

Przykładowa lista nadzwyczajnych okoliczności powstała w wyniku spotkania Krajowych Organów Wykonawczych z dnia 12 kwietnia 2013 roku

Ustalenia między Krajowymi Organami Wykonawczymi dotyczące otwartego i niewiążącego katalogu nadzwyczajnych okoliczności, będącego pewną wskazówką interpretacyjną przy stosowaniu Rozporządzenia (WE) 261/2004¹

Lista nadzwyczajnych okoliczności- projekt

Uwaga pierwsza: Nadzwyczajna okoliczność jest definiowana poprzez generalną zasadę: dane zdarzenie musi spełniać trzy warunki, a mianowicie: musi być nieprzewidywalne, niemożliwe do uniknięcia oraz zewnętrzne.

Uwaga druga: Podczas gdy każda z okoliczności wymienionych poniżej może być uznana za nadzwyczajną dla celów Rozporządzenia, krajowe organy wykonawcze powinny rozpatrywać każdy przypadek indywidualnie.

Uwaga trzecia: W każdym z poniższych przypadków przewoźnik lotniczy musi udowodnić, że nadzwyczajna okoliczność zaistniała oraz wykazać w sposób niebudzący wątpliwości, iż skutkowało ona zakłóceniem lotu.

Uwaga czwarta: Wykazawszy zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, przewoźnik lotniczy musi wyjaśnić jakie racjonalne środki podjął, żeby uniknąć zakłócenia lotu.

Uwaga piąta: Dane zdarzenie powinno być oceniane w odniesieniu do kategorii do której należy.

¹ Niniejszy dokument został opublikowany na żądanie Krajowych Organów Wykonawczych. Ma on charakter informacyjny i może służyć jako swoisty przewodnik interpretacyjny. Jego treść nie została w żaden sposób oficjalnie przyjęta ani zaaprobowana przez Komisję Europejską, w związku z czym nie może być uznawana za jej stanowisko.

Numer	Kategoria	Zdarzenie
1.	wojna/polityczna niestabilność	niespodziewane zakłócenie lotu spowodowane wojną lub polityczną niestabilnością, powodujące, że podróż nie jest zalecana ze względów bezpieczeństwa
2.	wojna/polityczna niestabilność	możliwość bezzwłocznego zaopatrzenia w paliwo jest ograniczona lub w ogóle nie istnieje
3.	działanie bezprawne	działanie bezprawne np. w postaci aktu terrorystycznego
4.	Sabotaż	akt sabotażu wymierzony w samolot mający wykonać planowany rejs lub we flotę przewoźnika
5.	względy bezpieczeństwa	zamknięcie lotniska wylotu lub przylotu ze względów bezpieczeństwa bez wcześniejszego powiadomienia o tym fakcie
6.	względy bezpieczeństwa	alarm bombowy (wykrycie bomby lub podejrzenie jej podłożenia) na pokładzie samolotu lub na lotnisku wylotu lub przylotu
7.	względy bezpieczeństwa	uprowadzenie samolotu
8.	względy bezpieczeństwa	usuwanie pozostawionego bez opieki bagażu ze względów bezpieczeństwa
9.	względy bezpieczeństwa	usuwanie z samolotu niesubordynowanego pasażera (np. znajdującego się pod wpływem alkoholu lub innych środków zmieniających świadomość), co skutkuje zakłóceniem rejsu, np. jego opóźnieniem.
10.	przyczyny meteorologiczne	warunki pogodowe uniemożliwiające bezpieczne wykonanie lotu. Mogą one wystąpić lub są przewidziane do wystąpienia na lotnisku

		wylotu, na lotnisku przylotu lub na trasie przelotu statku powietrznego.
11.	przyczyny meteorologiczne	zamknięcie lotniska wylotu lub lotniska przylotu z powodu przyczyn meteorologicznych
12.	przyczyny meteorologiczne	warunki meteorologiczne skutkujące ograniczeniem przepustowości rejsów w porcie lotniczym wylotu lub porcie lotniczym przylotu
13.	przyczyny meteorologiczne	uszkodzenie samolotu spowodowane przez czynniki meteorologiczne (przykładowo uderzenie pioruna, gradobicie, turbulencje), które mogłyby wpłynąć na bezpieczeństwo rejsu lub integralność samolotu i które wymaga natychmiastowej naprawy
14.	przyczyny meteorologiczne/odladzanie	ekstremalnie trudne warunki atmosferyczne, które skutkują tym, że materiały używane do odladzania statków powietrznych zużywane są w większych niż normalnie ilościach, co powoduje wyczerpanie ich zapasów (a podmioty trzecie nie wywiązują się należycie z obowiązku dostarczenia tych materiałów/środków na czas), co w konsekwencji prowadzi do niemożności terminowego odlodzenia statku powietrznego
15.	zamknięcie lotniska	zamknięcie portu lotniczego z przyczyn innych niż względy bezpieczeństwa i przyczyny meteorologiczne
16.	względy medyczne	pasażer lub członek załogi poważnie niedomaga lub umiera na pokładzie samolotu
17.	zderzenia z ptakiem	zderzenia statku powietrznego z ptakiem, które mogą powodować uszkodzenie, które wymaga

