CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 26 mai 2014
(OR. en)

9820/14
ADD 1 REV 1

Dossier interinstitutionnel: 2013/0072 (COD)

AVIATION 112
CONSOM 115
CODEC 1288

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents (1re partie)/Conseil
Nº doc. préc.:	8785/14 AVIATION 103 CONSOM 112 CODEC 1059
N° doc. Cion:	7615/13 AVIATION 47 CONSOM 47 CODEC 616 + ADD 1 + ADD 2
Objet:	***Préparation de la session du Conseil "Transports, télécommunications et énergie" du 5 juin 2014***
	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
	- Rapport sur l'état d'avancement des travaux

Les délégations trouveront en annexe une version révisée de la proposition visée en objet. Les modifications sont dues à la correction d'erreurs évidentes (pages 4, 33 et 38) et à des précisions apportées dans certaines notes de bas de page (notes n° 11, 20, 39 et 54) à la suite de la réunion du Comité des représentants permanents qui s'est tenue le 23 mai 2014.

ANNEXE

2013/0072 (COD)

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

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

Article 1er

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

1 bis. L'article 1er, paragraphe 1, est modifié comme suit:

a) Le point c) est remplacé par le texte suivant:

"c) en cas de retard de leur vol au départ ou à l'arrivée";

b) Les points suivants sont ajoutés:

"d) en cas de réaménagement de l'horaire de leur vol;

e) en cas de surclassement ou de déclassement.".

1. L'article 2 est modifié comme suit:

a) La définition au point c) est remplacée par le texte suivant:

""transporteur aérien communautaire", un transporteur aérien possédant une licence d'exploitation en cours de validité, délivrée par un État membre conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté[1]";

b) La définition au point d) est remplacée par le texte suivant:

""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[2]";

b bis) La définition au point f) est remplacée par le texte suivant:

""billet", un document en cours de validité établissant le droit au transport, ou quelque chose d'équivalent sous forme immatérielle, y compris électronique, délivré ou autorisé par le transporteur aérien ou le vendeur de billets";

b ter) La définition au point g) est remplacée par le texte suivant:

""réservation", le fait pour un passager d'être en possession d'un billet, ou d'une autre preuve, indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien, l'organisateur ou le vendeur de billets";

b quater) La définition au point h) est remplacée par le texte suivant:

""destination finale", la destination figurant sur le billet présenté au moment de l'enregistrement, ou, dans le cas des vols avec correspondances, la destination du dernier vol";

---

[1] OJ L 293, 31.10.2008, p. 3.
[2] OJ L 158, 23.6.1990, p. 59.

c) La définition au point i) est remplacée par le texte suivant:

""personne **handicapée ou personne** à mobilité réduite", toute personne au sens de l'article 2, point a), du règlement (CE) n° 1107/2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens[3]";

c bis) La définition au point k) est supprimée;

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 [...] de revenir à l'aéroport de départ **et pour lequel les passagers de l'aéronef concerné ont été transférés pour partir sur d'autres vols** est **également** considéré comme un vol annulé";

e) Les définitions suivantes sont ajoutées:

"m) "circonstances extraordinaires", des circonstances qui [...] échappent à **la** maîtrise [...] **du transporteur aérien.** Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent les circonstances énoncées dans l'annexe, **sans toutefois s'y limiter**[4];

---

3 OJ L 204, 26.7.2006, p.1.

4 The Presidency proposes to complement recital 3 with the following text: *"The circumstances that resulted in a delay or cancellation need to be assessed on a case-by-case basis in the light of such list, especially where multiple factors contributed to the travel disruption. Moreover, where extraordinary circumstances apply, an individual assessment is also needed to determine whether the travel disruption could not have been avoided even if the air carrier had taken all reasonable measures and hence whether the air carrier could be exempted from certain obligations under this Regulation."* DE proposes to complement the recital with the following text: *"It is possible to deviate from that list if an exceptional case so requires."*
DE and FI prefer a non-binding Annex allowing NEBs to divert from the Annex in justified cases and propose to add *"as a general rule"* in the text. EE, IE, LU, MT, NL, UK, PL, PT, RO, SE and the Commission prefer a binding Annex to ensure legal certainty.

mm) "défaillance imprévue pouvant affecter la sécurité du vol", un ou plusieurs défauts et/ou problèmes techniques qui:

- **présentent un risque pour l'exploitation de l'aéronef en toute sécurité,**
- **ne sont découverts que peu de temps avant l'exploitation du vol ou pendant celle-ci, et**
- **surviennent alors que l'entretien a été effectué correctement, conformément aux règles applicables en matière de sécurité.**

Les critères détaillés pour déterminer si des défauts et/ou problèmes techniques sont à considérer comme des défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité sont précisés à l'annexe 2[5]; [6]

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

nn) "vol de préacheminement", un vol qui transporte des passagers vers un point de transfert où ils prendront une correspondance, à condition que les vols relèvent du même contrat de transport;

o) "correspondance", un vol qui **transporte le passager à partir d'un point de transfert vers lequel il a été transporté par un vol de préacheminement,** [...] **à condition que les vols relèvent d'un** contrat de transport unique [...]. **Cela exclut les escales, c'est à dire l'interruption volontaire, par le passager, de l'exécution du contrat de transport, avec l'approbation préalable du transporteur aérien, conformément au billet. Le point d'escale est considéré comme une destination finale;**

---

5 AT and DE do not support the separation of technical defects in a new definition.

6 DE proposes to move the following text from Annex 2, paragraph 1 to the definition of unexpected flight safety shortcomings: *"unless the defect is the result of damage caused by the carrier itself or its contracted agents working under the carrier's responsibility".*

p) "trajet", un vol ou une série continue de vols transportant le passager de l'aéroport de départ **initial** jusqu'à sa destination finale conformément [...] à un contrat de transport **unique**. **Le trajet aller et le trajet retour ne constituent pas un même trajet;**

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

r) "entité gestionnaire d'aéroport", l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, a pour mission, en vertu de la législation nationale, de la réglementation ou de contrats, l'administration et la gestion des infrastructures de l'aéroport ou du réseau aéroportuaire, ainsi que la coordination et [...] **la supervision** des activités des différents opérateurs présents dans les aéroports ou le réseau aéroportuaire concernés;

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, **y compris les redevances de gestion facturées par le transporteur aérien,** payés pour tous les services facultatifs et non facultatifs inclus dans le billet;

t) [...]

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

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

w) "retard sur l'aire de trafic", au départ, la période durant laquelle l'aéronef reste au sol entre [...] **la fermeture des portes ou, en tout état de cause, le moment où les passagers ne peuvent plus quitter l'aéronef** 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;

x) [...]

y) [...] **ab) "pays tiers", tout État auquel le traité n'est pas applicable ou toute partie du territoire d'un État membre qui n'est pas soumise aux dispositions du traité;**

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

ad) "retard à l'arrivée", la différence de temps entre l'heure d'arrivée prévue indiquée sur le billet du passager et l'heure d'arrivée réelle;

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

af) "réacheminement", une offre de transport de remplacement sans frais supplémentaires pour le passager et lui permettant d'atteindre sa destination finale ou une autre destination convenue avec lui;

ag) "changement d'horaire", le fait que l'heure prévue de départ et/ou d'arrivée du vol est retardée ou avancée;

ah) "vendeur de billets", le vendeur d'un billet de transport aérien, autre qu'un transporteur aérien ou un organisateur, qui établit, au nom du transporteur aérien, un contrat de transport avec le passager, uniquement pour un vol ou dans le cadre d'un voyage à forfait".

2. L'article 3 est modifié comme suit:

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

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

a) disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et, [...] **dans le cas du refus d'embarquement** visé à l'article [...] **4** [...], se présentent à l'embarquement **après un enregistrement en ligne ou un enregistrement à l'aéroport,**

- comme spécifié et à l'heure indiquée sur le billet à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique) par le transporteur aérien, l'organisateur ou [...] **un vendeur de billets,**

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

- au plus tard 45 minutes avant l'heure de départ prévue **qui est indiquée sur le billet du passager;** ou

b) aient été transférés par le transporteur aérien ou l'organisateur, du vol pour lequel ils possédaient une réservation vers un autre vol, quelle qu'en soit la raison.";

aa) Au paragraphe 3, le terme "agent de voyages" est remplacé par le terme "organisateur";

b) Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. Sans préjudice de l'article [...] **6 bis, paragraphe 4 bis,** le présent règlement ne s'applique qu'aux passagers transportés sur des aéronefs motorisés à ailes fixes. [...]

ba) Le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

"Le présent règlement s'applique à tout transporteur aérien effectif assurant le transport des passagers visés aux paragraphes 1 et 2. Lorsqu'aucun contrat n'a été conclu entre le transporteur aérien effectif et le passager, l'exécuteur des droits et obligations au sens du présent règlement est considéré comme agissant au nom des parties contractantes.";

c) Le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

"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 présent règlement ne s'applique pas lorsqu'un voyage à forfait est annulé, [...] retardé **ou réaménagé** pour des raisons autres que l'annulation, [...] le retard **ou le réaménagement** du vol.".

