ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 14ης Δεκεμβρίου 2005

για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [1],

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης [2],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η ανάληψη δράσης από την Κοινότητα στο πεδίο των αερομεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει, κατά προτεραιότητα, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού από κινδύνους για την ασφάλεια. Συν τοις άλλοις, θα πρέπει να λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας του καταναλωτή εν γένει.

(2) Ο κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων οι οποίοι δεν πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις ασφαλείας θα πρέπει να φέρεται εις γνώση των επιβατών ώστε να εξασφαλίζεται η μέγιστη διαφάνεια. Αυτός ο κοινοτικός κατάλογος θα πρέπει να βασίζεται σε κοινά κριτήρια που έχουν καταρτισθεί σε κοινοτικό επίπεδο.

(3) Οι αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στον κοινοτικό κατάλογο θα πρέπει να υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας. Οι απαγορεύσεις λειτουργίας που περιλαμβάνονται στον κοινοτικό κατάλογο θα πρέπει να εφαρμόζονται σε όλη την επικράτεια των κρατών μελών στην οποία εφαρμόζεται η συνθήκη.

(4) Οι αερομεταφορείς οι οποίοι δεν απολαμβάνουν δικαιώματα κυκλοφορίας σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη μπορούν, ωστόσο, να εκτελούν πτήσεις προς και από την Κοινότητα όταν τα αεροσκάφη τους, με ή χωρίς πλήρωμα, μισθώνονται από εταιρείες που δεν διαθέτουν τέτοια δικαιώματα. Θα πρέπει να προβλεφθεί ότι η απαγόρευση λειτουργίας που περιλαμβάνεται στον κοινοτικό κατάλογο ισχύει εξίσου για αυτούς τους αερομεταφορείς, διότι σε διαφορετική περίπτωση οι εν λόγω αερομεταφορείς θα μπορούν να λειτουργούν στην Κοινότητα χωρίς να πληρούν τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας.

(5) Σε αερομεταφορέα η λειτουργία του οποίου έχει απαγορευθεί, μπορεί να επιτρέπεται να ασκεί δικαιώματα κυκλοφορίας χρησιμοποιώντας μισθωμένο αεροσκάφος, μαζί με το πλήρωμα, από αερομεταφορέα του οποίου δεν έχει απαγορευθεί η λειτουργία, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας.

(6) Η διαδικασία ενημέρωσης του κοινοτικού καταλόγου θα πρέπει να καθιστά δυνατή την ταχεία λήψη αποφάσεων, έτσι ώστε να προσφέρονται επαρκείς και ενημερωμένες πληροφορίες ασφαλείας στους επιβάτες των αεροπορικών μεταφορών και να εξασφαλίζεται ότι οι αερομεταφορείς που έχουν επανορθώσει τις ελλείψεις ασφαλείας τους διαγράφονται από τον κατάλογο, το ταχύτερο δυνατό. Ταυτόχρονα, οι διαδικασίες θα πρέπει να σέβονται τα δικαιώματα υπεράσπισης του αερομεταφορέα και να ισχύουν υπό την επιφύλαξη διεθνών συμφωνιών και συμβάσεων στις οποίες συμμετέχουν τα κράτη μέλη ή η Κοινότητα, ιδίως της σύμβασης του Σικάγου του 1944 σχετικά με τη διεθνή πολιτική αεροπορία. Τα εκτελεστικά μέτρα σχετικά με διαδικαστικά θέματα, που θεσπίζονται από την Επιτροπή, θα πρέπει κυρίως να τηρούν τις εν λόγω απαιτήσεις.

(7) Όταν έχει επιβληθεί απαγόρευση λειτουργίας σε αερομεταφορέα, θα πρέπει να αναλαμβάνεται η δέουσα δράση προκειμένου να επικουρείται ο εν λόγω αερομεταφορέας στην επανόρθωση των ελλείψεων που οδήγησαν στη συγκεκριμένη απαγόρευση.

