Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 4 juin 2025
(OR. en)

9430/25
ADD 1

Dossier interinstitutionnel:
2013/0072 (COD)

AVIATION 63
CONSOM 92
CODEC 690

NOTE

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. Cion:	COM(2023) 130 final
Objet:	Proposition de règlement 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 - Accord politique

Les délégations trouveront en annexe le texte de compromis proposé par la présidence.

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)

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

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

vu l'avis du Comité des régions[2],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

---

[1] JO C du , p. .
[2] JO C du , p. .

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91[3], ainsi que le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages[4] ont sensiblement contribué à la protection des droits des passagers aériens lorsque leur plans de voyage sont perturbés par un refus d'embarquement, un retard important, une annulation ou une erreur de manipulation des bagages.

(2) Plusieurs lacunes décelées lors de la mise en œuvre des droits prévus par les règlements ont cependant empêché la réalisation de leur potentiel intégral en ce qui concerne la protection des passagers. Afin de garantir une application plus efficace, efficiente et cohérente des droits des passagers aériens dans toute l'Union, il y a lieu de procéder à une série d'adaptations du cadre juridique actuel. Ce point a été souligné dans le rapport de la Commission intitulé "Rapport 2010 sur la citoyenneté de l'Union - Lever les obstacles à l'exercice des droits des citoyens de l'Union"[5], qui présentait des mesures visant à garantir un ensemble de droits communs, notamment pour les passagers aériens, et à veiller de manière adéquate au respect de ces droits.

(2 *bis*) L'étude commandée et publiée par la Commission en 2020 (ci-après "l'étude") a montré que la principale priorité des passagers était de bénéficier d'une assistance en cas de perturbation du voyage et de se voir proposer un réacheminement afin d'arriver à destination dans les meilleurs délais. L'étude a montré que le paiement d'une indemnisation figurait en troisième position dans l'ordre des priorités. D'autre part, l'étude a également montré que les coûts absolus et relatifs supportés par les transporteurs aériens du fait de la mise en œuvre du règlement (CE) nº 261/2004 ont considérablement augmenté depuis 2011, ce qui risque d'entraîner une restriction du nombre de liaisons exploitées ou une réduction de la connectivité offerte aux passagers à long terme. La révision du règlement (CE) nº 261/2004 devrait donc se concentrer en particulier sur les droits des passagers à l'assistance et au réacheminement, tout en tenant compte des incitations économiques des transporteurs aériens et des incidences sur la connectivité.

---

3 JO L 46 du 17.2.2004, p. 1.
4 JO L 285 du 17.10.1997, p.1; modifié dans le JO L 140 du 30.5.2002, p. 2.
5 COM(2010) 603 final

(2 *ter*) Les passagers voyageant sur un vol couvert par des obligations de service public, que ce soit à tarif plein ou à tarif réduit, devraient bénéficier des mêmes droits en vertu du présent règlement.

(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) qui interprète la version originale du règlement (CE) n° 261/2004. Cette définition devrait être précisée par l'introduction de listes non exhaustives de circonstances clairement considérées comme étant extraordinaires ou non extraordinaires. La Commission devrait réexaminer la liste des circonstances extraordinaires tous les trois ans et proposer, le cas échéant, au Parlement européen et au Conseil de mettre cette liste à jour.

(3 *bis*) Dans la version originale du règlement (CE) nº 261/2004, telle qu'elle a été interprétée par la Cour dans l'affaire C-549/07 (Wallentin-Hermann), un problème technique imprévu n'était pas considéré comme une circonstance extraordinaire, sauf lorsqu'il était limité à un vice caché de fabrication révélé par le constructeur de l'aéronef ou par une autorité compétente, ou à des dommages causés à l'aéronef par des actes de sabotage ou de terrorisme. Toutefois, à la lumière de l'expérience acquise et compte tenu de l'importance primordiale qu'il y a à veiller à ce que les droits accordés aux passagers en vertu du présent règlement ne nuisent pas à la sécurité, les problèmes techniques sur certains équipements devraient, dans certaines conditions, être considérés comme des circonstances extraordinaires.

(3 *ter*) Dans la version initiale du règlement (CE) nº 261/2004, telle qu'elle a été interprétée par la Cour dans les affaires jointes C-156/22, C-157/22 et C-158/22 (TAP Portugal), l'absence imprévue, en raison de la maladie ou même du décès inopiné, peu de temps avant le départ d'un vol, d'un membre de l'équipage indispensable pour assurer ce vol, n'était pas considérée comme étant une circonstance extraordinaire. Néanmoins, même si les transporteurs aériens ont le devoir de prendre toutes les mesures raisonnables pour assurer le remplacement du pilote, du copilote ou du nombre minimal requis de membres d'équipage de cabine, le respect de cette obligation dans la pratique en dehors des bases d'affectation du transporteur nécessite beaucoup de temps et a un coût financier élevé. Par conséquent, il convient de prévoir que l'absence imprévue, en raison de la maladie ou du décès inopinés, d'un membre d'équipage indispensable, par exemple lorsqu'elle intervient la veille du départ du vol, en dehors des bases d'affectation du transporteur aérien, soit considérée comme une circonstance extraordinaire.

(3 *quater*) Dans la version originale du règlement (CE) nº 261/2004, telle qu'elle a été interprétée par la Cour dans les affaires C-28/20 (Airhelp Ltd), C-195/17 (Krüsemann e.a.), C-613/20 (Eurowings) et C-287/20 (Ryanair), les grèves du personnel des compagnies aériennes n'étaient pas considérées comme des circonstances extraordinaires. Néanmoins, lorsqu'une grève survient, certaines des revendications qui sont formulées ne relèvent pas de la compétence du transporteur aérien et échappent à son contrôle, comme la modification de l'âge de départ à la retraite ou des contributions financières qui ne peuvent être traitées que par les autorités publiques. Par conséquent, il convient de prévoir que certaines grèves du personnel des compagnies aériennes soient considérées comme des circonstances extraordinaires.

(4) Dans la version originale du règlement (CE) nº 261/2004, telle qu'elle a été interprétée par la Cour dans l'affaire C-173/07 (Emirates), la notion de "vol" au sens du règlement (CE) n° 261/2004 n'était pas définie, mais était interprétée de telle manière qu'il consiste, en substance, en une opération de transport aérien, étant ainsi, d'une certaine manière, une "unité" de ce transport, réalisée par un transporteur aérien qui fixe son itinéraire. Afin d'éviter toute incertitude et compte tenu de l'expérience acquise, il y a lieu de définir clairement le terme "vol", ainsi que les notions associées de "correspondance" et de "trajet".

(4 *bis*) Selon l'interprétation de la Cour dans l'affaire C-537/17 (Wegener), le règlement (CE) nº 261/2004, dans sa version originale, s'appliquait à tout vol faisant partie d'un seul et même trajet, quel que soit l'endroit où le vol a eu lieu, y compris des vols entièrement effectués en dehors de l'Union. Lorsque le point de départ initial est situé sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent, ou, si le transporteur aérien effectif est un transporteur aérien effectif de l'Union, lorsque la destination finale du trajet est située sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent, il convient que le présent règlement s'applique.

(4 *ter*) L'étude a montré un niveau plus élevé de respect du règlement (CE) nº 261/2004 par les transporteurs aériens de l'Union. Par conséquent, le rétablissement de conditions de concurrence équitables entre les transporteurs aériens de l'Union et ceux de pays tiers et l'amélioration de la viabilité économique des transporteurs aériens de l'Union soutiendront les transporteurs aériens sous pavillon européen et, à terme, amélioreront la protection des passagers dans leur ensemble.

(4 *ter bis*) L'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne reconnaît les caractéristiques particulières des régions ultrapériphériques, notamment en raison de leur éloignement. À la lumière de l'expérience tirée du règlement (CE) n° 261/2004, il est nécessaire de prévoir des dispositions appropriées pour assurer la continuité territoriale avec les régions ultrapériphériques françaises et l'inclusion dans l'ensemble de l'Union, dans l'intérêt ultime des passagers. Du fait des spécificités des trajets entre les régions ultrapériphériques et un autre territoire de l'UE, les passagers qui effectuent ces trajets devraient donc être traités conformément à la distance réelle des trajets.

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

(4 *quinquies*) Le règlement (CE) nº 261/2004 devrait être sans préjudice du statut et de la souveraineté sur l'isthme de Gibraltar sur lequel se situe l'aéroport de Gibraltar et de la position juridique du Royaume d'Espagne à cet égard et, compte tenu des circonstances actuelles et afin d'assurer la sécurité juridique, il convient de préciser que les dispositions figurant dans le règlement (UE) nº 261/2004 ne devraient s'appliquer à l'aéroport de Gibraltar que lorsque, à la suite d'un règlement de son différend avec le Royaume-Uni, le Royaume d'Espagne sera en mesure d'exercer un contrôle effectif sur ledit aéroport et de garantir l'application des dispositions énoncées dans le présent règlement à cet aéroport et qu'une notification en ce sens aura été publiée au Journal officiel.