3. L'article 4 est modifié comme suit:

aa) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"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. Cet accord avec le volontaire sur les prestations remplace le droit du passager à une indemnisation au sens de l'article 7, paragraphe 1, uniquement s'il est approuvé dans un document signé par le volontaire et que le passager a reçu des informations conformément à l'article 14, paragraphe 2. Le transporteur aérien effectif offre une assistance aux volontaires conformément à l'article 8, cette assistance venant en sus des prestations mentionnées au présent paragraphe, ainsi qu'une prise en charge conformément à l'article 9.";

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

"3. S'il refuse d'embarquer des passagers contre leur volonté, le transporteur aérien effectif [...] **assiste** immédiatement ces derniers conformément à l'article [...] **8** et leur offre [...] **une prise en charge** conformément à l'article [...] **9**. [...] **Conformément à l'article 7 et sans qu'une demande soit nécessaire, le transporteur aérien effectif indemnise le passager dans un délai de 10 jours à compter de la date du refus d'embarquement**.";

b) Le [...] paragraphe suivant **est** ajouté:

[...][7]

[7] BE, BG, FI, HU, MT, PL and the Commission do not agree with the deletion of the paragraph on no-show policy.

"5. Lorsque le passager ou un [...] **organisateur** signale une erreur typographique dans le nom **ou le(s) prénom(s)** d'un ou de plusieurs passagers inclus dans le même contrat de transport, le transporteur aérien doit corriger cette erreur au moins une fois et au plus tard [...] **72** heures avant le départ sans supplément de frais pour le passager ou [...] l'**organisateur**, sauf s'il en est empêché par le droit national ou international **en matière de sécurité.".**

4. L'article 5 est modifié comme suit:

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

[...]

[...]1.

"En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés se voient proposer par le transporteur aérien effectif, d'une manière claire et fiable:

a) le choix entre les possibilités énoncées à l'article 8, et

b) la prise en charge, conformément à l'article 9.";

aa) Le paragraphe 1 bis suivant est inséré:

"1 bis. Les passagers ont droit, sur demande, à une indemnisation pour le transporteur aérien effectif conformément à l'article 7, à moins:

i) qu'ils soient informés de l'annulation du vol au moins 14 jours avant l'heure de départ prévue, ou

ii) qu'ils soient informés de l'annulation du vol moins 14 jours avant l'heure de départ initialement prévue et se voient proposer un réacheminement leur permettant de rejoindre leur destination finale:

a) cinq heures maximum après l'heure d'arrivée prévue, pour

i) tous les trajets de moins de 1500 kilomètres;

ii) les trajets intracommunautaires de 1500 kilomètres ou plus;

b) neuf heures maximum après l'heure d'arrivée initialement prévue pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 1500 à 3500 kilomètres;

c) douze heures maximum après l'heure d'arrivée initialement prévue pour tous les trajets à destination/en provenance de pays tiers de plus de 3500 kilomètres.[89];

---

[8] AT, DE and FI cannot support a 5-9-12 hour threshold. DK and SK would like to have a single threshold of 5 hours, without reference to distances. MT prefers a 3-7-10 hour threshold, while BE and ES a 3-5- 9 hour threshold. BG proposes to have a 3-hour threshold with a reduced compensation amount of 150 EUR. NL could accept 3 hours for short-haul flights, provided that the amounts are adjusted to maintain the proportionality of the EC proposed for delay compensation. RO, although supports the 5-9-12 hour thresholds, prefers as corresponding distances 3500/6000/ and longer. RO also considers that the new thresholds for the distances cannot be accepted as they are introducing discrimination between the air carriers and passengers of intra-Community and, respectively those of non-Community flights. For the same length of the flight (between 1500 and 3500 km) and for the same delay, passengers of intra Community flights are entitled to compensations, while passengers of non-Community flights are not.

[9] HR, IE, NL, LU, LV, SI, SE and UK propose to use the word "flight" in this paragraph.

ab) Le paragraphe 1 ter suivant est inséré:

"1 ter. Lorsque le paragraphe 1 bis, point ii), est d'application, le transporteur aérien effectif n'est pas obligé d'indemniser le passager si celui-ci est informé plus de 24 heures avant l'heure de départ prévue et s'il se voit proposer, 1 heure au plus avant l'heure de départ initialement prévue, un réacheminement lui permettant de rejoindre sa destination finale dans la limite du seuil indiqué au paragraphe 1 bis, point ii)."[10];

b) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnité prévue à l'article 7, si **les deux conditions suivantes sont remplies:**

– l'annulation est due à des circonstances extraordinaires **ou à des défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol**; et

– [...] l'annulation n'aurait pu être évitée, même si **le transporteur aérien** avait pris **toutes les mesures raisonnables**. [...] ";

10 The Presidency proposes to insert a recital to clarify that the 1-hour flexibility is provided only to incentivise airlines to provide effective rerouting. DE prefers to move this paragraph to Article 8.

ba) Le paragraphe 3 bis suivant est inséré:

"Nonobstant les dispositions du paragraphe 3, les circonstances extraordinaires affectant un aéronef en particulier telles que celles prévues aux points iii, iv, viii, ix, x et xi de l'annexe I et les défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol et répondant aux conditions énoncées à l'annexe II ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou si l'heure de départ prévue du vol concerné se situe dans un délai de 24 heures après l'heure d'arrivée prévue du premier vol affecté effectué ou devant être effectué par le même aéronef.

Les États membres peuvent exempter de l'application de cette disposition les vols effectués à destination, en provenance ou à l'intérieur des régions ultrapériphériques au sens de l'article 349 du TFUE. Si tel est le cas, ils en informent la Commission. Celle-ci publie cette information sur Internet.[11];

[11] ES proposes to limit the right to invoke extraordinary circumstances to two preceding flights in the case of short-haul flights, and one flight in the case of long haul flights. HU and RO do not support a concept based on hours and support the Commission proposal. In the FI view, recital explaining the appropriate treatment of major disruptions should be inserted. BE could support a distinction between flight, while DE and EE prefers a limitation lower than 24 hours, given that the time of arrival is the starting point of the limitation period, increasing the flexibility for airlines. DE considers that the first sentence should be rephrased to express the causal link between exceptional circumstances and the fact of cancellation or delay for subsequent flights.

[...]

[...]

12

12 HU proposes to insert the following paragraph in Articles 5 and 6: "*Passengers who have exercised the right to reimbursement under Article 8(1) retain their right to compensation referred to in this Article."*

5. L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

"*Article 6*

[...] Retards[13]

1. Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit [...] qu'un vol sera retardé **au départ [...]** par rapport à l'heure de départ prévue, il offre aux passagers, **d'une manière claire et fiable**:

   i) **la prise en charge visée à l'article 9, en attendant le départ du vol retardé;**

   [...]

   [...]

   ii[...]) lorsque le retard est d'au moins cinq heures[14], l'assistance prévue à l'article 8, paragraphe 1, point a).

[13] AT, DE and ES propose to introduce a right to rerouting in case of long delays.

[14] DE, ES and FI consider the 5-hour waiting time for assistance too long.

2. Les passagers ont droit, **sur demande**, à une indemnisation par le transporteur aérien effectif conformément à l'article 7 [...] **s'ils** arrivent à [...]**leur** destination finale[15]:

a) cinq heures ou plus après l'heure d'arrivée **initialement** prévue, pour

i) tous les trajets [...] de **moins de 1500** kilomètres;

ii) [...] **les trajets intracommunautaires de 1500 kilomètres ou plus**;

b) neuf heure ou plus après l'heure d'arrivée **initialement** prévue pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers **de 1500 à** 3500 kilomètres;

c) douze heures ou plus après l'heure d'arrivée prévue pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers **de plus de 3500** kilomètres.[16] [17] [18]

---

15 HR, IE, NL, LU, SI, SE and UK propose to delete the word "*final*".

16 A recital justifying the difference in treatment according to journey distance should be inserted. The Commission recalls that these thresholds are significantly higher for extra-EU flights compared to the Commission proposal.

