapport à l'heure d'arrivée de l'aéronef.*

### **Amendement 80**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

4. Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent également aux transporteurs aériens de pays tiers qui exploitent une correspondance **à destination ou** en provenance d'un aéroport de l'**UE**.».

#### *Amendement*

4. Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent également aux transporteurs aériens de pays tiers qui exploitent une correspondance en provenance d'un aéroport de l'**Union à destination d'un autre aéroport de l'Union, ou en provenance d'un aéroport de l'Union à destination d'un aéroport en dehors de l'Union**."

### *Justification*

*Cette modification est nécessaire pour veiller à la cohérence avec l'article 3, paragraphe 1 portant sur le champ d'application du règlement et pour éviter les problèmes d'extraterritorialité avec les transporteurs aériens de pays tiers.*

### **Amendement 81**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point a**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 1

#### *Texte en vigueur*

1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à:

(a) **250** euros pour tous les  **vols de**

#### *Amendement*

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

"1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à:

a) **300** euros pour tous les  **trajets de**

1 500 kilomètres ou moins;

(b) 400 euros pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres;

(c) 600 euros pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b).

Pour déterminer la distance à prendre en considération, il est tenu compte de la dernière destination où le passager arrivera après l'heure prévue du fait du refus d'embarquement ou de l'annulation.

*Cet amendement tend à remplacer une disposition de l'acte en vigueur, l'article 7, paragraphe 1, qui n'est pas reprise dans son intégralité dans la proposition de la Commission.*

2 500 kilomètres ou moins;

b) 400 euros pour tous les trajets de 2 500 à 6 000 kilomètres;

c) 600 euros pour tous les trajets de 6 000 kilomètres ou plus;

Pour déterminer la distance à prendre en considération, il est tenu compte de la dernière destination où le passager arrivera après l'heure prévue du fait du refus d'embarquement ou de l'annulation."

#### *Justification*

*Le règlement actuel prévoit une indemnisation pour les "vols". Ce concept devrait être conservé dans le règlement révisé.*

## **Amendement 82**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 3

#### *Texte proposé par la Commission*

3. L'indemnisation visée au paragraphe 1 est payée **en espèces**, par virement bancaire électronique, par virement bancaire **ou par chèque**.

#### *Amendement*

3. **En accord avec le passager**, l'indemnisation visée au paragraphe 1 est payée par virement bancaire électronique, **par remboursement sur carte de crédit ou** par virement bancaire **sur le compte indiqué par le passager autorisé**. **La Commission accroît les montants de l'indemnisation après avoir consulté le comité institué en vertu de l'article 16.**

#### *Justification*

*Des problèmes surviennent lorsque les transporteurs effectuent l'indemnisation par chèque.*

## Amendement 83

### Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point b

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

5. Le transporteur aérien peut conclure avec le passager un accord volontaire qui remplace les dispositions en matière d'indemnisation prévues au paragraphe 1, à condition que cet accord soit confirmé par un document signé par le passager et **rappelant** à ce dernier ses droits à une indemnisation en vertu du présent règlement.».

#### *Amendement*

5. Le transporteur aérien peut conclure avec le passager un accord volontaire qui remplace les dispositions en matière d'indemnisation prévues au paragraphe 1 **par d'autres avantages, non monétaires, de valeur au moins équivalente (par exemple, des bons de voyage d'une valeur de 100 % des droits à indemnisation, sans date d'expiration)**, à condition que cet accord soit confirmé par un document signé par le passager et **informant** ce dernier, **sans équivoque, de** ses droits à une indemnisation en vertu du présent règlement. **Un tel accord ne peut être conclu qu'après la survenue des événements ouvrant le droit à indemnisation."**

#### *Justification*

*Cet amendement remplace l'amendement 61 du rapporteur. Alternativement, les passagers pourraient signer un document de ce type à l'avance, au moment de la réservation de leur vol.*

## Amendement 84

### Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point b

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 5 bis (nouveau)

#### *Texte proposé par la Commission*

#### *Amendement*

**5 bis) C'est au transporteur aérien effectif qu'incombe la charge de la preuve quant à la date à laquelle le passager a accepté la forme de paiement de l'indemnisation ou de remboursement du coût du billet telle que définie à l'article 7, paragraphe**

**3, ou quant à la manière dont il l'a acceptée, ainsi que quant à la date à laquelle le passager a, ou non, accepté l'accord visé au paragraphe 5.**

*Justification*

*La présente disposition précise clairement à qui incombe la charge de la preuve.*

**Amendement 85**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 8**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 1 – point a – tiret 1

*Texte proposé par la Commission*

– le remboursement du prix du **vol** dans un délai de sept jours à compter de la demande des passagers, selon les modalités visées à l'article 7, paragraphe 3, pour la ou les parties du voyage non effectuées et pour la ou les parties du voyage déjà effectuées et devenues inutiles par rapport à leur plan de voyage initial, ainsi que, le cas échéant,

*Amendement*

– le remboursement du prix du **billet** dans un délai de sept jours **ouvrables** à compter de la demande des passagers, selon les modalités visées à l'article 7, paragraphe 3, pour la ou les parties du voyage non effectuées et pour la ou les parties du voyage déjà effectuées et devenues inutiles par rapport à leur plan de voyage initial, ainsi que, le cas échéant,

*Justification*

*Il convient de clarifier qu'il s'agit de jours ouvrables, et non de jours calendrier. En outre, le remboursement devrait se rapporter au prix du billet au sens de l'article 2, point s), pas au prix du vol.*

**Amendement 86**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 8**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 bis. Le paragraphe 1, point b), s'applique aux cas où l'avion a décollé mais n'a pas été forcé à atterrir dans un aéroport autre que celui de destination.**



*Conformément au paragraphe 3, le transporteur aérien supporte les coûts du transfert du passager de cet autre aéroport à l'aéroport qui a fait l'objet de la réservation.*

## **Amendement 87**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 8**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 3

#### *Texte proposé par la Commission*

Si un transporteur aérien effectif propose au passager un vol à destination ou en provenance d'un aéroport autre que celui indiqué dans la réservation, le transporteur aérien effectif prend à sa charge les frais de transfert du passager à partir de cet autre aéroport jusqu'à l'aéroport indiqué dans la réservation, ***ou, en ce qui concerne l'aéroport de destination, jusqu'à une autre destination voisine convenue avec le passager.***

#### *Amendement*

3. Si un transporteur aérien effectif propose au passager un vol à destination ou en provenance d'un aéroport autre que celui indiqué dans la réservation, le transporteur aérien effectif prend à sa charge les frais de transfert du passager à partir de cet autre aéroport jusqu'à l'aéroport indiqué dans la réservation.

## **Amendement 88**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 8**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

5. Les passagers qui choisissent l'option visée au paragraphe 1, point b), ont droit, sous réserve de disponibilité, à un réacheminement au moyen d'un autre transporteur aérien ou d'un autre mode de transport si le transporteur aérien effectif ne peut pas les transporter sur ses propres services et dans les temps pour arriver à la destination finale dans un délai de ***douze*** heures après l'heure d'arrivée prévue. ***Nonobstant les dispositions de l'article 22,***

#### *Amendement*

5. Les passagers qui choisissent l'option visée au paragraphe 1, point b), ont droit, sous réserve de disponibilité ***et pour autant qu'il existe des solutions de rechange raisonnables et comparables,*** à un réacheminement, dans les meilleurs délais, au moyen d'un autre transporteur aérien ou d'un autre mode de transport si le transporteur aérien effectif ne peut pas les transporter sur ses propres services et dans les temps pour arriver à la destination

*paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008<sup>23</sup>, ni l'autre transporteur aérien ni l'exploitant de l'autre moyen de transport ne facturent au transporteur avec lequel le contrat a été conclu un tarif supérieur au tarif moyen payé par leurs propres passagers au cours des trois derniers mois pour des services équivalents.*

finale dans un délai de **huit** heures après l'heure d'arrivée prévue. **Le transporteur aérien informe le passager, dans un délai de trente minutes après l'heure de départ prévue, de l'organisation, ou non, d'un réacheminement sur ses propres services dans les délais prévus. Le passager a le droit de refuser le réacheminement par un autre mode de transport et, dans ce cas, il conserve ses droits à une prise en charge, précisés à l'article 9, dans l'attente du réacheminement.**

---

<sup>23</sup> JO L 293 du 31.10.2008, p. 3.

#### *Justification*

*Aucune limitation ou condition tarifaire ne doit s'imposer à l'utilisation d'un mode de transport nécessitée par les défaillances d'un autre mode. Par ailleurs, on ne sait pas très bien comment la notion de "tarif supérieur au tarif moyen payé par leurs propres passagers au cours des trois derniers mois pour des services équivalents" pourrait s'appliquer dans la pratique. Enfin, l'amendement précise que l'obligation d'organiser le transport du passager incombe au transporteur aérien effectif dont les services sont perturbés.*

#### **Amendement 89**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 8**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 8 – paragraphe 6

#### *Texte proposé par la Commission*

6. Lorsque des passagers se voient proposer, conformément au paragraphe 1, un réacheminement total ou partiel par un autre mode de transport, **le présent règlement** s'applique au transport effectué par cet autre mode de transport **comme s'il avait été effectué sur des avions motorisés à ailes fixes.**

#### *Amendement*

6. Lorsque des passagers se voient proposer, conformément au paragraphe 1, un réacheminement total ou partiel par un autre mode de transport, **l'article 6 bis** s'applique au transport effectué par cet autre mode de transport **conformément aux accords de réacheminement en vigueur entre le transporteur aérien effectif et l'exploitant de l'autre mode de transport. Le transporteur aérien demeure responsable de l'application du présent règlement pour l'ensemble du trajet.**

*Justification*

*Il convient de noter qu'il existe des accords de réacheminement entre les différents modes de transport, accords qui précisent les conditions des réacheminements et seront applicables dans les cas considérés.*

**Amendement 90**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 8 bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 6 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**8 bis. À l'article 8, le paragraphe suivant est ajouté:**

**"6 bis. Le passager peut organiser lui-même son réacheminement et demander le remboursement des frais correspondants si le transporteur aérien effectif ne lui propose pas le choix du réacheminement prévu au paragraphe 1, point b)."**

*Justification*

*Le passager devrait avoir le choix d'organiser lui-même son réacheminement sans perdre le droit de demander le remboursement des frais occasionnés.*

**Amendement 91**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point -a (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 9 – paragraphe 1 – point a

*Texte en vigueur*

*Amendement*

a) des rafraîchissements et des possibilités de se restaurer **en suffisance compte tenu du délai d'attente;**

**-a) Au paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:**

**"a) des rafraîchissements et des possibilités de se restaurer. Le transporteur aérien fournit automatiquement de l'eau potable en plus des solutions de restauration, et à**

*chaque demande de passagers."*

*Cet amendement tend à modifier une disposition de l'acte en vigueur, l'article 9, paragraphe 1, point a), qui n'est pas abordée dans la proposition de la Commission.*

## **Amendement 92**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point a**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 9 – paragraphe 1 – point c

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

"c) le transport depuis l'aéroport jusqu'au lieu d'hébergement (hôtel, lieu de résidence du passager ou autre).".

"c) le transport depuis l'aéroport jusqu'au lieu d'hébergement (hôtel, lieu de résidence du passager ou autre) **et retour**".

## **Amendement 93**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point a bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 9 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***a bis) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:***

**"2. En outre, le passager se voit proposer la possibilité d'effectuer gratuitement deux appels téléphoniques ou d'envoyer gratuitement deux télécopies ou deux messages électroniques."**

*Justification*

*Le telex est périmé.*

## **Amendement 94**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point a ter (nouveau)**

*Texte en vigueur*

3. **En appliquant le** présent article, le transporteur aérien effectif veille tout particulièrement aux besoins des personnes à mobilité réduite **ou** de toutes les personnes qui les accompagnent, ainsi qu'aux besoins des enfants non accompagnés.

*Amendement*

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

**"3. Lors de l'application du** présent article, le transporteur aérien effectif veille tout particulièrement aux besoins **des personnes handicapées et** des personnes à mobilité réduite **et** de toutes les personnes qui les accompagnent, ainsi qu'aux besoins **des mères ou pères voyageant avec des enfants en bas âge, et à ceux** des enfants non accompagnés."

*Cet amendement tend à modifier une disposition de l'acte en vigueur, l'article 9, paragraphe 3, qui n'est pas abordée dans la proposition de la Commission.*

#### **Amendement 95**

##### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point a quater (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 9 – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**a quater) Le paragraphe suivant est inséré:**

**"3 bis. Les entités gestionnaires des aéroports prévoient des aménagements pour les passagers gravement handicapés qui ont besoin de toilettes ou de vestiaires adaptés, sans frais pour les passagers, dans tous les aéroports de l'Union dont le trafic annuel est supérieur à un million de passagers.**

#### **Amendement 96**

##### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 9 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

4. Si le transporteur aérien effectif peut prouver que l'annulation, le retard ou le changement d'horaire est dû à des circonstances extraordinaires et que l'annulation, le retard ou le changement d'horaire n'auraient pas pu être évités même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises, il peut limiter **le coût total** de l'hébergement fourni conformément au paragraphe 1, point b), à **100 EUR par nuit et par passager et** à un maximum de **3** nuitées. Si le transporteur aérien effectif choisit d'appliquer cette limitation, il fournit néanmoins aux passagers des informations sur les hébergements disponibles après les **trois** nuitées, outre le maintien des obligations d'information énoncées à l'article 14.

*Amendement*

4. Si le transporteur aérien effectif peut prouver que l'annulation, le retard ou le changement d'horaire est dû à des circonstances extraordinaires et que l'annulation, le retard ou le changement d'horaire n'auraient pas pu être évités même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises **correctement**, il peut limiter **la durée totale** de l'hébergement fourni conformément au paragraphe 1, point b), à un maximum de **cinq** nuitées. **Si le passager décide d'organiser lui-même son hébergement, le transporteur aérien peut en outre limiter les coûts d'hébergement à 125 EUR par nuit et par passager.** Si le transporteur aérien effectif choisit d'appliquer cette limitation, il fournit néanmoins aux passagers des informations sur les hébergements disponibles après les **cinq** nuitées, outre le maintien des obligations d'information énoncées à l'article 14.

***Cette limitation ne porte en aucun cas atteinte à l'obligation faite au transporteur aérien effectif d'assurer un hébergement et il doit y satisfaire en priorité. Ladite limitation ne s'applique pas lorsque le transporteur n'a pas assuré l'hébergement.***

*Justification*

*Le présent amendement remplace l'amendement 69 du rapporteur. L'obligation pour les transporteurs d'organiser l'hébergement reste illimitée, sauf dans les cas où le passager choisit d'organiser son hébergement lui-même. Le coût maximal de l'hébergement devrait cependant être relevé de 100 à 125 euros. La limite ne devrait pas porter atteinte à l'obligation pour le transporteur d'organiser l'hébergement en priorité et elle ne s'applique pas si le transporteur faillit à cette obligation.*

**Amendement 97**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point b**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**5. L'obligation d'offrir un hébergement visée au paragraphe 1, point b), ne s'applique pas lorsque le vol concerné est inférieur ou égal à 250 km et qu'il est prévu de l'effectuer sur un aéronef d'une capacité maximale de 80 sièges, sauf s'il s'agit d'une correspondance. Si le transporteur aérien effectif choisit d'appliquer cette exemption, il doit néanmoins fournir aux passagers des informations sur les hébergements disponibles.**

**supprimé**

#### **Amendement 98**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 9 – paragraphe 6

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

6. Si un passager opte pour le remboursement en vertu de l'article 8, paragraphe 1, point a), **alors qu'il se trouve à l'aéroport de départ de son trajet**, ou opte pour un réacheminement à une date ultérieure en vertu de l'article 8, paragraphe 1, point c), il n'a pas d'autres droits en matière de prise en charge au titre de l'article 9, paragraphe 1, pour le vol en question.»

6. Si un passager opte pour le remboursement en vertu de l'article 8, paragraphe 1, point a), ou opte pour un réacheminement à une date ultérieure en vertu de l'article 8, paragraphe 1, point c), il n'a pas d'autres droits en matière de prise en charge au titre de l'article 9, paragraphe 1, pour le vol en question. **Si le passager, en raison de cette décision, engage des frais de trajet aller-retour à l'aéroport, qu'il peut démontrer, ces frais engagés pour venir à l'aéroport en vue du voyage non effectué lui sont totalement remboursés."**

#### *Justification*

*Cet amendement concerne les coûts de trajet aller-retour en bus, en train et en taxi ainsi que les frais de stationnement au parking de l'aéroport, car il est possible de les justifier.*

## Amendement 99

### Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point -10 (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 10 – paragraphe 2 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**-10. À l'article 10, paragraphe 2, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:**

**"2. Si un transporteur aérien effectif place un passager dans une classe inférieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il rembourse, dans un délai de sept jours ouvrables et selon les modalités visées à l'article 7, paragraphe 3:".**

## Amendement 100

### Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 11

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 11 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

A l'article 11, **le paragraphe suivant est ajouté:**

"3. Le transporteur aérien effectif n'applique pas les limitations fixées par l'article 9, paragraphes 4 et 5, si le passager est une personne à mobilité réduite ou toute personne qui l'accompagne, un enfant non accompagné, une femme enceinte ou une personne nécessitant une assistance médicale spécifique, à condition que le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur ait été informé de leurs besoins particuliers d'assistance au moins 48 heures avant l'heure de départ prévue du vol. Cette notification est réputée couvrir l'ensemble du trajet ainsi que le trajet retour si les deux trajets ont été

À l'article 11, **les paragraphes suivants sont ajoutés:**

"3. Le transporteur aérien effectif n'applique pas les limitations fixées par l'article 9, paragraphes 4 et 5, si le passager est **une personne handicapée ou** une personne à mobilité réduite ou toute personne qui l'accompagne, un enfant non accompagné, une femme enceinte ou une personne nécessitant une assistance médicale spécifique, à condition que le transporteur aérien **effectif**, son agent ou l'organisateur ait été informé de leurs besoins particuliers d'assistance au moins 48 heures avant l'heure de départ prévue du vol. Cette notification est réputée couvrir l'ensemble du trajet ainsi que le trajet



contractuellement réservés auprès du même transporteur aérien.».

retour si les deux trajets *figurent sur le même billet*.

*Les transporteurs aériens doivent également s'efforcer d'assurer de bonnes conditions de prise en charge des chiens guides et d'assistance. L'information quant à l'assistance et aux dispositions prévues est délivrée par différents moyens de communication accessibles."*

### **Amendement 101**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 11**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 11 – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*"3 bis. Les personnels navigants doivent être formés à l'assistance des personnes handicapées et à mobilité réduite, afin de faciliter leur accès et leur sortie des aéronefs."*

### **Amendement 102**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 11**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 11 – paragraphe 3 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*"3 ter. Une compagnie ne peut refuser l'embarquement à un passager handicapé ou à mobilité réduite sous prétexte qu'il n'est pas accompagné et ne peut pas exiger la présence systématique d'un accompagnant."*

### **Amendement 103**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 11 bis (nouveau)**

*Texte en vigueur*

"2. *Sans préjudice des principes et règles pertinents du droit national, y compris la jurisprudence, le paragraphe 1 ne s'applique pas aux passagers qui ont volontairement renoncé à leur réservation conformément à l'article 4, paragraphe 1.*"

*Cet amendement tend à modifier une disposition de l'acte en vigueur, l'article 12, paragraphe 2, qui n'est pas abordée dans la proposition de la Commission.*

*Amendement*

*À l'article 12, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:*

*"2. Le présent règlement s'applique sans préjudice du droit d'un passager à une indemnisation complémentaire. L'indemnisation accordée en vertu du présent règlement ne peut être déduite d'une telle indemnisation."*

*Justification*

*La règle d'origine se prête à différentes interprétations; il y a lieu d'y mettre fin. Une affaire est actuellement en instance à ce propos devant la Cour de justice de l'Union européenne (Réf.: X ZR/111/12).*

**Amendement 104**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 12**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 13

*Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'un transporteur aérien effectif verse une indemnité ou s'acquitte d'autres obligations lui incombant en vertu du présent règlement, aucune disposition du présent règlement **ou du droit national** ne peut être interprétée comme limitant son droit à demander réparation pour les frais engagés conformément au présent règlement à tout tiers ayant contribué à l'événement qui déclenche l'obligation d'indemnisation ou d'autres obligations.».

*Amendement*

Lorsqu'un transporteur aérien effectif verse une indemnité ou s'acquitte d'autres obligations lui incombant en vertu du présent règlement, **et sans préjudice des contrats de décharge de responsabilité avec des tiers en vigueur au moment du litige concerné**, aucune disposition du présent règlement ne peut être interprétée comme limitant son droit à demander réparation pour les frais engagés conformément au présent règlement, **ou à en récupérer la totalité, auprès de toute personne, y compris des tiers**, ayant contribué à l'événement qui déclenche

l'obligation d'indemnisation ou d'autres obligations, **conformément au droit 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.**"

*Justification*

*Cette disposition ne doit pas porter atteinte aux contrats de décharge de responsabilité en vigueur (conclus entre des aéroports et des compagnies aériennes, par ex.). Il faut bien préciser que les passagers ne sont pas concernés.*

**Amendement 105**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 13**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

1. L'entité gestionnaire d'aéroport et le transporteur aérien effectif veillent à ce qu'un avis reprenant le texte suivant, imprimé en caractères bien lisibles, soit affiché bien en vue 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 énonçant vos droits, notamment en matière d'assistance et d'éventuelle indemnisation."

*Amendement*

1. L'entité gestionnaire d'aéroport et le transporteur aérien effectif veillent à ce qu'un avis reprenant le texte suivant, imprimé en caractères bien lisibles, soit affiché bien en vue 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, si votre vol est annulé ou retardé d'au moins deux heures **ou si l'heure de départ prévue a été avancée d'au moins deux heures par rapport à l'heure initiale indiquée sur votre billet**, demandez au comptoir d'enregistrement ou à la porte d'embarquement la notice énonçant vos droits, notamment en matière d'assistance et d'éventuelle indemnisation."