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

(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. Les passagers qui se sont présentés à l'embarquement et ont été refusés à l'embarquement ou qui ont été informés à l'avance qu'ils seraient refusés à l'embarquement contre leur volonté devraient être remboursés sans retard injustifié.

(5 *bis*) D'autre part, il existe des motifs raisonnables de refuser l'embarquement à des passagers, notamment pour des raisons de santé, de sûreté, de sécurité ou de documents de voyage inadéquats. Les transporteurs aériens ont également de bonnes raisons de refuser l'embarquement à des passagers faisant preuve d'un comportement indiscipliné menaçant la sûreté ou la sécurité d'un vol, tel que visé dans la Convention modifiée relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs. La charge de la preuve devrait incomber au transporteur aérien effectif.

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

(8) Actuellement, les passagers dont les noms sont mal orthographiés sont parfois sanctionnés en se voyant appliquer des frais administratifs. Il y a lieu de prévoir la possibilité de procéder, gratuitement et de manière raisonnable, à des corrections en cas d'erreurs dans la réservation, ou en raison d'un changement administratif, pour autant que les corrections apportées n'entraînent pas un changement d'horaire, de date, d'itinéraire ou de passager.

(9) En cas d'annulation, c'est au passager, et non au transporteur aérien, qu'il devrait appartenir de choisir entre le remboursement, la poursuite du voyage par réacheminement ou le report du voyage une date ultérieure.

(9 *bis*) Pour le trajet aller de courts séjours, un retard de plus de 3 heures pourrait priver le voyage de son intérêt. Dans de tels cas, un seuil plus bas devrait être défini pour les retards au-delà desquels le transporteur aérien assurant le vol retardé devrait offrir aux passagers concernés le remboursement, le réacheminement et l'indemnisation.

(10) Les entités gestionnaires des aéroports, dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à cinq millions de mouvements de passagers, et les prestataires de services essentiels dans les aéroports, notamment les transporteurs aériens et les prestataires de services d'assistance en escale, devraient coopérer pour réduire au minimum l'incidence de perturbations de vols multiples sur les passagers. À cette fin, les entités gestionnaires des aéroports devraient préparer des plans d'urgence pour ce type de situations et œuvrer ensemble à l'élaboration de ces plans. Dans tous les autres aéroports, les entités gestionnaires des aéroports devraient déployer tous les efforts raisonnables pour se coordonner avec les usagers des aéroports et prendre, avec ceux-ci, des dispositions pour informer les passagers immobilisés dans des situations entraînant l'immobilisation d'un grand nombre de passagers.

(10 *bis*) Le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement prévoir le droit à indemnisation des passagers subissant un retard important, conformément à l'arrêt rendu par la Cour de justice de l'Union européenne dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07 (Sturgeon). Conformément au principe d'égalité de traitement visé dans l'arrêt en question, les mêmes règles devraient s'appliquer en matière de remboursement, de réacheminement et d'indemnisation.

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

(11 *bis*) En vue de maintenir la connectivité, les seuils au-delà desquels les retards ouvrent droit à une indemnisation devraient être relevés afin de tenir compte de l'incidence financière et en termes de compétitivité sur le secteur. Il sera ainsi possible d'éviter d'encourager une augmentation de la fréquence des annulations, une restriction du nombre de liaisons exploitées ou une diminution de la connectivité offerte aux passagers à long terme. Pour que les passagers voyageant au sein de l'UE bénéficient de conditions d'indemnisation homogènes, le seuil devrait être le même pour tous les voyages au sein de l'Union.

(11 *ter*) L'indemnisation normalisée que prévoit la version initiale du règlement (CE) n° 261/2004 sert à compenser une perte de temps commune à tous les passagers, tandis que les montants fixés dans la version initiale du règlement (CE) n° 261/2004 pourraient, dans de nombreux cas, être supérieurs à la valeur des dommages subis par les passagers, comme indiqué dans des études économiques. Il convient donc de définir différents seuils d'indemnisation en fonction de la distance du vol perturbé et du retard à l'arrivée.

(11 *quater*) Conformément aux efforts déployés par l'Union pour promouvoir une mobilité neutre pour le climat et respectueuse de l'environnement, il convient également de s'assurer que les cadres réglementaires applicables aux droits des passagers dans les différents modes de transport convergent autant que possible et que les indemnisations soient alignées entre les différents modes de transport.

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

(13) Les passagers qui manquent une correspondance au cours d'un trajet à la suite d'une perturbation sur un vol précédent devraient bénéficier d'une assistance adéquate dans l'attente d'un réacheminement. Dans ce cas, conformément au principe d'égalité de traitement, les passagers devraient avoir droit à une indemnisation lorsqu'ils atteignent la destination finale de leur vol ou transport de remplacement, à l'instar des passagers dont le vol direct a subi des perturbations.

(13 *bis*) Au moment de la réservation et avant l'achat des billets, les transporteurs aériens ou, le cas échéant, les intermédiaires devraient clairement indiquer aux passagers si leurs plans de voyage seraient couverts par un contrat de transport aérien unique et les informer de leurs droits en vertu du règlement, notamment en ce qui concerne les correspondances manquées.

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

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

(15 *bis*) Lors du réacheminement de passagers, les transporteurs aériens devraient s'efforcer de veiller à ce que les passagers puissent voyager avec leurs bagages, tant enregistrés que non enregistrés. Un transporteur aérien devrait être autorisé à procéder autrement par le passager au cas où des restrictions en matière de transport de bagages entraîneraient des retards supplémentaires pour les passagers en attente de réacheminement, sans préjudice de sa responsabilité en ce qui concerne les bagages des passagers régie par le règlement (CE) n° 2027/97 et la convention de Montréal.

(15 *ter*) Le caractère comparable des conditions de transport pourrait dépendre d'un certain nombre de facteurs ainsi que des circonstances. Lorsque cela est possible et que cela n'entraîne pas de retard supplémentaire, les passagers ne devraient pas être déclassés dans une classe de services de transport inférieure à celle figurant sur la réservation. Le réacheminement devrait être proposé sans coût supplémentaire pour le passager, même lorsque les passagers sont réacheminés par un autre transporteur aérien, par un mode de transport différent, dans une classe supérieure ou à un tarif plus élevé que celui payé pour le service initial. Des efforts raisonnables devraient être déployés pour éviter des correspondances supplémentaires. Lorsque le réacheminement est effectué par un autre transporteur aérien ou par un autre mode de transport, la durée totale du voyage devrait être aussi proche que cela est raisonnablement possible de la durée prévue du vol initial, dans la même classe de transport ou dans une classe supérieure si nécessaire. Si plusieurs vols sont disponibles avec des horaires comparables, les passagers ayant droit à un réacheminement devraient accepter l'offre de réacheminement du transporteur aérien, y compris par un transporteur aérien coopérant avec le transporteur aérien effectif. Si une assistance à des personnes handicapées ou à mobilité réduite a été réservée pour le vol initial, cette assistance devrait également être disponible sur l'itinéraire de remplacement conformément au règlement (CE) n° 1107/2006.

(16) Les passagers devraient se voir offrir une assistance entre l'heure de départ prévue et le départ de leur vol ou de leur transport de remplacement. Actuellement, les transporteurs aériens font face à une responsabilité illimitée en ce qui concerne l'hébergement de leurs passagers 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, ce qui peut entraîner des répercussions négatives pour les passagers en termes de connectivité. Un transporteur aérien devrait donc pouvoir limiter la fourniture d'un hébergement à trois nuits. Par ailleurs, les plans d'urgence et la rapidité du réacheminement devraient permettre de réduire le risque que les passagers soient immobilisés pendant de longues périodes.

(17) […]

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

(18 *bis*) Le règlement (CE) n° 261/2004 s'applique également aux passagers ayant réservé leur transport aérien dans le cadre d'un voyage à forfait. La révision vise à améliorer davantage la cohérence entre la directive (UE) 2015/2302[6] et le règlement. À cet égard, les passagers ne peuvent pas cumuler les droits correspondants, notamment en vertu de ces deux actes législatifs.

