

RÈGLEMENT (CE) N° 2111/2005 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 14 décembre 2005

concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE

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

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) L'action de la Communauté dans le domaine du transport aérien doit viser en priorité à assurer un niveau élevé de protection des passagers contre les risques pour leur sécurité. Il convient en outre de tenir pleinement compte des exigences de la protection des consommateurs en général.
- (2) Une liste communautaire des transporteurs aériens qui ne satisfont pas aux exigences de sécurité applicables devrait être portée à la connaissance des passagers afin de garantir la plus grande transparence. Cette liste communautaire devrait être fondée sur des critères communs élaborés au niveau communautaire.
- (3) Les transporteurs aériens figurant sur la liste communautaire devraient faire l'objet d'une interdiction d'exploitation. Les interdictions d'exploitation figurant sur la liste communautaire devraient s'appliquer sur l'ensemble du territoire des États membres auquel le traité s'applique.
- (4) Les transporteurs aériens qui ne bénéficient pas de droits de trafic dans un ou plusieurs États membres peuvent néanmoins desservir la Communauté lorsque leurs aéronefs, avec ou sans équipage, sont affrétés par des compagnies qui bénéficient de tels droits. Il convient de prévoir qu'une interdiction d'exploitation figurant sur la liste communautaire s'applique de même à ces transporteurs aériens, faute de quoi ces derniers pourraient opérer dans la Communauté tout en ne respectant pas les normes de sécurité applicables.
- (5) Un transporteur aérien qui fait l'objet d'une interdiction d'exploitation pourrait être autorisé à exercer des droits de trafic en affrétant un aéronef avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, pour autant que les normes de sécurité applicables soient respectées.

⁽¹⁾ Avis du 28 septembre 2005 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 16 novembre 2005 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 5 décembre 2005.

- (6) La procédure de mise à jour de la liste communautaire devrait permettre de prendre rapidement des décisions afin de fournir aux passagers du transport aérien des informations sur la sécurité qui soient adéquates et actualisées et de garantir que les transporteurs aériens qui ont remédié à des manquements en matière de sécurité sont rayés de la liste dans les meilleurs délais. Dans le même temps, les procédures devraient respecter les droits de la défense du transporteur aérien et être sans préjudice des conventions et accords internationaux auxquels les États membres ou la Communauté sont parties, s'agissant en particulier de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale. Les mesures d'exécution devant être arrêtées par la Commission sur les questions de procédure devraient notamment satisfaire à ces exigences.

- (7) Lorsqu'une interdiction d'exploitation a été prononcée à l'encontre d'un transporteur aérien, il convient de prendre des mesures appropriées en vue d'aider ce transporteur aérien à remédier aux manquements qui ont donné lieu à cette interdiction.

- (8) Dans des cas exceptionnels, les États membres devraient être autorisés à prendre des mesures unilatérales. En cas d'urgence, et lorsqu'ils se trouvent face à un problème de sécurité imprévu, les États membres devraient avoir la possibilité de prononcer immédiatement une interdiction d'exploitation concernant leur propre territoire. En outre, si la Commission a décidé de ne pas inclure un transporteur aérien sur la liste communautaire, les États membres devraient également être à même de prononcer ou de maintenir une interdiction d'exploitation en raison d'un problème de sécurité qui ne se pose pas dans les autres États membres. Les États membres devraient faire un usage restrictif de ces possibilités en tenant compte de l'intérêt communautaire et en vue de présenter une démarche commune en matière de sécurité aérienne. Cela devrait être sans préjudice de l'article 8 du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile ⁽³⁾, et de l'article 10 du règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ⁽⁴⁾.

⁽³⁾ JO L 373 du 31.12.1991, p. 4. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2871/2000 de la Commission (JO L 333 du 29.12.2000, p. 47).

⁽⁴⁾ JO L 240 du 7.9.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1701/2003 de la Commission (JO L 243 du 27.9.2003, p. 5).