*Justification*

*Il convient aussi de prévoir les cas où l'heure de départ d'un vol est avancée.*

## Amendement 106

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 13

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***"1 bis. 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 et de perte ou de retard de bagages. Pendant les horaires de service des transporteurs aériens et jusqu'à ce que les derniers passagers débarquent du dernier avion, lesdits points de contact sont disponibles pour assister les passagers, notamment en ce qui concerne le remboursement, les réacheminements et les nouvelles réservations, et recevoir le dépôt de leurs plaintes."***

#### *Justification*

*La présence d'un référent local représentant le transporteur aérien à l'aéroport, pouvant prendre des mesures immédiates pour le compte du transporteur en cas de besoin, contribuerait à ce que les passagers puissent exercer les droits qui sont les leurs. Les compagnies aériennes seules disposent de toutes les informations utiles en cas de perturbation de vols et de perte ou de retard de bagages. Il est nécessaire d'améliorer la communication aux passagers des informations relatives à leurs droits et aux possibilités de réclamation et de plainte dont ils disposent.*

## Amendement 107

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 13

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 1 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***"1 ter. Le transporteur aérien effectif mentionne 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 de l'assistance."***

## Amendement 108

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 13

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***2. Le transporteur aérien effectif qui refuse l'embarquement ou qui annule un vol présente à chaque passager concerné une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du présent règlement, et notamment des informations sur d'éventuelles limitations conformément à l'article 9, paragraphes 4 et 5. Il présente également cette notice à tout passager subissant un retard ou un changement d'horaire d'au moins deux heures. Les coordonnées de l'organisme compétent pour le traitement des plaintes désigné conformément à l'article 16 bis sont également fournies par écrit au passager.***

***2. En cas de refus d'embarquement, d'annulation d'un vol, de retard ou de changement d'horaire d'au moins deux heures, le transporteur aérien effectif fournit dès que possible des informations exhaustives aux passagers concernés ainsi qu'une notice écrite ou une notice sous forme électronique reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du présent règlement, et notamment des informations sur d'éventuelles limitations conformément à l'article 9, paragraphes 4 et 5, et les informent des autres modes de transport possibles. L'adresse du transporteur, à laquelle il est possible d'envoyer une plainte, ainsi que les coordonnées de l'organisme compétent pour le traitement***

des plaintes désigné conformément à l'article 16 bis sont également fournies par écrit au passager.

*Justification*

*Cet amendement remplace l'amendement 37 du rapporteur. Il précise les modalités d'information des passagers (oralement et par écrit) et étend cette obligation d'information aux organisateurs.*

**Amendement 109**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 13**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

3. En ce qui concerne les non-voyants et les malvoyants, les dispositions du présent article s'appliquent avec d'autres moyens appropriés.

*Amendement*

3. En ce qui concerne **les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, en particulier** les non-voyants et les malvoyants, les dispositions du présent article s'appliquent avec d'autres moyens appropriés **et sous des formes adaptées**.

*Justification*

*S'inscrivant dans le droit fil des amendements précédents visant à compléter la définition des "personnes handicapées ou personnes à mobilité réduite", cet amendement tend à élargir la catégorie des personnes visées à l'ensemble des personnes handicapées et à mobilité réduite.*

**Amendement 110**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 13**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

4. L'entité gestionnaire d'aéroport veille à ce que des informations générales sur les droits des passagers soient affichées de manière claire et bien visible dans les zones de l'aéroport destinées aux passagers.

*Amendement*

4. L'entité gestionnaire d'aéroport veille à ce que des informations générales sur les droits des passagers soient affichées de manière claire et bien visible dans les zones de l'aéroport destinées aux passagers.

*Elle* veille également à ce que les passagers présents dans l'aéroport soient informés **de** l'annulation de leur vol et de leurs droits si le transporteur aérien arrête inopinément ses **opérations**, par exemple en cas d'insolvabilité ou de révocation de sa licence d'exploitation.

*Sur la base des informations reçues, elle* veille également à ce que les passagers présents dans l'aéroport soient informés **des causes et de leurs droits en cas de retards et de perturbations de vols, telles que** l'annulation de leur vol, 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

#### *Justification*

*Les entités gestionnaires d'aéroport ne disposent pas d'informations relatives à chaque passager à titre individuel. Ces informations doivent tout d'abord leur être communiquées par les transporteurs aériens, pour qu'elles puissent satisfaire à l'obligation prévue ci-dessus.*

### **Amendement 111**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 13**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

5. En cas d'annulation ou de retard au départ, le transporteur aérien effectif informe les passagers de la situation **au plus vite** et, en tout état de cause, au plus tard 30 minutes après l'heure de départ prévue, et communique l'heure de départ estimée dès que cette information est disponible, pour autant que le transporteur aérien ait reçu les coordonnées des passagers conformément aux paragraphes 6 et 7 lorsque le billet a été acheté en passant par un intermédiaire.

#### *Amendement*

5. 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 que le transporteur aérien ait reçu les coordonnées des passagers conformément aux paragraphes 6 et 7 lorsque le billet a été acheté en passant par un intermédiaire.

#### *Justification*

*Comme l'indique le considérant 20 de la proposition de la Commission, il y a non seulement lieu d'informer correctement les passagers de leurs droits en cas d'interruption de vol mais aussi de les informer correctement de la cause de l'interruption même, dès que cette information est disponible. Cet amendement vise à renforcer les informations fournies aux*

*passagers en temps réel en cas de retard ou d'annulation, afin qu'ils puissent faire valoir effectivement leurs droits.*

## **Amendement 112**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 13**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 5 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***"5 bis. Le transporteur aérien doit disposer au comptoir d'enregistrement et au comptoir d'embarquement, de documents contenant la charte européenne des droits des passagers aériens, que son personnel fournit aux passagers aériens à leur demande. La Commission européenne réactualise ces documents à chaque modification substantielle des droits des passagers aériens."***

## **Amendement 113**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 13**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 5 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***"5 ter. Les compagnies aériennes assurent une assistance téléphonique accessible et efficace à tous les passagers une fois le voyage réservé. Cette assistance doit fournir des informations et des propositions alternatives en cas de perturbations et ne doit en aucun cas excéder le coût d'une communication locale."***



## Amendement 114

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 13

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 6

#### *Texte proposé par la Commission*

6. Lorsque le passager n'achète pas son billet directement auprès du transporteur aérien effectif mais en passant par un intermédiaire établi dans l'Union, cet intermédiaire fournit les coordonnées du passager au transporteur aérien, à condition que le passager **lui en ait explicitement donné l'autorisation par écrit. Cette autorisation** peut uniquement être **donnée par consentement** explicite. Le transporteur aérien peut exclusivement utiliser ces coordonnées aux fins de respecter l'obligation d'information au titre du présent article et non à des fins commerciales, et supprime les coordonnées dans un délai de 72 heures après l'exécution du contrat de transport. **L'accès aux** données à caractère personnel, leur traitement et leur stockage **s'effectuent** conformément à la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données<sup>24</sup>.

<sup>24</sup> JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

#### *Amendement*

6. Lorsque le passager n'achète pas son billet directement auprès du transporteur aérien effectif mais en passant par un intermédiaire établi dans l'Union, cet intermédiaire fournit les coordonnées du passager au transporteur aérien, à condition que le passager ait donné **son consentement. Ce consentement** peut uniquement être **donné de façon** explicite. Le transporteur aérien peut exclusivement utiliser ces coordonnées aux fins de respecter l'obligation d'information au titre du présent article et non à des fins commerciales, et supprime les coordonnées dans un délai de 72 heures après l'exécution du contrat de transport. **Le consentement du passager à la communication de ses coordonnées au transporteur aérien et à l'accès à ces** données, à leur traitement et à leur stockage **s'effectue** conformément à la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données<sup>24</sup>.

<sup>24</sup> JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

#### *Justification*

*Il convient que le consentement du passager soit obtenu dans le respect de la législation applicable en matière de protection des données, laquelle ne précise pas la forme du consentement ("écrit"). Le terme "autorisation" est remplacé par celui de "consentement", conformément à la formulation employée dans la législation européenne en matière de protection des données.*

## Amendement 115

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 13

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 7

#### *Texte proposé par la Commission*

7. Un intermédiaire est exempté **des dispositions du** paragraphe 6 s'il peut prouver l'existence **d'une** autre système garantissant que le passager sera informé sans que ses coordonnées aient été transmises.».

#### *Amendement*

7. Un intermédiaire est exempté **de ses obligations prévues au** paragraphe 6 s'il peut prouver l'existence **d'un** autre système garantissant que le passager sera informé sans que ses coordonnées aient été transmises **ou lorsque le passager a choisi de ne pas communiquer ses coordonnées."**

#### *Justification*

*Les intermédiaires ne doivent pas être tenus responsables de la communication des informations lorsque les passagers ont choisi de ne pas communiquer leurs coordonnées.*

## Amendement 116

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 13

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 7 bis (nouveau)

#### *Texte proposé par la Commission*

#### *Amendement*

**"7 bis. Le prestataire de services fournit aux passagers un accès facile à des informations précises et objectives précisant les incidences environnementales (y compris climatiques) et l'efficacité énergétique de leur voyage. Ces informations sont publiées et sont clairement visibles sur les sites internet des transporteurs aériens et des organisateurs de voyages et sur les billets. La Commission soutient les travaux en cours dans ce sens.**

## Amendement 117

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 13

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 7 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**"7 ter. Sans préjudice des obligations visées au paragraphe 2, 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."**

*Justification*

*Indépendamment de l'obligation de fournir une notice écrite énonçant les règles d'indemnisation en vertu du paragraphe 2 (les enquêtes révèlent à cet égard un faible niveau de conformité), les informations qui annoncent l'annulation ou le retard d'un vol doivent mentionner les droits des passagers à une indemnisation et à une assistance.*

## Amendement 118

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 14

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

1. Chaque État membre désigne un organisme national chargé de l'application du présent règlement en ce qui concerne les vols au départ d'aéroports situés sur son territoire ainsi que les vols à destination de ces mêmes aéroports et provenant d'un pays tiers. Les États membres notifient à la Commission l'organisme qui a été désigné en application du présent paragraphe.

1. Chaque État membre désigne un organisme national chargé de l'application du présent règlement en ce qui concerne **les violations du présent règlement dans les aéroports situés sur son territoire**, les vols au départ d'aéroports situés sur son territoire ainsi que les vols à destination de ces mêmes aéroports et provenant d'un pays tiers. Les États membres notifient à la Commission l'organisme qui a été désigné en application du présent paragraphe.

## Justification

*Le règlement à l'examen est également applicable aux violations commises dans les aéroports situés sur le territoire des États membres de l'Union européenne.*

### Amendement 119

#### Proposition de règlement

##### Article 1 – alinéa 1 – point 14

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

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. À cet effet, les transporteurs aériens et les entités gestionnaires d'aéroport fournissent les documents pertinents à l'organisme national chargé de l'application, *à* sa demande. Pour l'exercice de ses fonctions, l'organisme national chargé de l'application tient également compte des informations que lui communique l'organisme désigné conformément à l'article 16 bis. Il **peut également décider de** mesures d'exécution fondées sur des plaintes de passagers transmises par l'organisme désigné conformément à l'article 16 bis.

#### *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. À cet effet, les transporteurs aériens et les entités gestionnaires d'aéroport fournissent les documents pertinents à l'organisme national chargé de l'application ***dans un délai d'un mois à compter de*** sa demande, ***sans préjudice des obligations des transporteurs aériens visées à l'article 14 bis.*** Pour l'exercice de ses fonctions, l'organisme national chargé de l'application tient également compte des informations que lui communique l'organisme désigné conformément à l'article 16 bis. Il ***prend des*** mesures d'exécution fondées sur des plaintes de passagers transmises par l'organisme désigné conformément à l'article 16 bis. ***Les États membres veillent à ce que leur organisme national chargé de l'application respectif soit doté de pouvoirs suffisants pour sanctionner efficacement les infractions.***

## Justification

*Cet amendement fixe une limite pour le respect des obligations documentaires de la part des transporteurs aériens et des entités gestionnaires des aéroports et supprime les mesures d'exécution qui incombent aux organismes nationaux chargés de l'application du règlement, car ces mesures sont rassemblées dans un nouveau paragraphe, plus bas.*

## Amendement 120

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 14

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 – paragraphe 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***2 bis. Les transporteurs aériens communiquent, de leur propre initiative, des informations complètes à l'organisme national chargé de l'application du présent règlement quant à la survenue de problèmes techniques, et en particulier quant à leurs causes. L'organisme national chargé de l'application partage ces informations avec les organes responsables de la résolution extrajudiciaire des litiges visés à l'article 16 bis.***

### *Justification*

*Les transporteurs aériens sont tenus d'informer les organismes nationaux chargés de l'application du règlement des raisons des problèmes techniques et des circonstances de leur survenue.*

## Amendement 121

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 14

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

3. Les sanctions établies par les États membres pour les violations du présent règlement sont efficaces, proportionnées, dissuasives *et suffisantes afin de constituer, pour les transporteurs, une incitation financière à respecter le présent règlement en toutes circonstances.*

### *Justification*

*L'étude réalisée en 2012 pour le compte de la Commission a conclu que les sanctions sont trop faibles pour inciter les transporteurs, sur le plan économique, à se conformer au règlement, également compte tenu du fait que seul un petit nombre de passagers victimes d'une infraction au règlement sont susceptibles de porter plainte auprès des organismes nationaux chargés de l'application du règlement.*

### **Amendement 122**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 14**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

**4. Lorsque les organismes désignés conformément aux articles 16 et 16 bis différent, des mécanismes de notification sont mis en place afin d'assurer l'échange d'informations entre les différents organismes** en vue d'aider l'organisme national chargé de l'application à s'acquitter de ses tâches de surveillance et de contrôle de l'application, et de permettre à l'organisme désigné conformément à l'article 16 bis de **collecter** les informations nécessaires pour **examiner** les plaintes des passagers.

#### *Amendement*

**4. Conformément à la directive 2013/11/UE, des mécanismes de coopération** sont mis en place **entre l'organisme national chargé de l'application et l'organisme désigné en application de l'article 16 bis. Lesdits mécanismes de coopération comportent des échanges d'informations réciproques** en vue d'aider l'organisme national chargé de l'application à s'acquitter de ses tâches de surveillance et de contrôle de l'application, et de permettre à l'organisme désigné conformément à l'article 16 bis de **réunir** les informations **et l'expertise technique** nécessaires pour **traiter** les plaintes des passagers.

### *Justification*

*Le présent amendement remplace l'amendement 81 du rapporteur. Le souhait d'un mécanisme à l'échelle de l'Union pour un échange d'informations figure à l'article 16 ter.*

### **Amendement 123**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 14**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

5. Chaque année, au plus tard à la fin du mois d'avril de l'année civile suivante, les organismes nationaux chargés de l'application publient des statistiques concernant leur activité, et notamment les sanctions appliquées.

*Amendement*

5. Chaque année, au plus tard à la fin du mois d'avril de l'année civile suivante, les organismes nationaux chargés de l'application publient des statistiques concernant leur activité, et notamment les sanctions appliquées. ***Les organismes nationaux chargés de l'application publient en même temps, sur la base des données que les transporteurs aériens et les entités gestionnaires d'aéroport sont tenus de conserver et de fournir, des statistiques relatives au nombre et à la nature des plaintes, au nombre d'annulations, de refus d'embarquement et de retards ainsi qu'à leur durée, et des informations sur les pertes, détériorations ou retards de bagages.***

**Amendement 124**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 14**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 – paragraphe 6

*Texte proposé par la Commission*

***6. Les transporteurs aériens communiquent leurs coordonnées, pour les questions couvertes par le présent règlement, aux organismes nationaux chargés de l'application des États membres dans lesquels ils exercent leurs activités.».***

*Amendement*

***6. Dans l'attente de la transposition par les États membres des dispositions de la directive 2013/11/UE, tout passager peut, dans tout aéroport situé sur le territoire d'un État membre, saisir tout organisme national chargé de l'application concernant une violation présumée du présent règlement survenant dans tout aéroport situé sur le territoire d'un État membre, ou concernant des vols en provenance de tout aéroport situé sur le territoire d'un État membre ou les vols en provenance d'un pays tiers à destination de ces aéroports. ".***

## *Justification*

*Cet amendement vise à garantir que les ONA demeureront les instances compétentes pour le traitement des plaintes jusqu'à l'entrée en vigueur de la directive relative au règlement extrajudiciaire des litiges en 2015. Dans l'attente de la création des nouveaux organismes de règlement des litiges, les passagers doivent conserver la possibilité de déposer leurs plaintes individuelles auprès de tout organisme national chargé de l'application.*

### **Amendement 125**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 14 bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 -bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

***"Article 16 -bis***

***Documents de conformité***

***1. Les transporteurs aériens de l'Union élaborent et fournissent à l'organisme national chargé de l'application de l'État membre qui leur a délivré leur licence d'exploitation en vertu du règlement (CE) n° 1008/2008 ainsi qu'à la Commission, pour le 1<sup>er</sup> janvier 2016, 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.***

***1 bis. 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.*

*2. 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.*

*3. Le 1<sup>er</sup> janvier 2019, 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.*

*4. 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."*

#### *Justification*

*Les documents de conformité sont peut-être une façon économique de résoudre le principal problème associé au règlement, à savoir son respect. Le contenu obligatoire de ces documents pourrait être fixé par le comité des droits des passagers visé à l'article 16 quater proposé. Il pourrait inclure des éléments tels que des mesures d'urgence en cas de perturbations graves, les noms des personnes responsables de l'assistance aux passagers, les procédures en cas de refus d'embarquement, d'annulation d'un vol, celles qui régissent l'information des passagers, etc.*

#### **Amendement 126**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 15**  
Règlement (CE) n° 261/2004  
Article 16 bis – paragraphe 1

1. ***Au moment de la réservation, les*** transporteurs aériens fournissent aux passagers des informations sur les procédures de traitement des réclamations et des plaintes qu'ils appliquent en ce qui concerne les droits énoncés dans le présent règlement, et communiquent les adresses de contact auxquelles les passagers peuvent envoyer leurs réclamations et plaintes, notamment par des moyens de transmission électroniques. Le transporteur aérien ***informe*** également les passagers du ou des organismes compétents pour le traitement de leurs plaintes.

1. ***Les*** transporteurs aériens, ***les organisateurs ou les vendeurs de billets au sens de l'article 2, point d) du règlement (CE) 2111/2005,*** fournissent aux passagers des informations sur les procédures de traitement des réclamations et des plaintes ***et les délais correspondants visés au paragraphe 2 du présent article qu'appliquent les transporteurs aériens*** en ce qui concerne les droits énoncés dans le présent règlement, et communiquent les adresses de contact auxquelles les passagers peuvent envoyer leurs réclamations et plaintes, notamment par des moyens de transmission électroniques. Le transporteur aérien ***et, s'il y a lieu, l'organisateur informent*** également les passagers du ou des organismes compétents pour le traitement de leurs plaintes ***désignés par les États membres en application du présent article et de l'article 16. Les informations correspondantes sont données au moment de la réservation, sont accessibles à tous, figurent clairement sur le billet du passager et sur les sites internet du transporteur aérien, sont distribuées aux comptoirs du transporteur aérien dans les aéroports et sont communiquées dans le message électronique avertissant les passagers de l'annulation ou du retard de leur vol. Un formulaire de plainte est fourni aux passagers sur demande.***

*Justification*

*Les informations communiquées aux passagers sur les procédures de réclamation et de plainte doivent être renforcées. Si nécessaire, l'organisateur doit transmettre des informations générales aux passagers sur les procédures applicables, y compris les coordonnées des organismes compétents.*

## Amendement 127

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 15

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis – paragraphe 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***"1 bis. La charge de la preuve relative à la fourniture des informations nécessaires aux passagers incombe au transporteur aérien."***

## Amendement 128

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 15

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

2. Le passager qui souhaite déposer une plainte auprès du transporteur aérien en ce qui concerne ses droits au titre du présent règlement l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle le vol a été effectué ou était prévu. Dans un délai de sept jours après réception de la plainte, le transporteur confirme au passager qu'il a reçu sa plainte. Dans un délai de deux mois après réception de la plainte, le transporteur fournit une réponse complète au passager.

