

Bruxelles, le 4 juin 2025
(OR. en)

**Dossier interinstitutionnel:
2013/0072 (COD)**

**9430/25
ADD 2**

**AVIATION 63
CONSOM 92
CODEC 690**

NOTE

Origine: Secrétariat général du Conseil
Destinataire: Conseil

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 pour l'annexe I.

Annexe 1

"Annexe: listes non exhaustives de circonstances considérées comme des circonstances extraordinaires et de circonstances non considérées comme des circonstances extraordinaires aux fins du présent règlement

1. Les circonstances suivantes sont considérées comme étant extraordinaires:
 - a) des circonstances non liées à l'exploitation de l'aéronef, telles que:
 - i. les catastrophes naturelles et/ou environnementales qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité;
 - ii. les conditions météorologiques et les dégâts causés à l'aéronef par des phénomènes météorologiques qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité (par exemple: foudre, grêle, orages, turbulences importantes, vent fort);
 - iii. la guerre ou l'insurrection qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité;
 - iv. des menaces transfrontalières pour la santé relevant de l'article 2, paragraphe 1, ou de l'article 2, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 2022/2371, qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité; et
 - v. des collisions entre l'aéronef et un oiseau ou un autre objet étranger, qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité.
 - b) des incidents liés à un passager, y compris:
 - i. les incidents impliquant des passagers turbulents au sens du protocole de Montréal de 2014, qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité ou retardent le départ du vol;
 - ii. les risques sanitaires ou les urgences médicales (telles que les maladies graves) constatés peu de temps avant le départ du vol ou nécessitant l'interruption ou la déviation du vol;

- c) le comportement d'un tiers, y compris:
- i. les risques en matière de sécurité, les dégâts causés par des actes de sabotage ou de terrorisme, ou par des actes illicites, qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité;
 - ii. un défaut caché de fabrication ou de conception révélé par le fabricant ou une autorité compétente et qui est incompatible avec l'exploitation du vol en toute sécurité;
 - iii. les restrictions liées à la gestion du trafic aérien ou à la capacité d'un aéroport, ou la fermeture de l'espace aérien;
 - iv. la fermeture partielle ou totale non programmée d'un aéroport, y compris une défaillance générale du système aéroportuaire, une panne de courant et une interruption des communications électroniques, ou l'activation du plan d'urgence par l'entité gestionnaire de l'aéroport;
 - v. les grèves chez des prestataires de services essentiels tels que l'entité gestionnaire d'aéroport, les prestataires de services de navigation aérienne, les prestataires de services d'assistance en escale, ou chez le transporteur aérien effectif lorsque les grèves sont liées à des demandes qui ne relèvent pas de la compétence du transporteur effectif;
 - vi. l'absence imprévue d'un membre d'équipage indispensable à l'exploitation du vol, pour cause de maladie ou de décès, lorsqu'elle survient en dehors des bases d'affectation du transporteur aérien effectif ou en raison d'une pandémie;
 - vii. les dégâts causés à l'aéronef par des tiers, dont le transporteur aérien n'est pas responsable, au sol et qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité;
 - viii. les dégâts causés au pneumatique d'un aéronef par un corps étranger et qui sont incompatibles avec l'exploitation du vol en toute sécurité;
 - ix. la piste contaminée d'un aéroport qui est incompatible avec l'exploitation du vol en toute sécurité;
 - x. les défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol et portant sur des équipements d'aéronefs ne respectant pas les niveaux acceptables d'exploitation définis dans la liste minimale d'équipements de référence ou les conditions minimales d'exploitation des équipements qui y

sont établies et n'ont pas pu être corrigées dans le cadre de la maintenance préventive (comme prévu au point 2, i)); et

xi. après le départ, les risques sanitaires ou les urgences médicales (telles que les maladies graves) d'un membre d'équipage nécessitant l'interruption ou la déviation du vol.

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

i. les problèmes techniques auxquels il aurait pu être remédié dans le cadre de la maintenance préventive conformément aux règles et procédures de l'UE relatives à la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs;

ii. les décisions opérationnelles, les procédures tardives relatives à l'équipage, à l'enregistrement ou à l'embarquement; et

iii. l'indisponibilité de l'équipage de conduite ou de l'équipage de cabine [à moins qu'elle soit due à des grèves visées au point 1, c), v, ou à une absence imprévue pour cause de maladie ou de décès visée au point 1, c), vi]."