17 AT, DE and FI cannot support a 5-9-12 hour threshold. AT prefers a 3-5-7 hour threshold. DK and SK would like to have a single threshold of 5 hours, without reference to distances. MT prefers a 3-7-10 hour threshold, while BE and ES a 3-5-9 hour threshold. BG proposes to have a 3-hour threshold with a reduced compensation amount of 150 EUR. NL could accept 3 hours for short-haul flights, provided that the amounts are adjusted to maintain the proportionality of the Commission proposal for delay compensation. RO, although supports the 5-9-12 hour thresholds, prefers as corresponding distances 3500/6000/ and longer. RO also considers that the new thresholds for the distances cannot be accepted as they are introducing discrimination between the air carriers and passengers of intra-Community and, respectively those of non-Community flights. For the same length of the flight (between 1500 and 3500 km) and for the same delay, passengers of intra Community flights are entitled to compensations, while passengers of non-Community flights are not.

18 HR, IE, NL, LU, LV, SI, SE and UK propose to use the word "flight" in this paragraph.

3. [...]

4. [...] **Les exemptions d'indemnisation prévues à l'article 5, paragraphes 3 et 3 bis, s'appliquent également aux vols retardés à l'arrivée.**

5. [...]

6. Lorsque l'aéronef a décollé mais a ensuite été forcé d'atterrir à un aéroport autre que celui pour lequel les réservations avaient été effectuées, le transporteur aérien effectif offre aux passagers concernés les possibilités prévues à l'article 8, paragraphe 1, ainsi que la prise en charge visée à l'article 9. Les paragraphes 4 à 7 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis*."[19]

[19] NL and PL suggest that for a diverted flight, Article 6 apply automatically. When the flight is cancelled, Article 5 should apply. The final sentence of the definition in Article 2, point (l) should therefore be deleted.

5 bis. L'article suivant est inséré:

"Article 6-2 bis

Retard sur l'aire de trafic

1. 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 à bord, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin.

2. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic de l'aéroport de départ atteint un maximum de deux heures dans un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité, et sauf si le pilote a confirmé l'information selon laquelle l'aéronef partira dans les 45 prochaines minutes[20], l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement, où les voyageurs sont autorisés à débarquer. Si, en dépit de la confirmation de cette information, l'aéronef n'est pas parti après 2 heures et 45 minutes, il retourne immédiatement à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement, où les voyageurs sont autorisés à débarquer. Au-delà de ces délais, un retard sur l'aire de trafic ne peut être prolongé que si des motifs liés à la sûreté, à l'immigration ou à la sécurité interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.

3. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic de l'aéroport d'arrivée atteint un maximum de deux heures dans un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité, l'aéronef se dirige vers la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement, où les voyageurs sont autorisés à débarquer, sauf si des motifs liés à la sûreté, à l'immigration ou à la sécurité interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.

4. Outre les droits visés aux paragraphes 2 et 3, les passagers peuvent faire valoir les droits visés à l'article 6."

---

20 ES cannot support 45 minutes. CY, IE, LV, NL, and UK propose to have 5 hours for tarmac delay. NL requests the deletion of paragraph 3. BE proposes to refer only to the airport other than the airport for which the reservation was made.

6. L'article suivant est inséré:

"*Article 6 bis*

Correspondances manquées

1. Lorsqu'un passager manque une correspondance, dans un aéroport **situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité,** à la suite d'un retard [...] **du vol de préacheminement,** [...] le transporteur aérien qui effectue ce vol **de préacheminement** [...] **offre au passager l'assistance** [...] **prévue à l'article 8 ainsi que la prise en charge prévue à l'article 9.**

2. Lorsqu'un passager manque une correspondance, dans un aéroport **situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité,** à la suite d'un retard [...] **du vol de préacheminement, [...]** le passager a droit à une indemnisation par le transporteur aérien qui effectue ce vol **de préacheminement,** [...] conformément à l'article 6, paragraphe **4**,[21] [...] **à moins que le temps de transfert initialement prévu au point de transfert ait été inférieur à 90 minutes.**[22]

---

21 DE would prefer to retain the sentence on the calculation of the delay.

22 The Presidency proposes to add a recital justifying the difference in the treatment of passengers of direct and connecting flights. CY, HR, FR, IE, LU, LV NL, PT, SI, SE and UK propose to add the following sentence at the end of paragraph 1: *"Compensation in accordance with Article 7 shall not be payable in respect of missed connecting flights."* Paragraphs 2 and 3 would then be deleted.

3. Le paragraphe 2 s'applique sans préjudice des modalités d'indemnisation convenues entre les transporteurs aériens concernés.

4. [...]

4 bis. Lorsqu'en vertu d'un contrat de transport unique, un passager est transporté sur une partie du trajet par un autre mode de transport précisé dans le contrat de transport, il est informé, au moment de la réservation, des modalités convenues entre le transporteur aérien et les autres opérateurs de transports, ou de l'absence de telles modalités, pour le cas où la correspondance serait manquée, notamment en ce qui concerne la prise en charge et l'assistance."

7 bis. L'article suivant est inséré:

"Article 6 ter

Changement d'horaire[23]

1. Lorsqu'un transporteur aérien effectif retarde unilatéralement, après la réservation, l'heure de départ prévue, l'article 6 est d'application *mutatis mutandis*. Toutefois, le transporteur aérien effectif n'est pas obligé d'indemniser le passager s'il peut prouver que celui-ci a été informé du changement d'horaire 14 jours au moins avant l'heure de départ initialement prévue, telle qu'elle figure sur le billet du passager.

2. Lorsqu'un transporteur aérien effectif avance unilatéralement, après la réservation, l'heure de départ prévue, l'article 5 est d'application *mutatis mutandis*, sauf si le passager a pris le vol dont l'horaire a été réaménagé.

3. Lorsqu'un passager manque une correspondance, dans un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité, parce que l'heure de départ prévue du vol de préacheminement a été retardée ou que l'heure de départ prévue de la correspondance a été avancée, l'article 6 bis est d'application *mutatis mutandis*.

4. Lorsque le temps dont le passager dispose pour une correspondance est prolongé d'au moins deux heures parce que l'heure de départ du vol de préacheminement a été avancée, le passager bénéficie d'une prise en charge conformément à l'article 9, paragraphe 1 [...].;

---

[23] AT, NL, FR, SE and UK would prefer to move the provisions on change of schedule into the corresponding articles on cancellation, delay and connecting flights. In addition, NL proposes to delete paragraph 4. DE considers that in paragraph 2 a distinction has to be made: If the flight is missed due to the advancement of the scheduled time of departure Article 5 applies accordingly. If the flight is not missed the passenger shall have the rights of assistance under Article 8, if the advancement is more than [3/5] hours. FI and the Commission propose the deletion of the phrase "*unless the passenger has taken the rescheduled flight*", as it creates a situation where advancement of the schedule and cancellation are treated unequally. FR proposes to add at the end of paragraph 2 "*or a rerouted flight departing before the flight whose schedule was changed*".

7. L'article 7 est [...] **remplacé par le texte suivant:**

[...] "**Article 7**

Droit à une indemnisation

1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les montants d'indemnisation suivants sont d'application:

a) 250 euros pour:

i) tous les vols[24] de 1500 kilomètres ou moins, et

ii) les vols intracommunautaire d'une distance de 1500 à 3500 kilomètres;

b) 400 euros pour:

i) tous les vols intracommunautaires de plus de 3500 kilomètres, et

ii) les vols à destination ou en provenance de pays tiers, d'une distance de 1500 à 3500 kilomètres;

c) 600 euros pour les vols à destination ou en provenance de pays tiers, d'au moins 3500 kilomètres.

La base de calcul de la distance est la destination finale.[25]

[...]

---

24 AT, CZ, DE, DK and FI propose to use the word "*journey*" in paragraph 1 and clarify how compensation is paid for connecting flights. Commission draws attention to the fact that modifying the distance bands would have a serious impact on the amounts of compensation.