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

---

6 JO L 326 du 11.12.2015, p. 1, http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj.

(19 *bis*) Dans l'affaire C-502/18 (České aerolinie), la Cour de justice de l'Union européenne a jugé que, dans le cas de correspondances relevant du champ d'application du règlement, tout transporteur aérien effectif qui a participé à la réalisation d'au moins une de ces correspondances est redevable de l'indemnisation du passager en vertu du présent règlement, que le vol effectué par ce transporteur aérien ait été perturbé ou non. Même si le règlement dispose que les transporteurs effectifs remplissant les obligations découlant de ce règlement peuvent demander réparation à tout tiers, l'étude a révélé la faible effectivité du droit à la réparation des dommages prévu dans le règlement. Par conséquent, les transporteurs aériens de l'Union supportent une charge financière disproportionnée par rapport aux transporteurs aériens de pays tiers. Afin de rétablir la compétitivité des transporteurs aériens de l'Union conformément aux recommandations du rapport Draghi et de maintenir, à long terme, la connectivité, la révision du règlement (CE) n° 261/2004 devrait donc limiter la responsabilité d'un transporteur aérien aux vols qu'il assure en tant que transporteur aérien effectif.

(20) Le règlement (CE) n° 2111/2005 prévoit l'obligation d'informer le passager de l'identité du transporteur aérien effectif et la directive 93/13/CE prévoit l'obligation de fournir des informations sur les clauses et les conditions. Il convient non seulement d'informer correctement les passagers de leurs droits en cas de perturbation d'un vol, mais aussi de les informer correctement de la cause de la perturbation, dès que ces informations sont disponibles. Ces informations devraient également être fournies lorsque le passager a acheté son billet en passant par un intermédiaire établi dans l'Union. Ces informations devraient, au minimum, être fournies par le transporteur aérien ou l'intermédiaire dans un format accessible et, le cas échéant, au moyen de notifications "push" envoyées par des applications mobiles ou d'autres moyens numériques.

(20 *bis*) Afin de garantir une meilleure application des droits des passagers, les organismes nationaux chargés de l'application devraient contrôler l'application du règlement et décider de sanctions appropriées pour inciter au respect du présent règlement.

(21) Afin de garantir une meilleure application des droits des passagers, les États membres devraient permettre aux consommateurs d'avoir accès à des mécanismes de règlement extrajudiciaire des litiges après que lesdits consommateurs se sont plaints ou ont déposé une demande, sans résultat, auprès du transporteur aérien ou de l'intermédiaire. Ce mécanisme devrait être sans préjudice du droit des États membres de déterminer si la participation des transporteurs aériens ou des intermédiaires devrait être obligatoire.

(21 *bis*) Lorsque les passagers choisissent d'être remboursés après une perturbation, ils devraient être automatiquement remboursés, en temps utile, sans remplir de demande spécifique.

(22) Les passagers devraient être informés de manière adéquate sur les procédures applicables pour introduire des demandes d'indemnisation et des plaintes auprès des transporteurs aériens et devraient recevoir une réponse en temps opportun. Lorsque l'entité gestionnaire de l'aéroport active son plan d'urgence pour l'aéroport, les délais de réponse sont susceptibles d'être allongés. Les passagers devraient également avoir la possibilité, après des plaintes ou des demandes, d'introduire des litiges individuels 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.

(22 *bis*) Afin de permettre aux passagers et aux consommateurs d'exercer leurs droits en ce qui concerne les demandes, les plaintes et les litiges individuels, ils devraient pouvoir introduire directement et personnellement une demande auprès des transporteurs aériens, des intermédiaires ou des organismes compétents au titre du présent règlement, de manière claire et accessible.

(23) […]

(24) […]

(25) […]

(26) […]

(27) Eu égard à convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, afin d'assurer que la détérioration, la destruction ou la perte d'équipements de mobilité ou la blessure ou la mort de chiens d'assistance reconnus soit indemnisée à hauteur de leur coût de remplacement total, les transporteurs aériens devraient offrir gratuitement aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, telles que définies dans le règlement (CE) nº 1107/2006, la possibilité de faire une déclaration spéciale d'intérêt qui, en vertu de la convention de Montréal, leur permette de demander une indemnisation intégrale.

(27 *bis*) Les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite devraient avoir le droit de recevoir immédiatement des transporteurs aériens le remplacement temporaire nécessaire des équipements de mobilité enregistrés en cas de perte, de destruction ou de détérioration. Étant donné que les chiens d'assistance reconnus ne peuvent pas être aisément remplacés, d'autres solutions temporaires pour remplacer leur perte, leur mort ou leur blessure devraient être mises à disposition.

(28) Les passagers sont parfois dans le doute concernant les dimensions, le poids ou le nombre de pièces de bagage qu'ils sont autorisés à emporter à bord. Afin de garantir que les passagers ont parfaitement connaissance des bagages autorisés qui sont compris dans leur billet, tant pour les bagages non enregistrés que pour les bagages enregistrés, les transporteurs aériens devraient indiquer clairement quels sont les bagages autorisés, lors de la réservation et à l'aéroport. Afin de garantir aux passagers un confort personnel suffisant pendant leur trajet, et conformément à l'arrêt rendu par la Cour de justice de l'Union européenne dans l'affaire C-487/12 (Vueling), les passagers devraient être autorisés à emporter gratuitement en cabine des objets personnels constituant un aspect nécessaire de leur transport, pour autant que ces objets soient conformes aux exigences applicables en matière de sûreté et de sécurité et répondent à des exigences raisonnables en termes de poids et de dimensions. Il est entendu que les objets personnels considérés comme des aspects nécessaires du transport de passagers sont les objets essentiels pendant la durée du trajet et peuvent inclure les passeports et d'autres documents de voyage, des médicaments essentiels, des appareils personnels et du matériel de lecture ainsi que des aliments et des boissons adaptés à la durée du vol.

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

(29) Les instruments de musique peuvent avoir une immense valeur pécuniaire, artistique et historique. En outre, les instruments de musique sont les outils du commerce des musiciens sur lesquels ceux-ci répètent et avec lesquels ils se produisent régulièrement et ils ne peuvent pas être facilement remplacés. Par conséquent, les passagers devraient être autorisés à transporter en cabine des instruments de musique sous leur propre responsabilité, pour autant que ces instruments respectent les règles en matière de capacité, de sûreté et de sécurité ainsi que la politique du transporteur aérien concernant le maximum de bagages autorisés. Lorsque les exigences en matière de capacité, de sûreté et de sécurité sont respectées, le transporteur aérien devrait s'efforcer d'autoriser les passagers à transporter des instruments de musique sur des sièges supplémentaires, à condition que les tarifs correspondants aient été payés. En cas d'impossibilité, les instruments de musique devraient si possible être transportés dans des conditions appropriées dans la soute de l'aéronef. Il y a lieu de modifier le règlement (CE) n° 2027/97 en conséquence.

(30) […]

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

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

(33) Il est nécessaire que les transporteurs aériens modifient régulièrement les limites pécuniaires visées à l'annexe du règlement (CE) n° 2027/97 afin de tenir compte de l'évolution de la situation économique, selon la révision effectuée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en application de l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal.

(33 *bis*) Le rapport Draghi a insisté sur le rôle essentiel des transports pour la compétitivité de l'Union et sur le risque que, en raison d'une réglementation asymétrique, l'activité économique se détourne des plateformes de transport de l'Union vers celles situées dans le voisinage de l'Union. Le règlement (CE) n° 261/2004 s'applique aux passagers qui quittent un aéroport situé dans un pays tiers à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique, uniquement si le transporteur aérien effectif du vol concerné est un transporteur aérien de l'Union. Dans un délai de trois ans suivant l'application du présent règlement, la Commission devrait évaluer la faisabilité d'une révision du champ d'application du présent règlement en vue de rehausser encore le niveau de protection des passagers et l'équité des conditions de concurrence entre les transporteurs aériens de l'Union et ceux de pays tiers.

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

(34) […]

(35) […]

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

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

0) L'article 1er est modifié comme suit:

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

"Le présent règlement reconnaît, dans les conditions qui y sont spécifiées, des droits minimum aux passagers dans les situations suivantes:

a) en cas de refus d'embarquement;

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

c) en cas de correspondance manquée;

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

a *bis*) les paragraphes 2 et 3 sont supprimés.

1) L'article 2 est modifié comme suit:

-a) la définition figurant au point b) est remplacée par le texte suivant:

""transporteur aérien effectif", un transporteur aérien qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol dans le cadre d'un contrat de transport aérien conclu avec un passager, ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat avec ce passager. Le transporteur aérien effectif qui utilise l'aéronef d'un autre transporteur aérien, avec ou sans l'équipage de cet autre transporteur, pour réaliser ses vols, est considéré comme transporteur aérien effectif aux fins du présent règlement;".

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

""transporteur aérien de l'Union"[7], 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[8];".