2. Le passager qui souhaite déposer une plainte auprès du transporteur aérien en ce qui concerne ses droits au titre du présent règlement l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle le vol a été effectué ou était prévu. ***Il est habilité à faire valoir ses droits au titre du présent règlement, dans le cadre du système judiciaire ainsi que d'une procédure de conciliation extrajudiciaire, sans que cette faculté ne soit affectée par le dépôt d'une plainte dans un délai de trois mois et à l'issue de ce délai de trois mois.*** Dans un délai de sept jours ***ouvrables*** après réception de la plainte, le transporteur confirme au passager qu'il a reçu sa plainte. Dans un délai de deux mois après réception de la plainte, le transporteur fournit une réponse complète au passager. ***Si le transporteur aérien ne fournit pas cette réponse complète dans ledit délai de deux mois, il est réputé avoir accepté les réclamations du passager.***

*Si le transporteur invoque la présence de circonstances extraordinaires, il doit, dans sa réponse, communiquer au passager les circonstances précises ayant causé l'annulation ou le retard. Le transporteur aérien démontre en outre qu'il a pris toutes les mesures raisonnables afin d'éviter l'annulation ou le retard.*

*Avec sa réponse complète, le transporteur aérien communique également au passager concerné les coordonnées utiles de l'organisme désigné visé au paragraphe 3, dont son adresse postale, son numéro de téléphone, son adresse électronique et celle de son site internet.*

*Justification*

*Le présent amendement remplace l'amendement 85 du rapporteur.*

**Amendement 129**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 15**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

*3. Conformément aux dispositions pertinentes de la législation de l'UE et du droit national, chaque État membre désigne un ou plusieurs organismes nationaux chargés de la résolution extrajudiciaire des litiges entre les transporteurs aériens et les passagers en ce qui concerne les droits visés par le présent règlement.*

*Amendement*

*3. Les États membres veillent à ce que les passagers aériens puissent soumettre leurs litiges avec les transporteurs aériens concernant les droits et obligations établis par le présent règlement à des mécanismes de règlement extrajudiciaire des litiges indépendants, efficaces et efficients. À cet effet, chaque État membre désigne un ou plusieurs organismes nationaux chargés de la résolution extrajudiciaire des litiges entre les transporteurs aériens et les passagers en ce qui concerne les droits et obligations visés par le présent règlement. **Lesdits organismes doivent être différents de l'organisme chargé de l'application visé à l'article 16, paragraphe 1. Les États***

*membres veillent à ce que lesdits organismes soient habilités à régler le litige sous-jacent entre les passagers et les transporteurs aériens au moyen d'une décision juridiquement contraignante pour les deux parties et exécutoire. En ce qui concerne les litiges entrant dans le champ d'application de la directive 2013/11/UE, seule cette dernière est applicable. Tous les transporteurs aériens associés à des vols au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre ou bien au départ d'un pays tiers à destination de ces aéroports se conforment au système de règlement extrajudiciaire des litiges tel que visé dans la directive 2013/11/UE, ce qui permet de résoudre par la voie extrajudiciaire, de manière simple, rapide et peu onéreuse, les litiges entre les passagers et les transporteurs aériens.*

#### Amendement 130

##### Proposition de règlement

##### Article 1 – alinéa 1 – point 15

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

4. **Tout** passager peut saisir tout organisme désigné en application du paragraphe 3 concernant une violation présumée du présent règlement survenue dans tout aéroport situé sur le territoire d'un État membre ou concernant tout vol **à destination d'un aéroport situé sur ce territoire et provenant d'un pays tiers**. Ces plaintes peuvent être soumises **au plus tôt deux mois après le dépôt d'une plainte auprès du transporteur concerné, sauf si le transporteur a déjà fourni une réponse définitive à cette plainte**.

*Amendement*

4. **Dès réception de la réponse complète du transporteur aérien, le passager concerné** peut saisir tout organisme **national de règlement extrajudiciaire des litiges** désigné en application du paragraphe 3 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 ces aéroports**. Ces plaintes peuvent être soumises **dans un délai prédéterminé, qui n'est pas inférieur à un an à compter de la date à laquelle le passager a soumis sa**

*plainte ou sa réclamation au transporteur concerné.*

## Amendement 131

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 15

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis – paragraphe 4 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***4 bis. S'il s'avère que la compagnie aérienne est fautive, l'organisme de traitement des plaintes informe l'organisme national chargé de l'application, lequel, en vertu de l'article 16 bis, paragraphe 2, prend des mesures d'exécution.***

## Amendement 132

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 15

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***5. Dans un délai de sept jours après réception de la plainte, l'organisme désigné accuse réception de la plainte et en*** adresse une copie à l'organisme national chargé de l'application compétent. La réponse définitive est transmise à l'auteur de la plainte dans un délai de ***trois mois*** maximum à compter de la date de réception de la plainte. Une copie de la réponse définitive est également transmise à l'organisme national chargé de l'application.

***5. Lorsqu'un organisme désigné a été saisi d'une plainte, il notifie le litige aux parties dès réception de tous les documents comportant les informations relatives à la plainte. Il*** adresse une copie ***des documents relatifs à la plainte*** à l'organisme national chargé de l'application compétent. La réponse définitive est transmise à l'auteur de la plainte dans un délai de ***90 jours calendaires au*** maximum à compter de la date de réception ***du dossier complet*** de la plainte ***par l'organisme désigné***. Une copie de la réponse définitive est également transmise à l'organisme national chargé de l'application.

*Justification*

*Cet amendement adapte l'article à l'examen aux dispositions de la nouvelle directive 2013/11/UE relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation.*

**Amendement 133**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 15**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis – paragraphe 5 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***"5 bis. Afin qu'ils puissent être joints sur les questions relevant du présent règlement, les transporteurs aériens communiquent leurs coordonnées aux organismes, désignés en application du présent article, des États membres dans lesquels ils exercent leurs activités."***

**Amendement 134**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 15**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis – paragraph 5 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***"5 ter. Lorsque des raisons de sécurité sont invoquées sur le fondement du présent règlement, la charge de la preuve revient à la compagnie aérienne concernée."***

**Amendement 135**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 15**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***"Article 16 bis bis***

*Les États membres mettent en place des organes de médiation indépendants, dotés de moyens suffisants et d'accès gratuit, chargés de contribuer à trouver des solutions aux litiges entre des passagers et des compagnies aériennes ou des prestataires de services d'autres modes de transport."*

## Amendement 136

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 15

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 ter – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

1. La Commission facilite le dialogue entre les États membres concernant l'interprétation et l'application qui sont faites au niveau national du présent règlement par le truchement du comité visé à l'article 16 quater.

#### *Amendement*

1. La Commission facilite le dialogue *et encourage la coopération* entre les États membres concernant l'interprétation et l'application qui sont faites au niveau national du présent règlement par le truchement du comité visé à l'article 16 quater.

## Amendement 137

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 15

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 ter – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

2. Les États membres fournissent chaque année un rapport sur leurs activités à la Commission, au plus tard à la fin du mois d'avril de l'année civile suivante. La Commission peut décider des questions à examiner dans ces rapports au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure visée à l'article 16 quater.

#### *Amendement*

2. Les États membres fournissent chaque année un rapport sur leurs activités, *y compris les statistiques visées à l'article 16, paragraphe 5*, à la Commission, au plus tard à la fin du mois d'avril de l'année civile suivante. La Commission peut décider des questions à examiner dans ces rapports au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure



visée à l'article 16 quater.

## **Amendement 138**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 15**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 ter – paragraphe 5 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***5 bis. La Commission et les États membres mettent en place un mécanisme à l'échelle de l'Union composé de tous les organismes désignés en application de l'article 16 et de l'article 16 bis afin d'assurer l'échange entre les États membres des informations relatives aux violations, aux sanctions et aux bonnes pratiques en matière de contrôle d'application. La Commission met cette information à la disposition de tous les États membres sous forme électronique.***

#### *Justification*

*Cet amendement va de pair avec l'amendement 81 du rapporteur. Le souhait d'un mécanisme à l'échelle de l'Union pour un échange d'informations a été déplacé de l'article 16, paragraphe 4, au présent article 16 ter, qui porte sur le mécanisme de coopération entre les États membres et la Commission.*

## **Amendement 139**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 15**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 ter – paragraphe 5 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***5 ter. Sur demande, les organismes nationaux chargés de l'application fournissent à la Commission des informations et des documents utiles concernant des cas individuels de violation.***

### *Justification*

*Dans le but de créer un flux d'information cohérent, la Commission doit être habilitée à obtenir des informations des ONA grâce à une disposition pertinente du présent règlement.*

#### **Amendement 140**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 15**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 ter – paragraphe 5 quater (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***5 quater. Au plus tard à partir du 1<sup>er</sup> mai 2015, la Commission publie sur son site web et met à jour régulièrement la liste de tous les transporteurs aériens exerçant des activités dans l'Union qui contreviennent systématiquement aux dispositions du présent règlement. Indépendamment de sa taille ou de sa nationalité, tout transporteur aérien dont la Commission a reçu la preuve qu'il a commis des infractions selon l'article 16 ter, paragraphe 5 ter, à l'encontre de passagers sur plus de dix vols différents d'une année civile et qui se rapportent à plus d'un article du présent règlement, sera considéré comme ayant contrevenu systématiquement au présent règlement.***

#### **Amendement 141**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 15 bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Considérant 16 quater bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***15 bis. L'article suivant est inséré:***

***"Article 16 quater bis***

***Actes délégués***

*La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 16 quater ter, pour ajouter des éléments à la liste exhaustive des circonstances considérées comme extraordinaires sur la base des travaux des organismes nationaux chargés de l'application et des arrêts de la Cour européenne de justice."*

## **Amendement 142**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 15 ter (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Considérant 16 quater ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*15 ter. L'article suivant est inséré:*

*"Article 16 quater ter*

*Exercice de la délégation*

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

*2. La délégation de pouvoir visée à l'article 16 ter bis est conférée à la Commission pour une période de cinq ans à compter du ... \*. 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 à l'article 16 quater bis 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 y est précisée. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.*

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

*5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 16 ter bis 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 prorogé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.*

---

*\* JO, prière d'insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement.*

## **Amendement 143**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 16**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 17

#### *Texte proposé par la Commission*

La Commission **fait** rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2017, sur le fonctionnement et les résultats du présent règlement, notamment en ce qui concerne l'impact de l'indemnisation en cas de retard important et la limitation de la durée de l'hébergement dans des circonstances extraordinaires de longue durée. La Commission rend également compte du renforcement de la protection des passagers aériens sur les vols en provenance de pays

#### *Amendement*

La Commission **présente un** rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2017, sur le fonctionnement et les résultats du présent règlement, notamment en ce qui concerne l'impact de l'indemnisation en cas de retard important et la limitation de la durée de l'hébergement dans des circonstances extraordinaires de longue durée, **les questions relatives à l'interprétation des circonstances extraordinaires, les statistiques publiées par les organismes**

tiers exploités par des transporteurs non communautaires, dans le cadre d'accords relatifs au transport aérien international. Ce rapport est au besoin accompagné de propositions législatives.».

***nationaux chargés de l'application sur leurs activités, et notamment sur les sanctions appliquées et leurs constatations relatives aux pratiques soupçonnées d'être non conformes de transporteurs aériens, les progrès réalisés dans la mise en place des organismes nationaux chargés du règlement extrajudiciaire des litiges et les activités de ceux-ci.*** La Commission rend également compte du renforcement de la protection des passagers aériens sur les vols en provenance de pays tiers exploités par des transporteurs extérieurs à l'Union, dans le cadre d'accords relatifs au transport aérien international. ***En outre, la Commission fait rapport de l'efficacité des mesures et des sanctions prises par les organismes visés à l'article 16 et de l'éventuelle pertinence d'une approche harmonisée.*** Ce rapport est au besoin accompagné de propositions législatives.".

#### *Justification*

*Votre rapporteur estime que le rapport de la Commission devrait comporter des informations plus précises permettant d'évaluer les effets, la mise en œuvre et le respect du règlement à l'examen.*

#### **Amendement 144**

**Proposition de règlement**  
**Article 2 – alinéa 1 – point 1**  
Règlement (CE) n° 2027/97  
Article 3 – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

2. ***Le*** transporteur aérien communautaire ***fournit dans l'aéroport un formulaire*** de plainte permettant ***au passager*** d'introduire immédiatement une plainte concernant la détérioration ou le retard de bagages. Ce 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

#### *Amendement*

2. ***Dans tous les aéroports situés dans l'Union,*** le transporteur aérien communautaire ***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

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.».

bagages à leur arrivée. **De la même manière, le transporteur aérien communautaire remet au passager, à sa demande, un tel formulaire de plainte à son comptoir d'enregistrement ou à ses comptoirs de services en aéroport, ou aux deux, et met le formulaire de plainte à disposition sur ses sites web.** 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 *prescrits* par la convention de Montréal.

**2 bis. La Commission peut adopter des actes d'exécution pour établir la forme du formulaire de plainte normalisé. Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure consultative/d'examen visée à l'article 6 septies, paragraphe 2.**

#### *Justification*

*Le présent amendement remplace l'amendement 92 du rapporteur. Comme tous les actes d'exécution, le formulaire de plainte est publié au Journal officiel dans toutes les langues de l'Union européenne.*

#### **Amendement 145**

##### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 5 – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 bis. À l'article 5, le paragraphe suivant est ajouté:**

**"3 bis. En cas de perte, de retard ou de**

*détérioration d'un bagage, les compagnies aériennes doivent tout d'abord indemniser les passagers avec qui elles 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 elles ne sont pas nécessairement responsables. "*

## Amendement 146

### Proposition de règlement

#### Article 2 – alinéa 1 – point 4

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 bis – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

1. Lorsqu'ils transportent des fauteuils roulants ou d'autres équipements de mobilité ou équipements d'assistance enregistrés, le transporteur aérien et ses agents offrent à chaque personne à mobilité réduite au sens de l'article 2, point a), du règlement (CE) n° 1107/2006<sup>25</sup> l'option de faire gratuitement une déclaration spéciale d'intérêt au titre de l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, lors de la réservation et au plus tard à la remise des équipements au transporteur.

---

<sup>25</sup> Règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages

#### *Amendement*

1. Lorsqu'ils transportent des fauteuils roulants ou d'autres équipements de mobilité ou équipements d'assistance enregistrés, le transporteur aérien et ses agents ***informent les passagers de leurs droits et*** offrent à chaque personne ***handicapée ou*** à mobilité réduite au sens de l'article 2, point a), du règlement (CE) n° 1107/2006<sup>25</sup> l'option de faire gratuitement une déclaration spéciale d'intérêt au titre de l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, lors de la réservation et au plus tard à la remise des équipements au transporteur. ***La Commission adopte des actes d'exécution qui établissent le modèle de formulaire à utiliser pour une telle déclaration d'intérêt. Lesdits actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 6 septies, paragraphe 2.***

---

<sup>25</sup> Règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages

*Justification*

*Le présent amendement remplace l'amendement 93 du rapporteur. Pour faciliter la procédure de déclaration, un modèle de formulaire serait utile. Il permettrait d'orienter les passagers comme les transporteurs aériens sur les informations importantes et les pièces justificatives à fournir en cas de destruction, de perte ou de détérioration d'équipements de mobilité.*

**Amendement 147**

**Proposition de règlement**

**Article 2 – alinéa 1 – point 4**

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 bis – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***3 bis. Les compagnies aériennes veillent à ce que les passagers aient la possibilité d'utiliser, sans frais supplémentaires, leurs fauteuils roulants, y compris les poussettes pour enfants, jusqu'à la porte d'embarquement et à ce qu'ils leur soient restitués à la porte de l'avion. Si, pour des raisons de sécurité, ceci s'avère impossible, les compagnies aériennes prévoient, pour les utilisateurs de fauteuils roulants, sans frais supplémentaires, des moyens de déplacement de substitution dans le terminal de l'aéroport jusqu'à ce qu'ils puissent récupérer leurs fauteuils roulants. Si ces raisons de sécurité ont un lien direct avec le terminal en tant que tel, l'autorité de gestion de l'aéroport se charge de fournir les moyens de déplacement de substitution visés au présent paragraphe.***

*Justification*

*Dans de nombreux aéroports de l'UE, l'utilisation de fauteuils roulants n'est pas autorisée pour les personnes à mobilité réduite ou les enfants jusqu'à la porte d'embarquement, et ces fauteuils roulants ne sont parfois rendus à leurs utilisateurs que dans la zone de récupération des bagages. Étant donné que cela limite considérablement la mobilité de ces personnes, il convient d'assurer qu'elles puissent garder leurs fauteuils avec elles jusqu'à la porte*



*d'embarquement. Si ceci n'est pas possible pour des raisons de sécurité, des solutions de remplacement doivent être prévues sans surcoût.*

## **Amendement 148**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 2 – alinéa 1 – point 4**

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 ter – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

2. Aux fins du contrôle de la protection des passagers à mobilité réduite et des passagers handicapés en cas de détérioration de leurs équipements de mobilité, l'organisme national chargé de l'application examine également et prend en considération les informations relatives aux plaintes concernant des équipements de mobilité présentées aux organismes désignés conformément à l'article 16 bis du règlement (CE) n° 261/2004.

#### *Amendement*

2. Aux fins du contrôle de la protection des passagers à mobilité réduite et des passagers handicapés en cas de détérioration de leurs équipements de mobilité ***ou équipements d'assistance***, l'organisme national chargé de l'application examine également et prend en considération les informations relatives aux plaintes concernant des équipements de mobilité présentées aux organismes désignés conformément à l'article 16 bis du règlement (CE) n° 261/2004.

#### *Justification*

*Comme ailleurs dans le présent règlement, les équipements d'assistance doivent être considérés comme équivalents aux équipements de mobilité.*

## **Amendement 149**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 2 – alinéa 1 – point 4**

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 quater – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

2. La ***délégation de pouvoir visée*** à l'article 6, paragraphe 1, est ***conférée*** à la Commission pour une ***durée indéterminée à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.***

#### *Amendement*

2. Le ***pouvoir d'adopter des actes délégués*** visé à l'article 6, paragraphe 1, est ***conféré*** à la Commission pour une ***période de cinq ans à compter du ...\****. ***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.*

---

*\* JO, prière d'insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement.*

#### *Justification*

*Le texte a été adapté à la durée standard de la période de délégation de pouvoir accordée par le Parlement à la Commission.*

### **Amendement 150**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 2 – alinéa 1 – point 4**

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 quinquies – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

Les transporteurs aériens, ***tout en ayant une totale liberté commerciale pour établir les conditions dans lesquelles ils permettent le transport de bagages,*** indiquent clairement, ***lors de la*** réservation et aux comptoirs d'enregistrement (y compris aux bornes d'enregistrement en libre service), le maximum de bagages autorisés que les passagers ont la permission d'emporter dans la cabine et dans la soute de l'aéronef sur chacun des vols inclus dans leur réservation, en précisant le cas échéant si le nombre de pièces composant ce maximum de bagages autorisés est limité. ***Lorsque des*** frais supplémentaires ***sont demandés pour le*** transport de bagages, ***les transporteurs aériens indiquent clairement le détail de ces frais, lors de la*** réservation et sur demande à l'aéroport.

#### *Amendement*

***1.*** Les transporteurs aériens indiquent clairement, ***à un stade précoce de la procédure de*** réservation, ***dans tous les circuits de distribution utilisés, y compris les systèmes informatisés de réservation,*** et aux comptoirs d'enregistrement (y compris aux bornes d'enregistrement en libre service), le maximum de bagages autorisés que les passagers ont la permission d'emporter dans la cabine et dans la soute de l'aéronef sur chacun des vols inclus dans leur réservation, en précisant le cas échéant si le nombre de pièces composant ce maximum de bagages autorisés est limité ***et si des restrictions sont appliquées aux achats effectués dans l'aéroport. Les détails concernant les*** frais supplémentaires ***applicables au*** transport de bagages ***sont communiqués à un stade précoce de la procédure de*** réservation et sur demande à l'aéroport ***d'une manière claire, transparente et dénuée***

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

*Justification*

*L'amendement remplace l'amendement 95 du rapporteur afin de renforcer la demande de transparence des prix et la liberté des échanges commerciaux.*

**Amendement 151**

**Proposition de règlement**

**Article 2 – alinéa 1 – point 4**

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 quinquies – paragraphe 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*1 bis. Les passagers sont autorisés à emporter à bord dans la cabine, sans surcoût, les effets ou les objets personnels essentiels, tels que manteaux et sacs à main, y compris au minimum un sac normalisé d'achats effectués dans l'aéroport, en sus du maximum imposé de bagages autorisés en cabine.*

**Amendement 152**

**Proposition de règlement**

**Article 2 – alinéa 1 – point 4**

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 quinquies – paragraphe 1 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*"1 ter. Sans préjudice du règlement (CE) n° 1107/2006, 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."*

### *Justification*

*Les compagnies aériennes doivent déterminer un maximum en termes de poids ou de dimensions des bagages autorisés, mais la possibilité de limiter le nombre d'articles doit être supprimée.*

### **Amendement 153**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 2 – alinéa 1 – point 4**

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 quinquies – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

***2. Lorsque des circonstances extraordinaires, telles que des raisons liées à la sécurité ou un changement de type d'aéronef postérieurement à la réservation, empêchent de transporter dans la cabine des pièces de bagage faisant partie des bagages à main autorisés, le transporteur aérien peut les transporter dans la soute de l'aéronef mais sans frais supplémentaires pour le passager.***

*Amendement*

***"2. Le transporteur aérien peut prévoir que les pièces de bagage susmentionnées soient transportées dans la soute si des conditions exceptionnelles liées à la sécurité et les caractéristiques particulières de l'aéronef empêchent le transport en cabine. Aucuns frais supplémentaires ne s'appliqueront dans ces cas."***

### *Justification*

*Cet amendement vise à prendre en considération des circonstances exceptionnelles liées à l'aéronef ou à la sécurité susceptibles d'empêcher le transport en cabine de pièces de bagage mentionnées à l'article 6, point d, alinéas 1 bis et 1 ter.*

### **Amendement 154**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 2 – alinéa 1 – point 4**

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 quinquies – paragraphe 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

***2 bis. 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***

*Amendement*

## Amendement 155

### Proposition de règlement

#### Article 2 – alinéa 1 – point 4

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 sexies – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

1. Un transporteur aérien **communautaire** autorise un passager à transporter un instrument de musique dans la cabine passagers d'un aéronef, sous réserve des règles applicables en matière 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 déterminer qu'un** instrument de musique fait partie des bagages à main autorisés d'un passager **et qu'il n'est pas transporté** en sus de ces bagages autorisés.

#### *Amendement*

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

## Amendement 156

### Proposition de règlement

#### Article 2 – alinéa 1 – point 4

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 sexies – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

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

#### *Amendement*

2. Dans le cas où un instrument de musique est trop volumineux pour être entreposé en toute sécurité dans un compartiment à bagages en cabine ou sous un siège

passager qui s'y prête, le transporteur aérien peut demander le paiement d'un deuxième billet si cet instrument de musique est transporté comme bagage à main sur un deuxième siège. Lorsqu'un deuxième siège est acheté, le transporteur aérien *devrait s'efforcer*, dans la mesure du raisonnable, de placer le passager et l'instrument de musique sur des sièges voisins. ***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. Un transporteur aérien indique clairement, dans ses conditions contractuelles, les modalités de transport des instruments de musique et les frais applicables.***».