25 RO and IE cannot support this paragraph as it introduces discrimination (as regards the level of compensation) between the passengers of intra-Community and, respectively those of non-Community flights for the flights between 1500 - 3500 km. RO supports the text of the current Regulation in force. CY, HR, IE, LU, LV NL, PT, SI and SE propose the deletion of the last sentence.

2. Lorsque le passager a opté pour la poursuite de son voyage conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b), **et qu'une nouvelle annulation se produit ou qu'une correspondance est manquée au cours du réacheminement,** le passager ne peut prétendre à une indemnisation qu'une seule fois **pour le même motif** au cours de son voyage jusqu'à la destination finale [...].[26]

3. L'indemnisation visée au paragraphe 1 est payée **dans les 10 jours suivant l'introduction de la demande par le passager,** en espèces, par virement bancaire électronique, par virement bancaire, **par remboursement sur la carte de crédit/de débit** ou par chèque. **Si le passager a été dûment informé de ses droits en vertu du présent règlement, l'indemnisation peut également se faire sous la forme de bons de voyage et/ou d'autres services sous réserve qu'il ait confirmé son accord.**

4. Les distances indiquées aux paragraphes 1 sont mesurées selon la méthode de la route orthodromique.

[...]

[26] SE proposes the deletion of "*final*". IE, FR, NL, PL, UK and the Commission propose the deletion of "*for the same reason*".

8. L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

"*Article 8*

Droit au remboursement ou au réacheminement

1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers se voient offrir gratuitement le choix entre trois possibilités:

   a) - le remboursement du prix du [...] **billet** dans un délai de [...] **10** jours à compter de l'introduction de la demande des passagers, selon les modalités visées à l'article 7, paragraphe 3, pour la ou les parties du trajet non effectuées et pour la ou les parties du trajet déjà effectuées et devenues inutiles par rapport à leur plan de voyage initial, ainsi que, le cas échéant,

   - un vol retour vers le point de départ initial dans les meilleurs délais **après l'heure de départ initialement prévue;**

   b) la poursuite du voyage des passagers par leur réacheminement vers leur destination finale dans les meilleurs délais [...] **après l'heure de départ initialement prévue**; ou

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

2. Le paragraphe 1, point a), s'applique également aux passagers dont le vol fait partie d'un voyage à forfait hormis en ce qui concerne le droit au remboursement si un tel droit découle de la directive 90/314/CEE.

2 bis. Lorsque le passager exerce son droit au réacheminement conformément au paragraphe 1, point b), le transporteur aérien peut proposer un autre vol partant avant l'heure de départ initialement prévue, si le passager marque son accord. Le passager qui refuse un réacheminement anticipé conserve néanmoins la possibilité d'un réacheminement dans les meilleurs délais après l'heure de départ initialement prévue.

3. Si un transporteur aérien effectif propose au passager un vol à destination ou à partir 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.

4. Sous réserve de l'accord du passager, le ou les vols de retour visés au paragraphe 1, point a), ou le réacheminement visé au paragraphe 1, points b) ou c), peuvent utiliser, **dans des conditions de confort comparables à celles précisées dans le contrat de transport,** des services exploités par un autre transporteur aérien, comprendre un itinéraire différent ou, **lorsque cela convient pour la distance à couvrir,** utiliser un autre mode de transport.

5. Les passagers qui choisissent la possibilité visée au paragraphe 1, point b), ont droit, sous réserve de disponibilité, à un réacheminement par un autre transporteur aérien ou un autre mode de transport si le transporteur aérien effectif ne peut pas, **d'une manière prévisible,** 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. [...]

[...]"[27]

[27] FR, ES and FI would prefer to reinstate this paragraph on the continued application of this Regulation even if rerouting is done by another mode of transport.

9. L'article 9 est modifié comme suit:

a) Les paragraphes 1 **et 2 sont** remplacés par le texte suivant:

[...]

"1. Lorsqu'il est fait référence au présent article et que:

i) le retard au départ est d'au moins deux heures, ou

ii) l'heure de départ du réacheminement conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b), se situe au moins deux heures[28] après l'heure de départ initiale du vol annulé ou du vol pour lequel l'embarquement a été refusé, ou

iii) dans le cas d'une correspondance manquée, le réacheminement conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b), ou le vol retour conformément à l'article 8, paragraphe 1, point a), oblige les passagers à attendre la correspondance pendant au moins deux heures de plus,

les passagers se voient proposer rapidement et gratuitement:

a) des rafraîchissements et des repas en suffisance compte tenu du délai d'attente;

b) le choix de deux appels téléphoniques, télécopies, courriels ou autres services de messagerie web.

2. En outre, lorsqu'un séjour d'une ou de plusieurs nuits est nécessaire, les passagers se voient proposer gratuitement:

a) l'hébergement à l'hôtel;

---

28 IE suggests to have 3 hours in this point, to limit the obligation of the air carrier to provide care only when physically possible. Commission disagrees with this approach.

b) le transport aller et retour entre l'aéroport et le lieu d'hébergement (hôtel, lieu de résidence du passager ou autre).";

aa) Le paragraphe 3 est supprimé.;

b) Les paragraphes suivants sont ajoutés:

"4. Lorsque [...] l'annulation, le retard **au départ** 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, [...] **le transporteur aérien** peut limiter le coût total de l'hébergement fourni conformément au paragraphe 1, point b) à [...] un maximum de 3 nuitées.[29] 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.[30]

5. [...] **Les États membres peuvent décider d'exempter les transporteurs aériens de l'obligation d'offrir un hébergement visée au paragraphe 2, point a), lorsque le vol concerné part d'un aéroport situé sur leur territoire,** [...] est d'une distance inférieure ou égale 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'un vol **de préacheminement** ou de correspondance. Si le transporteur aérien effectif choisit d'appliquer cette exemption, il doit néanmoins fournir aux passagers des informations sur les hébergements disponibles. **Les États membres qui décident d'appliquer cette exemption informent la Commission de leur décision avant que l'exemption n'entre en vigueur.**

---

29 HU, LV and MT are against the deletion of the monetary limit to accommodation. DK and SE propose to have a 5-night limitation in this paragraph.

30 AT, BE, CY, DE, HU, MT and SK propose to add a new provision, giving the possibility of arranging accommodation personally when the air carrier failed to provide accommodation. BE adds that this should not lead to situations where air carriers systematically discharge themselves from their initial obligations in this regard. ES considers that the passenger should have the right to look for accommodation and if chooses to do so, a price cap on accommodation should be introduced in order to ensure consistency also with paragraph 7.

6. Si un passager opte pour le remboursement en vertu de l'article 8, paragraphe 1, point a), alors qu'il se trouve **au premier point de** départ, 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.

7. **Lorsqu'ils exercent leurs droits conformément au présent article, les passagers coopèrent avec le transporteur aérien pour limiter les frais pour celui-ci, dans la mesure de ce qui est raisonnable et approprié.".**

10. [...] **L'article 10 est remplacé par le texte suivant:**

"Article 10

Surclassement et déclassement

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

2. Si un transporteur aérien effectif place un passager dans une classe de transport inférieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il rembourse, dans un délai de 10 jours et selon les modalités visées à l'article 7, paragraphe 3:

a) 30 % du prix du billet pour tous les vols de 1500 kilomètres ou moins, ou

b) 50 % du prix du billet pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1500 kilomètres, à l'exception des vols entre le territoire européen des États membres et les régions ultrapériphériques françaises, ainsi que pour tous les autres vols de 1500 à 3500 kilomètres, ou

c) 75 % du prix du billet pour tous les vols ne relevant pas des points a) ou b), y compris les vols entre le territoire européen des États membres et les régions ultrapériphériques françaises.

3. Lorsque le prix du vol concerné n'est pas indiqué sur un billet multi-destinations, le remboursement visé au paragraphe 2 est calculé proportionnellement à la distance du vol concerné par rapport à la distance totale couverte par le billet."

10 bis. L'article 10 bis suivant est inséré:

"Article 10 bis

Plans d'urgence des aéroports

1. Dans les aéroports de l'Union dont le trafic annuel est supérieur à cinq millions de passagers[31] depuis au moins trois années consécutives, l'entité gestionnaire de l'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. Le plan d'urgence est établi de manière à assurer la fourniture d'informations pertinentes aux passagers immobilisés et prévoit des modalités pour réduire au minimum le temps d'attente et l'inconfort.

