

Bruxelles, 4 giugno 2025
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0072 (COD)**

**9430/25
ADD 2**

**AVIATION 63
CONSOM 92
CODEC 690**

NOTA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
Oggetto:	Proposta di regolamento che modifica il regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli - Accordo politico

Si allega per le delegazioni il testo di compromesso proposto dalla presidenza per l'allegato I.

Allegato 1

"Allegato: elenchi non esaustivi di circostanze considerate eccezionali e di circostanze non considerate eccezionali ai fini del presente regolamento

1. Le seguenti circostanze sono considerate eccezionali:
 - a) circostanze non connesse al funzionamento dell'aeromobile, quali:
 - i. calamità naturali e/o catastrofi ambientali che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;
 - ii. condizioni meteorologiche e danni all'aeromobile connessi a eventi meteorologici che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza (ad esempio: fulminazione, chicchi di grandine, tempeste, turbolenze forti, vento forte);
 - iii. guerre o insurrezioni che sono incompatibili l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;
 - iv. minacce per la salute a carattere transfrontaliero che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 1 o 4, del regolamento (UE) 2022/2371 e che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza; e
 - v. collisioni tra l'aeromobile e un volatile o un altro oggetto estraneo che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;
 - b) incidenti relativi a un passeggero, tra cui:
 - i. incidenti che coinvolgono passeggeri indisciplinati ai sensi del protocollo di Montreal del 2014 e che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza o che ritardano la partenza del volo;
 - ii. rischi sanitari o emergenze mediche (quali una malattia grave) rilevati con breve preavviso prima della partenza del volo, o che richiedono l'interruzione o la deviazione del volo;

- c) comportamento di terzi, tra cui:
- i. rischi per la sicurezza, danni causati da atti di sabotaggio o terrorismo o da atti illeciti che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;
 - ii. difetti di fabbricazione o progettazione nascosti comunicati dal produttore o da un'autorità competente e che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;
 - iii. limitazioni alla gestione del traffico aereo o alla capacità dell'aeroporto o chiusura dello spazio aereo;
 - iv. chiusura parziale o totale non programmata di un aeroporto, compresi un malfunzionamento generale del sistema aeroportuale, un'interruzione dell'alimentazione elettrica e un crollo delle comunicazioni elettroniche, ovvero l'attivazione del piano di emergenza da parte del gestore aeroportuale;
 - v. scioperi presso i fornitori di servizi essenziali, quali il gestore aeroportuale, i fornitori di servizi di navigazione aerea, i prestatori di servizi di assistenza a terra, ovvero presso il vettore aereo operativo qualora si tratti di scioperi legati a richieste che non rientrano nella sfera di competenza del vettore operativo;
 - vi. assenza inaspettata, in ragione di malattia o decesso, di un membro dell'equipaggio indispensabile per assicurare il volo, allorché si verifica al di fuori delle basi del vettore aereo operativo o a causa di una pandemia;
 - vii. danni all'aeromobile provocati da terzi, per i quali il vettore aereo non è responsabile, a terra e che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;
 - viii. danni allo pneumatico di un aeromobile dovuti a un oggetto estraneo e che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;
 - ix. pista di un aeroporto contaminata che è incompatibile con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;
 - x. improvvise carenze di sicurezza del volo negli equipaggiamenti dell'aeromobile che non rientrano nei livelli accettabili di funzionamento definiti nella lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento o nelle condizioni operative minime degli equipaggiamenti ivi stabilite e che non avrebbero potuto essere risolte nel contesto della manutenzione preventiva

(come previsto alla sezione 2, punto i)); e

xi. dopo la partenza, rischi sanitari o emergenze mediche (quali una malattia grave) riguardanti un membro dell'equipaggio che richiedono l'interruzione o la deviazione del volo.

2. Le circostanze di cui all'elenco seguente non sono considerate eccezionali:

i. problemi tecnici che avrebbero potuto essere risolti durante la manutenzione preventiva in linea con le norme e le procedure dell'UE per la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile;

ii. decisioni operative, ritardi nelle procedure di equipaggio / registrazione / imbarco; e

iii. indisponibilità dell'equipaggio di volo o di cabina (tranne se dovuta agli scioperi di cui alla sezione 1, lettera c), punto v), o alle assenze inaspettate, in ragione di malattia o decesso, di cui alla sezione 1, lettera c), punto vi))."