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.

#### *Justification*

*Dans le souci d'améliorer la structure de l'article à l'examen, le texte supprimé a été divisé et réintégré à l'article 6 sexies, paragraphes 2 bis (nouveau) et 2 ter (nouveau).*

#### **Amendement 157**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 2 – alinéa 1 – point 4**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 sexies – paragraphe 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*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 158**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 2 – alinéa 1 – point 4**

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 sexies – paragraphe 2 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*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 159**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 2 – alinéa 1 – point 4**

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 septies (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

#### *Article 6 septies*

*"1. La Commission est assistée par le comité des droits des passagers. Il s'agit d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.*

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

## Amendement 160

### Proposition de règlement

#### Annexe 1

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – titre

*Texte proposé par la Commission*

"Annexe: liste **non exhaustive** de circonstances considérées comme des circonstances extraordinaires aux fins du présent règlement

*Amendement*

"Annexe: liste **exhaustive** de circonstances considérées comme des circonstances extraordinaires aux fins du présent règlement

*Justification*

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

## Amendement 161

### Proposition de règlement

#### Annexe 1

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – point 1 – sous-point ii

*Texte proposé par la Commission*

ii) les problèmes techniques **qui ne sont pas inhérents à l'exploitation normale de l'aéronef, tels qu'un défaut qui est mis en évidence durant l'exploitation du vol en cause et qui empêche la poursuite normale de l'exploitation, ou** un vice de fabrication caché **qui est mis au jour** par le fabricant ou par une autorité compétente **et qui affecte la sécurité du vol;**

*Amendement*

ii) les problèmes techniques **affectant l'aéronef** qui **ont pour cause directe** un vice de fabrication caché **officiellement reconnu comme tel** par le fabricant ou par une autorité compétente **qui affecte la sécurité du vol, et sont survenus au cours du contrôle d'entretien précédant le vol ou après la remise en service de l'aéronef;**

*Justification*

*Amendement tactique pour contrer l'amendement 101 ?*



## Amendement 162

### Proposition de règlement

#### Annexe 1

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – point 1 – sous-point ii bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***ii bis) les dommages causés par des impacts d'oiseaux;***

*Justification*

*Le comportement des oiseaux dans l'air ne peut pas être contrôlé et échappe, malgré toutes les précautions qu'elles peuvent prendre, au contrôle des compagnies aériennes.*

## Amendement 163

### Proposition de règlement

#### Annexe 1

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – point 1 – sous-point iii

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

iii) ***les risques liés à la sécurité***, les actes de sabotage ou de terrorisme qui rendent impossible 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 164

### Proposition de règlement

#### Annexe 1

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – point 1 – sous-point iv

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

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

## Amendement 165

### Proposition de règlement

#### Annexe 1

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – point 1 – sous-point v

#### *Texte proposé par la Commission*

v) les restrictions liées à la gestion du trafic aérien ou la fermeture de l'espace aérien ou d'un aéroport;

#### *Amendement*

v) les restrictions liées à la gestion du trafic aérien ***imprévues*** ou la fermeture ***imprévue*** de l'espace aérien, ***y compris les fermetures de pistes par les autorités***;

## Amendement 166

### Proposition de règlement

#### Annexe 1

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – point 1 – sous-point vi

#### *Texte proposé par la Commission*

vi) les conditions météorologiques incompatibles avec la sécurité du vol; et

#### *Amendement*

vi) 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***; et

## Amendement 167

### Proposition de règlement

#### Annexe 1

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – point 1 – sous-point vii

#### *Texte proposé par la Commission*

vii) les conflits du travail chez le transporteur aérien effectif ou chez des prestataires de services essentiels tels que les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne.

#### *Amendement*

vii) les conflits du travail ***imprévus*** chez le transporteur aérien effectif ou chez des prestataires de services essentiels tels que les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne.

## **Amendement 168**

### **Proposition de règlement**

#### **Annexe 1**

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – point 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

**supprimé**

***i. les problèmes techniques inhérents à l'exploitation normale de l'aéronef, tels qu'un problème mis en évidence au cours de l'entretien courant ou pendant la vérification de l'aéronef préalable au vol ou un problème survenant du fait que cet entretien ou cette vérification préalable au vol n'ont pas été effectués correctement; et***

***ii. l'indisponibilité de l'équipage de conduite ou de l'équipage de cabine (à moins qu'elle soit due à des conflits du travail).***

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### Introduction:

Au cours des dernières années, le secteur du transport aérien a connu d'importantes mutations, de pair avec une augmentation du nombre des passagers et des vols dans un marché européen libéralisé. Cependant, cette évolution globalement positive s'est accompagnée, dans une certaine mesure, de pratiques déloyales et d'une réduction de la qualité des services, avec, pour les voyageurs, des conséquences négatives. Par ailleurs, depuis l'entrée en vigueur du règlement en 2004, l'on observe certains problèmes: divergences d'interprétation résultant des zones d'ombre et des lacunes du règlement en vigueur, manque d'uniformité dans l'application d'un État membre à l'autre et difficulté pour les passagers à faire valoir leurs droits lorsque les transporteurs aériens ne respectent pas la législation. Le Parlement a d'ores et déjà fait connaître son avis sur plusieurs de ces points dans le cadre des résolutions qu'il a adoptées en 2012<sup>1</sup>.

Les éléments suivants de la proposition de la Commission méritent d'être mis en avant car ils constituent un progrès pour la mise en œuvre effective des droits des passagers aériens: la mission des organismes nationaux chargés de l'application est mieux définie et élargie aux problèmes de bagages; la proposition instaure une procédure de plainte assortie de délais clairs, qui détermine le rôle précis du nouvel organisme mis en place pour le traitement des plaintes; de nouvelles dispositions sont insérées en ce qui concerne les refus d'embarquement, les correspondances manquées et les retards importants; une liste non exhaustive des circonstances extraordinaires est établie afin de préciser les cas dans lesquels les transporteurs aériens sont dispensés de verser une indemnisation; l'obligation pour les transporteurs aériens d'informer correctement et en temps utile les passagers est renforcée; et de nouvelles dispositions sont prévues pour le transport des équipements de mobilité et les instruments de musique.

### Principaux sujets de préoccupation

L'application incomplète et hétérogène du règlement en vigueur tant par les transporteurs que par les autorités nationales est source de confusion pour les passagers comme pour les acteurs du secteur. Par ailleurs, les passagers sont mal informés sur leurs droits et sont mécontents des conditions et des frais associés à la défense de ces droits.

Cette insécurité juridique a donné lieu à une série d'arrêts de la Cour européenne de justice, conduisant, au fil des ans, à la constitution d'une abondante jurisprudence en matière de droits des passagers. Il est cependant difficile de porter une appréciation précise. Ainsi, les chiffres montrent que seule une faible part des passagers qui auraient le droit à des indemnités et à un dédommagement en font la demande ou sont effectivement indemnisés.

Le point déterminant réside dans le fait que les transporteurs aériens effectifs ne reconnaissent pas automatiquement les droits des passagers concernés. Ainsi, les passagers doivent faire valoir leurs droits individuellement auprès des grandes compagnies internationales. Dans de

---

<sup>1</sup> Textes adoptés, P7\_TA(2012)0371 et P7\_TA(2012)0099.

telles situations, les consommateurs sont destabilisés, notamment par la complexité de la procédure. Nombreux sont les passagers qui hésitent à engager une action en justice en raison des frais et des efforts importants que cela implique, sentiment dont profitent certaines compagnies aériennes pour ne pas assurer la protection des consommateurs.

Les propositions de votre rapporteur tendent donc généralement à renforcer les droits des passagers.

#### Droit à une indemnisation en cas de retard important:

Le règlement révisé doit être net et précis en ce qui concerne le droit à l'assistance et à l'indemnisation des passagers confrontés à des retards importants. Les seuils au-delà desquels les retards ouvrent droit à une assistance ou à une indemnisation devrait être fixés en se basant sur l'arrêt de la Cour européenne de justice (affaires jointes C-402/07 et C-432/07 - Sturgeon), qui reconnaît aux passagers subissant des retards importants de plus de trois heures les mêmes droits que les passagers dont le vol est annulé. Votre rapporteur se félicite que la Commission ait tenu compte de l'arrêt Sturgeon dans sa proposition.

Votre rapporteur partage l'appréciation de la Commission selon laquelle les seuils devraient être identiques pour tous les voyages au sein de l'Union, mais qu'ils devraient dépendre de la distance du trajet pour les voyages à destination et en provenance de pays tiers afin de tenir compte des difficultés opérationnelles rencontrées par les transporteurs aériens pour régler les causes des retards dans des aéroports éloignés.

En revanche, compte tenu de la décision de la CJUE, votre rapporteur ne peut souscrire à l'avis de la Commission selon lequel tous les seuils devraient être relevés pour limiter l'incidence financière sur le transporteur aérien et pour réduire au minimum le risque qu'ils entraînent une augmentation des annulations de vol (considérant 11). En outre, les seuils proposés sont jugés beaucoup trop longs, en particulier pour les vols intérieurs à l'Union dont, habituellement, la durée ne dépasse pas trois heures. Aussi votre rapporteur a-t-il modifié l'article 6 en remplaçant les trois seuils de cinq, neuf et douze heures par deux seuils de trois et cinq heures.

Dans le but de faciliter l'application du système actuel et dans le souci d'une meilleure clarté pour les passagers et les compagnies aériennes, votre rapporteur propose, en outre, d'uniformiser les seuils de déclenchement et les montants des indemnisations prévus aux articles 6, 6 bis et 7, en fixant les limites suivantes: UR pour les vols à l'intérieur de l'Union (quelle que soit la distance); UR pour tous les autres vols jusqu'à une distance de 3 500 km; UR pour tous les autres vols de plus de 3 500 km.

Les accords volontaires entre les transporteurs aériens et les passagers ne devraient être applicables que s'ils concernent les modalités de l'indemnisation et non l'indemnisation elle-même (article 7, paragraphe 5).

#### Droits relatifs aux correspondances

Les cas dans lesquels un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire constituent un problème particulièrement préoccupant. Un nouvel

article 6 bis a donc été inséré, à juste titre, par la Commission. Il prévoit que les passagers concernés se voient offrir une assistance, une prise en charge et un réacheminement par le transporteur aérien exploitant le vol précédent ayant causé, au point de transfert, le retard qui a fait manquer aux passagers leur vol de correspondance.

Les passagers ayant manqué une correspondance devraient également pouvoir réclamer une indemnisation sur la même base que les passagers dont le vol a été retardé ou annulé. Votre rapporteur estime cependant que, compte tenu du grand nombre de transporteurs qui exploitent des vols régionaux de courte distance dans l'Union, il convient de réduire la charge financière pesant sur ces transporteurs. Dans ce souci, votre rapporteur a inséré un seuil de 90 minutes de retard au point de transfert pour le vol précédent ouvrant droit, pour le passager, à une indemnisation (considérant 13 bis (nouveau), article 6 bis, paragraphe 2), sous réserve que le retard à la destination finale du voyage soit supérieur à trois ou cinq heures selon le cas. Cette double condition, ajoutée pour des raisons de proportionnalité, est justifiée si le transporteur aérien précédent n'a causé qu'un léger retard qui a finalement eu pour conséquence que le passager a manqué sa correspondance et a mis beaucoup plus de temps pour arriver à destination.

#### Refus d'embarquement:

Le refus d'embarquement peut être dû à une surréservation, mais peut également s'expliquer par des motifs opérationnels, comme l'a confirmé la Cour. La politique de non-présentation des transporteurs aériens constitue un cas particulier des refus d'embarquement. En pratique, les transporteurs aériens refusent l'embarquement des passagers sur le trajet retour s'ils n'ont pas utilisé le trajet aller du même billet. Contraire aux intérêts du consommateur, cette politique devrait être formellement interdite. Votre rapporteur propose donc de renforcer la proposition de la Commission à cet égard (considérant 7, article 4, paragraphe 4).

Le règlement devrait aussi préciser que le "refus d'embarquement" s'étend aux cas dans lesquels l'horaire de départ prévu a été avancé avec pour conséquence que le passager manque son vol, sauf si celui-ci en a été informé au moins 24 heures à l'avance (considérant 5, article 2, point j), article 4, paragraphe 5 bis (nouveau)). En cas de modification importante d'horaire, le passager devrait avoir le droit à un remboursement ou à un réacheminement (article 6, paragraphe 1, point iii)).

En outre, les reports de départ devraient donner lieu à des droits similaires à ceux prévus pour les retards (considérant 12).

Votre rapporteur estime que les passagers auxquels l'embarquement est refusé contre leur volonté ne devraient pas faire l'objet de limitations en matière d'assistance et que l'article 9 devrait s'appliquer sans délai. C'est la raison pour laquelle votre rapporteur est opposé à la proposition de la Commission de n'appliquer l'article 9 qu'au-delà d'un temps d'attente de deux heures lorsque le passager opte pour un réacheminement après un refus d'embarquement (article 4, paragraphes 3 et 4).

## Protection en cas de perturbations de vol multiples:

### Insolvabilité

Les affaires Spanair et Malev Airline illustrent combien il est important que les droits des passagers soient protégés en cas de cessation d'activité de compagnies aériennes pour des raisons économiques. Ces cas d'annulations de vols, généralement pris en compte par le règlement (CE) n° 261/2004, donnent lieu, pour les passagers concernés, à un remboursement ou à un transport de remplacement. Dans la pratique, cependant, en cas d'insolvabilité, il existe un certain flou quant aux paiements, qui concerne également indirectement les organisateurs de voyages à forfait. Il est donc indispensable d'améliorer la réglementation européenne en vigueur.

Contrairement à la Commission, qui n'aborde pas la question, pourtant centrale, de la protection des passagers, votre rapporteur estime qu'il convient de prévoir des dispositions en la matière dans le cadre de la révision du règlement. Afin de garantir dans les faits le droit des passagers à un remboursement et à un vol retour, les transporteurs aériens devraient être tenus de fournir une preuve suffisante de sécurité pour le remboursement ou le rapatriement des passagers (considérant 9 bis (nouveau), article 5, paragraphe 5 quater (nouveau)). Pour faire face à cette obligation, les transporteurs aériens peuvent prendre plusieurs mesures (dont un fonds ou une assurance) afin d'assurer la protection des passagers dans ces cas.

### Plans d'urgence

Un nouvel élément majeur introduit par la Commission concerne l'obligation faite aux entités gestionnaires d'aéroport et aux usagers des aéroports de mettre en place des plans d'urgence afin de réduire au minimum l'impact des perturbations de vols multiples et organiser de façon coordonnée la prise en charge ou le réacheminement des passagers. Si un transporteur aérien arrête inopinément ses opérations, ces plans sont alors particulièrement nécessaires afin d'aider les passagers immobilisés. Votre rapporteur estime que le seuil de trois millions de passagers par an pour les aéroports est trop élevé et devrait être abaissé à 1,5 million. L'association des autorités nationales, régionales ou locales à la création de tels plans d'urgence est jugée importante (considérant 10, article 5, paragraphe 5). Plusieurs amendements mettent l'accent sur la nécessité de coordonner l'action de tous les intervenants concernés, de préciser davantage ce que les plans d'urgence devraient comporter en ce qui concerne les informations et l'assistance à apporter aux passagers et d'imposer aux transporteurs aériens l'obligation de mettre en place des procédures en cas de perturbations de vols (considérant 10 bis (nouveau), article 5, paragraphe 5 et paragraphe 5 bis (nouveau)).

### Circonstances extraordinaires:

Les transporteurs aériens peuvent être dispensés de verser une indemnisation s'ils peuvent prouver que les problèmes qu'ils rencontrent sont imputables à des circonstances extraordinaires. Or, l'interprétation de ce terme est très problématique. Les arrêts en la matière de la Cour européenne de justice doivent nous permettre de formuler les dispositions en vigueur de manière plus fiable. La liste annexée au règlement à l'examen est destinée à constituer une aide à cet égard. Dans ce contexte, une attention particulière est accordée à la notion de "problèmes techniques". En effet, les compagnies aériennes invoquent souvent des

"problèmes techniques" pour justifier leurs retards et leurs annulations, ce qui ne permet pas aux passagers de bien saisir la situation.

Le règlement révisé devrait définir des critères plus précis pour déterminer les circonstances extraordinaires dans lesquelles les transporteurs aériens ne sont pas tenus de procéder à une indemnisation. Votre rapporteur apporte des modifications notables à la liste non exhaustive annexée à la proposition de la Commission. Son amendement le plus substantiel concerne l'inclusion des problèmes techniques dans le champ des circonstances extraordinaires ou leur exclusion. Votre rapporteur approuve la décision rendue par la Cour dans l'affaire Wallentin-Herrmann selon laquelle, en règle générale, les problèmes techniques ne constituent pas des circonstances extraordinaires. Les problèmes techniques devraient, exceptionnellement, être considérés comme des circonstances extraordinaires s'ils sont dus à des circonstances échappant à la maîtrise effective du transporteur aérien effectif qui affectent la sécurité du vol et rendent impossible sa poursuite normale.

Par ailleurs, un amendement tend à préciser que, même si un vol est perturbé par des circonstances extraordinaires, il doit être établi que le transporteur aérien avait bien pris correctement toutes les mesures qui s'imposent pour éviter son annulation. Ces deux conditions doivent être impérativement réunies pour que le transporteur aérien puisse être dispensé de verser une indemnisation (article 5, paragraphe 3).

#### Droit à un hébergement:

En principe, le droit à un hébergement n'est pas contesté en cas d'annulation, de correspondance manquée ou de retard important, pour peu que les conditions requises soient réunies. Votre rapporteur partage l'appréciation de la Commission selon laquelle, en cas de circonstances extraordinaires de longue durée, la responsabilité du transporteur aérien en matière d'hébergement, aujourd'hui illimitée, devrait être circonscrite. En revanche, contrairement à la Commission, votre rapporteur propose de limiter les seuls frais d'hébergement, mais non la durée de celui-ci. Il estime que les passagers les plus touchés par les circonstances extraordinaires de longue durée ne devraient pas faire l'objet d'un traitement moins favorable que ceux qui en souffrent le moins. Ainsi, exceptionnellement, pour les passagers organisant eux-mêmes leur hébergement, le transporteur aérien pourrait avoir la possibilité de limiter les frais et la durée de la prise en charge (considérant 16, article 9, paragraphe 4). Grâce à ce faisceau de propositions, votre rapporteur parvient à prendre en compte les intérêts des passagers et ceux des compagnies concernées.

La disposition limitant la prise en charge en cas de circonstances extraordinaires ne devrait cependant pas exonérer le transporteur aérien de son obligation d'assurer un hébergement (article 9, paragraphe 4).

#### Droit à l'information:

L'information des passagers et la transparence sont deux éléments qui occupent une place essentielle dans le cadre de la révision du règlement en vigueur. En cas d'interruption de vol, les passagers ont le droit d'être correctement informés de leurs droits en général, mais aussi de la cause de cette interruption, des autres modes de transport possibles (article 14, paragraphe 14), de l'accès aux procédures et formulaires de plaintes, etc. Les transporteurs



aériens constituant la source la plus fiable pour fournir ces informations (considérant 20, article 5, paragraphe 2), votre rapporteur estime que l'information des passagers et l'assistance qui leur est fournie pourraient être notablement améliorées par une présence appropriée des transporteurs aériens dans les aéroports (article 14, paragraphe 1 bis (nouveau)).

#### Transparence des prix:

Des améliorations s'imposent également en matière de tarifs. Bien souvent, le prix des billets est peu transparent, ce qui déconcerte les passagers et rend difficile la comparaison des prix. Le législateur doit donc veiller à ce que le règlement soit conçu de manière à exclure aussi largement que possible les abus. La définition du "prix du billet" doit être précise et aussi complète que possible. Votre rapporteur propose donc d'ajouter à la définition de la Commission une série de services de base qui doivent être toujours compris dans le prix du billet, dont la carte d'embarquement, le minimum de bagages autorisés et les coûts liés au paiement, tels que les frais de carte de crédit (article 2, point s)).

#### Procédure de plainte:

Le nouvel article 16 bis relatif aux procédures de réclamations et de plaintes fait l'objet de plusieurs amendements tendant à en aligner les dispositions sur celles de la nouvelle directive 2013/11/UE relative au règlement extrajudiciaire des litiges (directive REL)<sup>1</sup>, laquelle impose aux États membres l'obligation de créer des organismes nationaux chargés du règlement extrajudiciaire des litiges. Ces entités seront appelées à traiter les plaintes des passagers. Le refus des compagnies aériennes de participer aux systèmes et aux procédures de REL constituant un problème particulier, le règlement devrait donc imposer aux transporteurs l'obligation d'adhérer à un système de REL. Au demeurant, la procédure de plainte mise en place auprès du transporteur aérien ne porte pas atteinte au droit d'accès des passagers au système judiciaire et au règlement extrajudiciaire (article 16 bis, paragraphe 2).

#### Retard sur l'aire de trafic:

S'agissant des retards sur l'aire de trafic, votre rapporteur propose de les faire commencer à la fin de l'embarquement et non, comme le propose la Commission, au début de celui-ci, la durée de l'embarquement dépendant de la taille de l'aéronef. Le retard sur l'aire de trafic devrait être calculé en termes absolus et non en fonction de chaque aéronef. Fixer la durée du retard sur l'aire de trafic à un minimum de cinq heures avant de permettre aux passagers de débarquer, comme le propose la Commission, semble excessif. Votre rapporteur propose de ramener cette durée à deux heures.