2. Le plan d'urgence est établi avec la participation du comité des usagers, conformément à la directive 96/67/CE du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté. Le plan d'urgence contient également les coordonnées de la (des) personne(s) désignée(s) par chaque transporteur aérien pour le représenter sur place dans les contacts avec les autorités, l'entité gestionnaire de l'aéroport et les passagers en cas d'annulations et/ou de retards multiples de vols. Le transporteur aérien s'assure que la (les) personne(s) désignée(s) dispose(nt) des moyens nécessaires pour porter assistance aux passagers conformément aux obligations découlant du présent règlement en cas d'annulation, de retard ou de refus d'embarquement.

3. L'entité gestionnaire de l'aéroport communique le plan d'urgence et ses éventuelles modifications à l'organisme national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16, ou à toute autre autorité désignée à cette fin.

---

[31] MT and the Commission prefer a threshold of 3 million passengers.

4. Pour les aéroports situés sur leur territoire, les États membres peuvent abaisser le seuil visé au paragraphe 1, qui ne peut toutefois être inférieur à 3 millions de passagers. Dans les aéroports dont le trafic annuel est inférieur au volume fixé, l'entité gestionnaire de l'aéroport s'efforce, dans la mesure du raisonnable, de coordonner les usagers de l'aéroport et de prendre, avec eux, des dispositions pour informer les passagers immobilisés dans des situations de ce type."[32]

[32] LU and NL would prefer to delete paragraph 4 due to the possible effect on airlines in different Member States if the derogation is applied.

11. [...] L'article 11 **est remplacé par le texte suivant**:

"Article 11

Personnes handicapées et personnes à mobilité réduite ou ayant des besoins particuliers

1. Les transporteurs aériens effectifs donnent la priorité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite et à toutes les personnes ou tous les chiens guides certifiés qui les accompagnent ainsi qu'aux mineurs non accompagnés.[33]

2. Lorsqu'il assure la prise en charge et l'assistance conformément aux articles 8 et 9 [...], le transporteur aérien effectif accorde une attention particulière aux besoins des personnes visées au paragraphe 1. Les transporteurs aériens assurent la prise en charge et l'assistance dans les meilleurs délais.

2 bis. Lorsqu'ils établissent le plan d'urgence conformément à l'article 10 bis, les transporteurs aériens et les entités gestionnaires des aéroports accordent une attention particulière aux besoins spécifiques des passagers visés au paragraphe 1.

3. [...] **Les dispositions de l'article 9, paragraphes 4 et 5, ne s'appliquent pas aux passagers visés au paragraphe 1**, aux femmes enceintes ou aux personnes 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 **lors de l'annonce de l'annulation, du changement d'horaire ou du retard au départ.** 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."[34]

---

[33] HU considers that the term "*unaccompanied minors*" should be clarified.

[34] CZ, DE and FI oppose the requirement of notification.

11 bis. Le titre de l'article 12 est remplacé par le titre "Autres droits". Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Le présent règlement est sans préjudice des droits et des réclamations des passagers en vertu d'autres actes juridiques, et notamment la directive 90/314/CEE. Toutefois, dans le cas où les droits préservent le même intérêt ou ont le même objectif, l'indemnisation ou la réduction de prix accordée en vertu de l'article 7 ou de l'article 10, paragraphe 2, du présent règlement et l'indemnisation ou la réduction de prix accordée en vertu d'autres actes juridiques sont déduites l'une de l'autre."[35]

12. L'article 13 est remplacé par le texte suivant:

"*Article 13*

Droit à réparation

Lorsqu'un transporteur aérien effectif verse une indemnité ou s'acquitte d'autres obligations lui incombant en vertu du présent règlement, aucune disposition du présent règlement [...][36] 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."

---

35 DE proposes to delete the phrase "*if these rights safeguard the same interest or have the same objective*" due to its potential restriction of liability in the context of the Montreal Convention.

36 ES, SI and the Commission do not support the deletion of the reference "*or of national law*".

13. L'article 14 est remplacé par le texte suivant:

"*Article 14*

Obligations visant à informer les passagers <u>de leurs droits</u>

1. [...] Le transporteur aérien effectif veille à ce que [...] le texte suivant soit affiché **de manière bien lisible et** bien en vue **sur son site web au moment de la réservation,** 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, retardé d'au moins deux heures ou **réaménagé**, demandez au comptoir d'enregistrement ou à la porte d'embarquement la notice **d'information** énonçant vos droits, notamment en matière d'assistance, **de prise en charge** et d'éventuelle indemnisation." **Cet notice d'information est affichée au moins dans la (les) langue(s) du lieu de départ et en anglais.**

1 bis. Le transporteur aérien effectif place sur son site web la notice d'information visée au paragraphe 1 sur les droits des passagers au titre du présent règlement. Le transporteur aérien effectif fournit également cette information sur papier ou sous forme électronique au cours de la procédure de réservation.

2. Le transporteur aérien effectif **qui fait appel à des volontaires au sens de l'article 4, paragraphe 1,** 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 **aux articles 16 et** 16 bis sont également fournies par écrit au passager.

2 bis bis. La Commission peut adopter des actes d'exécution définissant une notice d'information standardisée à utiliser par les transporteurs aériens aux fins des paragraphes 1 bis et 2. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure visée à l'article 16 quater, paragraphe 2.

2 bis. Au moment de la réservation, les transporteurs aériens, organisateurs et vendeurs de billets fournissent des informations au passager sur le délai et la procédure qui s'appliquent pour demander la correction d'une erreur typographique au sens de l'article 4, paragraphe 5, sans frais supplémentaires.

2 ter. Les transporteurs aériens, organisateurs et autres vendeurs de billets fournissent, notamment sur leur site web, des informations sur les procédures de traitement des plaintes qu'applique le transporteur aérien en ce qui concerne les droits énoncés dans le présent règlement sur, les adresses de contact auxquelles les passagers peuvent envoyer des réclamations, notamment par des moyens de transmission électroniques, ainsi que sur l'organisme ou les organismes désignés en vertu des articles 16, paragraphe 1, et 16 bis, paragraphe 3.

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

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

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. [...] **Les passagers sont également informés des motifs de l'annulation ou du retard, ainsi que de l'heure de départ estimée, dès que ces informations sont disponibles.**

6. Lorsque le passager n'achète pas son billet directement auprès du transporteur aérien effectif mais en passant par [...] **un organisateur ou un vendeur de billets** établi dans l'Union, cet [...] **organisateur ou ce vendeur de billets** 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, **après que le passager a été informé de la finalité de ce transfert de données.** Le transporteur aérien utilise les coordonnées **obtenues en vertu du présent paragraphe** exclusivement aux fins de se conformer **aux** obligation**s** d'information que lui impose le présent [...] **règlement** et non à des fins commerciales [...]. 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[37].

7. Un [...] **organisateur ou un vendeur de billets** 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. **Dans ce cas, la compagnie aérienne se conforme à ses obligations d'information, en vertu du présent article, à l'égard de l'organisateur ou du vendeur de billets, qui veille à une communication correcte et rapide des informations au passager."**

[37] OJ L 281, 23.11.1995, p.31.

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

"*Article 16*

Exécution

1. Chaque État membre désigne un organisme national chargé de l'application du présent règlement en ce qui concerne les vols au départ des 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.

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 des aéroports fournissent les documents pertinents à l'organisme national chargé de l'application, à sa demande. [...]**2 bis. L'organisme national chargé de l'application peut également faire une enquête et décider de mesures d'exécution sur la base d'informations contenues dans des plaintes individuelles de passagers.**

3. Les sanctions établies par les États membres pour les violations du présent règlement sont effectives, proportionnées et dissuasives. **En particulier, les sanctions sont suffisantes afin de constituer, pour les transporteurs aériens, une incitation financière à respecter le présent règlement.**[38]

[38] FI, IE and UK propose to delete the second sentence of this paragraph. NL and PL propose the harmonisation of sanctions and enforcement measures by NEBs.

[...]

5. Chaque année, au plus tard à la fin du mois de [...] **juin** de l'année civile suivante, les organismes nationaux chargés de l'application publient [...] **un rapport** concernant leur activité, **les mesures d'application et leurs résultats,** y compris les sanctions appliquées. **Les rapports sont communiqués à la Commission et publiés sur les sites web des organismes nationaux chargés de l'application.**

6. Les transporteurs aériens communiquent aux organismes nationaux compétents chargés de l'application [...] les coordonnées **de la (des) personne(s) désignée(s) ou de l'organisme désigné pour agir en leur nom de manière permanente, dans l'État membre où ils exercent des activités, pour les questions relevant du présent règlement."**

15. Les articles suivants sont insérés:

"Article 16 bis

[...]