---

7 L'alignement tout au long du texte s'effectuera dans le cadre de la mise au point par les juristes-linguistes.

8 JO L 293 du 31.10.2008, p. 3.

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

""organisateur"[7], une personne au sens de l'article 3, point 8, de la directive (UE) 2015/2302[9];".

b *bis*) la définition figurant au point e) est remplacée par le texte suivant:

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

b *ter*) la définition figurant au point f) est remplacée par le texte suivant:

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

b *quater*) la définition figurant au point g) est supprimée.

b *quinquies*) la définition figurant au point h) est remplacée par le texte suivant:

""destination finale", la destination du vol ou de la dernière correspondance d'un trajet;".

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

""personne handicapée" et "personne à mobilité réduite"[7], toute personne ayant une déficience permanente ou temporaire physique, mentale, intellectuelle ou sensorielle dont l'interaction avec divers obstacles peut empêcher son utilisation pleine et effective du service de transport sur un pied d'égalité avec les autres passagers ou dont la mobilité lors de l'utilisation d'un moyen de transport est réduite en raison de l'âge;".

c *bis*) la définition figurant au point j) est remplacée par le texte suivant:

""refus d'embarquement", le refus de transporter des passagers sur un vol, bien qu'ils se soient présentés à l'embarquement dans les conditions fixées à l'article 4, paragraphe 0, ou lorsqu'ils ont été informés à l'avance qu'ils seraient refusés à l'embarquement contre leur volonté, 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;".

c *ter*) la définition figurant au point k) est remplacée par le texte suivant:

---

9 JO L 326 du 11.12.2015, p. 1.

""volontaire", un passager qui s'est présenté à l'embarquement dans les conditions fixées à l'article 4, paragraphe 0, et qui est prêt, à la demande du transporteur aérien, à ne pas embarquer sur son vol, en échange de prestations;".

d) la définition figurant au point l) est remplacée par le texte suivant:

""annulation", le fait qu'un vol qui était prévu initialement et pour lequel un contrat de transport aérien a été émis ne soit pas effectué. Un vol pour lequel l'aéronef a décollé mais a été dérouté, pour quelque raison que ce soit, vers un aéroport autre que l'aéroport d'arrivée indiqué sur le billet, ou a dû revenir à l'aéroport de départ et n'a pas pu rejoindre l'aéroport d'arrivée indiqué sur le billet, doit être traité comme une annulation, sauf si l'aéroport d'arrivée effectif et l'aéroport d'arrivée indiqué sur le billet desservent la même ville, agglomération ou région et si le transporteur aérien a fourni au passager un transport vers l'aéroport d'arrivée indiqué sur le billet. Le cas où un passager s'est vu délivrer un billet pour un vol et où l'heure de départ indiquée sur le billet du passager a été avancée de plus d'une heure, sauf si les heures d'enregistrement et d'embarquement ne sont pas modifiées, doit également être considéré comme une annulation;".

e) les définitions suivantes sont ajoutées:

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

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

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

a *quinquies*) "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;

g *bis*) "contrat de transport aérien", un contrat de transport entre un transporteur aérien ou son agent agréé et un passager, en vue de la fourniture d'un ou de plusieurs vols;

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, des listes non exhaustives de circonstances extraordinaires et de circonstances qui ne sont pas considérées comme extraordinaires sont présentées à l'annexe;

n) "vol", une opération de transport aérien effectuée par un seul aéronef entre deux aéroports identifiés sur le billet au moyen d'un itinéraire prédéterminé, d'un horaire et d'un numéro d'identification unique; les escales effectuées à des fins techniques et opérationnelles uniquement ne sont pas prises en considération;

o) "correspondance", un vol qui, dans le cadre d'un contrat de transport aérien 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 contexte, cet autre vol au départ du point de transfert;

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

p) "trajet", un vol ou des correspondances transportant le passager du point de départ initial jusqu'à sa destination finale conformément à un seul et unique contrat de transport aérien. Les trajets aller et retour doivent être considérés comme des trajets distincts;

q) […]

r) […]

s) […]

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 supérieure à 30 minutes durant laquelle l'aéronef reste au sol entre la fermeture des portes et l'heure de décollage de l'aéronef ou, à l'arrivée, la période écoulée entre le toucher des roues de l'aéronef et l'ouverture de ses portes;

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

y) […]

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

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

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

z *quater*) "format accessible", un format qui permet à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite d'accéder à toute information pertinente, notamment d'y avoir accès aussi aisément et librement qu'une personne qui n'est atteinte d'aucune déficience ni d'aucun handicap, et qui répond aux exigences en matière d'accessibilité définies conformément à la législation applicable, comme l'annexe I de la directive (UE) 2019/882;

z *quinquies*) "perturbation", le refus d'embarquement au sens du point j), l'annulation au sens du point l), le retard sur l'aire de trafic au sens du point w), le retard au départ au sens du point a *ter*) ou le retard à l'arrivée au sens du point a *quater*);

z *sexies*) "point de départ initial", le point de départ du vol ou de la première correspondance d'un trajet.

z *septies*) "court séjour", des trajets aller et retour couverts par un contrat de transport aérien unique, lorsque la différence entre les heures de départ indiquées sur les billets du passager pour les premiers vols de chacun des deux trajets est inférieure à 24 heures.".

2) L'article 3 est modifié comme suit:

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

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

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

ou

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

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

"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 intermédiaire dans le cadre d'un programme de fidélisation ou d'autres programmes commerciaux.".

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

"4. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 3, point d), le présent règlement ne s'applique qu'aux passagers transportés sur des aéronefs motorisés à ailes fixes.".

b *bis*) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

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

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

"6. Sans préjudice de l'article 12 du présent règlement, le présent règlement s'applique également aux passagers transportés conformément à des contrats de voyage à forfait, à moins qu'un contrat de voyage à forfait ne soit résilié ou que son exécution ne soit affectée pour des raisons autres qu'une perturbation du vol.".

d) le paragraphe suivant est ajouté:

"7. L'article 7 du présent règlement relatif à l'indemnisation ne s'applique pas si la perturbation survient sur un vol avec correspondances dont l'aéroport de départ et l'aéroport d'arrivée se situent au Groenland.".

e) le paragraphe suivant est ajouté:

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

Il s'applique à l'aéroport de Gibraltar si, à la suite d'un règlement de son différend avec le Royaume-Uni, le Royaume d'Espagne est en mesure d'exercer un contrôle effectif sur ledit aéroport et de garantir l'application des règles énoncées dans le présent règlement à cet aéroport. Le Royaume d'Espagne informe la Commission lorsque ces conditions sont réunies et la Commission publie cette information au Journal officiel. Le présent règlement s'applique à cet aéroport à partir du [premier jour du mois suivant] la date de cette publication.".

3) L'article 4 est modifié comme suit:

-a) le paragraphe suivant est ajouté:

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

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

"1. Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement de refuser l'embarquement sur un vol, il en informe immédiatement les passagers concernés. Le transporteur aérien effectif précise dans le même temps aux passagers concernés leurs droits spécifiques au titre du présent règlement applicables en l'espèce, notamment en ce qui concerne le réacheminement et le remboursement au titre de l'article 8 et l'assistance au titre de l'article 9.

Le transporteur aérien effectif fait appel aux volontaires disposés à ne pas embarquer sur son vol en échange de certaines prestations, suivant des modalités à convenir entre les volontaires et le transporteur aérien effectif. Cet accord avec les volontaires sur les prestations remplace le droit des passagers à une indemnisation au sens de l'article 7, paragraphe 1, uniquement si les volontaires l'approuvent de manière explicite au moyen d'un document signé ou par tout moyen numérique sur un support durable. En l'absence d'une telle approbation, les volontaires sont indemnisés conformément à l'article 7, paragraphe 1, par le transporteur aérien effectif qui a refusé l'embarquement, sans retard injustifié et au plus tard dans les sept jours calendaires suivant le refus d'embarquement.".

-a *ter*) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

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

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

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

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

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

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

b) les paragraphes suivants sont ajoutés:

"4. Les paragraphes 2 et 3 s'appliquent également aux vols de retour pour lesquels le passager se voit refuser l'embarquement au motif qu'il n'a pas pris un vol précédent dans le cadre du même contrat de transport aérien.

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

4) L'article 5 est modifié comme suit:

-a) le paragraphe suivant est ajouté:

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

Le transporteur aérien effectif indique dans les meilleurs délais aux passagers concernés les raisons de l'annulation. Les passagers ont le droit, s'ils en font la demande, de recevoir par écrit les raisons de l'annulation. Le transporteur aérien effectif fournit ces informations de manière claire dans un délai de sept jours calendaires à compter du dépôt de la demande.".

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

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

a *ter*) les paragraphes suivants sont ajoutés:

"1 *bis*. Le transporteur aérien effectif offre aux passagers concernés une assistance conformément à l'article 9.