#### Maximum de bagages autorisés:

L'une des illustrations les plus marquantes du manque d'information des passagers réside dans les pratiques appliquées par les transporteurs aériens en matière de maximum de bagages autorisés. Certains transporteurs aériens autorisent les passagers à n'emporter qu'un seul bagage à main en cabine et leur facturent des frais pour tout élément supplémentaire, comme par exemple les achats effectués à l'aéroport. Pour dissiper toute confusion parmi les

---

<sup>1</sup> JO L 165 du 18.6.2013, p. 63.

passagers et permettre à ceux-ci de comparer les prix lorsque des frais supplémentaires sont appliqués, il convient que des informations transparentes sur les bagages autorisés leur soient communiquées préalablement à la procédure de réservation (considérant 28, article 6 quinquies, paragraphe 1).

Par ailleurs, votre rapporteur estime que les passagers devraient pouvoir emporter dans la cabine sans frais supplémentaires des objets ou effets personnels essentiels, y compris les achats effectués à l'aéroport, en sus du maximum imposé de bagages (article 6 quinquies, paragraphe 1 bis (nouveau)). Un assouplissement de la politique appliquée par les transporteurs aériens en la matière permettrait également d'enrayer la baisse des ventes des boutiques d'aéroport.

Plusieurs amendements sont déposés dans le but d'améliorer la prise en charge des instruments de musique. En principe, les transporteurs devraient autoriser les passagers à transporter un instrument de musique dans la cabine passagers d'un aéronef. Un instrument de musique devrait faire partie des bagages à main autorisés. Le transporteur aérien devrait indiquer clairement les frais et conditions applicables à leur transport dans l'aéronef.

#### Perte, détérioration et retard de bagages:

Pour faciliter le dépôt des plaintes concernant la perte, la détérioration ou le retard de bagages, un service spécial pour les réclamations relatives aux bagages, qui existe déjà dans de nombreux aéroports, devrait être mis en place dans tous les aéroports. Ce service permet aux passagers de déposer une plainte à l'arrivée et contribue à accélérer les procédures. En outre, un formulaire de réclamation standardisé pour toute l'Union devrait être mis à disposition dans une annexe du règlement révisé. Cette annexe présenterait l'avantage de fournir une traduction de ce formulaire dans toutes les langues officielles de l'Union (considérant 31, article 3, paragraphe 2).

8.11.2013

## **AVIS DE LA COMMISSION DU MARCHÉ INTERIEUR ET DE LA PROTECTION DES CONSOMMATEURS**

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

Rapporteur pour avis: Hans-Peter Mayer

### **JUSTIFICATION SUCCINCTE**

La Cour de justice de l'Union européenne ayant été saisie à plusieurs reprises, et continuant de l'être, en raison d'incertitudes juridiques liées en particulier au règlement (CE) n° 261/2004, la révision dudit texte semble nécessaire de toute urgence. Ce faisant, il convient de veiller à un juste équilibre entre les intérêts des passagers et des transporteurs aériens. Cette révision devrait également avoir pour objectif de pousser les compagnies aériennes à s'efforcer d'améliorer leurs services et leur stratégie.

Pour simplifier ce texte vis-à-vis des consommateurs européens, lorsqu'ils sont concernés en tant que passagers aériens, il convient non seulement de clarifier certaines parties du règlement, mais aussi de simplifier le texte, de le rendre plus compréhensible et plus lisible.

#### **Règlement (CE) n° 261/2004:**

##### Droits et modulation:

L'une des questions centrales relatives au règlement (CE) n° 261/2004 concerne les retards qui ouvrent des droits et la modulation de ceux-ci. Le rapporteur pour avis s'est appuyé pour le présent document sur la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne. Il propose en outre, dans un souci de clarté, un classement en seulement deux catégories, à savoir jusqu'à 3 500 km, d'une part, et au-delà de 3 500 km, d'autre part. Les départements d'outre-mer de l'Union européenne sont explicitement inclus dans la première catégorie de distance, à savoir jusqu'à 3 500 km et pour les vols au sein de l'Union. Une indemnisation maximale de 250 EUR par vol à partir d'un retard de 3 heures devrait être possible dans ce

cas. Les vols de plus de 3 500 km devraient faire partie de la deuxième catégorie. Une indemnisation maximale de 600 EUR à partir d'un retard de 5 heures devrait être prévue pour ces vols.

Afin de tenir correctement compte de la situation économique des transporteurs aériens "low cost", il devrait être possible de fixer une limite correspondant au prix du billet. Il convient néanmoins, pour ce faire, d'inclure le montant total du billet, y compris le vol aller et le vol retour avec tous les frais annexes, en particulier les frais des bagages qui ont été réservés. Les montants évoqués de 250 EUR et 600 EUR devraient par conséquent faire office de plafond. Cela permettrait ainsi d'éviter les situations de disproportion.

L'indemnisation doit couvrir le préjudice à titre forfaitaire. Le rapporteur pour avis suggère par conséquent de clarifier les dispositions prévues à l'article 12, paragraphe 2, en précisant qu'il n'est pas possible de déduire une indemnisation des éventuelles indemnités complémentaires. La nécessité de cette clarification découle également de l'affaire X ZR111 /12 pendante devant la Cour de justice européenne.

Un autre des points essentiels est la politique de non-présentation. Le refus d'embarquement pour le voyage retour ou aller au motif que le passager n'a pas effectué le trajet aller ou un segment de vol est interdit, parce qu'un acte législatif européen devrait éviter – même pour l'indemnisation d'un préjudice – de légitimer une rupture de contrat.

Le rapporteur pour avis suggère par ailleurs de limiter à 2 heures au maximum le temps d'attente en cas de retard sur l'aire de trafic. Si le décollage est imminent, à savoir qu'il est susceptible d'avoir lieu dans un délai de 30 minutes, le temps d'attente peut être prolongé au delà de deux heures. Dans ces cas, les pilotes doivent prendre une décision en fonction de la situation. Par ailleurs, le rapporteur souhaite ouvrir le droit à un réacheminement à partir de trois heures. Le présent avis prévoit en parallèle l'obligation de fournir l'assistance prévue aux articles 8 et 9 plus tôt que ce que suggérait la Commission.

La commission estime qu'en cas de retards ou d'annulations que le transporteur aérien n'aurait pu éviter, celui-ci assume un coût maximal de 175 EUR par nuit et pour 5 nuitées à l'hôtel au maximum. La somme fixée par la Commission semble en effet trop basse pour certaines destinations, en particulier s'il faut trouver un hébergement à proximité de l'aéroport en attendant de pouvoir, le cas échéant, poursuivre son voyage en avion.

Le présent avis suit également l'article 12 de la directive 2013/11/UE relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation en prévoyant que le délai de prescription pour déposer une plainte devrait être généralement de deux ans, pour garantir des conditions d'uniformité. Il demande en outre que les transporteurs aériens soient tenus d'indiquer explicitement les délais.

#### Liste des circonstances extraordinaires figurant à l'annexe I:

Le présent avis prévoit de changer l'ordre dans lequel sont énumérées les circonstances à considérer obligatoirement comme extraordinaires pour les classer par ordre d'importance. Il limite la liste des problèmes techniques mais élargit celle des risques liés à la sécurité.

Par ailleurs, il prévoit d'établir une distinction, en cas de conflits du travail, entre les transporteurs aériens effectifs, d'une part, et d'autres transporteurs aériens ainsi que les prestataires de services essentiels, d'autre part.

Les circonstances exceptionnelles, d'après cette distinction, ne concerneraient que ces derniers.

Dans ces deux listes, l'énumération des circonstances extraordinaires et de celles qui ne le sont pas devrait être non exhaustive, pour que ces listes restent applicables au fil du temps et ne causent pas de problème dans les situations où certaines circonstances ne sont pas mentionnées. Ces listes ont déjà été rallongées à la suite de décisions prises par les tribunaux européens. Elles peuvent être adaptées mais non raccourcies par voie d'acte délégués.

#### Possibilités de plaintes:

De nombreux passagers aériens rapportent que le traitement des réclamations et des plaintes des passagers n'est pas fait de façon satisfaisante. Les transporteurs aériens essaient souvent, dans un premier temps, de rejeter les réclamations et les plaintes, en partie en invoquant des motifs fallacieux. Des sanctions devraient être mises en place dans ce genre de cas.

Pour faciliter l'application de ces dispositions, il convient en outre que les passagers aient droit à des informations complètes sur la cause du retard, de l'annulation ou du changement d'horaire d'un vol. Sans cela, l'objectif d'assurer un meilleur respect des droits des passagers ne pourra pas être atteint.

#### **Règlement (CE) n° 2027/97:**

Puisqu'il s'agit d'un règlement de l'Union européenne, c'est l'euro qui devrait être utilisé comme unité. Le présent avis suggère ainsi, pour rendre le texte plus compréhensible, de ne plus utiliser les droits de tirage spéciaux (DTS) comme unité monétaire. En lieu et place de ceux-ci sont indiqués des montants arrondis, qui s'appuient sur la valeur actuelle des montants en DTS indiqués.

## **AMENDEMENTS**

La commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

### **Amendement 1**

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

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

(6) Le règlement (CE) n° 261/2004 s'applique également aux passagers ayant réservé leur transport aérien dans le cadre d'un voyage à forfait. Il convient toutefois de préciser que les passagers ne peuvent pas cumuler des droits correspondants, notamment en vertu du présent règlement et de la directive 90/314/CEE du Conseil

##### *Amendement*

(6) Le règlement (CE) n° 261/2004 s'applique également aux passagers ayant réservé leur transport aérien dans le cadre d'un voyage à forfait. Il convient toutefois de préciser que les passagers ne peuvent pas cumuler des droits correspondants, notamment en vertu du présent règlement et de la directive 90/314/CEE du Conseil

du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait. Les passagers devraient avoir le choix déposer leur réclamation au titre du présent règlement ou au titre de la directive, mais ils ne devraient pas avoir le droit de cumuler des indemnisations au titre des deux actes législatifs pour une même réclamation. Les passagers ne devraient pas se soucier de la manière dont les transporteurs aériens et les agents de voyages se répartissent les réclamations ainsi déposées.

du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait, ***même lorsque ces droits peuvent être, en principe, exercés séparément ou simultanément.*** Les passagers devraient avoir le choix déposer leur réclamation au titre du présent règlement ou au titre de la directive, mais ils ne devraient pas avoir le droit de cumuler des indemnisations au titre des deux actes législatifs pour une même réclamation. Les passagers ne devraient pas se soucier de la manière dont les transporteurs aériens et les agents de voyages se répartissent les réclamations ainsi déposées.

## **Amendement 2**

### **Proposition de règlement Considérant 9 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(9 bis) Il convient de préciser que les passagers qui ne souhaitent pas utiliser une partie de leur voyage peuvent en faire part au transporteur aérien dès avant l'heure de départ prévue et ne pas se contenter de le faire après coup dans le seul but de réclamer le remboursement des taxes.***

## **Amendement 3**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(9 ter) Lorsqu'un passager annule un vol, le transporteur aérien devrait être tenu de rembourser, sans frais, les taxes qui ont déjà été acquittées.***

### *Justification*

*En pareil cas, certains transporteurs aériens imposent des commissions qui sont souvent excessives. Cette pratique est inadmissible. Une taxe qui n'a pas lieu d'être doit être intégralement remboursée. Le fait que le passager n'utilise déjà pas le vol payé devrait constituer une "sanction" suffisante.*

#### **Amendement 4**

##### **Proposition de règlement Considérant 9 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(9 quater) Lorsque les passagers aériens choisissent, dans le cadre d'un accord, de voyager à une date ultérieure, les frais de trajet aller-retour à l'aéroport pour le vol annulé devraient être intégralement remboursés. Ils comprennent les frais de transports publics, les frais de taxi et les frais de stationnement au parking de l'aéroport.***

#### **Amendement 5**

##### **Proposition de règlement Considérant 9 quinquies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(9 quinquies) Les passagers doivent bénéficier d'une protection spécifique en cas d'annulations dues à l'insolvabilité du transporteur aérien ou à la suspension de ses activités suite 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.***

## *Justification*

*Il faut prévoir une protection pour les passagers confrontés à un transporteur en cessation d'activité, que ce soit pour recouvrer le prix de leur billet inutilisé ou pour obtenir un rapatriement s'ils sont immobilisés à l'étranger. Une flexibilité est laissée aux transporteurs sur les moyens (fonds, assurance, ...).*

### **Amendement 6**

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

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

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

##### *Amendement*

(10) Les aéroports et les usagers des aéroports, tels que les transporteurs aériens, les sociétés d'assistance en escale **et les services de navigation aérienne**, devraient coopérer pour réduire au minimum l'impact des perturbations des **vols** multiples sur les passagers en veillant à ce qu'ils soient pris en charge et réacheminés. À cette fin, ils devraient préparer des plans d'urgence pour ce type de situations et travailler **avec les autorités nationales, régionales et locales** à l'élaboration de ces plans. **Les plans d'urgence existants devraient, si nécessaire, être adaptés en conséquence.**

### **Amendement 7**

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

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

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

##### *Amendement*

(11) Le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement prévoir le droit à une indemnisation pour les passagers subissant un retard important, conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07 (Sturgeon). Pour garantir l'homogénéité des conditions d'indemnisation pour les citoyens



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

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

## Amendement 8

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(11 bis) Pour tenir compte des incidences financières sur le secteur du transport aérien, y compris sur le secteur "low cost", il devrait être possible de réclamer des indemnisations représentant le montant total du billet acheté, sans toutefois dépasser les montants maximaux énoncés dans le présent règlement. Le prix du billet en question devrait comprendre le vol aller et retour plus tous les frais annexes, tels que ceux afférents aux bagages. Ce droit devrait s'appliquer, à hauteur du montant correspondant, pour chaque vol retardé. En cas de retard du vol aller et du vol retour, les passagers devraient donc avoir droit à une double indemnisation, chacune correspondant au prix total du billet.***

## Amendement 9

### Proposition de règlement Considérant 12

*Texte proposé par la Commission*

(12) Pour garantir la sécurité juridique, le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement confirmer que le réaménagement des horaires de vol a le même impact sur les passagers que les retards importants, et qu'il devrait donc ouvrir des droits similaires.

*Amendement*

(12) Pour garantir la sécurité juridique, le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement confirmer que le réaménagement des horaires de vol a le même impact sur les passagers que les retards importants **et les annulations**, et qu'il devrait donc ouvrir des droits similaires.

## Amendement 10

### Proposition de règlement Considérant 17

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

***supprimé***

*Justification*

*Dans l'article correspondant, il est question non seulement de "petits aéronefs", mais aussi de vols de moins de 250 kilomètres. Lorsqu'un passager aérien se retrouve "immobilisé" au milieu de la nuit dans un aéroport sans possibilité de poursuivre son voyage immédiatement ou par un autre moyen de transport, un hébergement doit être mis à sa disposition. Le fait qu'il s'agisse d'un petit aéronef ne dépend pas du client.*

## Amendement 11

### Proposition de règlement Considérant 18

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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

## Amendement 12

### Proposition de règlement Considérant 20

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

(20) Il y a non seulement lieu d'informer correctement les passagers de leurs droits en cas *de retard, d'annulation,* d'interruption de vol *ou de changement d'horaire* mais aussi de les informer correctement de la cause de *ces perturbations*, dès que cette information est disponible. *Recevoir ces informations* devrait *constituer un droit, et le non-respect de ce droit devrait entraîner des sanctions. Ce droit s'applique* également lorsque le passager a acheté son billet en passant par un intermédiaire établi dans l'Union.

## Amendement 13

### Proposition de règlement Considérant 20

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

(20) Il y a non seulement lieu d'informer correctement les passagers de leurs droits en cas d'interruption de vol mais aussi de les informer correctement de la cause de l'interruption même, dès que cette information est disponible. Cette information devrait également être fournie lorsque le passager a acheté son billet en passant par un intermédiaire établi dans l'Union. ***Par ailleurs, il y a lieu de les informer sur les procédures les plus simples et les plus rapides de réclamation et de plainte afin de pouvoir exercer leurs droits.***

## Amendement 14

### Proposition de règlement Considérant 21

*Texte proposé par la Commission*

(21) Afin de garantir un meilleur contrôle de l'application des droits des passagers, le rôle des organismes nationaux chargés de l'application devrait être défini plus précisément et être clairement distingué du traitement des plaintes introduites par les passagers.

*Amendement*

(21) Afin de garantir un meilleur contrôle de l'application des droits des passagers, le rôle des organismes nationaux chargés de l'application devrait être défini plus précisément et être clairement distingué du traitement des plaintes introduites par les passagers. ***Il convient en outre de préciser que, dans l'intérêt des consommateurs européens, la durée de traitement maximale fixée à 90 jours ne saurait être dépassée. La responsabilité du traitement des plaintes individuelles devrait être clairement définie, de manière à éviter la situation où les organismes nationaux chargés de l'application se renvoient mutuellement les passagers plutôt que de traiter rapidement la plainte.***

## Amendement 15

### Proposition de règlement Considérant 22

#### *Texte proposé par la Commission*

(22) Les passagers devraient être informés de manière adéquate sur les procédures applicables pour introduire des réclamations et des plaintes auprès des transporteurs aériens et devraient recevoir une réponse dans un délai *raisonnable*. Les passagers devraient également avoir la possibilité d'introduire une plainte concernant les transporteurs aériens au moyen de mesures extrajudiciaires.

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

#### *Amendement*

(22) Les passagers devraient être informés de manière adéquate sur les procédures applicables pour introduire des réclamations et des plaintes auprès des transporteurs aériens et ***être informés des délais afférents, notamment ceux visés à l'article 16 bis, paragraphe 2. Ils*** devraient recevoir une réponse dans un délai ***de deux mois à compter de la réception de la réclamation ou de la plainte***. Les passagers devraient également avoir la possibilité d'introduire une plainte concernant les transporteurs aériens au moyen de mesures extrajudiciaires. Dès lors que le droit à un recours effectif devant un tribunal est un droit fondamental reconnu par l'article 47 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, ces mesures ne devraient ni empêcher ni entraver l'accès des passagers aux tribunaux. ***Afin de permettre un traitement simple, rapide et peu coûteux des réclamations dans le cadre de procédures extrajudiciaires ou judiciaires, il convient d'indiquer en particulier la possibilité du règlement en ligne et du règlement alternatif des litiges ainsi que la procédure européenne de règlement des petits litiges.***

## Amendement 16

### Proposition de règlement Considérant 22

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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

## Amendement 17

### Proposition de règlement Considérant 22 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(22 bis) Les transporteurs aériens devraient faire partie de systèmes de règlement des litiges au sens de la directive 2013/11/UE relative au règlement extrajudiciaire des litiges.***

## Amendement 18

### Proposition de règlement Considérant 22 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(22 ter) Pour garantir des conditions uniformes, les plaintes et réclamations au sens du présent règlement sont sujettes à forclusion dans un délai de deux ans à compter de la naissance du droit, c'est-à-dire à compter de la date de décollage prévue lors de la réservation.**

## Amendement 19

### Proposition de règlement Considérant 31

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

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

## Amendement 20

### Proposition de règlement Considérant 33

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(33) Il est nécessaire de modifier les limites pécuniaires indiquées dans le règlement (CE) n° 2027/97 afin de tenir compte de

(33) Il est nécessaire de modifier les limites pécuniaires indiquées dans le règlement (CE) n° 2027/97 **au moyen d'actes**

l'évolution de la situation économique,  
*selon la révision effectuée par  
l'Organisation de l'aviation civile  
internationale (OACI) en 2009 en  
application de l'article 24, paragraphe 2,  
de la convention de Montréal.*

*d'exécution* afin de tenir compte de  
l'évolution de la situation économique.

## **Amendement 21**

### **Proposition de règlement Considérant 34 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(34 bis) Le présent règlement devrait  
également s'appliquer à l'aéroport de  
Gibraltar.*

## **Amendement 22**

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

*Present text*

*Amendement*

*3. L'application du présent règlement à  
l'aéroport de Gibraltar est différée jusqu'à  
la mise en application des arrangements  
convenus dans la déclaration commune,  
du 2 décembre 1987, faite par les  
ministres des affaires étrangères du  
Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni.  
Les gouvernements du Royaume  
d'Espagne et du Royaume-Uni  
informeront le Conseil de la date de cette  
mise en application.*

*supprimé*

### *Justification*

*La proposition de la Commission ne supprime pas du règlement de 2004 la disposition  
suspendant l'application à l'aéroport de Gibraltar. En 2006, le Royaume-Uni, l'Espagne et le  
gouvernement de Gibraltar ont conclu un accord constructif qui a permis l'inclusion de*



*l'aéroport de Gibraltar dans le marché unique de l'aviation. Gibraltar est un aéroport de l'UE et, conformément aux traités, toutes les mesures de l'UE dans le domaine de l'aviation doivent lui être étendues.*

### **Amendement 23**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 1 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point d

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*""organisateur", **une** personne **au sens de l'article 2, paragraphe 2, de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait,**"*

*""organisateur", **la** personne **qui, de façon non occasionnelle, organise des forfaits et les vend ou offre à la vente directement ou par l'intermédiaire d'un détaillant,**"*

*Justification*

*Pour rendre le texte plus compréhensible et plus convivial pour les consommateurs, il convient d'éviter ce genre de renvois et d'énoncer clairement les définitions correspondantes dans le présent règlement.*

### **Amendement 24**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 1 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point e bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***e bis) "enregistrement d'un passager", l'enregistrement pour un vol soit auprès du transporteur aérien lui-même, soit via une société d'enregistrement ou encore par la validation de l'enregistrement en ligne;***

*Justification*

*Dans la version anglaise à l'article 3, paragraphe 2, il est question de "boarding" ("embarquement"), tandis que l'on parle d'"Abfertigung" ("enregistrement") dans la version*

allemande. Cela est trompeur vu la durée indiquée de 45 minutes (s'agit-il de l'enregistrement ou de l'embarquement?).