Plaintes et différends

1.[...].

Les transporteurs aériens disposent d'un mécanisme pour traiter les plaintes, y compris les demandes de compensation financière[39] au titre des droits et obligations définis par le présent règlement, ou mettent en place un tel mécanisme. Ce mécanisme est également disponible en ligne dans toutes les langues pouvant être utilisées pour les réservations auprès du transporteur aérien concerné. Ce mécanisme est aisément accessible et fonctionne d'une manière transparente.

[39] DE considers that the term "*request for monetary redress*" has to cover claims for compensation, claims for reimbursement and claims for prize reduction, and therefore suggests to use the term "*claims for monetary remedies*" or "*claims for payment*" in this Article.

2. [...] Les passagers [...] **peuvent adresser** une plainte au transporteur aérien effectif, **y compris une demande de compensation financière**, dans un délai de [...] **6** mois à compter de la date à laquelle le vol a été ou devait être effectué. Dans un délai de [...] **10** jours après [...] **l'envoi** de la plainte, le transporteur confirme au passager qu'il a reçu sa plainte. Dans les deux mois qui suivent [...] **le dépôt** de la plainte, le transporteur fournit au passager une réponse complète **et dûment justifiée, y compris, le cas échéant, une explication au sujet des circonstances extraordinaires ou des défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol. La réponse contient également les coordonnées pertinentes des organismes désignés en vertu du paragraphe 3 pour le règlement extrajudiciaire des différends, y compris l'adresse postale, le numéro de téléphone, le site web et l'adresse électronique.**

3. [...] **Sans préjudice des dispositions de la directive 2013/11/UE, les États membres veillent à ce que les passagers aériens puissent déposer des plaintes en vue d'une compensation financière au titre du présent règlement auprès d'un ou de plusieurs organismes nationaux chargés du règlement extrajudiciaire des différends[40]. Les États membres notifient à la Commission le ou les organismes qui ont été désignés en application du présent paragraphe. Les États membres peuvent décider d'appliquer ce paragraphe uniquement aux différends entre transporteurs aériens et consommateurs.**

---

40 A recital clarifying that the passenger is not obliged to retain a lawyer for requests of monetary redress and out-of court dispute resolution will be inserted (see also doc. 7995/14).

4. [...] **Sans préjudice des dispositions de la directive 2013/11/UE, les États membres veillent à ce que les passagers puissent bénéficier gratuitement ou pour une somme symbolique d'un règlement extrajudiciaire du différend et le ou les organismes désignés en vertu du paragraphe 3 remplissent au minimum les conditions suivantes:**[41]

- satisfaire aux exigences énoncées à l'article 7, paragraphe 1, points a), h) et j) et à l'article 7, paragraphe 2, de la directive;

- adresser au passager une réponse motivée l'informant sur le résultat de la procédure de règlement du différend dans les délais figurant à l'article 8, point e), de la directive 2013/11/UE et, dans le cas de différents très complexes, 9 mois au plus tard après la date de réception du dossier de plainte complet par l'organisme désigné.[42]

5. [...] **Lorsque l'organisme ou les organismes désignés en vertu du paragraphe 3 sont différents de ceux chargés de l'application du présent règlement au titre de l'article 16, paragraphe 1, ils coopèrent et échangent des informations.**[43]

---

41 DE suggests to delete the term "*as a minimum*" and add the following sentence instead: "*Member states may maintain or introduce rules that go beyond those laid down by this paragraph, in order to ensure a higher level of consumer protection."*

42 DE does not support the addition in the last sentence on highly complex issues.

43 DE and SE prefer to delete paragraph 5.

6. Les procédures visées aux paragraphes 2 et 3 et la participation du passager à ces procédures sont sans préjudice du droit du passager de demander une réparation en justice ou de déposer plainte au sens de l'article 16, paragraphe 2 bis, sous réserve des délais prévus par le droit national.[44];

Article 16 bis bis
Charge de la preuve[45]

La charge de la preuve incombe au transporteur aérien effectif en ce qui concerne:

– **l'information des passagers quant:**

  i) à l'annulation ou au changement d'horaire d'un vol dans les délais fixées à l'article 5, paragraphe 1 bis, et à l'article 6 ter, paragraphe 1;

  ii) au refus d'embarquement et à l'annulation, au retard ou au changement d'horaire du vol, conformément aux obligations qu'impose l'article 14;

– **l'offre de réacheminement permettant au passager de rejoindre sa destination finale avant les délais fixés à l'article 5, paragraphe 1 bis, point ii), a) à c);**

– **les circonstances extraordinaires et les mesures raisonnables s'y rapportant, invoquées pour exempter le transporteur aérien de son obligation d'indemnisation en vertu des articles 5 et 6;**

– **les circonstances extraordinaires ou les défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol, qui ont provoqué l'annulation ou le retard à l'arrivée, ainsi que l'impossibilité d'éviter l'annulation ou le retard à l'arrivée même lorsque le transporteur aérien effectif a pris toutes les mesures raisonnables, conformément à l'article 5, paragraphe 3, l'article 6, paragraphe 4, et l'article 9, paragraphe 4;**

---

44 NL, PL and UK propose to insert a two-year period of limitation for introducing claims.

45 This Article will be reviewed by experts with a view to simplification and its possible limitation to cases of a potential civil law dispute.

– **les circonstances extraordinaires ou les défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol qui ont affecté le vol concerné ou des vols précédents, conformément à l'article 5, paragraphe 3 bis;**

– **le temps de transfert initialement prévu au point de transfert qui était inférieur à 90 minutes, conformément à l'article 6 bis, paragraphe 2;**

– **le consentement du passager, conformément à l'article 7, paragraphe 3 et l'article 8, paragraphes 2 bis, 3 et 4.;**

Article 16 ter

Coopération entre les États membres et la Commission

1. Par le biais du comité visé à l'article 16 quater, **paragraphe 1,** la Commission facilite le dialogue **et l'échange d'informations entre [...] les organismes nationaux chargés de l'application** concernant [...] l'application du présent règlement. **Cet échange d'informations porte notamment sur les infractions, les sanctions et les meilleures pratiques en matière d'application.**

1 bis. Les organismes nationaux chargés de l'application envoient régulièrement à la Commission, à la demande de celle-ci, les renseignements pertinents concernant l'interprétation et l'application du présent règlement.

[...]

[...]

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 **par les organismes nationaux chargés de l'application,** notamment en ce qui concerne l'interprétation des circonstances extraordinaires **et des défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol.** [...] À cet effet, la Commission peut adopter une recommandation après consultation du comité visé à l'article 16 quater, **paragraphe 1**.

5. [...] **En cas de pratiques suspectes précises d'un ou de plusieurs transporteurs aériens dans plusieurs États membres simultanément,** la Commission **peut demander [...] aux États membres concernés** d'enquêter sur ces pratiques [...] précises [...] et de communiquer **leurs conclusions** à la Commission dans les **6** mois qui suivent la demande. **La Commission facilite l'échange d'informations et la coordination entre les organismes nationaux chargés de l'application en ce qui concerne le problème en question**.[46];

Article 16 quater

Comité[47]

1. La Commission est assistée par le comité des droits des passagers, composé de deux représentants de chaque État membre, dont l'un au moins représente un organisme national chargé de l'application. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

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

[46] AT and DE would prefer to delete this paragraph and FI opposes the 6-month deadline.

[47] AT and HU do not see the need for this Article. DK, FR, ES and UK would prefer to use the examination procedure.

16. L'article 17 est remplacé par le texte suivant:

"*Article 17*

Rapport

Le XX.XX.20XX au plus tard [trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement et les résultats du présent règlement. [...] La Commission **inclut aussi dans son rapport des informations** sur le renforcement de la protection des passagers aériens sur les vols en provenance de pays tiers exploités par des transporteurs non communautaires, dans le cadre d'accords relatifs au transport aérien international. [...]

17. **Les annexes 1 et 2 figurant à l'annexe 1** du présent règlement [...] **sont ajoutées** au règlement (CE) n° 261/2004.

Article 2

Le règlement (CE) n° 2027/97 est modifié comme suit:

1 bis. L'article 2 est modifié comme suit:

a) La définition au point b) est remplacée par le texte suivant:

"b) "transporteur aérien communautaire", un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable délivrée par un État membre conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 1008/2008;";

b) Il est ajouté la nouvelle définition suivante:

"h) "équipement de mobilité", l'équipement destiné à assurer la mobilité des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite au sens de l'article 2, point a), du règlement (CE) n° 1107/2006[48], ou à les assister dans leurs déplacements.".