- (9) Il convient d'assurer une publicité efficace des informations relatives à la sécurité des transporteurs aériens, par exemple en recourant à l'internet.
- (10) Pour que la concurrence dans le secteur du transport aérien soit aussi bénéfique que possible pour les entreprises et les passagers, il importe que les consommateurs reçoivent les informations nécessaires pour pouvoir faire leur choix en connaissance de cause.
- (11) L'identité du ou des transporteurs aériens assurant effectivement le vol constitue une information essentielle. Or, les consommateurs qui concluent un contrat de transport, lequel peut comprendre un vol aller et un vol retour, ne sont pas toujours informés de l'identité du transporteur ou des transporteurs aériens qui assurent effectivement le ou les vols concernés.
- (12) La directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait ⁽¹⁾, fait obligation de mettre certaines informations à la disposition des consommateurs, mais ces informations ne comprennent pas l'identité du transporteur aérien effectif.
- (13) Le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil du 24 juillet 1989 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation (SIR) ⁽²⁾ donne aux consommateurs qui réservent un vol par un système informatisé de réservation le droit d'être informé de l'identité du transporteur aérien effectif. Il existe cependant, même dans le transport aérien régulier, des pratiques telles que l'affrètement d'aéronef avec équipage ou le partage de codes sans réservation par SIR, par lesquelles le transporteur aérien qui a vendu le vol en son nom n'est pas celui qui l'effectue, mais sans que les passagers bénéficient actuellement du droit légal d'être informé de l'identité du transporteur aérien qui assure effectivement le service.
- (14) Ces pratiques augmentent la flexibilité et permettent d'assurer un meilleur service aux passagers. En outre, certains changements de dernière minute, en particulier pour des motifs techniques, sont inévitables et contribuent à la sécurité des transports aériens. Cette flexibilité devrait toutefois avoir son pendant dans la vérification que les compagnies assurant effectivement les vols satisfont aux exigences de sécurité et dans la transparence à l'égard du consommateur afin de garantir à ce dernier le droit de choisir en connaissance de cause. Il convient de rechercher un juste équilibre entre la viabilité commerciale des transporteurs aériens et l'accès des passagers à l'information.
- (15) Les transporteurs aériens devraient appliquer une politique de transparence envers les passagers en ce qui concerne les informations liées à la sécurité. La publication de ces informations devrait contribuer à la sensibilisation des passagers quant à la fiabilité des transporteurs aériens en termes de sécurité.
- (16) Il incombe aux transporteurs aériens de signaler aux autorités nationales chargées de la sécurité aérienne tout manquement en matière de sécurité et d'y remédier sans délai. Le personnel de bord et le personnel au sol doivent prendre les mesures qui s'imposent s'ils constatent des manquements en matière de sécurité. Il serait contraire aux intérêts de la sécurité aérienne que le personnel soit sanctionné pour avoir agi dans ce sens, comme il ressort de l'article 8, paragraphe 4, de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile ⁽³⁾.
- (17) Outre les situations couvertes par 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 ⁽⁴⁾, les passagers devraient se voir offrir le droit d'être remboursés ou d'obtenir un réacheminement dans certaines autres situations spécifiques relevant du présent règlement, s'il existe un lien suffisamment étroit avec la Communauté.
- (18) Outre les règles énoncées dans le présent règlement, les incidences des changements apportés à l'identité du transporteur effectif pour ce qui concerne l'exécution du contrat de transport devraient être régies par le droit contractuel des États membres et par le droit communautaire applicable, en particulier la directive 90/314/CEE et la directive 93/13/CEE du Conseil du 5 avril 1993 concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs ⁽⁵⁾.
- (19) Le présent règlement fait partie d'un processus législatif visant à établir une démarche efficace et cohérente en vue de renforcer la sécurité aérienne dans la Communauté, domaine dans lequel l'Agence européenne de la sécurité aérienne joue un rôle important. Moyennant un élargissement des compétences de cette agence, par exemple à l'égard des aéronefs de pays tiers, le rôle de celle-ci dans le cadre du présent règlement pourrait être encore renforcé. Il convient d'accorder une attention particulière à l'amélioration qualitative et quantitative des inspections de sécurité des aéronefs ainsi qu'à l'harmonisation de ces inspections.
- (20) Lorsqu'un risque pour la sécurité n'a pas été réglé de manière satisfaisante par les États membres concernés, la Commission devrait avoir la possibilité d'adopter des mesures immédiates à titre provisoire. En pareil cas, le comité assistant la Commission dans les tâches lui incombant en vertu du présent règlement devrait agir conformément à la procédure consultative prévue à l'article 3 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ JO L 158 du 23.6.1990, p. 59.

⁽²⁾ JO L 220 du 29.7.1989, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 323/1999 (JO L 40 du 13.2.1999, p. 1).

⁽³⁾ JO L 167 du 4.7.2003, p. 23.

⁽⁴⁾ JO L 46 du 17.2.2004, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 95 du 21.4.1993, p. 29.