## Amendement 25

### Proposition de règlement

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point i

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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

*Justification*

*Pour rendre le texte plus compréhensible et plus convivial pour les consommateurs, il convient d'éviter ce genre de renvois et d'énoncer clairement les définitions correspondantes dans le présent règlement.*

## Amendement 26

### Proposition de règlement

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point l

*Texte proposé par la Commission*

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

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

*Amendement*

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

***"En ce qui concerne les conséquences pour les transporteurs aériens et les passagers, un vol pour lequel l'aéronef a***

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

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

## **Amendement 27**

### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point m

#### *Texte proposé par la Commission*

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

#### *Amendement*

"m) "circonstances extraordinaires", des circonstances qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à sa maîtrise effective. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent les circonstances énoncées dans **la liste non exhaustive dressée à l'annexe I. La Commission est habilitée, au moyen d'un acte délégué conformément à l'article 16 quinquies, d'ajouter des circonstances à la liste figurant à l'annexe I devant être considérées comme des circonstances extraordinaires aux fins du présent règlement;**

## **Amendement 28**

### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point s

#### *Texte proposé par la Commission*

"prix du billet", le prix total versé pour un billet et comprenant le tarif aérien **ainsi**

#### *Amendement*

"prix du billet", le prix total versé pour un billet et comprenant le tarif aérien,

**que** l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances payés pour tous les services facultatifs et non facultatifs inclus dans le billet;

l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances payés pour tous les services facultatifs et non facultatifs inclus dans le billet **ayant trait au volet "transport aérien" du voyage;**

*Justification*

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

**Amendement 29**

**Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 2 – point w

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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

*Justification*

*Le "retard sur l'aire de trafic" ne devrait pas être inclus dans le temps d'embarquement. Il devrait être calculé à partir du moment où l'embarquement est terminé..*

**Amendement 30**

**Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 2 – point a

*Texte proposé par la Commission*

a) disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et, sauf en cas d'annulation visée à l'article 5 et en cas de

*Amendement*

a) disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et, sauf en cas d'annulation visée à l'article 5 et en cas de

modification des horaires visée à l'article 6, se **présentent à l'embarquement**:

- comme spécifié et à l'heure indiquée à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique) par le transporteur aérien, l'organisateur ou un agent de voyages autorisé,

ou, en l'absence d'indication d'heure,

- au plus tard quarante-cinq minutes avant l'heure de départ prévue, ou

modification des horaires visée à l'article 6, se **sont présentés à l'enregistrement en se faisant délivrer un ticket**:

- comme spécifié et à l'heure indiquée à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique) par le transporteur aérien, l'organisateur ou un agent de voyages autorisé,

ou, en l'absence d'indication d'heure,

- au plus tard quarante-cinq minutes avant l'heure de départ prévue, ou

### *Justification*

*Il n'est pas possible de savoir clairement ce qu'il faut entendre par "Abfertigung" ("enregistrement"). Cet amendement et la nouvelle définition de ce terme doivent permettre de clarifier que l'on ne parle pas de l'embarquement en tant que tel.*

## **Amendement 31**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 1 – point b

#### *Present text*

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

#### *Amendement*

b) aux passagers au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité, à moins que ces passagers ne bénéficient de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance dans ce pays tiers, si le transporteur aérien effectif qui réalise le vol est un transporteur communautaire ***ou si le vol était un vol de retour réservé conjointement avec un vol correspondant effectué au départ d'un aéroport de l'Union européenne par un transporteur communautaire.***

## Amendement 32

### Proposition de règlement

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 6

#### *Texte proposé par la Commission*

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

#### *Amendement*

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

## Amendement 33

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point a

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 3 – paragraphe 3

#### *Texte proposé par la Commission*

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

#### *Amendement*

"3. S'il refuse des passagers à l'embarquement ***du vol aller ou retour*** contre leur volonté, le transporteur aérien effectif indemnise ***aussi rapidement que possible*** ces derniers conformément à l'article 7 et leur offre une assistance conformément à l'article 8. Lorsque ***ces passagers optent*** pour un réacheminement dans les meilleurs délais conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b), le transporteur effectif ***leur*** offre une

transporteur effectif offre une assistance **au** assistance conformément à l'article 9."  
**passager** conformément à l'article 9."

#### *Justification*

*Le fait d'avoir effectué ou pas le voyage aller ne devrait jouer aucun rôle. En outre, un passager ne devrait pas avoir à attendre pendant deux heures avant qu'on lui propose un rafraîchissement.*

### **Amendement 34**

#### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 3

#### *Texte proposé par la Commission*

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

#### *Amendement*

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

### **Amendement 35**

#### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

**4. Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également aux billets de retour lorsque le passager est refusé à l'embarquement du**

#### *Amendement*

**4. Le refus d'embarquement pour le voyage retour ou aller au motif que** le passager n'a pas effectué le trajet aller ou

**trajet retour au motif qu'il n'a pas effectué le trajet aller ou ne s'est pas acquitté d'un supplément de frais à cet effet.**

**un segment du trajet est interdit.**

*Justification*

*Le refus d'embarquement pour le voyage retour ou aller au motif que le passager n'a pas effectué le trajet aller ou un segment du trajet est interdit. C'est ce que vise l'amendement 25 du rapporteur pour avis.*

**Amendement 36**

**Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

*(Ne concerne pas la version française.)*

*(Cet amendement ne concerne que la version grecque. Il est destiné à corriger une erreur de la version grecque de la proposition de la Commission, qui fait référence aux seuls paragraphes 1 et 2 et non aux paragraphes 1, 2 et 3 des autres versions linguistiques.)*

**Amendement 37**

**Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 4 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

5. Lorsque le passager, ou un intermédiaire agissant pour le compte de ce dernier, signale une erreur typographique dans le nom d'un ou de plusieurs passagers inclus

*Amendement*

5. Lorsque le passager, ou un intermédiaire agissant pour le compte de ce dernier, signale une erreur typographique dans le nom **ou le titre** d'un ou de plusieurs



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

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

### **Amendement 38**

#### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 1 – point b

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

"a) se voient offrir par le transporteur aérien effectif, dans le cas d'un réacheminement, la prise en charge prévue à l'article 9, et".

### **Amendement 39**

#### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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

où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent effectué sur le même aéronef."

où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent effectué sur le même aéronef.

***Lorsque le transporteur aérien ne produit pas de telles preuves par écrit, par rapport à la réclamation d'un passager, l'indemnisation reste due."***

## **Amendement 40**

### **Proposition de règlement**

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

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

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

#### *Amendement*

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

des situations de ce type".

des situations de ce type".

#### **Amendement 41**

##### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 4 – sous-point c bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 5 – paragraphe 5 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*c bis) Le paragraphe 5 bis suivant est ajouté:*

*"5 bis. En cas d'annulation d'un vol en raison de l'insolvabilité d'un transporteur aérien ou de la suspension de ses activités, les passagers ont droit au remboursement du prix du billet ou à un vol de retour vers le point de départ initial conformément à l'article 8, paragraphe 1, point a), ainsi qu'à une prise en charge conformément à l'article 9. Les transporteurs aériens justifient de garanties propres à assurer le remboursement des sommes versées et le rapatriement des passagers."*

#### *Justification*

*En cas d'annulation en raison de l'insolvabilité d'un transporteur aérien ou pour tout autre motif, les passagers doivent bénéficier de garanties. Cela vaut aussi en cas de retrait d'une licence d'exploitation.*

#### **Amendement 42**

##### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – titre

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Retard *important*

Retard

## Amendement 43

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 1 – point i

*Texte proposé par la Commission*

i) **lorsque le retard est d'au moins deux heures**, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a), et à l'article 9, paragraphe 2; et

*Amendement*

i) l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a), et à l'article 9, paragraphe 2; et

*Justification*

*Il n'est pas correct de faire attendre un passager aérien pendant deux heures avant de lui offrir un verre d'eau.*

## Amendement 44

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 1 – point ii

*Texte proposé par la Commission*

ii) lorsque le retard est d'au moins  **cinq**  heures  **et inclut une ou plusieurs nuits** , l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1,  **points b) et c); et**

*Amendement*

ii) lorsque le retard est d'au moins  **trois**  heures, l'assistance prévue à l'article  **8** , paragraphe 1.

*Justification*

*Il convient d'invertir l'ordre des sous-points ii) et iii).*

## Amendement 45

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 1 – point iii

*Texte proposé par la Commission*

iii) lorsque le retard est d'au moins  **cinq**

*Amendement*

iii) lorsque le retard est d'au moins  **trois**

heures, l'assistance prévue à l'article 8, paragraphe 1, **point a**).

heures **et inclut une ou plusieurs nuits**, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, **points b) et c); et**

*Justification*

*Il convient d'invertir l'ordre des sous-points ii) et iii).*

**Amendement 46**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 2 – point a

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

a) **cinq** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour tous les trajets à l'intérieur de l'UE et pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 kilomètres ou moins;

a) **trois** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour tous les trajets à l'intérieur de l'UE, **y compris les départements d'outre-mer des États membres**, et pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 kilomètres ou moins;

*Justification*

*La durée maximale devrait se fonder sur la jurisprudence en vigueur. Cependant, cette réglementation devrait également s'appliquer aux départements d'outre-mer qui font partie de l'UE.*

**Amendement 47**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 2 – point b

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

b) **neuf** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 **à 6 000** kilomètres;

b) **cinq** heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de **plus de 3 500** kilomètres;

## Amendement 48

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 2 – point c

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*c) douze heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 6 000 kilomètres ou plus.*

*supprimé*

*Justification*

*Il ne devrait pas y avoir plus de deux niveaux différents.*

## Amendement 49

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

3. Le paragraphe 2 s'applique également lorsque le transporteur aérien effectif a modifié les heures prévues de départ et d'arrivée, entraînant un retard par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue, sauf si les passagers ont été informés du changement d'horaire plus de quinze jours avant l'heure de départ initialement prévue.

3. Le paragraphe 2 s'applique également lorsque le transporteur aérien effectif a modifié les heures prévues de départ et d'arrivée, entraînant un retard ***ou une anticipation*** par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue, sauf si les passagers ont été informés du changement d'horaire plus de quinze jours avant l'heure de départ initialement prévue.

*Justification*

*L'anticipation d'un vol a également son importance: si elle n'est pas communiquée à temps, le vol pourrait être manqué.*

## Amendement 50

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

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

#### *Amendement*

4. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver **par écrit** que le retard ou le changement d'horaire est dû à des circonstances extraordinaires et que le retard ou le changement d'horaire n'aurait pas pu être évité même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent effectué sur le même aéronef. **Le passager a le droit de recevoir des informations suffisantes sur ces circonstances extraordinaires, faute de quoi le transporteur aérien peut être sanctionné.**

## Amendement 51

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

5. Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic **supérieur à une heure**, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic

#### *Amendement*

5. Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de

atteint un maximum de **cinq** heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic."

**deux** heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic, **et sauf si le décollage est imminent, à savoir qu'il est susceptible d'avoir lieu dans un délai de 30 minutes.**"

#### *Justification*

*Il n'y a pas de raison que les passagers aériens demeurent jusqu'à 5 heures dans un avion alors qu'ils pourraient aussi attendre dans la zone de transit de l'aéroport.*

#### **Amendement 52**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 1

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

Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent, il se voit offrir par le transporteur communautaire qui **exploite la correspondance pour la poursuite du voyage** :

##### *Amendement*

Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent, il se voit offrir par le transporteur communautaire qui **est responsable du retard**:

#### **Amendement 53**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 1 – partie introductive

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

1. Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou

##### *Amendement*

1. Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard,



d'un changement d'horaire d'un vol précédent, il se voit offrir par le transporteur communautaire qui exploite la correspondance pour la poursuite du voyage :

*d'une annulation* ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent, il se voit offrir par le transporteur communautaire qui exploite la correspondance pour la poursuite du voyage :

#### **Amendement 54**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 1 – point i

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

i) l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a), et à l'article 9, paragraphe 2, *si son temps d'attente de la correspondance est prolongé de deux heures au moins*; et

##### *Amendement*

i) l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a), et à l'article 9, paragraphe 2; et

##### *Justification*

*Il n'est pas correct de faire attendre un passager aérien pendant deux heures avant de lui offrir un verre d'eau.*

#### **Amendement 55**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 1 – point iii

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

iii) lorsque l'heure de départ prévue pour le vol de remplacement ou pour l'autre transport offert en application de l'article 8 est d'au moins *cinq* heures après l'heure de départ prévue du vol manqué et que le retard comprend une ou plusieurs nuits, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c).

##### *Amendement*

iii) lorsque l'heure de départ prévue pour le vol de remplacement ou pour l'autre transport offert en application de l'article 8 est d'au moins *trois* heures après l'heure de départ prévue du vol manqué et que le retard comprend une ou plusieurs nuits, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c).

## Amendement 56

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

2. Lorsqu'un passager manque une correspondance ***dans un aéroport de l'Union*** en raison d'un retard d'une correspondance précédente, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien communautaire qui exploite ce vol précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2. À cette fin, le retard est calculé par rapport à l'heure prévue d'arrivée à la destination finale.

#### *Amendement*

2. Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard, ***d'une annulation ou d'un changement d'horaire*** d'une correspondance précédente, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien communautaire qui exploite ce vol précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2. À cette fin, le retard est calculé par rapport à l'heure prévue d'arrivée à la destination finale.

## Amendement 57

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point a (nouveau)

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 1 – partie introductive

#### *Texte proposé par la Commission*

#### *Amendement*

***-a) Au paragraphe 1, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:***

***"Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent, pour chaque vol retardé, une indemnisation égale au prix total payé pour le billet, sans toutefois dépasser les montants suivants:"***

#### *Justification*

*Pour les compagnies à bas coût, les montants sont disproportionnés. Rembourser à hauteur de 250 euros un billet qui n'en a coûté que 49 ne serait pas rentable. Dès lors, le droit devrait se limiter au remboursement du prix du billet, sans dépasser cependant les montants cités. Le*

montant en question peut toutefois être remboursé deux fois si les vols aller et retour sont tous deux retardés.

## **Amendement 58**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point a**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 1 – point a

*Texte proposé par la Commission*

a) Au paragraphe 1, le **terme "vols"** est remplacé par **"trajets"**.

*Amendement*

a) Au paragraphe 1, le **point a)** est remplacé par **le texte suivant:**

**"a) 250 EUR pour tous les trajets à l'intérieur de l'UE, y compris les départements d'outre-mer, ainsi que pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 kilomètres ou moins;"**

## **Amendement 59**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous- point a bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 1 – point b

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**a bis) Au paragraphe 1, le point b) est remplacé par le texte suivant:**

**"b) 600 EUR pour tous les trajets à destination/en provenance de pays tiers de plus de 3 500 kilomètres;"**

## **Amendement 60**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point a ter (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 1 – point c

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***a ter) Au paragraphe 1, le point c) est supprimé.***

## **Amendement 61**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

"2. Lorsque le passager a opté pour la poursuite de son voyage conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b), le droit à une indemnisation ne peut se présenter qu'une seule fois au cours de son voyage jusqu'à la destination **finale**, même si une nouvelle annulation ou correspondance manquée devait survenir durant le réacheminement.

"2. Lorsque le passager a opté pour la poursuite de son voyage conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b), le droit à une indemnisation ne peut se présenter qu'une seule fois au cours de son voyage jusqu'à la destination **ultime**, même si une nouvelle annulation ou correspondance manquée devait survenir durant le réacheminement.

### *Justification*

*La destination "finale" pourrait également être, le cas échéant, une destination intermédiaire. Le concept de destination "ultime" est plus clair.*

## **Amendement 62**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 7 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

5. Le transporteur aérien peut conclure avec le passager un accord volontaire qui remplace les dispositions en matière d'indemnisation prévues au paragraphe 1, à condition que cet accord soit confirmé par un document signé par le passager et rappelant à ce dernier ses droits à une

5. Le transporteur aérien peut conclure avec le passager un accord volontaire qui remplace les dispositions en matière d'indemnisation prévues au paragraphe 1, à condition que cet accord soit confirmé par un document signé par le passager et rappelant à ce dernier ses droits à une

indemnisation en vertu du présent règlement."

indemnisation en vertu du présent règlement. ***Un tel accord ne peut être conclu qu'après la survenue des événements ouvrant le droit à indemnisation.***"

#### *Justification*

*Autrement, il serait possible de faire signer un tel document à l'avance par les passagers aériens, dès la réservation du vol.*

### **Amendement 63**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 8**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 1 – point a – tiret 1

#### *Texte proposé par la Commission*

a) le remboursement du prix du vol dans un délai de sept jours à compter de la demande des passagers, selon les modalités visées à l'article 7, paragraphe 3, pour la ou les parties du voyage non effectuées et pour la ou les parties du voyage déjà effectuées et devenues inutiles par rapport à leur plan de voyage initial, ainsi que, ***le cas échéant,***

#### *Amendement*

a) le remboursement du prix du vol dans un délai de sept jours à compter de la demande des passagers, selon les modalités visées à l'article 7, paragraphe 3, pour la ou les parties du voyage non effectuées et pour la ou les parties du voyage déjà effectuées et devenues inutiles par rapport à leur plan de voyage initial, ainsi que, ***si les passagers le souhaitent,***

### **Amendement 64**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 8**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 1 – point a – tiret 2

#### *Texte proposé par la Commission*

un vol retour vers leur point de départ initial dans les meilleurs délais;

#### *Amendement*

un vol retour, ***organisé par le transporteur aérien responsable,*** vers leur point de départ initial dans les meilleurs délais;

## *Justification*

*Le transporteur aérien responsable doit organiser un tel vol; ce n'est pas l'affaire des passagers.*

### **Amendement 65**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 8**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 8 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

5. Les passagers qui choisissent l'option visée au paragraphe 1, point b), ont droit, sous réserve de disponibilité, à un réacheminement au moyen d'un autre transporteur aérien ou d'un autre mode de transport si le transporteur aérien effectif ne peut pas les transporter sur ses propres services et dans les temps pour arriver à la destination finale dans un délai de **douze** heures après l'heure d'arrivée prévue. Nonobstant les dispositions de l'article 22, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008, ni l'autre transporteur aérien ni l'exploitant de l'autre moyen de transport ne facturent au transporteur avec lequel le contrat a été conclu un tarif supérieur au tarif moyen payé par leurs propres passagers au cours des trois derniers mois pour des services équivalents.

#### *Amendement*

5. Les passagers qui choisissent l'option visée au paragraphe 1, point b), ont droit, sous réserve de disponibilité, à un réacheminement au moyen d'un autre transporteur aérien ou d'un autre mode de transport si le transporteur aérien effectif ne peut pas les transporter sur ses propres services et dans les temps pour arriver à la destination finale dans un délai de **trois** heures après l'heure d'arrivée prévue. Nonobstant les dispositions de l'article 22, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008, ni l'autre transporteur aérien ni l'exploitant de l'autre moyen de transport ne facturent au transporteur avec lequel le contrat a été conclu un tarif supérieur au tarif moyen payé par leurs propres passagers au cours des trois derniers mois pour des services équivalents.

### **Amendement 66**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous- point a bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 9 – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

#### *Amendement*

***a bis) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:***

**"2. En outre, le passager se voit proposer la possibilité d'effectuer gratuitement deux appels téléphoniques ou d'envoyer gratuitement deux télécopies ou deux messages électroniques."**

*Justification*

*Cet amendement vise à remanier l'article 9, paragraphe 2, original, qui n'est pas repris dans la révision et dans lequel il est encore question de télex. Ces derniers sont aujourd'hui dépassés et il n'y a donc plus lieu de les mentionner.*

**Amendement 67**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 9 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

"4. Si le transporteur aérien effectif peut prouver que l'annulation, le retard le changement d'horaire est dû à des circonstances extraordinaires et que l'annulation, le retard ou le changement d'horaire n'auraient pas pu être évités même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises, il peut limiter le coût total de l'hébergement fourni conformément au paragraphe 1, point b), à **100** EUR par nuit et par passager et à un maximum de **3** nuitées. Si le transporteur aérien effectif choisit d'appliquer cette limitation, il fournit néanmoins aux passagers des informations sur les hébergements disponibles après les **trois** nuitées, outre le maintien des obligations d'information énoncées à l'article 14.

*Amendement*

"4. Si le transporteur aérien effectif peut prouver que l'annulation, le retard le changement d'horaire est dû à des circonstances extraordinaires et que l'annulation, le retard ou le changement d'horaire n'auraient pas pu être évités même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises, il peut limiter le coût total de l'hébergement fourni conformément au paragraphe 1, point b), à **175** EUR par nuit et par passager et à un maximum de **5** nuitées. Si le transporteur aérien effectif choisit d'appliquer cette limitation, il fournit néanmoins aux passagers des informations sur les hébergements disponibles après les **cinq** nuitées, outre le maintien des obligations d'information énoncées à l'article 14.

## Amendement 68

### Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point b

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 9 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**5. L'obligation d'offrir un hébergement visée au paragraphe 1, point b), ne s'applique pas lorsque le vol concerné est inférieur ou égal à 250 km et qu'il est prévu de l'effectuer sur un aéronef d'une capacité maximale de 80 sièges, sauf s'il s'agit d'une correspondance. Si le transporteur aérien effectif choisit d'appliquer cette exemption, il doit néanmoins fournir aux passagers des informations sur les hébergements disponibles.**

**supprimé**

### *Justification*

*Il n'y a pas de raison de faire intervenir ici la distance ou la taille de l'appareil. Le passager ne peut influencer sur la taille de l'avion. Même un vol court peut se terminer la nuit. Le passager ne doit pas pour autant passer la nuit sur un banc.*

## Amendement 69

### Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point b

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 9 – paragraphe 6

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

6. Si un passager opte pour le remboursement en vertu de l'article 8, paragraphe 1, point a), **alors qu'il se trouve à l'aéroport de départ de son trajet**, ou opte pour un réacheminement à une date ultérieure en vertu de l'article 8, paragraphe 1, point c), il n'a pas d'autres droits en matière de prise en charge au titre de l'article 9, paragraphe 1, pour le vol en question."

