

Bruksela, 6 czerwca 2025 r.
(OR. en)

**Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2013/0072 (COD)**

**9795/25
ADD 2**

**AVIATION 73
CONSOM 96
CODEC 747**

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Dotyczy:	Wniosek dotyczący rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu - Wynik prac

Delegacje otrzymują w załączeniu, tytułem informacji, tekst załącznika I do wyżej wymienionego wniosku, co do którego Rada ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (Transport) osiągnęła porozumienie polityczne na posiedzeniu w dniu 5 czerwca 2025 r.

Załącznik 1

„Załącznik: niewyczerpujący wykaz okoliczności uważanych za nadzwyczajne i okoliczności nieuznawanych za nadzwyczajne do celów niniejszego rozporządzenia

1. Za nadzwyczajne uważa się okoliczności wymienione poniżej:
 - a) okoliczności niezwiązane z eksploatacją statku powietrznego, takie jak:
 - (i) klęski żywiołowe lub katastrofy ekologiczne, które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu;
 - (ii) warunki meteorologiczne i uszkodzenia statku powietrznego związane ze zdarzeniami meteorologicznymi, które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu (takie jak: uderzenie pioruna, grad, burza, silne turbulencje, silny wiatr);
 - (iii) wojna lub powstanie, które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu;
 - (iv) transgraniczne zagrożenia zdrowia wchodzące w zakres stosowania art. 2 ust. 1 lub 4 rozporządzenia (UE) 2022/2371, które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu; oraz
 - (v) kolizje statku powietrznego z ptakiem lub innym ciałem obcym, które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu;
 - b) incydenty związane z pasażerem, w tym:
 - (i) incydenty związane z niewłaściwym zachowaniem pasażerów w rozumieniu protokołu montrealskiego z 2014 r., które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu lub opóźniają odlot;
 - (ii) zagrożenia dla zdrowia lub nagłe przypadki wymagające pomocy medycznej (np. poważna choroba), stwierdzone na krótko przed odlotem lub wymuszające przerwanie lotu lub zmianę jego trasy;

- c) sytuacje spowodowane przez stronę trzecią, takie jak:
- (i) zagrożenia dla bezpieczeństwa, szkody spowodowane aktami sabotażu lub terroryzmu lub czyny bezprawne, które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu;
 - (ii) ukryta usterka produkcyjna lub konstrukcyjna ujawniona przez producenta lub właściwy organ, która jest nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu;
 - (iii) ograniczenia dotyczące zarządzania ruchem lotniczym lub przepustowości portu lotniczego lub zamknięcie przestrzeni powietrznej;
 - (iv) częściowe lub całkowite nieplanowane zamknięcie portu lotniczego, w tym ogólna awaria systemu portu lotniczego, przerwa w dostawie energii elektrycznej i przerwanie łączności elektronicznej, lub aktywacja planu reagowania awaryjnego przez organ zarządzający portem lotniczym;
 - (v) strajki u podmiotów świadczących podstawowe usługi, takich jak organ zarządzający portem lotniczym, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej, lub u obsługującego przewoźnika lotniczego, w przypadku gdy strajki są związane z żądaniami wykraczającymi poza zakres kompetencji obsługującego przewoźnika;
 - (vi) nieoczekiwana nieobecność członka załogi niezbędnego do wykonania lotu, z powodu choroby lub śmierci, gdy ma to miejsce poza bazami macierzystymi obsługującego przewoźnika lotniczego lub z powodu pandemii;
 - (vii) uszkodzenie statku powietrznego spowodowane przez strony trzecie, za które przewoźnik lotniczy nie ponosi odpowiedzialności, na ziemi i które jest nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu;
 - (viii) uszkodzenie opony statku powietrznego spowodowane przez ciało obce, które to uszkodzenie jest nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu;
 - (ix) zanieczyszczenie drogi startowej portu lotniczego, które jest nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu;

(x) nieoczekiwane wady wyposażenia statku powietrznego mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu, które nie mieszczą się w dopuszczalnych poziomach eksploatacji określonych w głównym wykazie wyposażenia minimalnego lub minimalnych warunkach eksploatacji wyposażenia ustanowionych w tym wykazie i którym nie można było zaradzić podczas obsługi zapobiegawczej (zgodnie z pkt 2 ppkt (i)); oraz

(xi) po odlocie – zagrożenia dla zdrowia lub nagłe przypadki wymagające pomocy medycznej (takie jak poważna choroba) u członka załogi, wymagające przerwania lub zmiany trasy lotu.

2. Za nadzwyczajne nie uważa się następujących okoliczności:

(i) problemy techniczne, które można było rozwiązać podczas obsługi zapobiegawczej zgodnie z przepisami i procedurami UE dotyczącymi zarządzania ciągłą zdolnością do lotu statków powietrznych;

(ii) decyzje operacyjne, opóźnione procedury dotyczące załóg / odprawy / wejścia na pokład; oraz

(iii) niedostępność członków załogi lotniczej lub personelu pokładowego (chyba że jest spowodowana strajkiem uwzględnionym w pkt 1 lit. c) ppkt (v) lub niespodziewaną nieobecnością z powodu choroby lub śmierci uwzględnioną w pkt 1 lit. c) ppkt (vi)”.