⁽⁶⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

(21) Dans tous les autres cas, le comité assistant la Commission dans les tâches lui incombant en vertu du présent règlement devrait agir conformément à la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de la décision 1999/468/CE.

(22) Il convient, dans un souci de sécurité juridique, d'abroger l'article 9 de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires ⁽¹⁾ car à défaut, le rapport entre le présent règlement et cet article serait peu évident.

(23) Les États membres devraient établir des règles concernant les sanctions applicables en cas de violation des dispositions du chapitre III du présent règlement et veiller à ce que ces sanctions soient appliquées. Les sanctions, qui peuvent être de nature civile ou administrative, devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives.

(24) La Commission devrait analyser l'application du présent règlement et, après une période suffisamment longue, faire rapport sur l'efficacité de ses dispositions.

(25) Toute autorité de l'aviation civile compétente dans la Communauté peut décider que les transporteurs aériens, y compris ceux qui n'opèrent pas sur le territoire des États membres auquel le traité s'applique, peuvent lui demander de les soumettre à des contrôles systématiques dans le but de vérifier s'ils tendent à respecter les normes de sécurité applicables.

(26) Le présent règlement ne devrait pas faire obstacle à ce que les États membres introduisent, au niveau national, un système de label de qualité pour les transporteurs aériens, dont les critères pourraient comprendre des considérations autres que des exigences minimales en matière de sécurité, conformément au droit communautaire.

(27) Un régime prévoyant une coopération accrue concernant l'utilisation de l'aéroport de Gibraltar a été adopté à Londres, le 2 décembre 1987, par le Royaume d'Espagne et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord dans une déclaration conjointe des ministres des affaires étrangères des deux pays. Ce régime n'est toutefois pas encore mis en application,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

⁽¹⁾ JO L 143 du 30.4.2004, p. 76.

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit les règles visant:

a) l'établissement et la publication d'une liste communautaire, fondée sur des critères communs, des transporteurs aériens qui, pour des motifs de sécurité, font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté,

et

b) l'information des passagers du transport aérien quant à l'identité du transporteur aérien assurant les vols qu'ils empruntent.

2. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet du différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.

3. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar est suspendue jusqu'à ce que soit mis en application le régime prévu dans la déclaration conjointe faite le 2 décembre 1987 par les ministres des affaires étrangères du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Les gouvernements du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord informeront le Conseil de la date de cette mise en application.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) «transporteur aérien»: une entreprise de transport aérien, possédant une licence d'exploitation en cours de validité ou son équivalent;

b) «contrat de transport»: un contrat de transport aérien ou un contrat comprenant des services de transport aérien, y compris lorsque le transport est composé de deux vols ou plus assurés par le même transporteur aérien ou par des transporteurs aériens différents;

c) «contractant du transport aérien»: le transporteur qui conclut un contrat de transport avec un passager ou, si le contrat comprend un forfait, l'organisateur de voyages. Tout vendeur de billets est également réputé être un contractant du transport aérien;

- d) «vendeur de billets»: un vendeur de billets d'avion qui sert d'intermédiaire dans la conclusion d'un contrat de transport par un passager, que ce soit dans le cadre d'un vol sec ou dans celui d'un voyage à forfait, autre qu'un transporteur aérien ou un organisateur de voyages;
- e) «transporteur aérien effectif»: un transporteur aérien qui assure ou a l'intention d'assurer un vol dans le cadre d'un contrat de transport conclu avec un passager, ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat de transport avec ce passager;
- f) «autorisation d'exploitation ou permis technique»: tout acte législatif ou administratif d'un État membre, qui prévoit qu'un transporteur aérien peut exploiter des services aériens à destination ou au départ de ses aéroports, opérer dans son espace aérien ou exercer des droits de trafic;
- g) «interdiction d'exploitation»: le refus, la suspension, la révocation ou la limitation, pour des motifs de sécurité, de l'autorisation d'exploitation ou du permis technique d'un transporteur aérien, ou toute mesure de sécurité équivalente visant un transporteur aérien qui ne dispose pas de droits de trafic dans la Communauté mais dont les aéronefs pourraient néanmoins être exploités dans la Communauté dans le cadre d'un contrat d'affrètement;
- h) «forfait»: les services définis à l'article 2, point 1, de la directive 90/314/CEE;
- i) «réservation»: le fait pour un passager d'être en possession d'un billet ou d'une autre preuve indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le contractant du transport aérien;
- j) «normes de sécurité applicables»: les normes internationales de sécurité figurant dans la convention de Chicago et dans ses annexes ainsi que, le cas échéant, celles énoncées dans la législation communautaire pertinente.