6. Si un passager opte pour le remboursement en vertu de l'article 8, paragraphe 1, point a), ou opte pour un réacheminement à une date ultérieure en vertu de l'article 8, paragraphe 1, point c), il n'a pas d'autres droits en matière de prise en charge au titre de l'article 9, paragraphe 1, pour le vol en question. **Si le passager, en raison de cette décision, engage des frais de trajet aller-retour à**



***l'aéroport, qu'il peut démontrer, ces frais engagés pour venir à l'aéroport en vue du voyage non effectué lui sont totalement remboursés.***

*Justification*

*Cet amendement concerne les coûts de trajet aller-retour en bus, en train et en taxi ainsi que les frais de stationnement au parking de l'aéroport, car il est possible de les justifier.*

**Amendement 70**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 9 – paragraphe 7 (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***7. Le transporteur aérien ne peut interrompre ou annuler la prise en charge que si, à l'évidence, l'offre et l'exécution de celle-ci retarderaient encore plus le départ."***

**Amendement 71**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 11**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 11 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*"3. Le transporteur aérien effectif n'applique pas les limitations fixées par l'article 9, paragraphes 4 et 5, si le passager est une personne à mobilité réduite ou toute personne qui l'accompagne, un enfant non accompagné, une femme enceinte ou une personne nécessitant une assistance médicale spécifique, **à condition que le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur ait été informé de leurs besoins particuliers d'assistance au moins 48 heures avant l'heure de départ prévue***

*"3. Le transporteur aérien effectif n'applique pas les limitations fixées par l'article 9, paragraphes 4 et 5, si le passager est une personne à mobilité réduite ou toute personne qui l'accompagne, un enfant non accompagné, une femme enceinte ou une personne nécessitant une assistance médicale spécifique."*

*du vol. Cette notification est réputée couvrir l'ensemble du trajet ainsi que le trajet retour si les deux trajets ont été contractuellement réservés auprès du même transporteur aérien."*

*Justification*

*L'information ne peut jouer aucun rôle car ces personnes ont toujours besoin d'une protection particulière.*

**Amendement 72**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 11 bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 12 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*L'article 12, paragraphe 2, est modifié comme suit:*

*"Le présent règlement s'applique sans préjudice du droit d'un passager à une indemnisation complémentaire.*

*L'indemnisation accordée en vertu du présent règlement ne peut être déduite d'une telle indemnisation."*

*Justification*

*La règle d'origine se prête à différentes interprétations; il y a lieu d'y mettre fin. Une affaire est actuellement en instance à ce propos devant la Cour de justice de l'Union européenne (Réf.: X ZR/111/12).*

**Amendement 73**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 12**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 13

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Lorsqu'un transporteur aérien effectif verse une indemnité ou s'acquitte d'autres*

*Lorsqu'un transporteur aérien effectif verse une indemnité ou s'acquitte d'autres*

obligations lui incombant en vertu du présent règlement, aucune disposition du présent règlement **ou** du droit national ne peut être interprétée comme limitant son droit à **demandeur réparation pour les** frais engagés conformément au présent règlement à tout tiers ayant contribué à l'événement qui déclenche l'obligation d'indemnisation ou d'autres obligations."

obligations lui incombant en vertu du présent règlement, aucune disposition du présent règlement, du droit national **ou des conditions générales** ne peut être interprétée comme limitant son droit à **obtenir le remboursement des** frais engagés conformément au présent règlement **auprès de** tout tiers ayant contribué à l'événement qui déclenche l'obligation d'indemnisation ou d'autres obligations."

## Amendement 74

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 13

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe -1 (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Avant le paragraphe 1, le paragraphe suivant est ajouté:***

***"-1. Les transporteurs aériens assurent, dans chaque aéroport dans lequel ils ont des activités, la présence d'un personnel de contact ou d'un tiers auquel le transporteur aérien concerné fait appel, qui est chargé d'apporter aux passagers les informations nécessaires relatives à leurs droits, y compris aux procédures de réclamation, de les assister et de prendre des mesures immédiates en cas de perturbation de vol et de perte ou de retard de bagages."***

## Amendement 75

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 13

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

2. Le transporteur aérien effectif qui refuse l'embarquement ou qui annule un vol présente à chaque passager concerné une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du présent règlement, et notamment des informations sur d'éventuelles limitations conformément à l'article 9, paragraphes 4 et 5. Il présente également cette notice à tout passager subissant un retard ou un changement d'horaire d'au moins deux heures. Les coordonnées de l'organisme compétent pour le traitement des plaintes désigné conformément à l'article 16 bis sont également fournies par écrit au passager.

#### *Amendement*

2. Le transporteur aérien effectif qui refuse l'embarquement ou qui annule un vol présente à chaque passager concerné, **sans retard**, une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du présent règlement, et notamment des informations sur d'éventuelles limitations conformément à l'article 9, paragraphes 4 et 5, **ainsi qu'une mention expresse du délai de forclusion prévu à l'article 16 bis, paragraphe 2, pour l'exercice des droits**. Il présente également cette notice à tout passager subissant un retard ou un changement d'horaire d'au moins deux heures. Les coordonnées de l'organisme compétent pour le traitement des plaintes désigné conformément à l'article 16 bis **et celles des organismes nationaux chargés de faire appliquer la réglementation** sont également fournies par écrit au passager.

## Amendement 76

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 13

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

5. En cas d'annulation ou de retard au départ, le transporteur aérien effectif informe les passagers de la situation au plus vite et, en tout état de cause, au plus tard **30 minutes après** l'heure de départ prévue, et communique l'heure de départ estimée dès que cette information est

#### *Amendement*

5. En cas d'annulation ou de retard au départ, le transporteur aérien effectif informe les passagers de la situation au plus vite et, en tout état de cause, au plus tard **à** l'heure de départ prévue, et communique l'heure de départ estimée dès que cette information est disponible.

disponible, *pour autant que le transporteur aérien ait reçu les coordonnées des passagers conformément aux paragraphes 6 et 7 lorsque le billet a été acheté en passant par un intermédiaire.*

#### *Justification*

*Si les passagers ne sont informés que 30 minutes après l'heure de départ prévue, cela signifie qu'ils se trouvent déjà depuis une heure (heure d'embarquement) à la porte d'embarquement, sans rien savoir. L'information doit être plus rapide. Les passagers doivent être informés sur place, pas au moyen de leurs coordonnées. Tous les passagers ne donnent pas ces coordonnées - et ils n'y sont pas tenus. En outre, certains passagers ont déjà éteint leur téléphone portable, le cas échéant parce que le processus d'embarquement est en cours.*

#### **Amendement 77**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 13**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 14 – paragraphe 6

#### *Texte proposé par la Commission*

6. Lorsque le passager n'achète pas son billet directement auprès du transporteur aérien effectif mais en passant par un intermédiaire établi dans l'Union, cet intermédiaire fournit les coordonnées du passager au transporteur aérien, à condition que le passager lui en ait explicitement donné l'autorisation par écrit. Cette autorisation peut uniquement être donnée par consentement explicite. Le transporteur aérien peut exclusivement utiliser ces coordonnées aux fins de respecter l'obligation d'information au titre du présent **article** et non à des fins commerciales, et supprime les coordonnées dans un délai de **72 heures** après l'exécution du contrat de transport. L'accès aux données à caractère personnel, leur traitement et leur stockage s'effectuent conformément à la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la protection des personnes physiques à

#### *Amendement*

6. Lorsque le passager n'achète pas son billet directement auprès du transporteur aérien effectif mais en passant par un intermédiaire établi dans l'Union, cet intermédiaire fournit les coordonnées du passager au transporteur aérien, à condition que le passager lui en ait explicitement donné l'autorisation par écrit. Cette autorisation peut uniquement être donnée par consentement explicite. Le transporteur aérien peut exclusivement utiliser ces coordonnées aux fins de respecter l'obligation d'information au titre du présent **règlement** et non à des fins commerciales, et supprime les coordonnées dans un délai de **7 jours** après l'exécution du contrat de transport. L'accès aux données à caractère personnel, leur traitement et leur stockage s'effectuent conformément à la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la protection des personnes physiques à

l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

## Amendement 78

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 15

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

1. Au moment de la réservation, les transporteurs aériens fournissent aux passagers des informations sur les procédures de traitement des réclamations et des plaintes qu'ils appliquent en ce qui concerne les droits énoncés dans le présent règlement, et communiquent les adresses de contact auxquelles les passagers peuvent envoyer leurs réclamations et plaintes, notamment par des moyens de transmission électroniques. Le transporteur aérien informe également les passagers du ou des organismes compétents pour le traitement de leurs plaintes.

#### *Amendement*

1. Au moment de la réservation, les transporteurs aériens fournissent aux passagers des informations sur les procédures de traitement des réclamations et des plaintes qu'ils appliquent en ce qui concerne les droits énoncés dans le présent règlement, et communiquent les adresses de contact auxquelles les passagers peuvent envoyer leurs réclamations et plaintes, notamment par des moyens de transmission électroniques. Le transporteur aérien informe également les passagers du ou des organismes compétents pour le traitement de leurs plaintes ***et du délai de forclusion prévu à l'article 16 bis, paragraphe 2, pour l'exercice des droits.***

## Amendement 79

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 15

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

Le passager qui souhaite déposer une plainte auprès du transporteur aérien en ***ce qui concerne ses droits au titre du*** présent règlement ***l'introduit*** dans un délai de ***trois*** mois à compter de la date à laquelle ***le vol a été effectué ou était prévu***. Dans un délai

#### *Amendement*

Le passager qui souhaite déposer une ***réclamation ou une*** plainte auprès du transporteur aérien en ***rapport avec les droits établis dans le*** présent règlement ***le fait par écrit ou sous forme électronique*** dans un délai de ***six*** mois à compter de la

de sept jours après réception de la plainte, le transporteur confirme au passager qu'il a reçu sa plainte. Dans un délai de deux mois après réception de la plainte, le transporteur *fournit* une réponse complète au passager.

*date de décollage prévue lors de la réservation. Lorsque l'un des cas visés aux articles 4, 5 et 6 se produit, les transporteurs aériens informent sans retard indu par écrit les passagers de l'adresse à laquelle envoyer la plainte et du délai de six mois dans lequel la plainte doit être introduite.* Dans un délai de sept jours après réception *de la réclamation ou* de la plainte, le transporteur confirme au passager qu'il a reçu *sa réclamation ou* sa plainte. Dans un délai de deux mois après réception de la plainte, le transporteur *est tenu de fournir* une réponse complète au passager.

## Amendement 80

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 15

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 bis – paragraphe 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*2 bis. La créance civile est prescrite si elle n'est pas revendiquée en justice dans un délai de 2 ans après sa formation. Les États membres veillent à ce que les parties qui, pour régler un différend, ont recours aux procédures des organismes nationaux chargés de l'application ou des organismes de règlement extrajudiciaire des litiges au sens de la directive 2013/11/UE du 21 mai 2013, dont l'issue n'est pas contraignante, ne soient pas empêchées, du fait de l'écoulement des délais de prescription pendant ces procédures, d'entamer par la suite une procédure judiciaire pour ce même litige. Cette disposition s'entend sans préjudice des dispositions sur la prescription figurant dans les accords internationaux auxquels les États membres sont parties.*

## Justification

À des fins d'uniformisation et de simplification pour les consommateurs, il y a lieu que des règles uniformes soient en vigueur à cet égard. Le contenu du paragraphe est identique à la directive qui vient d'être adoptée concernant le règlement extrajudiciaire des litiges.

### Amendement 81

#### Proposition de règlement

##### Article 1 – alinéa 1 – point 15

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis – paragraphe 3

#### *Texte proposé par la Commission*

3. Conformément aux dispositions pertinentes de la législation de l'UE et du droit national, chaque État membre désigne un ou plusieurs organismes nationaux chargés de la résolution extrajudiciaire des litiges entre les transporteurs aériens et les passagers en ce qui concerne les droits visés par le présent règlement.

#### *Amendement*

3. Conformément aux dispositions pertinentes de la législation de l'UE et du droit national, chaque État membre désigne un ou plusieurs organismes nationaux chargés de la résolution extrajudiciaire des litiges entre les transporteurs aériens et les passagers (**réclamation**) en ce qui concerne les droits visés par le présent règlement.

### Amendement 82

#### Proposition de règlement

##### Article 1 – alinéa 1 – point 15

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

Dans un délai de sept jours après réception **de la plainte, l'organisme désigné accuse réception de la plainte et en adresse** une copie à l'organisme national chargé de l'application compétent. La réponse définitive est transmise à l'auteur de la plainte dans un délai de **trois mois** maximum à compter de la date de réception de la plainte. Une copie de la réponse définitive est également transmise à l'organisme national chargé de l'application.

#### *Amendement*

**L'organisme désigné est tenu d'accuser réception de la plainte** dans un délai de sept jours après **sa** réception **et d'en adresser** une copie à l'organisme national chargé de l'application compétent. La réponse définitive est transmise à l'auteur de la plainte dans un délai de **90 jours** maximum à compter de la date de réception de la plainte. Une copie de la réponse définitive est également transmise à l'organisme national chargé de l'application.



## *Justification*

*Le texte serait alors aligné sur celui de la directive 2013/11/UE relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation. Cette directive prévoit certes la possibilité de prolonger le délai de 90 jours, mais seulement dans des cas exceptionnels très complexes, c'est-à-dire pour ceux qui présentent des difficultés techniques extrêmes et requièrent dès lors la réalisation de calculs complexes, par exemple dans le cas de litiges en matière d'assurance vie, ou la remise d'avis d'experts. Cela n'est pas le cas en l'occurrence.*

### **Amendement 83**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 15**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis – paragraphe 6 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***6 bis. Indépendamment des organismes nationaux chargés de l'application mentionnés plus haut, le passager conserve le droit de saisir une juridiction civile.***

### **Amendement 84**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 15**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 bis – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

4. À la demande d'un État membre, ou de sa propre initiative, la Commission examine les dossiers faisant apparaître des différences dans l'application et le contrôle de l'application des dispositions du présent règlement, notamment en ce qui concerne l'interprétation de circonstances extraordinaires; et elle clarifie les dispositions du règlement en ***vue*** de favoriser une approche commune. À cet effet, la Commission peut adopter une recommandation après consultation du comité visé à l'article 16 quater.

4. À la demande d'un État membre, ou de sa propre initiative, la Commission examine les dossiers faisant apparaître des différences dans l'application et le contrôle de l'application des dispositions du présent règlement, notamment en ce qui concerne l'interprétation de circonstances extraordinaires; et elle clarifie les dispositions du règlement en ***complétant l'annexe I par voie d'acte délégué, afin*** de favoriser une approche commune. À cet effet, la Commission peut adopter une recommandation après consultation du

comité visé à l'article 16 quater.

*Justification*

*La procédure doit passer, en l'espèce, par un acte délégué. La liste n'est de toute façon ni exhaustive ni limitative. Les conséquences sont considérables pour les consommateurs/passagers.*

**Amendement 85**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 15 bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 16 quinquies (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***"Article 16 quinquies***

***Exercice de la délégation de pouvoir***

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

***2. La délégation de pouvoir visée à l'article 2, point m), est conférée à la Commission pour une durée indéterminée à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.***

***3. La délégation de pouvoir visée à l'article 2, point m), peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation du pouvoir spécifié dans ladite décision. La révocation prend effet le jour suivant la publication de la décision au Journal officiel de l'Union européenne, ou à une date ultérieure précisée dans ladite décision. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.***

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

***5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 2, point m), n'entre en vigueur***

*que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas soulevé 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 formuler d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil."*

## **Amendement 86**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 2 – paragraphe 1 – point 1**

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 3 – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

"2. Le transporteur aérien communautaire fournit dans l'aéroport un formulaire de plainte permettant au passager d'introduire immédiatement une plainte concernant la détérioration ou le retard de bagages. Ce 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*

"2. Le transporteur aérien communautaire fournit dans l'aéroport un formulaire de plainte ***dans toutes les langues officielles de l'UE*** permettant au passager d'introduire immédiatement une plainte concernant la détérioration ou le retard de bagages. Ce 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 87

### Proposition de règlement

#### Article 2 – paragraphe 1 – point 2

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 5 – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

"2. Sans préjudice du paragraphe 1, l'avance n'est pas **inférieure à l'équivalent en euros de 18 096 DTS par passager en cas de décès**. La Commission est habilitée, au moyen d'un acte délégué conformément à l'article 6 quater, d'adapter ce montant 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. Toute adaptation du montant précité modifie également le montant correspondant figurant à l'annexe."

#### *Amendement*

"2. Sans préjudice du paragraphe 1, l'avance n'est pas, en cas de décès, **inférieure à 20 000 EUR par voyageur**. La Commission est habilitée, au moyen d'un acte délégué conformément à l'article 6 quater, d'adapter ce montant 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. Toute adaptation du montant précité modifie également le montant correspondant figurant à l'annexe."

## Amendement 88

### Proposition de règlement

#### Article 2 – paragraphe 1 – point 4

Règlement (CE) n° 261/2004

Article 6 quinquies – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

1. Les transporteurs aériens, ***tout en ayant une totale liberté commerciale pour établir les conditions dans lesquelles ils permettent le transport de bagages***, indiquent clairement, ***lors de la*** réservation et aux comptoirs d'enregistrement (y compris aux bornes d'enregistrement en libre service), le maximum de bagages autorisés que les passagers ont la permission d'emporter dans la cabine et dans la soute de l'aéronef sur chacun des vols inclus dans leur réservation, en précisant le cas échéant si le nombre de pièces composant ce maximum de bagages autorisés est limité. Lorsque des frais

#### *Amendement*

1. Les transporteurs aériens indiquent clairement, ***au début de chaque processus de*** réservation et aux comptoirs d'enregistrement (y compris aux bornes d'enregistrement en libre service), le maximum de bagages autorisés que les passagers ont la permission d'emporter dans la cabine et dans la soute de l'aéronef sur chacun des vols inclus dans leur réservation, en précisant le cas échéant si le nombre de pièces composant ce maximum de bagages autorisés est limité. Lorsque des frais supplémentaires sont demandés pour le transport de bagages, les transporteurs aériens indiquent clairement

supplémentaires sont demandés pour le transport de bagages, les transporteurs aériens indiquent clairement le détail de ces frais, *lors de la* réservation et *sur demande* à l'aéroport.

le détail de ces frais, *au début de chaque procédure de* réservation et à l'aéroport.

*Les frais supplémentaires sont signalés de manière claire et transparente et peuvent être payés, indépendamment du type de réservation, pendant la procédure de réservation du voyage proprement dite. Cette obligation vaut également pour les prestataires qui fournissent des services aériens au nom des compagnies aériennes. Les frais supplémentaires font partie du prix global du billet.*

*Le présent paragraphe est sans préjudice des droits exposés à l'article 8, paragraphe 2, et à l'article 22 de la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 relative aux droits des consommateurs.*

#### *Justification*

*Comme dans le règlement 1008/2008, l'obligation de transparence des prix au début de la procédure de réservation est à nouveau soulignée.*

#### **Amendement 89**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 2 – paragraphe 1 – point 4**

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 quinquies – paragraphe 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*1 bis. Les dimensions autorisées pour le bagage à main sont au minimum de 55 cm x 40 cm x 20 cm et le poids autorisé est au minimum de 6 kg.*

### *Justification*

*Les valeurs citées sont les plus petites valeurs des compagnies aériennes actuellement en activité. Ces valeurs minimales doivent empêcher qu'à l'avenir, des frais supplémentaires ne soient prélevés pour un bagage à main à partir de dimensions minimales.*

#### **Amendement 90**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 2 – paragraphe 1 – point 4**

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 quinquies – paragraphe 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***2 bis. Si le bagage à main est retiré 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 celui-ci quitte l'appareil.***

#### **Amendement 91**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 2 – paragraphe 1 – point 4**

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 quinquies – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***À l'article 6 quinquies, le paragraphe 3 bis suivant est inséré:***

***"3 bis. En plus de la franchise maximale prescrite pour les bagages de cabine, les passagers sont autorisés à emporter dans la cabine des objets ou effets personnels essentiels, y compris les achats effectués à l'aéroport, sans frais supplémentaires pour un maximum de 5 kg. Le transporteur aérien peut faire transporter les objets ci-dessus dans la soute de l'aéronef si des conditions exceptionnelles liées à des motifs de sécurité et les caractéristiques spécifiques de l'aéronef empêchent le transport en cabine. Aucuns***

*frais supplémentaires ne s'appliqueront dans ces cas."*

*Justification*

*Pour déterminer la franchise maximale de bagages de cabine, une norme minimale en termes de volume et de poids devrait être fixée afin de prévoir un minimum de clarté pour les passagers aériens (cf. AM 73 du rapporteur pour avis); en ce qui concerne les objets ou effets personnels, un poids maximum devrait toutefois être fixé.*

**Amendement 92**

**Proposition de règlement**

**Article 2 – paragraphe 1 – point 4**

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 sexies – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

1. Un transporteur aérien communautaire **autorise** un passager à transporter un instrument de musique dans la cabine passagers d'un aéronef, sous réserve des règles applicables en matière 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 déterminer qu'un instrument de musique fait partie des bagages à main autorisés d'un passager et qu'il n'est pas transporté en sus de ces bagages autorisés.

1. Un transporteur aérien communautaire **peut autoriser** un passager à transporter un instrument de musique dans la cabine passagers d'un aéronef, sous réserve des règles applicables en matière 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 déterminer qu'un instrument de musique fait partie des bagages à main autorisés d'un passager et qu'il n'est pas transporté en sus de ces bagages autorisés.