		niezwłocznego przeglądu/sprawdzenia i ewentualnej naprawy maszyny
18.	wady produkcyjne	wykrycie ukrytej wady produkcyjnej przez przewoźnika (często jest to nietypowe uszkodzenie jednej konkretnej części statku powietrznego)
19.	niespodziewana usterka techniczna (działanie strony trzeciej)	uszkodzenie zewnętrznej lub wewnętrznej struktury statku powietrznego spowodowane działaniem stron trzecich na płycie lotniska przed wylotem samolotu, które wymaga natychmiastowej oceny/sprawdzenia i ewentualnie naprawy (przykład: kolizja między statkiem powietrznym a pojazdem obsługi naziemnej lotniska)
20.	niespodziewana usterka techniczna (lot poprzedzający)	uszkodzenie statku powietrznego, które wystąpiło podczas lotu poprzedzającego skarżony rejs, spowodowane przez obcy obiekt i które wymaga natychmiastowej oceny/sprawdzenia i ewentualnie naprawy
21.	niespodziewana usterka techniczna	każde zdarzenie natury technicznej, które zmusza pilota do nagłej zmiany kierunku lotu/ zboczenia z trasy
22.	niespodziewana usterka techniczna	uszkodzenie systemu nawiewu powietrza/ systemu kontroli środowiska w samolocie (który był prawidłowo serwisowany) bezpośrednio przed wylotem lub w trakcie lotu
23.	niespodziewana usterka techniczna (resurs)	przedwczesny defekt niektórych serwisowanych zgodnie z programami przeglądowymi części statku powietrznego, które są zaprojektowane by służyć

		przez określony czas (można je znaleźć w różnego rodzaju dokumentach i instrukcjach przeglądowych, takich jak np.: dokument planowania przeglądów (ang.: Maintenance Planning Document) czy raport MRB (ang. Maintenance Review Board Report)),
24.	niespodziewana usterka techniczna (on condition)	usterka tzw. części on-condition/ condition”, czyli części, które nie wymagają nieplanowanych przeglądów lub wymiany podczas normalnych czynności operacyjnych (na przykład: elementy wskaźników temperatury oleju. Ich przedwczesny defekt, przy założeniu, że są serwisowane zgodnie z zaleceniami i użytkowane zgodnie z przeznaczeniem, jest niemożliwy do przewidzenia)
25.	niespodziewana usterka techniczna	usterka niezbędnych w statku powietrznym systemów/układów (np. systemu chłodzenia, systemu awionicznego, systemu kontroli lotów) oraz części (np. klap, listew, sterów, odwracaczy ciągu, podwozia samolotu) tuż przed wylotem lub w trakcie lotu (przy założeniu, że te wspomniane elementy były utrzymywane/serwisowane zgodnie z wymaganym programem przeglądów)
26.	niespodziewana usterka techniczna	każda inna usterka techniczna ujawniona przed wylotem statku powietrznego lub podczas lotu (przy założeniu, że te wspomniane elementy były utrzymywane/serwisowane zgodnie z wymaganym programem przeglądów), która wymaga

		zbadania/sprawdzenia i ewentualnej naprawy zanim statek powietrzny stanie się zdolny do odbycia planowanego rejsu.
27.	niespodziewana usterka techniczna	dym, ogień lub spaliny na pokładzie statku powietrznego, chyba że ich wystąpienie jest spowodowane przez część, która nie jest serwisowana zgodnie z wymaganym programem przeglądów lub nieprzestrzeganiem lub niepełnym przestrzeganiem procedur operacyjnych)
28.	kwestie związane z relacjami pracowniczymi	strajki, które dezorganizują działalność przewoźnika (na przykład: strajk pracowników kontroli lotów) ²
29.	zarządzanie ruchem lotniczym	kontrola ruchu lotniczego zawiesza operacje lotnicze lub wprowadza ograniczenia w operacjach lotniczych w portach lotniczych wylotu lub przylotu
30.	zarządzanie ruchem lotniczym	kontrola ruchu lotniczego zawiesza operacje lotnicze lub wprowadza ograniczenia w operacjach lotniczych w przestrzeni powietrznej, w której dany statek powietrzny ma operować

² Przykład zaczerpnięty z motywu 14 Rozporządzenia (WE) 261/2004

Poniższe ustalenia dotyczące Rozporządzenia (WE)261/2004 zostały wypracowane przez Krajowe Organy Wykonawcze (NEBs- ang. National Enforcement Bodies) i nie są wiążące dla Komisji Europejskiej.

Lista okoliczności, które nie są uznawane za nadzwyczajne- projekt

Uwaga: Podczas gdy okoliczności wymienione poniżej, co do zasady, nie mogą być uznane za nadzwyczajne dla celów Rozporządzenia, krajowe organy wykonawcze powinny rozpatrywać każdy przypadek indywidualnie.

Numer	Kategoria	Zdarzenie
1.	usterki techniczne	usterki techniczne, które powstają na skutek zaniedbań przewoźnika, polegających na niewykonywaniu przeglądów zgodnie z wymaganymi programami przeglądów
2.	usterki techniczne	usterki, które wykryto podczas przeglądów, podczas których element dotknięty defektem miał być planowo sprawdzony. Nadmiarowe przeglądy mogą być odbiciem ich złego planowania.
3.	błędne planowanie czasu pracy załogi	złe planowanie operacyjne przewoźnika, które skutkuje tym, że dany lot nie może się odbyć o czasie, gdyż np. załoga samolotu osiągnęła już limit czasu pracy danego dnia.
4.	brak prawidłowej dokumentacji lotu	sytuacja, w której brak lub niekompletność dokumentacji rejsu jest spowodowana czynnikami, nad którymi przewoźnik lotniczy sprawuje kontrolę
5.	inspekcje SAFA	Inspekcje SAFA (ang. Safety Assessment of Foreign Aircraft), które

		ujawniają usterki techniczne w statku powietrznym, co powoduje konieczność natychmiastowej oceny/przeglądu i ewentualnej naprawy
--	--	--