CHAPITRE II

LISTE COMMUNAUTAIRE

Article 3

Établissement de la liste communautaire

1. En vue de renforcer la sécurité aérienne, il est établi une liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté (ci-après dénommée la «liste communautaire»). Chaque État membre applique, sur son territoire, les interdictions d'exploitation figurant sur la liste communautaire au regard des transporteurs aériens qui font l'objet de ces interdictions.

2. Les critères communs, fondés sur les normes de sécurité applicables, qu'il convient de retenir pour prononcer une interdiction d'exploitation à l'encontre d'un transporteur aérien sont définis dans l'annexe (et sont ci-après dénommés les «critères communs»). La Commission peut modifier l'annexe, notamment pour tenir compte des développements scientifiques et techniques, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 3.

3. Aux fins de l'établissement de la liste communautaire pour la première fois, chaque État membre communique à la Commission, au plus tard le ... février 2006, l'identité des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation sur son territoire ainsi que les raisons qui ont conduit au prononcé de cette interdiction, et toute autre information pertinente. La Commission informe les autres États membres de ces interdictions d'exploitation.

4. Dans un délai d'un mois suivant la réception des informations communiquées par les États membres, la Commission décide, sur la base des critères communs, de la question de savoir si les transporteurs aériens concernés doivent faire l'objet d'une interdiction d'exploitation et établit la liste communautaire des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 3.

Article 4

Mise à jour de la liste communautaire

1. La liste communautaire est mise à jour:
- pour prononcer une interdiction d'exploitation à l'encontre d'un transporteur aérien et inscrire ce transporteur aérien sur la liste communautaire, sur la base des critères communs;
 - pour rayer un transporteur aérien de la liste communautaire s'il a été remédié aux manquements en matière de sécurité qui ont donné lieu à l'inscription du transporteur aérien sur la liste communautaire et s'il n'existe aucune autre raison, sur la base des critères communs, de maintenir ce transporteur aérien sur la liste communautaire;
 - pour modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation prononcée à l'encontre d'un transporteur aérien qui figure sur la liste communautaire.

2. La Commission, de sa propre initiative ou à la demande d'un État membre, décide de mettre à jour la liste communautaire dès que cela s'impose en application du paragraphe 1, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 3, et sur la base des critères communs. Tous les trois mois au moins, la Commission vérifie s'il y a lieu de mettre à jour la liste communautaire.

3. Chaque État membre et l'Agence européenne de la sécurité aérienne communiquent à la Commission toute information qui peut être utile dans le contexte de la mise à jour de la liste communautaire. La Commission communique toute information pertinente aux autres États membres.

Article 5

Mesures provisoires concernant la mise à jour de la liste communautaire

1. S'il apparaît clairement que la poursuite des activités d'un transporteur aérien dans la Communauté est de nature à présenter un risque grave pour la sécurité et que ce risque n'a pas été écarté de manière satisfaisante au travers de mesures d'urgence prises par les États membres concernés conformément à l'article 6, paragraphe 1, la Commission peut provisoirement arrêter les mesures visées à l'article 4, paragraphe 1, point a) ou c), conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2.

2. Dès que possible et au plus tard dans un délai de dix jours ouvrables, la Commission saisit le comité visé à l'article 15, paragraphe 1, de cette question et décide de confirmer, modifier, révoquer ou étendre la mesure qu'elle a arrêtée en vertu du paragraphe 1 du présent article, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 3.

Article 6

Mesures exceptionnelles

1. En cas d'urgence, le présent règlement ne fait pas obstacle à ce qu'un État membre traite un problème de sécurité imprévu en prononçant une interdiction d'exploitation immédiate concernant son propre territoire, en tenant compte des critères communs.

2. Une décision de la Commission de ne pas inscrire un transporteur aérien sur la liste communautaire conformément à la procédure visée à l'article 3, paragraphe 4, ou à l'article 4, paragraphe 2, ne fait pas obstacle à ce qu'un État membre prononce ou maintienne une interdiction d'exploitation à l'encontre du transporteur aérien concerné en raison d'un problème de sécurité touchant spécifiquement cet État membre.

3. Dans les cas visés aux paragraphes 1 et 2, l'État membre concerné informe immédiatement la Commission, laquelle informe les autres États membres. Dans le cas visé au paragraphe 1, l'État membre concerné soumet sans délai à la Commission une demande de mise à jour de la liste communautaire, conformément à l'article 4, paragraphe 2.