## Amendement 93

### Proposition de règlement

#### Article 2 – paragraphe 1 – point 4

Règlement (CE) n° 2027/97

Article 6 sexies – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

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. Lorsqu'un deuxième siège est acheté, le transporteur aérien devrait s'efforcer, dans la mesure du raisonnable, de placer le passager et l'instrument de musique sur des sièges voisins. 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. **Un** transporteur aérien indique clairement, dans ses conditions contractuelles, les modalités de transport des instruments de musique et les frais applicables."

#### *Amendement*

2. Dans le cas où un instrument de musique est trop volumineux pour être entreposé en toute sécurité dans un compartiment à bagages en cabine ou sous un siège passager qui s'y prête, le transporteur aérien peut demander le paiement d'un deuxième billet, **exonéré de taxes aéroportuaires**, si cet instrument de musique est transporté comme bagage à main sur un deuxième siège. Lorsqu'un deuxième siège est acheté, le transporteur aérien devrait s'efforcer, dans la mesure du raisonnable, de placer le passager et l'instrument de musique sur des sièges voisins. 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. **Le** transporteur aérien **signale de tels instruments au moyen d'étiquettes particulières, pour veiller à ce qu'ils soient traités avec le soin qui convient. Il** indique clairement, dans ses conditions contractuelles, les modalités de transport des instruments de musique et les frais applicables."

#### *Justification*

*Lorsqu'il faut acheter un billet pour un siège supplémentaire afin d'y poser un instrument, ce billet doit être exonéré de taxes, et en tout état de cause de taxes aéroportuaires.*



## Amendement 94

### Proposition de règlement Article 3 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne. ***Il s'applique à tous les vols et trajets censés débiter, selon la réservation, à partir de 0 heure ce même jour.***

## Amendement 95

### Proposition de règlement Annexe 1 Règlement (CE) n° 261/2004 Annexe 1 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

1. Les circonstances suivantes sont considérées comme étant extraordinaires:

*Amendement*

1. Les circonstances suivantes sont ***toujours et obligatoirement*** considérées comme étant extraordinaires:

## Amendement 96

### Proposition de règlement Annexe 1 Règlement (CE) n° 261/2004 Annexe 1 – paragraphe 1 – point i à vii

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***iii.***  
***i.***  
***iv.***  
***ii.***  
***v.***  
***vi.***

*Justification*

*L'énumération doit suivre l'ordre d'importance des circonstances.*

**Amendement 97**

**Proposition de règlement**

**Annexe 1**

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – paragraphe 1 – point ii

*Texte proposé par la Commission*

ii. les problèmes techniques qui ne sont pas inhérents à l'exploitation normale de l'aéronef, tels qu'un défaut qui est mis en évidence durant l'exploitation du vol en cause et qui empêche la poursuite normale de l'exploitation, **ou** un vice de fabrication caché qui est mis au jour par le fabricant ou par une autorité compétente et qui affecte la sécurité du vol;

*Amendement*

ii. les problèmes techniques qui ne sont pas inhérents à l'exploitation normale de l'aéronef, tels qu'un défaut qui est mis en évidence durant l'exploitation du vol en cause et qui empêche la poursuite normale de l'exploitation; **et** un vice de fabrication caché qui est mis au jour par le fabricant ou par une autorité compétente et qui affecte la sécurité du vol;

**Amendement 98**

**Proposition de règlement**

**Annexe 1**

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – paragraphe 1 – point ii bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***la guerre, les troubles politiques et les violences qui rendent impossible l'exploitation du vol en toute sécurité;***

## Amendement 99

### Proposition de règlement

#### Annexe 1

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – paragraphe 1 – point iii

*Texte proposé par la Commission*

les risques liés à la sécurité, les actes de sabotage ou de terrorisme qui rendent impossible l'exploitation du vol en toute sécurité;

*Amendement*

***la guerre, les conflits, l'instabilité politique***, les risques liés à la sécurité, les actes de sabotage ou de terrorisme qui rendent impossible l'exploitation du vol en toute sécurité;

## Amendement 100

### Proposition de règlement

#### Annexe 1

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – paragraphe 1 – point iv

*Texte proposé par la Commission*

iv. les risques sanitaires ***susceptibles de mettre la vie en danger*** ou les urgences médicales nécessitant l'interruption ou la déviation du vol en cause;

*Amendement*

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

### *Justification*

*On ne voit pas bien qui devrait déterminer si un risque sanitaire est susceptible de mettre la vie en danger.*

## Amendement 101

### Proposition de règlement

#### Annexe 1

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – paragraphe 1 – point vi bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***une collision aviaire lors du vol en question;***

## Amendement 102

### Proposition de règlement

#### Annexe 1

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – paragraphe 1 – point vii

#### *Texte proposé par la Commission*

vii. les conflits du travail **chez le transporteur aérien effectif ou** chez des prestataires de services essentiels tels que les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne.

#### *Amendement*

vii. les conflits du travail chez des prestataires de services essentiels tels que les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne;

## Amendement 103

### Proposition de règlement

#### Annexe 1

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – paragraphe 1 – point vii bis (nouveau)

#### *Texte proposé par la Commission*

#### *Amendement*

***l'indisponibilité officielle des radars dans l'espace aérien ainsi que la fermeture de l'aéroport par les autorités aéroportuaires;***

## Amendement 104

### Proposition de règlement

#### Annexe 1

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – paragraphe 2 – point i

#### *Texte proposé par la Commission*

les problèmes techniques ***inhérents à l'exploitation normale de l'aéronef, tels qu'un problème mis en évidence au cours de l'entretien courant ou pendant la***

#### *Amendement*

les problèmes techniques ***qui ne sont pas à considérer comme extraordinaires au sens du point 1, sous-point ii);***

***vérification de l'aéronef préalable au vol  
ou un problème survenant du fait que cet  
entretien ou cette vérification préalable au  
vol n'ont pas été effectués correctement;  
et***

*Justification*

*Les problèmes techniques relèvent toujours de la sphère de compétence des transporteurs aériens; ils ne sont jamais du ressort des passagers. Dès lors qu'il ne s'agit pas de problèmes techniques qui sont étrangers à l'exploitation normale d'un aéronef et découlent d'un vice de fabrication caché, cela ne saurait constituer une excuse.*

**Amendement 105**

**Proposition de règlement**

**Annexe 1**

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – paragraphe 2 – point ii

*Texte proposé par la Commission*

*l'indisponibilité de l'équipage de conduite  
ou de l'équipage de cabine (**à moins qu'elle  
soit due à des conflits du travail**).*

*Amendement*

*l'indisponibilité de l'équipage de conduite  
ou de l'équipage de cabine;*

*Justification*

*Cela relève des risques à la charge du transporteur aérien qui, par exemple en cas de maladie, doit organiser un remplacement en temps voulu ou faire appel à un équipage de réserve.*

**Amendement 106**

**Proposition de règlement**

**Annexe 1**

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – paragraphe 2 – point ii bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***les mauvaises conditions météorologiques,  
lorsque l'espace aérien ou l'aéroport n'a  
pas été officiellement fermé par les***

**autorités aéroportuaires;**

*Justification*

*Les transporteurs aériens prétextent souvent des conditions météorologiques pour décider de ne pas voler. En fait, cela n'est pas toujours imputable à l'existence de mauvaises conditions météorologiques, influant sur les options de vol.*

**Amendement 107**

**Proposition de règlement**

**Annexe 1**

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – paragraphe 2 - point b ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***l'arrivée de l'hiver, étant donné que les aéronefs doivent être maintenus en état de vol;***

**Amendement 108**

**Proposition de règlement**

**Annexe 1**

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – point 2 - point ii quater (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***d'éventuels retards dus à des incidents lors d'un vol précédent;***

*Justification*

*En pareil cas, les transporteurs aériens disposent d'un délai suffisant jusqu'au vol suivant pour organiser un vol de remplacement ou trouver un équipage. On ne perçoit pas de lien étroit, dans le temps ou dans l'espace, avec le vol suivant. Cela vaut aussi en cas de sabotage d'un vol précédent, d'incidents médicaux, de fermetures précédentes de l'espace aérien, etc.*

## **Amendement 109**

### **Proposition de règlement**

#### **Annexe 1**

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – paragraphe 2 – point ii quinquies (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***l'enlèvement de bagages sans propriétaire de la soute;***

*Justification*

*Il s'agit d'une négligence en matière de sécurité, dont les passagers ne sauraient pâtir. La compagnie aérienne a toutefois la faculté de se retourner contre les services responsables.*

## **Amendement 110**

### **Proposition de règlement**

#### **Annexe 1**

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – paragraphe 2 – point ii sexies (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***givrage du moteur, manque d'agents de dégivrage;***

*Justification*

*Le dégivrage doit être assuré. L'aéroport doit disposer de stocks suffisants de produits de dégivrage en hiver, même en cas de persistance de mauvaises conditions atmosphériques. En pareil cas, la compagnie aérienne peut introduire un recours.*

## **Amendement 111**

### **Proposition de règlement**

#### **Annexe 1**

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – paragraphe 2 – point ii septies (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***l'endommagement de l'appareil au sol, du***

*fait d'un tiers, peu avant l'heure de décollage prévue;*

*Justification*

*En pareil cas, la compagnie aérienne peut se retourner contre le tiers responsable. Les passagers, qui n'y sont pour rien, ne sauraient toutefois être privés de leurs droits.*

**Amendement 112**

**Proposition de règlement**

**Annexe 1**

Règlement (CE) n° 261/2004

Annexe 1 – paragraphe 2 – point ii octies (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***les conflits du travail chez le transporteur aérien effectif;***

*Justification*

*Il est possible de gérer et d'éviter les conflits du travail chez le transporteur aérien effectif. Les conflits du travail ne peuvent être considérés comme des circonstances extraordinaires au sens du présent règlement. Il en va autrement lorsqu'il s'agit de conflits du travail dans d'autres entreprises.*

**Amendement 113**

**Proposition de règlement**

**Annexe 2 – alinéa 2**

Règlement (CE) n° 2027/97

Annexe 2 – titre 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Aucune limite financière n'est fixée à la responsabilité, en cas de blessure ou de décès d'un passager causés par un accident à bord de l'aéronef ou au cours de toute opération d'embarquement et de débarquement. Pour tout dommage à concurrence de ***113 100 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale)***, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa

Aucune limite financière n'est fixée à la responsabilité, en cas de blessure ou de décès d'un passager causés par un accident à bord de l'aéronef ou au cours de toute opération d'embarquement et de débarquement. Pour tout dommage à concurrence de ***130 000 EUR***, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité. Au-delà de ce montant, le



responsabilité. Au-delà de ce montant, le transporteur aérien n'est pas responsable s'il apporte la preuve qu'il n'a pas été négligent ou fautif d'une autre manière, ou que le dommage est uniquement dû à la négligence ou à une autre faute d'un tiers.

transporteur aérien n'est pas responsable s'il apporte la preuve qu'il n'a pas été négligent ou fautif d'une autre manière, ou que le dommage est uniquement dû à la négligence ou à une autre faute d'un tiers.

#### *Justification*

*Il s'agit d'un règlement de l'Union européenne. Il n'est donc pas impératif de recourir aux DTS comme unité monétaire. Pour les consommateurs, les montants arrondis en euros sont plus compréhensibles. Le montant peut être adapté par voie d'actes délégués.*

#### **Amendement 114**

##### **Proposition de règlement**

##### **Annexe 2 – alinéa 3**

Règlement (CE) n° 2027/97

Annexe 2 – titre 3

#### *Texte proposé par la Commission*

En cas de décès ou de blessure d'un passager, le transporteur aérien doit verser une avance pour couvrir les besoins économiques immédiats dans un délai de quinze jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à indemnisation. En cas de décès, cette avance ne peut être inférieure à **18 096 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale)**.

#### *Amendement*

En cas de décès ou de blessure d'un passager, le transporteur aérien doit verser une avance pour couvrir les besoins économiques immédiats dans un délai de quinze jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à indemnisation. En cas de décès, cette avance ne peut être inférieure à **21 000 EUR**.

#### *Justification*

*Il s'agit d'un règlement de l'Union européenne. Il n'est donc pas impératif de recourir aux DTS comme unité monétaire. Pour les consommateurs, les montants arrondis en euros sont plus compréhensibles. Le montant peut être adapté par voie d'actes délégués.*

#### **Amendement 115**

##### **Proposition de règlement**

##### **Annexe 2 – alinéa 4**

Règlement (CE) n° 2027/97

Annexe 2 – titre 4

*Texte proposé par la Commission*

En cas de retard des passagers, le transporteur aérien est responsable des dommages, sauf s'il a pris toutes les mesures raisonnablement envisageables pour les éviter ou s'il était impossible de prendre de telles mesures. La responsabilité en cas de retard des passagers est limitée à **4 694 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale)**.

*Amendement*

En cas de retard des passagers, le transporteur aérien est responsable des dommages, sauf s'il a pris toutes les mesures raisonnablement envisageables pour les éviter ou s'il était impossible de prendre de telles mesures. La responsabilité en cas de retard des passagers est limitée à **5 200 EUR**.

*Justification*

*Il s'agit d'un règlement de l'Union européenne. Il n'est donc pas impératif de recourir aux DTS comme unité monétaire. Pour les consommateurs, les montants arrondis en euros sont plus compréhensibles. Le montant peut être adapté par voie d'actes délégués.*

**Amendement 116**

**Proposition de règlement**

**Annexe 2 – alinéa 5**

Règlement (CE) n° 2027/97

Annexe 2 – titre 5

*Texte proposé par la Commission*

En cas de perte, détérioration ou retard des bagages, le transporteur aérien est responsable des dommages à concurrence de **1 113 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale)**, cette limite d'indemnisation étant applicable par passager et non par bagage enregistré, sauf si une limite plus élevée a été convenue entre le transporteur et le passager au moyen d'une déclaration spéciale d'intérêt. Pour les bagages détériorés ou perdus, le transporteur aérien n'est pas responsable si la détérioration ou la perte est imputable à une qualité ou un défaut inhérents du bagage. Pour les bagages retardés, le transporteur aérien n'est pas responsable lorsqu'il a pris toutes les mesures raisonnablement envisageables pour éviter

*Amendement*

***Les bagages sont considérés comme perdus au bout de 15 jours.*** En cas de perte, détérioration ou retard des bagages, le transporteur aérien est responsable des dommages à concurrence de **1 300 EUR**, cette limite d'indemnisation étant applicable par passager et non par bagage enregistré, sauf si une limite plus élevée a été convenue entre le transporteur et le passager au moyen d'une déclaration spéciale d'intérêt. Pour les bagages détériorés ou perdus, le transporteur aérien n'est pas responsable si la détérioration ou la perte est imputable à une qualité ou un défaut inhérents du bagage. Pour les bagages retardés, le transporteur aérien n'est pas responsable lorsqu'il a pris toutes les mesures raisonnablement envisageables

le dommage découlant du retard des bagages ou s'il était impossible de prendre de telles mesures. Dans le cas de bagages à main, notamment des effets personnels, le transporteur aérien est uniquement responsable si le dommage résulte de sa faute.

pour éviter le dommage découlant du retard des bagages ou s'il était impossible de prendre de telles mesures. Dans le cas de bagages à main, notamment des effets personnels, le transporteur aérien est uniquement responsable si le dommage résulte de sa faute.

#### *Justification*

*Il s'agit d'un règlement de l'Union européenne. Il n'est donc pas impératif de recourir aux DTS comme unité monétaire. Pour les consommateurs, les montants arrondis en euros sont plus compréhensibles. Le montant peut être adapté par voie d'actes délégués.*

#### **Amendement 117**

##### **Proposition de règlement**

##### **Annexe 2 – alinéa 6**

Règlement (CE) n° 2027/97

Annexe 2 – titre 6

#### *Texte proposé par la Commission*

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 acquittant une redevance supplémentaire au besoin. Cette redevance supplémentaire est fondée sur 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 de **1 131 DTS**. Le tarif est communiqué aux passagers sur demande. Les passagers handicapés et les passagers à mobilité réduite se voient systématiquement offrir gratuitement la possibilité de faire une déclaration spéciale d'intérêt pour le transport de leurs équipements de mobilité.

#### *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 acquittant une redevance supplémentaire au besoin. Cette redevance supplémentaire est fondée sur 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 de **1 150 EUR**. Le tarif est communiqué aux passagers sur demande. Les passagers handicapés et les passagers à mobilité réduite se voient systématiquement offrir gratuitement la possibilité de faire une déclaration spéciale d'intérêt pour le transport de leurs équipements de mobilité.

#### *Justification*

*Il s'agit d'un règlement de l'Union européenne. Il n'est donc pas impératif de recourir aux DTS comme unité monétaire. Pour les consommateurs, les montants arrondis en euros sont plus compréhensibles. Le montant peut être adapté par voie d'actes délégués.*

## Amendement 118

### Proposition de règlement

#### Annexe 2 – alinéa 7

Règlement (CE) n° 2027/97

Annexe 2 – titre 7

#### *Texte proposé par la Commission*

En cas de détérioration, retard, perte ou destruction des bagages, le passager concerné doit dans tous les cas se plaindre par écrit auprès du transporteur aérien dès que possible. Le passager doit se plaindre dans un délai de 7 jours pour les bagages détériorés et **de 21 jours pour les bagages retardés, dans les deux cas** à compter de la date à laquelle les bagages ont été mis à sa disposition. Afin de faciliter le respect de ces délais, le transporteur aérien doit offrir aux passagers la possibilité de remplir un formulaire de plainte à l'aéroport. Ce formulaire de plainte, qui peut également se présenter sous la forme d'un document PIR (Property Irregularity Report: signalement d'une anomalie concernant un bien), doit être **accepté** par le transporteur aérien à l'aéroport comme constituant une plainte.

#### *Amendement*

En cas de détérioration, retard, perte ou destruction des bagages, le passager concerné doit dans tous les cas se plaindre par écrit auprès du transporteur aérien dès que possible. Le passager doit se plaindre dans un délai de **28** jours pour les bagages détériorés et retardés, à compter de la date à laquelle les bagages ont été mis à sa disposition. Afin de faciliter le respect de ces délais, le transporteur aérien doit offrir aux passagers la possibilité de remplir un formulaire de plainte à l'aéroport. Ce formulaire de plainte, qui peut également se présenter sous la forme d'un document PIR (Property Irregularity Report: signalement d'une anomalie concernant un bien), doit être **fourni** par le transporteur aérien à l'aéroport **dans toutes les langues officielles de l'Union et accepté** comme constituant une plainte.

## PROCÉDURE

|                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |           |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Titre</b>                                                              | Modification du règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que du règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages                                                                                                           |           |
| <b>Références</b>                                                         | COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |           |
| <b>Commission compétente au fond</b><br>Date de l'annonce en séance       | TRAN<br>16.4.2013                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |           |
| <b>Avis émis par</b><br>Date de l'annonce en séance                       | IMCO<br>16.4.2013                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |           |
| <b>Rapporteur(e) pour avis</b><br>Date de la nomination                   | Hans-Peter Mayer<br>29.5.2013                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |           |
| <b>Examen en commission</b>                                               | 26.9.2013                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 4.11.2013 |
| <b>Date de l'adoption</b>                                                 | 5.11.2013                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |           |
| <b>Résultat du vote final</b>                                             | +: 35<br>-: 0<br>0: 0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |           |
| <b>Membres présents au moment du vote final</b>                           | Preslav Borissov, Jorgo Chatzimarkakis, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Cornelis de Jong, Vicente Miguel Garcés Ramón, Evelyne Gebhardt, Thomas Händel, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Edvard Kožušník, Toine Manders, Hans-Peter Mayer, Phil Prendergast, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Emilie Turunen, Barbara Weiler, Kerstin Westphal |           |
| <b>Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final</b>                    | Raffaele Baldassarre, Regina Bastos, Jürgen Creutzmann, María Irigoyen Pérez, Constance Le Grip, Emma McClarkin, Claudio Morganti, Sylvana Rapti                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |           |
| <b>Suppléant(s) (art. 187, par. 2) présent(s) au moment du vote final</b> | Eva Ortiz Vilella, Marie-Thérèse Sanchez-Schmid                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |           |

## PROCÉDURE

|                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                   |                   |
|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Titre</b>                                                            | Modification du règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que du règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages                                                                                                                                                                                                                                           |                   |                   |
| <b>Références</b>                                                       | COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                   |                   |
| <b>Date de la présentation au PE</b>                                    | 13.3.2013                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                   |                   |
| <b>Commission compétente au fond</b><br>Date de l'annonce en séance     | TRAN<br>16.4.2013                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                   |                   |
| <b>Commission(s) saisie(s) pour avis</b><br>Date de l'annonce en séance | ENVI<br>16.4.2013                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | IMCO<br>16.4.2013 | JURI<br>16.4.2013 |
| <b>Avis non émis</b><br>Date de la décision                             | ENVI<br>26.3.2013                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | JURI<br>15.4.2013 |                   |
| <b>Rapporteur(s)</b><br>Date de la nomination                           | Georges Bach<br>28.3.2013                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                   |                   |
| <b>Examen en commission</b>                                             | 16.9.2013                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 4.11.2013         |                   |
| <b>Date de l'adoption</b>                                               | 17.12.2013                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                   |                   |
| <b>Résultat du vote final</b>                                           | +:<br>-:<br>0:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 37<br>3<br>1      |                   |
| <b>Membres présents au moment du vote final</b>                         | Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle |                   |                   |
| <b>Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final</b>                  | Phil Bennion, Spyros Danellis, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Alfreds Rubiks, Bernadette Vergnaud, Sabine Wils                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                   |                   |
| <b>Date du dépôt</b>                                                    | 13.1.2014                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                   |                   |