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

a *quater*) le paragraphe 2 est supprimé;

b) les paragraphes 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

"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 était due à des circonstances extraordinaires et n'aurait pas pu être évitée, même si le transporteur aérien avait pris toutes les mesures raisonnables. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou au moins l'un des trois vols précédents de la rotation devant être effectuée par le même aéronef, et à condition qu'il existe un lien de causalité direct entre la survenance de ces circonstances et l'annulation du vol. La charge de la preuve de l'existence de ce lien de causalité direct incombe au transporteur aérien effectif.

4. Le droit à l'assistance prévue au paragraphe 1 *bis* et à l'indemnisation prévue au paragraphe 1 *ter* ne s'applique pas si le passager a été informé de l'annulation au moins quatorze jours calendaires avant la date de départ indiquée sur son billet. Il incombe au transporteur aérien effectif de prouver qu'il a informé les passagers de l'annulation d'un vol ainsi que le délai dans lequel il l'a fait.".

c) […]

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

"Article 6

Retards

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

Le transporteur aérien effectif indique dans les meilleurs délais aux passagers concernés les raisons du retard. Les passagers ont le droit, s'ils en font la demande, de recevoir par écrit les raisons du retard à l'arrivée. Le transporteur aérien effectif du vol retardé fournit ces informations de manière claire dans un délai de sept jours calendaires à compter du dépôt de la demande.

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

1 *bis.* Lorsque le temps d'attente est prolongé au moins des seuils définis à l'article 7, paragraphe 1 *bis* à compter de l'heure de départ indiquée sur le billet du passager, le transporteur aérien effectif offre aux passagers concernés, dans les meilleurs délais, le choix entre un réacheminement et un remboursement conformément à l'article 8.

2. Les passagers ont droit, sur demande, à une indemnisation de la part du transporteur aérien effectif du vol retardé conformément à l'article 7, paragraphes 1 et 3, lorsqu'ils rejoignent leur destination finale avec un retard à l'arrivée dépassant les seuils définis à l'article 7, paragraphe 1 *bis*.

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

3. […]

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

Le droit à l'assistance prévue au paragraphe 1, et à l'indemnisation prévue au paragraphe 2, ne s'applique pas si le passager a été informé de cette modification au moins quatorze jours calendaires avant l'heure de départ indiquée sur son billet. Il incombe au transporteur aérien effectif de prouver qu'il a informé le passager du changement d'horaire et à quel moment.

4. Un opérateur aérien effectif n'est pas tenu de verser une indemnisation conformément à l'article 7, s'il peut prouver que le retard à l'arrivée est dû à des circonstances extraordinaires et n'aurait pas pu être évité, même si le transporteur aérien avait pris toutes les mesures raisonnables. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou au moins l'un des trois vols précédents de la rotation devant être effectuée par le même aéronef, et pour autant qu'il y ait un lien de causalité direct entre la survenance de cette circonstance et le retard au départ du vol suivant. La charge de la preuve de l'existence de ce lien de causalité direct incombe au transporteur aérien effectif.

5. […]".

6. Les articles suivants sont insérés:

"Article 6-2 bis

Retard sur l'aire de trafic

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

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

2. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de trois 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. Au-delà de ce délai, un retard sur l'aire de trafic ne peut être prolongé que si des motifs liés à la sécurité, à l'immigration, au contrôle du trafic aérien ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.

3. Les passagers débarqués conformément au paragraphe 2 bénéficient des droits prévus à l'article 6 et à l'article 11, compte tenu du retard sur l'aire de trafic et de l'heure de départ indiquée sur le billet du passager.

Article 6 bis

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

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

1 *bis.* Lorsque le transporteur aérien effectif ne peut réacheminer le passager en respectant les seuils définis à l'article 7, paragraphe 1 *bis*, par rapport à l'heure de départ de la correspondance manquée indiquée sur le billet du passager, le transporteur aérien effectif

offre aux passagers concernés, dans les meilleurs délais, de manière claire, le choix entre un remboursement et un réacheminement conformément à l'article 8.

2. Les passagers ont également le droit de recevoir, sur demande, une indemnisation de la part du transporteur aérien assurant le vol ayant subi une perturbation, conformément à l'article 7, paragraphes 1 et 3, si les passagers rejoignent leur destination finale avec un retard à l'arrivée dépassant les seuils définis à l'article 7, paragraphe 1 *bis*.

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

2 *bis*. Lorsqu'un passager prévoit et effectue une escale, l'aéroport où l'escale est effectuée est considéré comme la destination finale du passager.

3. […]

4. […]".

7. L'article 7 est modifié comme suit:

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

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

a) 250 EUR pour les trajets aller de courts séjours;
b) 300 EUR pour les trajets de 3 500 kilomètres ou moins et tous les trajets à l'intérieur de l'Union qui ne relèvent pas du point a);
c) 500 EUR pour les trajets de plus de 3 500 kilomètres.

Par dérogation à l'alinéa précédent, pour les trajets entre des régions ultrapériphériques et un autre territoire d'un État membre soumis aux traités, les montants d'indemnisation sont déterminés sur la base de la distance réelle des trajets.".

a *bis*) le paragraphe suivant est ajouté:

"1 *bis*. En cas de retard à l'arrivée après un réacheminement à la suite d'une annulation au titre de l'article 5, de retard à l'arrivée au titre de l'article 6 ou de retard à l'arrivée après une correspondance manquée au titre de l'article 6 *bis*, le droit à indemnisation est ouvert en cas de retard à l'arrivée supérieur à:

a) trois heures pour les trajets aller de courts séjours;
b) quatre heures pour les trajets de 3 500 kilomètres ou moins et tous les trajets à l'intérieur de l'Union qui ne relèvent pas du point a);
c) six heures pour les trajets de plus de 3 500 kilomètres.".

a *ter*) le paragraphe suivant est ajouté:

"1 *ter*. Pour déterminer les distances aux fins du présent règlement, la base est la distance entre le point de départ initial et la destination finale. Dans le cas d'un vol avec correspondances, seuls le point de départ initial et l'aéroport de destination finale sont pris en considération. Ces distances sont mesurées selon la méthode de la route orthodromique.".

b) les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

"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 perturbation survient au cours du réacheminement, le passager ne peut prétendre à une indemnisation qu'une seule fois au cours de son voyage jusqu'à la destination finale.

2 *bis*. Les demandes d'indemnisation au titre du présent article sont introduites par le passager dans un délai de six mois à compter de la date de départ effective indiquée sur le billet du passager. Dans un délai de quatorze jours calendaires à compter de l'introduction de la demande, le transporteur aérien effectif soit verse l'indemnisation, soit fournit au passager une justification du non-versement de l'indemnisation, y compris, le cas échéant, une explication claire et étayée, conformément à l'article 5, paragraphe 3, ou à l'article 6, paragraphe 4, concernant des circonstances extraordinaires. Lorsque l'entité gestionnaire de l'aéroport active son plan d'urgence, ce délai peut être porté à 30 jours calendaires.

Dans le cas où le transporteur aérien effectif ne verse pas l'indemnisation demandée, le passager peut déposer une plainte conformément à l'article 16 *bis quater*.

3. L'indemnisation est versée en espèces ou, si le passager y a consenti dans un document signé ou tout moyen numérique sur support durable, par d'autres moyens.

4. […]".

5) […]".

b *bis*) le paragraphe 4 est supprimé.

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

"Article 8

Droit au remboursement ou au réacheminement

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

a) le remboursement automatique, dans un délai de quatorze jours calendaires à compter de la date de départ du vol perturbé indiquée sur le billet du passager, en espèces ou, si le passager a donné son accord dans un document signé ou par tout autre moyen numérique sur un support durable, par d'autres moyens, du coût total des billets, pour la ou les parties du trajet non effectuées, et pour la ou les parties du trajet déjà effectuées si le vol ne présente plus aucun intérêt par rapport aux plans de voyage initiaux du passager, assorti, le cas échéant, d'un vol retour jusqu'au point de départ initial, dans les meilleurs délais après l'heure de départ indiquée sur le billet du passager ou, avec l'accord du passager, avant cette heure. Lorsque l'entité gestionnaire de l'aéroport active son plan d'urgence, ce délai peut être porté à 30 jours calendaires.

b) la poursuite du trajet de chaque passager par son réacheminement vers sa destination finale dans les meilleurs délais après l'heure de départ indiquée sur son billet ou, avec son accord, avant cette heure; ou

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

2. […]

3. Afin que les passagers atteignent dans les meilleurs délais leur destination déterminée conformément au paragraphe 1, le transporteur aérien effectif soumet à la réflexion et à l'accord des passagers au moins l'une des options suivantes dans un document signé ou tout autre moyen numérique sur un support durable, sous réserve de

disponibilité et pour autant que celles-ci répondent à des conditions de transport comparables à celles définies dans le contrat de transport aérien:

a) un vol ou des correspondances, suivant le même trajet que celui prévu dans le contrat de transport aérien,
b) un acheminement différent, y compris à destination ou en provenance d'autres aéroports que ceux mentionnés dans le contrat de transport aérien. Dans ce cas, le transporteur aérien effectif supporte les frais de transfert du passager à destination ou au départ des autres aéroports que ceux indiqués dans le contrat de transport aérien,
c) le recours à des services exploités par un autre transporteur aérien ou,
d) ainsi qu'il convient en fonction de la distance à parcourir, le recours à un autre mode de transport.