Article 7

Droits de la défense

Lorsqu'elle arrête une décision ainsi que le prévoit l'article 3, paragraphe 4, l'article 4, paragraphe 2, et l'article 5, la Commission veille à ce que le transporteur aérien concerné se voie donner la possibilité d'être entendu, compte tenu de la nécessité, dans certains cas, de recourir à une procédure d'urgence.

Article 8

Mesures d'exécution

1. La Commission arrête s'il y a lieu, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 3, des mesures d'exécution afin de définir les modalités des procédures visées au présent chapitre.

2. En arrêtant ces mesures, la Commission tient dûment compte de la nécessité de prendre des décisions rapides concernant la mise à jour de la liste communautaire et prévoit la possibilité, s'il y a lieu, d'une procédure d'urgence.

Article 9

Publication

1. La liste communautaire et toute modification qui y est apportée sont publiées sans délai au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2. La Commission et les États membres prennent les mesures nécessaires pour faciliter l'accès du public à la liste communautaire, dans sa version la plus récente, notamment par le biais de l'internet.

3. Les contractants du transport aérien, les autorités nationales de l'aviation civile, l'Agence européenne de la sécurité aérienne et les aéroports situés sur le territoire des États membres portent la liste communautaire à l'attention des passagers, sur leur site Internet et, s'il y a lieu, dans leurs locaux.

CHAPITRE III

INFORMATION DES PASSAGERS

Article 10

Champ d'application

1. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent au transport aérien de passagers lorsque le vol fait partie d'un contrat de transport et que le transport a commencé dans la Communauté, et que

a) le vol est au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique,

ou

b) le vol est au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique,

ou

c) le vol est au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un tel aéroport.

2. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux vols tant réguliers que non réguliers, et aux vols faisant partie d'un voyage à forfait ou non.

3. Les dispositions du présent chapitre ne portent pas atteinte aux droits des passagers en vertu de la directive 90/314/CEE et du règlement (CEE) n° 2299/89.

Article 11

Informations sur l'identité du transporteur aérien effectif

1. Au moment de la réservation, le contractant du transport aérien informe le passager de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs, quel que soit le moyen utilisé pour effectuer la réservation.

2. Si l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs n'est pas encore connue lors de la réservation, le contractant du transport aérien veille à ce que le passager soit informé du nom du ou des transporteurs aériens susceptibles d'assurer effectivement le ou les vols concernés. Dans ce cas, le contractant du transport aérien veille à ce que le passager soit informé de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs dès que cette identité est établie.

3. En cas de changement du ou des transporteurs aériens effectifs intervenant après la réservation, le contractant du transport aérien prend immédiatement toutes les mesures appropriées pour que le passager soit informé du changement dans les meilleurs délais, et ce quelle que soit la raison du changement. En tout état de cause, les passagers sont informés au moment de l'enregistrement, ou au moment de l'embarquement lorsque la correspondance s'effectue sans enregistrement.

4. Le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages, selon le cas, veille à ce que le contractant du transport aérien concerné soit informé de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs dès qu'elle est connue, en particulier lorsque cette identité a changé.

5. Si un vendeur de billets n'a pas été informé de l'identité du transporteur aérien effectif, il n'est pas tenu responsable du non-respect des obligations prévues dans le présent article.

6. L'obligation du contractant du transport aérien d'informer les passagers de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs est précisée dans les conditions générales de vente applicables au contrat de transport.

Article 12

Droit au remboursement ou au réacheminement

1. Le présent règlement n'affecte pas le droit au remboursement ou au réacheminement prévu dans le règlement (CE) n° 261/2004.

2. Dans les cas où le règlement (CE) n° 261/2004 ne s'applique pas, et où

a) le transporteur aérien effectif notifié au passager a été inscrit sur la liste communautaire et fait l'objet d'une interdiction d'exploitation qui a conduit à l'annulation du vol concerné ou qui aurait conduit à cette annulation si le vol concerné avait été assuré dans la Communauté,

ou

b) le transporteur aérien effectif notifié au passager a été remplacé par un autre transporteur aérien effectif qui a été inscrit sur la liste communautaire et fait l'objet d'une interdiction d'exploitation qui a conduit à l'annulation du vol concerné ou qui aurait conduit à cette annulation si le vol concerné avait été assuré dans la Communauté,

le contractant du transport aérien partie au contrat de transport offre au passager le droit au remboursement ou au réacheminement prévu à l'article 8 du règlement (CE) n° 261/2004, pour autant que, lorsque le vol n'a pas été annulé, le passager ait choisi de ne pas prendre ce vol.