1. L**a phrase suivante est ajoutée à** l'article 3, paragraphe [...] **1 et le paragraphe 2 est supprimé** [...]:

[...]. "**Elle inclut la responsabilité d'un transporteur aérien communautaire pour le retard des passagers ou des bagages.**".

48 Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air, OJ L 204, 26.7.2006, p.1.

1 ter. L'article 3 bis est remplacé par le texte suivant:

"Article 3 bis

La somme supplémentaire qui, conformément à l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, et sans préjudice des dispositions de l'article 6 bis, peut être demandée par un transporteur aérien communautaire quand un passager fait une déclaration spéciale d'intérêt pour la livraison de ses bagages à destination, est basée sur un tarif qui est fonction des coûts supplémentaires entraînés par le transport et l'assurance des bagages concernés, en plus de ceux supportés pour les bagages évalués à concurrence de la limite de responsabilité. Le tarif est communiqué aux passagers sur demande.".

2. À l'article 5, le**s** paragraphe**s 1 et** 2 [...] **sont** remplacés par le texte suivant:

"1. Si des passagers sont tués ou blessés[49], le transporteur aérien communautaire, avec toute la diligence nécessaire et, en tout état de cause, au plus tard quinze jours après que la personne physique ayant droit à indemnisation a été identifiée, verse à cette personne une avance lui permettant de faire face à ses besoins immédiats, en proportion du préjudice matériel subi.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, l'avance versée **en cas de décès de passagers** n'est pas inférieure à [...] **16%**, par passager, [...] **de la limite de responsabilité au sens de l'article 21, paragraphe 1, de la convention de Montréal, sur la base des** décision**s** de l'Organisation de l'aviation civile internationale **concernant la révision de la limite de responsabilité** en application de l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal. [...]".

---

49 DE and RO propose to add a reference to *'serious injury'*. AT supports the Commission proposal.

3. **L'article 6 est modifié comme suit:**

a) À l'article 6, paragraphe 1, la phrase suivante est ajoutée:

"La Commission est habilitée, au moyen d'un acte délégué conformément à l'article 6 quater, à adapter les montants mentionnés dans l'annexe [...] **sur la base des** décision**s** prise**s** par l'Organisation de l'aviation civile internationale en application de l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal.";[50]

b) À l'article 6, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Outre les exigences d'information fixées au paragraphe 1, tous les transporteurs aériens, eu égard aux services de transport aérien achetés dans l'Union, indiquent par écrit à chaque passager:

- **la limite applicable, pour [...] le trajet régi par le contrat de transport, à la responsabilité du transporteur en cas de décès ou de lésion, si une telle limite existe;**

- **la limite applicable, pour [...] le le trajet régi par le contrat de transport, à la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte ou détérioration d'un bagage ainsi que l'avertissement que tout bagage dont la valeur est supérieure devrait être signalé à la compagnie aérienne au moment de l'enregistrement ou être assuré entièrement par le passager avant le voyage;**

- **la limite applicable, pour [...] le le trajet régi par le contrat de transport, à la responsabilité du transporteur en cas de dommage occasionné par un retard.";**

[50] FR opposes the delegated acts foreseen in this paragraph.

c) Le paragraphe suivant est ajouté:

"4. Tous les transporteurs aériens mettent à disposition, dans les aéroports et les points de vente situés sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité, ainsi que sur leurs sites web, un formulaire permettant au passager d'introduire immédiatement une plainte concernant la détérioration, le retard ou la perte de bagages. La date d'introduction d'une telle plainte est considérée par le transporteur aérien comme étant la date d'enregistrement de la plainte conformément à l'article 31, paragraphes 2 et 3, de la convention de Montréal, même si le transporteur aérien demande ultérieurement des informations supplémentaires. 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.".

4. Les articles suivants sont insérés:

"*Article 6 bis*

1. Lorsqu'il transporte des [...] équipements de mobilité [...] enregistrés, le transporteur aérien **communautaire** [...] **veille à offrir à** chaque **personne handicapée ou** personne à mobilité réduite au sens de l'article 2, point a), du règlement (CE) n° 1107/2006[51] la possibilité de faire [...] 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. **Cette déclaration spéciale peut être gratuite[52].**

[...]

3. En cas de destruction, de perte, de détérioration ou de retard dans le transport des [...] équipements de mobilité [...] enregistrés, le transporteur aérien communautaire est tenu de payer un montant à concurrence de la somme déclarée par le passager, à moins qu'il prouve que la somme réclamée est supérieure à l'intérêt réel de la personne à la livraison à destination.

---

51 Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air, OJ L 204, 26.7.2006, p.1.

52 FI, HU and the Commission consider that the special declaration should always be made available free of charge.

[...][53]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[53] A recital will be inserted on the need for effective enforcement. PL opposes such a recital. La Commission a indiqué qu'elle était contre la suppression de cet article.

Article 6 quater

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 6, paragraphe 1, 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 6, paragraphe 1, 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 6, paragraphe 1, 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.

Article 6 quinquies

1. [...] **Sans préjudice des dispositions du règlement (CE) n° 1008/2008, les transporteurs aériens communautaires** 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**, y compris ceux visés au paragraphe 1 bis,** 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. **Ces informations précisent également les conditions auxquelles sont transportés, dans la cabine et dans la soute de l'aéronef, les objets fragiles ou précieux tels que les instruments de musiques, les équipements sportifs et les poussettes pour enfants.** 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.

1 bis. Sans préjudice du règlement (CE) n° 1107/2006, le maximum de bagages à main autorisé ne peut être exprimé qu'en dimensions maximales et/ou en poids maximal du total de bagages à main autorisé par passager, mais sans limitation précise du nombre de pièces emportées. En plus de la franchise maximale prescrite pour les bagages de cabine, les passagers sont autorisés à emporter dans la cabine, sans frais supplémentaires, des objets ou effets personnels essentiels, y compris y compris un nombre raisonnable d'articles achetés après avoir franchi le premier contrôle des cartes d'embarquement. La franchise supplémentaire pour ces achats peut également être exprimée en dimensions maximales et/ou en poids maximal. [54]

[54] BE, CZ, IE, LV, NL and UK consider that as long as sufficient information is provided to the passenger, further rules on baggage should not be introduced and these aspects should be left to the commercial decision of the carrier. CZ proposes to delete the word "*purchased*" in the last sentence.

2. Lorsque [...] **des motifs particuliers**, 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.

3. [...] **Les dispositions du présent article** n'affectent pas les restrictions relatives aux bagages à main fixées par les règles en matière de sûreté **et de sécurité** adoptées par l'UE et au niveau international, telles que les règlements (CE) n° 300/2008, [...] (CE) n° 820/2008 **et (CE) n° 216/2008**.

[...][55]

[...]

[...]"

[55] A recital will be inserted encouraging the transportation of musical instruments under appropriate conditions.

5. L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

"*Article 7*

Au plus tard le [...] **XX.XX.20XX [trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement],** la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement et les résultats du présent règlement. [...]"

6. L'annexe du règlement (CE) n° 2027/97 est remplacée par l'annexe 2 du présent règlement.

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. **Le règlement (CE) n° 261/2004, modifié par le présent règlement, s'applique à partir du XX.XX.20XX [24 mois après sont entrée en vigueur]. Le règlement (CE) n° 2027/97, modifié par le présent règlement, s'applique aux droits et obligations** résultant de contrats conclus après son entrée en vigueur.

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*

Annexe 1

"Annexe **1**: Liste non exhaustive de circonstances considérées comme extraordinaires [56] [...]