4. […]".

5) Lorsqu'un passager a informé le transporteur aérien effectif de son choix de poursuivre son trajet conformément au paragraphe 1, point b), et au paragraphe 7, et si le transporteur aérien effectif n'a pas proposé de réacheminement dans les trois heures, il peut organiser son propre réacheminement, conformément au paragraphe 3.

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

Ce faisant, les passagers limitent les frais à la mesure où ils sont nécessaires, raisonnables et appropriés. Le transporteur aérien effectif rembourse les frais exposés par le passager dans un délai maximal de 14 jours calendaires à compter de la présentation de la demande, dans la limite de 400 % du coût total du ou des billets. Lorsque l'entité gestionnaire de l'aéroport active son plan d'urgence, ce délai peut être porté à 30 jours calendaires.

6. […]

7. Un passager peut choisir entre un remboursement conformément à l'article 8, paragraphe 1, point a), ou un réacheminement à une date ultérieure, conformément à l'article 8, paragraphe 1, point c), jusqu'au moment où il a accepté une offre de réacheminement dans les meilleurs délais par le transporteur aérien effectif conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b), ou jusqu'au moment où il a décidé d'organiser son réacheminement lui-même, conformément à l'article 8, paragraphe 5.

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

9) L'article 9 est modifié comme suit:

-a) le titre de l'article est remplacé par le texte suivant:

"Article 9

Droit à une assistance

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

"1. En cas de perturbation et sous réserve des conditions définies aux articles 4, 5, 6, 6 *bis* et 6-2 *bis*, ainsi qu'au présent article, et lorsque le temps d'attente pour leur vol ou transport de remplacement est prolongé d'au moins deux heures, les passagers se voient offrir gratuitement:

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

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

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

Le transporteur aérien effectif peut limiter ou refuser l'assistance fournie au titre de l'alinéa précédent si son application induit un retard supplémentaire pour les passagers.".

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

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

a) un hébergement à l'hôtel;

b) le transport aller-retour entre l'aéroport et le lieu d'hébergement.".

a *ter*) les paragraphes suivants sont ajoutés:

"2 *bis*. Le transporteur aérien effectif peut utiliser des bons pour remplir les obligations qui lui incombent en vertu du paragraphe 1, point a), du paragraphe 1, point b), et du paragraphe 2. Les bons fournis conformément au paragraphe 1 sont utilisables dans tous les magasins proposant de la nourriture et des rafraîchissements dans l'enceinte de

l'aéroport où les passagers concernés sont bloqués, à bord de leur vol et, le cas échéant, au lieu d'hébergement prévu au paragraphe 2, point a).

2 *ter*. Lorsque le transporteur aérien effectif ne remplit pas les obligations qui lui incombent en vertu des paragraphes 1, 2 et 2 *bis*, les passagers concernés peuvent prendre leurs propres dispositions dans la mesure où ces frais sont nécessaires, raisonnables et proportionnés à la durée de l'attente et aux coûts des rafraîchissements et des repas sur le lieu de l'aéroport où les passagers sont bloqués. Le transporteur aérien exploitant le vol perturbé rembourse les frais engagés par les passagers dans un délai de quatorze jours calendaires à compter de la présentation de la demande de remboursement. Lorsque l'entité gestionnaire de l'aéroport active son plan d'urgence, ce délai peut être porté à 30 jours calendaires.

2 *quater*. Dans tous les aéroports de l'Union, l'entité gestionnaire d'aéroport prend des dispositions pour faire en sorte que de l'eau potable et des stations de recharge pour appareils électroniques puissent être mises à disposition gratuitement, quels que soient l'heure de la journée, le vol et le terminal.".

a *quater*) le paragraphe 3 est supprimé.

b) les paragraphes suivants sont ajoutés:

"4. Lorsque la perturbation est due à des circonstances extraordinaires et que la perturbation n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises, le transporteur aérien peut limiter l'hébergement fourni conformément au paragraphe 2, point a), à un maximum de trois nuitées.

5. […]

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

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 supérieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il ne demande aucun supplément.

2. Si un transporteur aérien effectif place un passager dans une classe de transport inférieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il verse au passager, sans qu'aucune demande n'ait été présentée, dans un délai de quatorze jours calendaires et selon les modalités visées à l'article 7, paragraphe 3, une indemnisation équivalente à au moins:

a) 40 % du prix du vol pour tous les vols de 3500 kilomètres ou moins, ou

b) 75 % du prix du vol pour tous les vols de plus de 3500 kilomètres.

3. Lorsque le prix du vol n'est pas indiqué sur le billet, l'indemnisation visée au paragraphe 2 est calculée proportionnellement à la distance du vol concerné par rapport à la distance totale couverte par le contrat de transport aérien, suivant le mode de calcul défini à l'article 7, paragraphe 1 *ter*.

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

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

10 *bis*) L'article 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, l'entité gestionnaire de l'aéroport doit s'assurer que les opérations de l'entité gestionnaire de l'aéroport et des prestataires de services essentiels dans l'aéroport, notamment les transporteurs aériens et les prestataires de services d'assistance en escale, sont coordonnées au moyen d'un plan d'urgence adéquat dans la perspective d'éventuelles situations d'annulations multiples 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.

1 *bis.* Les plans d'urgence de l'aéroport tiennent compte des besoins particuliers et individuels des passagers tels que définis à l'article 11.

2. Le plan d'urgence est établi avec la participation du comité des usagers visé dans la directive 96/67/CE du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté ainsi que des prestataires de services d'assistance en escale et des autres prestataires de services essentiels dans les aéroports. Le plan d'urgence contient également les coordonnées de la ou des personnes désignées par les transporteurs aériens participant au comité des usagers pour les représenter sur place en cas d'annulations multiples et/ou de retards multiples de vols. Le transporteur aérien s'assure que la ou les personnes désignées disposent des moyens nécessaires pour porter assistance aux passagers conformément aux obligations découlant du présent règlement en cas de perturbation.

3. L'entité gestionnaire de l'aéroport communique le plan d'urgence au comité des usagers visé dans la directive 96/67/CE du Conseil et, sur demande, à l'organisme national chargé de l'application du présent règlement en vertu de l'article 16, paragraphe 1.

3 *bis*. Un État membre peut décider qu'un aéroport non visé au paragraphe 1, situé sur son territoire, doit satisfaire aux obligations énoncées aux paragraphes 1 à 3.

4. Dans les aéroports de l'Union situés sous le seuil fixé au paragraphe 1 ou non couverts par le paragraphe 3 *bis*, l'entité gestionnaire de l'aéroport déploie tous les efforts raisonnables pour coordonner les usagers de l'aéroport et pour prendre avec eux des dispositions pour informer les passagers bloqués en cas d'annulations multiples et/ou de retards multiples de vols entraînant l'immobilisation d'un nombre considérable de passagers à l'aéroport.".

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

"Article 11

Passagers ayant des besoins spécifiques

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

1. Le présent article s'applique aux personnes handicapées, aux personnes à mobilité réduite, aux bébés, aux enfants non accompagnés et aux femmes enceintes, à condition que

le transporteur aérien effectif ait été informé de leurs besoins particuliers d'assistance au plus tard lorsque la perturbation est annoncée. Il s'applique également aux personnes nécessitant une assistance médicale spécifique, à condition que le transporteur aérien effectif ait été informé de leur besoin d'assistance médicale spécifique au plus tard au moment de l'enregistrement; les transporteurs aériens effectifs peuvent exiger une preuve de ces besoins.

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

1 *bis.* Au plus tard au moment de l'enregistrement, et sous réserve de la disponibilité de sièges, toute personne accompagnant les personnes visées au paragraphe 1 ou accompagnant un enfant se voit offrir gratuitement la possibilité de s'asseoir à des sièges adjacents.

1 *ter.* Au moment de l'embarquement, les transporteurs aériens effectifs donnent la priorité aux personnes visées au paragraphe 1 et à toute personne ou tout chien d'assistance reconnu qui les accompagne.

