

Bruxelas, 6 de junho de 2025
(OR. en)

9795/25
ADD 2

**Dossiê interinstitucional:
2013/0072 (COD)**

**AVIATION 73
CONSOM 96
CODEC 747**

RESULTADOS DOS TRABALHOS

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Delegações
Assunto:	Proposta de regulamento que altera o Regulamento (CE) n.º 261/2004 que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e o Regulamento (CE) n.º 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem – Resultados dos trabalhos

Junto se envia, à atenção das delegações, para informação, o texto do anexo I da proposta em epígrafe, relativamente ao qual o Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) sobre Transportes chegou a acordo político na sua reunião de 5 de junho de 2025.

Anexo I

«Anexo: lista não exaustiva de circunstâncias consideradas circunstâncias extraordinárias e lista de circunstâncias que não devem ser consideradas extraordinárias para efeitos do presente regulamento

1. São consideradas extraordinárias as seguintes circunstâncias:

a) Circunstâncias não relacionadas com a operação da aeronave, tais como:

- i. catástrofes naturais e/ou ambientais que são incompatíveis com a operação segura do voo;
- ii. condições meteorológicas e danos causados à aeronave por fenómenos meteorológicos que são incompatíveis com a operação segura do voo (tais como: descargas atmosféricas, granizo, trovoadas, fortes turbulências, vento forte);
- iii. guerra ou insurreição que são incompatíveis com a operação segura do voo;
- iv. ameaças transfronteiriças para a saúde abrangidas pelo âmbito de aplicação do artigo 2.º, n.ºs 1 ou 4, do Regulamento (UE) 2022/2371 que são incompatíveis com a operação segura do voo; e
- v. colisões entre a aeronave e uma ave, ou outro objeto estranho, que são incompatíveis com a operação segura do voo.

b) Incidentes relacionados com um passageiro, incluindo:

- i. incidentes relacionados com um passageiro desordeiro, na aceção do Protocolo de Montreal de 2014, que são incompatíveis com a operação segura do voo ou atrasem a partida do voo;
- ii. riscos sanitários ou emergências médicas (tais como doenças graves) detetadas pouco antes da hora de partida do voo, ou que impliquem a interrupção ou o desvio do voo;

- c) O comportamento por parte de terceiros, tais como:
- i. riscos de segurança, danos causados por atos de sabotagem ou terrorismo, ou atos ilegais, que são incompatíveis com a operação segura do voo;
 - ii. um defeito de fabrico ou conceção oculto comunicado pelo fabricante ou por uma autoridade competente e que é incompatível com a operação segura do voo;
 - iii. restrições na gestão do tráfego aéreo ou na capacidade do aeroporto ou encerramento do espaço aéreo;
 - iv. o encerramento parcial ou total não programado de um aeroporto, incluindo uma falha geral do sistema aeroportuário, uma falha de energia e um colapso das comunicações eletrónicas ou a ativação do plano de contingência pela entidade gestora do aeroporto;
 - v. greves de prestadores de serviços essenciais, tais como a entidade gestora do aeroporto, prestadores de serviços de navegação aérea ou prestadores de serviços de assistência em escala, ou da transportadora aérea operadora, sempre que as greves estejam ligadas a pedidos fora do âmbito de competências da transportadora operadora;
 - vi. ausência inesperada, devido a doença ou morte, de um membro da tripulação indispensável para assegurar o voo, quando ocorre fora da base de origem da transportadora aérea operadora ou devido a pandemia;
 - vii. danos na aeronave causados em terra por terceiros, pelos quais a transportadora aérea não seja responsável e que sejam incompatíveis com a operação segura do voo;
 - viii. danos causados a um pneu de uma aeronave por um objeto estranho e que são incompatíveis com a operação segura do voo;
 - ix. contaminação da pista de um aeroporto que é incompatível com a operação segura do voo;

- x. falhas inesperadas na segurança do voo devidas ao facto de o equipamento da aeronave não se encontrar dentro de níveis aceitáveis de operação, tal como definidos na lista de equipamento mínimo de referência ou nas condições de operação do equipamento mínimo nela estabelecidas e que não poderiam ter sido corrigidas durante a manutenção preventiva (conforme previsto no ponto 2, alínea i)); e
- xi. após a partida, riscos sanitários ou emergências médicas (como doença grave) de um membro da tripulação que exijam a interrupção ou o desvio do voo.

2. Não são consideradas extraordinárias as circunstâncias constantes da seguinte lista:

- i. problemas técnicos que poderiam ter sido resolvidos durante a manutenção preventiva, em conformidade com as regras e os procedimentos da UE para a gestão da navegabilidade aérea permanente das aeronaves;
- ii. decisões operacionais, procedimentos relativos a atrasos na tripulação / no registo / no embarque; e
- iii. indisponibilidade da tripulação de voo ou de cabina (a menos que seja causada por greves abrangidas pelo ponto 1, alínea c), subalínea v), ou ausências inesperadas devido a doença ou morte abrangidas pelo ponto 1, alínea c), subalínea vi)).»