1. Les circonstances suivantes sont considérées comme étant extraordinaires:

   i. les catastrophes naturelles [...] **et/ou environnementales qui sont considérées comme affectant** l'exploitation du vol en toute sécurité;

   ii. [...] 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;

   iii. les risques liés à la sécurité, les actes de sabotage ou [...] l**es actes illicites incompatibles avec** l'exploitation du vol en toute sécurité;

   iii bis. les guerres ou les situations d'instabilité politique, lorsque les autorités nationales compétentes du pays de départ du trajet déconseillent de se rendre dans le pays de destination;

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

   v. les restrictions liées à la gestion du trafic aérien ou la fermeture de l'espace aérien [...];

   v bis. la fermeture imprévue d'un aéroport;

[56] DE and FI prefer a non-binding Annex allowing NEBs to divert from the Annex in justified cases and propose to add *"as a general rule"* in the text. EE, IE, LU, MT, NL, UK, PL, PT, RO, SE and the Commission prefer a binding Annex to ensure legal certainty.

vi. les conditions météorologiques incompatibles avec **l'exploitation du** vol **en toute sécurité** [...] **ou entraînant des restrictions de capacité à l'aéroport de départ ou d'arrivée**;

vii. les conflits du travail [...] chez des prestataires de services essentiels tels que les aéroports, [...] les prestataires de services de navigation aérienne **ou les prestataires de services d'assistance en escale**;[57]

viii. le comportement perturbateur d'un passager mettant en danger l'exploitation du vol en toute sécurité;

ix. les collisions, durant l'exploitation d'un vol, entre des oiseaux ou des corps étrangers et l'aéronef, susceptibles de causer des dégâts exigeant des vérifications immédiates obligatoires et d'éventuelles réparations;

x. les dégâts causés à l'aéronef par des tiers dont le transporteur aérien, en l'absence de relations contractuelles, n'est pas responsable au sol avant le départ du vol, et qui exigent une évaluation ou des réparations immédiates.

xi. les dégâts causés à l'aéronef par des phénomènes météorologiques (par exemple: foudre, grêle, orage, turbulences importantes, etc.), qui pourraient affecter la sécurité du vol ou l'intégrité de l'aéronef, et qui exigent une évaluation et/ou des réparations immédiates.

[...]

[...]

[...]"

---

[57] A recital shall be inserted to include the possibility of strikes at the air carrier to qualify as extraordinary circumstances under certain circumstances (when they are unannounced and not fault of the air carrier). DE would prefer a clarification in this paragraph that labour disputes within the airline concerned are extraordinary circumstances.

"Annexe 2: Liste des critères que doivent remplir les défauts et/ou problèmes techniques pour être considérés comme des défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol (article 2, point mm))[58]

1. Risque pour la sécurité du vol

Conformément au règlement (CE) n° 216/2008 ou, pour les transporteurs de pays tiers, à l'annexe 6 de l'OACI et sauf si le défaut est le résultat d'un dommage imputable au transporteur aérien lui-même ou à ses agents sous contrat travaillant sous sa responsabilité[59] [60]**,**

a) soit le défaut est lié à la navigabilité de l'aéronef, n'apparaît pas dans la liste minimale d'équipements de référence et a pour conséquence qu'il doit être rectifié avant que le vol puisse être effectué conformément au point M.A.403 du règlement (CE) n° 2042/2003;

b) soit le défaut dépasse les limites fixées par la liste minimale d'équipements de référence et oblige à interrompre le vol immédiatement;

c) soit l'aéronef présente plusieurs défauts figurant dans la liste minimale d'équipements et, conformément au règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission, le commandant de bord décide que le vol ne peut être effectué en toute sécurité en raison de la combinaison de ces défauts.

2. Moment de la constatation

Le défaut a été constaté pour la première fois pendant ou après la vérification préalable au vol et avant l'arrêt des moteurs au point de destination du vol.

---

58 AT and DE do not support the separation of technical defects in a new definition.

59 The reference to damage caused by the carrier or its contracted agents will remain in the introductory paragraph until safety experts provide justification for its relevance only for point (a).

60 DE proposes to move the following text from Annex 2, paragraph 1 to the definition of unexpected flight safety shortcomings: *"unless the defect is the result of damage caused by the carrier itself or its contracted agents working under the carrier's responsibility".*

3. <u>Entretien adéquat</u>

L'entretien a été effectué conformément au programme d'entretien approuvé et actualisé, par un organisme qualifié et en utilisant les données d'entretien prescrites, précisées à l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008 ou, dans le cas des transporteurs de pays tiers, à l'annexe 6 de l'OACI."

_____

Annexe 2

"ANNEXE

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR AERIEN A L'EGARD DES PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES

La présente note d'information résume les règles de responsabilité appliquées par les transporteurs aériens communautaires comme l'exigent la législation de l'UE et la convention de Montréal.

INDEMNISATION EN CAS DE DECES OU DE BLESSURE

Aucune limite financière n'est fixée à la responsabilité, en cas de lésion 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 des dommages jusqu'à 113 100 DTS (***le transporteur aérien indique entre parenthèses*** **l'***équivalent approximatif en monnaie locale*), le transporteur aérien ne peut exclure ou limiter sa responsabilité. Au-delà de ce montant, le transporteur aérien n'est pas responsable s'il prouve:

[...]

- **que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires;**
- **que le dommage résulte uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.**

AVANCES

En cas de décès d'un passager ou de lésion[61], 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, le montant de l'avance n'est pas inférieur à 18 096 DTS ***(le montant est de 16 %, par passager, de la limite de responsabilité visée au paragraphe précédent et reste fixé à 16 % si le montant est adapté en application de l'article 6; le transporteur aérien indique également entre parenthèses l'****équivalent approximatif en monnaie locale).*

RETARD DES PASSAGERS

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 ***(le transporteur aérien indique entre parenthèses l'****équivalent approximatif en monnaie locale).*

RETARD [...] DES BAGAGES

En cas de retard [...] des bagages, le transporteur aérien est responsable des dommages**, sauf s'il a pris toutes les mesures raisonnables pour éviter le dommage découlant de ce retard ou s'il était impossible de prendre de telles mesures**. **La responsabilité en cas de retard des bagages se monte à** [...] 1 113 DTS ***(le transporteur aérien indique entre parenthèses l'****équivalent approximatif en monnaie locale)*, la limite d'indemnisation étant appliquée par passager et non par bagage enregistré.

[61] DE and RO propose to add a reference to *'serious injury'*.

DESTRUCTION, PERTE OU DETERIORATION DES BAGAGES

En cas de préjudice résultant de la destruction, de la perte ou de la détérioration des bagages, le transporteur aérien est responsable à concurrence de 1 131 DTS *(le transporteur aérien indique entre parenthèses l'équivalent approximatif en monnaie locale)*, la limite d'indemnisation étant appliquée par passager et non par bagage.

[...] [...] Le transporteur aérien [...] est [...] responsable **en cas de** détérioration ou de perte de bagages **enregistrés**, **sauf** si la détérioration [...] est **due** à un **défaut** inhérent, **à la mauvaise** qualité **ou à un vice de fabrication** du bagage. [...] Dans le cas des **bagages non enregistrés** (bagages à main), notamment les effets personnels, le transporteur aérien est responsable uniquement si le dommage résulte de sa faute **ou de celle de ses préposés ou mandataires.**

LIMITES DE RESPONSABILITÉ PLUS ÉLEVÉES POUR LES BAGAGES ENREGISTRÉS

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 transporteur aérien indique entre parenthèses l'équivalent approximatif en monnaie locale)***. Le tarif est communiqué aux passagers sur demande. [...]

EXONERATION

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

DELAI DE DEPOT DES PLAINTES CONCERNANT DES BAGAGES

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 adresser une plainte par écrit au transporteur dans un délai** [...] de 7 jours [...] en cas de **détérioration** de bagages **enregistrés**, [...] et **dans un délai d**e 21 jours en cas **de retard** de bagages, dans les deux cas à compter de la date à laquelle les bagages ont été mis à la disposition du passager. **Pour** faciliter le respect de ces délais, le transporteur aérien doit offrir aux passagers la possibilité de [...] **déposer** [...] plainte à l'aéroport **au moyen d'un formulaire**. [...] **Ce formulaire de plainte doit être accepté par le transporteur aérien à l'aéroport comme constituant une plainte. La date d'introduction d'une telle plainte est considérée par le transporteur aérien comme étant la date d'enregistrement de la plainte conformément à l'article 31, paragraphes 2 et 3, de la convention de Montréal, même si le transporteur aérien demande ultérieurement des informations supplémentaires.**

RESPONSABILITE RESPECTIVE DU TRANSPORTEUR AVEC LEQUEL UN CONTRAT A ETE CONCLU ET DU TRANSPORTEUR EFFECTIF[62]

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

DELAI DE RECOURS

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

BASE DES REGLES SUSMENTIONNEES

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

---

62 DE proposes to change the title as follows *"Liability of community air carriers and contracting [...] air carriers"* and to substitute *"air carrier"* by *"Community air carrier"* in the first sentence.