2. Lorsqu'il assure le réacheminement et l'assistance conformément aux articles 8 et 9, le transporteur aérien effectif accorde une attention particulière aux besoins des personnes visées au paragraphe 1. Les transporteurs aériens assurent le réacheminement de ces personnes, y compris de toute personne ou tout chien d'assistance reconnu qui les accompagne, et l'assistance à celles-ci dans les meilleurs délais.

3. L'article 9, paragraphe 4, ne s'applique pas aux passagers visés au paragraphe 1, ni aux personnes ou chiens d'assistance reconnus qui les accompagnent.".

11 *bis*) L'article 12 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

"Article 12

Autres droits"

b) 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. L'indemnisation accordée en vertu de l'article 7 ou de l'article 10, paragraphe 2, du présent règlement est déduite de l'indemnisation accordée en

vertu d'autres actes juridiques, tels que la directive (UE) 2015/2302, dans le cas où ces droits préservent le même intérêt ou ont le même objectif.

En particulier, sauf dispositions contraires du présent paragraphe, le présent règlement est sans préjudice des droits et des réclamations en vertu de la directive (UE) 2015/2302. L'indemnisation ou la réduction de prix accordée en vertu de la directive (UE) 2015/2302 et l'indemnisation accordée en vertu de l'article 7 ou de l'article 10, paragraphe 2, du présent règlement sont déduites l'une de l'autre afin d'éviter toute surcompensation, dans le cas où ces droits préservent le même intérêt ou ont le même objectif.

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

Lorsqu'une indemnisation ou un remboursement ont déjà été versés au passager en vertu de la législation d'un pays tiers, le montant de cette indemnisation ou de ce remboursement est déduit du montant de l'indemnisation ou du remboursement accordés en vertu du présent règlement.".

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 ou du droit national ne peut être interprétée comme limitant son droit à demander réparation à toute personne, y compris des tiers, conformément au droit applicable.".

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

"Article 14

Obligation d'informer les passagers

0. Le transporteur aérien effectif publie sur son site internet et son application mobile une notice d'information précisant les droits prévus par le présent règlement, notamment la procédure de traitement des plaintes.

0 *bis*. Lorsqu'ils proposent des billets pour un vol ou des correspondances et avant l'achat, les transporteurs aériens et les intermédiaires informent les passagers des éléments suivants:

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

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

c) le délai et la procédure qui s'appliquent pour qu'un passager puisse demander la modification d'un nom, au sens de l'article 4, paragraphe 5, sans frais supplémentaires; et

d) les conditions générales.

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

0 *ter*. Un intermédiaire ou un transporteur aérien qui vend des billets couverts par une combinaison de contrats de transport aérien informe le passager avant l'achat que les billets sont couverts par des contrats de transport aérien distincts ne donnant pas droit, en vertu des articles 7, 8 et 9, à un remboursement, à un réacheminement ou à une assistance en cas de vols suivants manqués dans le cadre de contrats de transport aérien distincts. Ces informations sont fournies de manière claire lors de la vente des billets.

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

1. L'entité gestionnaire de l'aéroport veille à ce que le texte suivant soit affiché de manière claire aux comptoirs d'enregistrement (y compris aux bornes d'enregistrement en libre service) et à la porte d'embarquement: "Si vous êtes refusé à l'embarquement ou si votre vol est annulé ou retardé d'au moins deux heures, demandez au comptoir d'enregistrement ou à la porte d'embarquement la notice d'information énonçant vos droits, notamment en matière de remboursement ou de réacheminement, d'assistance et d'éventuelle indemnisation". Ce texte est affiché au moins dans la ou les langues du lieu où se situe l'aéroport et dans une langue utilisée internationalement. À cette fin, les entités gestionnaires de l'aéroport coopèrent avec les transporteurs aériens effectifs.

2. […]

3. […]

4. […]".

5) […]

6. […]

7. […]".

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

"Article 15 bis

Plaintes auprès du transporteur aérien ou de l'intermédiaire

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

2. Lorsque des voyageurs déposent une plainte au moyen du mécanisme visé au paragraphe 1, cette plainte est introduite dans un délai de six mois à compter de la perturbation concernée. Dans un délai de trente jours calendaires à compter du dépôt de la plainte, le transporteur aérien, ou l'intermédiaire, auquel la plainte est adressée fournit une réponse motivée ou, dans des cas exceptionnels dûment justifiés, informe le passager que le passager recevra une réponse définitive dans un délai inférieur à deux mois à compter de la date de dépôt de la plainte. La réponse contient également, si le litige n'a pas pu être résolu, les coordonnées pertinentes de l'organisme ou des organismes désignés en vertu de l'article 16 ou de l'organisme ou des organismes responsables du règlement extrajudiciaire des litiges visés à l'article 16 *bis quater*, y compris l'adresse postale, le site internet et l'adresse électronique.

3. Le dépôt de plaintes par les passagers au moyen du mécanisme visé au paragraphe 1 s'entend sans préjudice de leur droit de soumettre des litiges à un règlement extrajudiciaire conformément à l'article 16 *bis quater* ou de demander réparation par une procédure judiciaire, sous réserve des délais prévus par le droit national.".

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

"Article 16

Exécution

1. Chaque État membre désigne un organisme national ou des organismes nationaux chargés de l'application du présent règlement en ce qui concerne les trajets au départ et à destination des aéroports situés sur son territoire. Les États membres notifient à la Commission le ou les organismes qui ont été désignés en application du présent paragraphe.

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

2 *bis*. Les passagers peuvent signaler à l'organisme national chargé de l'application les violations présumées du présent règlement. L'organisme national chargé de l'application peut faire une enquête et décider de mesures d'exécution sur la base d'informations contenues dans ces signalements.

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

4. […]".

5) Quatre ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, et tous les cinq ans par la suite, les organismes nationaux chargés de l'application publient sur leurs sites web un rapport concernant leur activité, les mesures d'exécution et les résultats, y compris les sanctions appliquées. Les rapports sont aussi communiqués à la Commission.

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

15) L'article suivant est inséré:

"Article 16 bis

[…]

Article 16 bis quater

Règlement extrajudiciaire des litiges

Les États membres veillent à ce que les passagers aériens puissent soulever des différends individuels à la suite de plaintes ou de demandes prévues par le présent règlement auprès d'un ou de plusieurs organismes chargés du règlement extrajudiciaire des différends. Les États membres notifient à la Commission le ou les organismes responsables du traitement des différends en application du présent article. Les États membres peuvent décider d'appliquer le présent paragraphe uniquement aux différends entre transporteurs aériens ou intermédiaires et consommateurs.".

Article 16 ter

[...]

Article 16 quater

[...]

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

"Article 17

Réexamen et rapport

1. Tous les trois ans à compter de la date d'application du présent règlement, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur la liste des circonstances

extraordinaires figurant en annexe, à la lumière des événements affectant la réalisation ponctuelle et effective des vols intervenus au cours des deux années précédentes.

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

2. Trois ans après la date d'application du présent règlement, et tous les cinq ans par la suite, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement, l'exécution et les résultats du présent règlement.

Dans le premier rapport, établi trois ans après la date d'application du présent règlement, la Commission évalue la nécessité et la faisabilité d'une révision du champ d'application du présent règlement en vue de renforcer encore la protection des passagers et l'équité des conditions de concurrence entre les transporteurs aériens de l'Union et ceux de pays tiers, ainsi que les aspects liés à la connectivité. En particulier, la Commission évalue les risques de conflit de juridictions et les difficultés relatives à l'exécution et recommande des moyens d'atténuer ces risques et de remédier à ces difficultés. La Commission évalue également la nécessité d'adapter les seuils fixés à l'article 7, paragraphe 1 *bis*, sur la base de statistiques relatives à l'évolution des retards et des annulations au cours des cinq années précédentes et chaque année depuis la date d'application 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 de pays tiers.

Le rapport comprend également une révision des montants visés à l'article 7, paragraphe 1, et des pourcentages visés à l'article 10, paragraphe 2, compte tenu notamment de l'évolution des tarifs aériens, du taux d'inflation et des statistiques concernant les refus d'embarquement, les annulations, les retards et les correspondances manquées imputables aux transporteurs aériens ainsi que des statistiques relatives au déclassement au cours des cinq années précédentes.

Ce rapport est au besoin accompagné de propositions législatives.".

17) L'annexe 1 du présent règlement est ajoutée sous forme d'annexe au règlement (CE) nº 261/2004.