3. Le paragraphe 2 du présent article s'applique sans préjudice de l'article 13 du règlement (CE) n° 261/2004.

Article 13

Sanctions

Les États membres veillent au respect des règles énoncées dans le présent chapitre et établissent des sanctions pour violation de ces règles. Les sanctions sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 14

Information et modification

Au plus tard le ... janvier 2009, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement. Le rapport est assorti, le cas échéant, de propositions de modification du présent règlement.

Article 15

Comité

1. La Commission est assistée par le comité visé à l'article 12 du règlement (CEE) n° 3922/91 (ci-après dénommé le «comité»).

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

4. La Commission peut consulter le comité sur toute autre question concernant l'application du présent règlement.

5. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 16

Abrogation

L'article 9 de la directive 2004/36/CE est abrogé.

Article 17

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Les articles 10, 11 et 12 sont applicables à partir du 16 juillet 2006 et l'article 13 est applicable à partir du 16 janvier 2007.

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

Fait à Strasbourg, le 14 décembre 2005.

Par le Parlement européen
Le président
J. BORRELL FONTELLES

Par le Conseil
Le président
C. CLARKE

ANNEXE

Critères communs retenus lors de l'examen d'une interdiction d'exploitation pour des motifs de sécurité au niveau communautaire

Les décisions d'agir au niveau communautaire sont prises au cas par cas. En fonction de chaque cas, un transporteur ou tous les transporteurs certifiés dans un même État pourraient faire l'objet d'une mesure au niveau communautaire.

Lors de l'examen de la question de savoir si un transporteur aérien doit faire l'objet d'une interdiction totale ou partielle, les éléments suivants sont pris en compte pour évaluer si le transporteur aérien satisfait aux normes de sécurité applicables:

1. Informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part d'un transporteur aérien:
 - Rapports révélant de sérieux manquements en matière de sécurité, ou une incapacité persistante de la part du transporteur à remédier à des manquements décelés lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA et précédemment communiqués au transporteur.
 - Graves manquements en matière de sécurité décelés dans le cadre des dispositions relatives à la collecte d'informations figurant à l'article 3 de la directive 2004/36/CE concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers.
 - Interdiction d'exploitation prononcée à l'encontre d'un transporteur par un pays tiers en raison de manquements prouvés au regard des normes internationales de sécurité.
 - Informations étayées relatives à un accident ou à un grave incident, révélant des manquements systémiques latents en matière de sécurité.
2. Lacune dans la capacité et/ou réticence d'un transporteur aérien à traiter des manquements en matière de sécurité, démontrée par:
 - Un manque de transparence ou de communication adéquate et rapide de la part d'un transporteur à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile d'un État membre concernant la sécurité de son exploitation.
 - Le caractère inapproprié ou insuffisant du plan de mesures correctives présenté en réponse à un grave manquement décelé en matière de sécurité.
3. Lacune dans la capacité et/ou réticence des autorités chargées de la surveillance d'un transporteur aérien à traiter des manquements en matière de sécurité, démontrée par:
 - Un manque de coopération avec l'autorité de l'aviation civile d'un État membre, de la part des autorités compétentes d'un autre État, lorsque des craintes quant à la sécurité de l'exploitation d'un transporteur licencié ou certifié dans cet État ont été émises.
 - Une capacité insuffisante des autorités compétentes en matière de surveillance réglementaire du transporteur à mettre en œuvre et à faire respecter les normes de sécurité applicables. Il est tout particulièrement tenu compte des éléments suivants:
 - a) les audits et plans de mesures correctives s'y rapportant, mis en place dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité de l'OACI ou en vertu de toute législation communautaire applicable;
 - b) la question de savoir si l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'un transporteur relevant de la surveillance de l'État concerné ont précédemment été refusés ou annulés par un autre État;
 - c) le certificat de l'opérateur aérien n'a pas été délivré par l'autorité compétente de l'État dans lequel le transporteur exerce son activité à titre principal.
 - Une capacité insuffisante des autorités compétentes de l'État dans lequel l'aéronef utilisé par le transporteur aérien est enregistré à procéder à la surveillance de l'aéronef utilisé par le transporteur conformément aux obligations lui incombant en vertu de la convention de Chicago.