Article 2

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

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

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

"b) "transporteur aérien de l'Union", un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable délivrée par un État membre conformément aux dispositions du règlement (CE) nº 1008/2008;"[10];

b) le point suivant est ajouté:

"h) "équipement de mobilité", tout équipement destiné à aider la mobilité des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite au sens de l'article 2, point a), du règlement (CE) nº 1107/2006;"[11];

c) le point suivant est ajouté:

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

d) le point suivant est ajouté:

"j) "format accessible", un format qui permet à la personne handicapée ou à mobilité réduite[1] d'accéder à toute information pertinente, notamment d'y avoir accès aussi aisément et librement qu'une personne qui n'est atteinte d'aucune déficience ni d'aucun handicap, et qui répond aux exigences en matière d'accessibilité définies conformément à la législation applicable, comme l'annexe I de la directive (UE) 2019/882;";

e) le point suivant est ajouté:

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

---

10 L'alignement de la définition et de la terminologie tout au long du texte s'effectuera dans le cadre de la mise au point par les juristes-linguistes.

11 Règlement (CE) nº 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, JO L 204 du 26.7.2006, p. 1.

f) le point suivant est ajouté:

"l) "effet personnel", un bagage non enregistré constituant un élément indispensable du transport de passagers, qui respecte les exigences en matière de sûreté et de sécurité, dont les dimensions ne dépassent pas 40x30x15 cm, à condition qu'il puisse être placé sous le siège avant;";

g) le point suivant est ajouté:

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

-1 *bis)* À l'article 3, paragraphe 1, la phrase suivante est ajoutée:

"Elle inclut la responsabilité d'un transporteur aérien de l'Union pour le retard des passagers ou des bagages.".

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

1 *bis*) 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 de l'Union quand un passager fait une déclaration spéciale d'intérêt pour la livraison de ses bagages à destination, est basée sur un tarif qui tient compte des coûts supplémentaires de transport et d'assurance des bagages dont la valeur est supérieure à la limite de responsabilité. Le tarif est communiqué aux passagers sur demande.".

1 *ter*) À l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

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

2) À l'article 5, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Sans préjudice du paragraphe 1, l'avance versée en cas de décès de passagers n'est pas inférieure à 16 %, par passager, du montant minimal de responsabilité fixé à

l'article 21, paragraphe 1, de la convention de Montréal, et par l'Organisation de l'aviation civile internationale en application de l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal.".

3) […]

3 *bis*. À l'article 6, le tiret suivant est ajouté à la fin du paragraphe 2:

"- des informations à l'intention des personnes handicapées ou à mobilité réduite sur leur droit de faire gratuitement une déclaration spéciale d'intérêt relative à la valeur de leurs équipements de mobilité.".

3 *ter*) À l'article 6, les paragraphes ci-après sont ajoutés:

"4. Tous les transporteurs aériens mettent à disposition, sur leurs applications mobiles et leurs sites web, un formulaire permettant au passager d'introduire immédiatement, en ligne ou sur papier, une plainte concernant la détérioration, le retard ou la perte de bagages. La date 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. Le présent paragraphe ne porte pas atteinte au droit du passager d'introduire une plainte par d'autres moyens dans les délais fixés par la convention de Montréal.

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

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

4) Les articles suivants sont insérés:

"Article 6 bis

1. Lorsqu'il transporte des équipements de mobilité enregistrés ou des chiens d'assistance reconnus, le transporteur aérien de l'Union veille à offrir à chaque personne handicapée ou personne à mobilité réduite la possibilité de faire, dans un format accessible, une déclaration spéciale d'intérêt au titre de l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, lors de la réservation, en même temps que la notification prévue à l'article 6 du règlement (CE) n° 1107/2006 et au plus tard lorsque les équipements sont remis au transporteur aérien et, dans le cas d'un chien d'assistance reconnu, à l'embarquement. Dans

ce cas, le transporteur aérien de l'Union ne demande pas aux passagers concernés une redevance supplémentaire. Lorsque l'équipement est détruit, perdu, détérioré ou retardé, ou en cas de mort ou de blessure d'un chien d'assistance reconnu, le transporteur aérien de l'Union peut exiger de la personne handicapée ou de la personne à mobilité réduite qu'elle justifie le montant de l'intérêt indiqué dans la déclaration par une preuve du coût de remplacement, y compris temporaire, de l'équipement de mobilité ou du chien d'assistance reconnu.

Lorsqu'ils vendent un transport aérien pour le compte du transporteur aérien de l'Union, les intermédiaires offrent aux passagers concernés la possibilité de faire, dans un format accessible, une déclaration spéciale d'intérêt conformément à l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, lors de la réservation et en même temps que la notification prévue à l'article 6 du règlement (CE) n° 1107/2006. Cette déclaration spéciale d'intérêt est faite dans les mêmes conditions que celles énoncées au paragraphe précédent. L'intermédiaire transmet la déclaration au transporteur aérien de l'Union dès que possible.

2. […]

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

4. Lorsque le paragraphe 3 s'applique, et sans préjudice des articles 7 et 8 et de l'annexe I, quatrième alinéa, du règlement (CE) 1107/2006, les transporteurs aériens de l'Union font tous les efforts possibles, dans les limites du raisonnable, pour assurer immédiatement les remplacements temporaires d'équipements de mobilité enregistrés et fournir des solutions temporaires en remplacement des chiens d'assistance reconnus. La personne handicapée ou la personne à mobilité réduite est autorisée à conserver ce remplacement temporaire gratuitement jusqu'à ce que l'indemnisation visée au paragraphe 3 ait été versée ou jusqu'à ce que les transporteurs aériens de l'Union aient indemnisé les personnes physiques ou morales pour les coûts du remplacement temporaire des équipements de mobilité ou d'un chien d'assistance reconnu.

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

Article 6 ter

[...]

Article 6 quater

[...]

Article 6 quinquies

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

- le maximum de bagages autorisés exprimé en dimensions et en poids que les passagers ont la permission d'emporter dans la cabine et dans la soute de l'aéronef pour la classe tarifaire respective de chacun des vols inclus dans leur réservation,

- toute limitation du nombre de pièces composant ce maximum de bagages autorisés,

- 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, les poussettes pour enfants et les sièges pour bébé,

- sans préjudice du paragraphe 1 *bis*, les suppléments susceptibles d'être appliqués pour le transport de bagages enregistrés et non enregistrés, y compris les instruments de musique visés à l'article 6 *sexies*,

- les motifs particuliers qui peuvent empêcher le transport en cabine de bagages non enregistrés conformément au paragraphe 2.

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

2. Lorsque des motifs particuliers, telles que des raisons liées à la sécurité, des raisons liées à la capacité ou un changement de type d'aéronef postérieurement à la réservation, empêchent de transporter dans la cabine un objet personnel visé au paragraphe 1 *bis* ou un bagage à main, le transporteur aérien peut transporter ces bagages non enregistrés dans la soute de l'aéronef, mais sans frais supplémentaires pour le passager.

2 *bis*. Les paragraphes 1 *bis* et 2 s'appliquent à tous les transporteurs aériens au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent et à tous les transporteurs aériens de l'Union arrivant sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent.

3. Les dispositions du présent article n'affectent pas les restrictions relatives aux bagages non enregistrés fixées par les règles en matière de sûreté et de sécurité adoptées par l'UE et au niveau international, telles que le règlement (CE) n° 300/2008 et le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission.

Article 6 sexies

1. Un transporteur aérien de l'Union autorise un passager à transporter un instrument de musique dans la cabine passagers d'un aéronef, sous réserve des règles applicables en matière de sûreté et de sécurité et des spécifications et contraintes techniques de l'aéronef concerné. Le transport d'instruments de musique est accepté dans la cabine d'un aéronef à condition que ces instruments puissent être entreposés en toute sécurité dans un compartiment à bagages en cabine ou sous un siège passager qui s'y prête. Un transporteur aérien peut déterminer qu'un instrument de musique fait partie des bagages non enregistrés autorisés d'un passager et qu'il n'est pas transporté en sus de ces bagages autorisés.

2. Sous réserve des règles applicables en matière de sûreté et de sécurité, dans le cas où un instrument de musique est trop volumineux pour être entreposé en toute sécurité dans un compartiment à bagages en cabine ou sous un siège passager qui s'y prête, le transporteur aérien peut demander le paiement d'un deuxième billet si cet instrument de musique est transporté comme bagage non enregistré sur un deuxième siège. En outre, les passagers peuvent être tenus de sélectionner et d'acheter des sièges adjacents pour le passager et pour l'instrument de musique, celui de ce dernier étant toujours un siège côté hublot. Sur demande et selon la disponibilité, les instruments de musique sont transportés dans une partie chauffée de la soute d'un aéronef, sous réserve des règles applicables en matière de sécurité, des contraintes liées à l'espace disponible et des spécifications techniques de l'aéronef concerné.".

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

"Article 7

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le [date à indiquer à un stade ultérieur], 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*.

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

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/La présidente	*Le président/La présidente*