(8) Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να λαμβάνουν μονομερή μέτρα. Σε επείγουσες περιπτώσεις, καθώς και όταν αντιμετωπίζουν απρόβλεπτο πρόβλημα ασφαλείας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν αμέσως απαγόρευση λειτουργίας όσον αφορά τη δική τους επικράτεια. Επιπλέον, εάν η Επιτροπή έχει αποφασίσει να μην συμπεριλάβει έναν αερομεταφορέα στον κοινοτικό κατάλογο, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν ή να συνεχίσουν να επιβάλλουν απαγόρευση λειτουργίας λόγω προβλήματος ασφαλείας το οποίο δεν υφίσταται στα άλλα κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόζουν κατά περιοριστικό τρόπο τις δυνατότητες αυτές, λαμβάνοντας υπόψη το συμφέρον της Κοινότητας και με γνώμονα την παρουσίαση κοινής προσέγγισης όσον αφορά την αεροπορική ασφάλεια. Τούτο θα πρέπει να ισχύει με την επιφύλαξη του άρθρου 8 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, σχετικά με την εναρμόνιση των τεχνικών απαιτήσεων και των διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας [3] καθώς και του άρθρου 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2002, σχετικά με κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας [4].

---

[1] Γνώμη της 28ης Σεπτεμβρίου 2005 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

[2] Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 2005 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 5ης Δεκεμβρίου 2005.

[3] ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2871/2000 της Επιτροπής (ΕΕ L 333 της 29.12.2000, σ. 47).

[4] ΕΕ L 240 της 7.9.2002, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1701/2003 (ΕΕ L 243 της 27.9.2003, σ. 5).

(9) Οι πληροφορίες για την ασφάλεια των αερομεταφορέων θα πρέπει να δημοσιεύονται κατά τρόπο αποτελεσματικό, όπως με χρήση του Διαδικτύου.

(10) Προκειμένου το ανταγωνιστικό πλαίσιο των αερομεταφορών να αποδίδει τα μέγιστα δυνατά οφέλη στις εταιρείες και στους επιβάτες, είναι σημαντικό να παρέχονται στους καταναλωτές οι αναγκαίες πληροφορίες, ώστε να είναι σε θέση να επιλέγουν έχοντας επίγνωση των πραγμάτων.

(11) Η ταυτότητα του αερομεταφορέα ή των αερομεταφορέων οι οποίοι πράγματι εκτελούν το δρομολόγιο, αποτελεί ουσιώδη πληροφορία. Ωστόσο, οι καταναλωτές που συνάπτουν σύμβαση μεταφοράς η οποία θα μπορούσε να περιλαμβάνει πτήση μετάβασης και επιστροφής, δεν ενημερώνονται πάντοτε για την ταυτότητα του αερομεταφορέα ή των αερομεταφορέων οι οποίοι όντως εκτελούν την εν λόγω πτήση ή πτήσεις.

(12) Η οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις [1], απαιτεί την παροχή ορισμένων πληροφοριών στους καταναλωτές, αλλά οι πληροφορίες αυτές δεν περιλαμβάνουν την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα.

(13) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89 του Συμβουλίου, της 24ης Ιουλίου 1989, για τη θέσπιση κώδικα συμπεριφοράς για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων (ΗΣΚ) [2] παρέχει το δικαίωμα στους καταναλωτές που κάνουν κράτηση θέσης σε πτήση μέσω ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων, να ενημερώνονται για την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα. Ωστόσο, ακόμη και στις τακτικές αεροπορικές μεταφορές, υπάρχουν ορισμένες πρακτικές του κλάδου, όπως η πλήρης εκμίσθωση, ή η πτήση με κοινό κωδικό εάν γίνει κράτηση χωρίς ΗΣΚ, κατά τις οποίες ο αερομεταφορέας ο οποίος έχει πωλήσει τις θέσεις σε μια πτήση υπό την επωνυμία του, στην πραγματικότητα δεν εκτελεί την πτήση και, επί του παρόντος μάλιστα, δεν προβλέπεται νόμιμο δικαίωμα του επιβάτη να ενημερώνεται σχετικά με την ταυτότητα του αερομεταφορέα που όντως εκτελεί το δρομολόγιο.

(14) Αυτές οι πρακτικές αυξάνουν την ευελιξία και μπορούν να βελτιώσουν τις υπηρεσίες που παρέχονται τους επιβάτες. Επιπλέον, ορισμένες αλλαγές της τελευταίας στιγμής είναι αναπόφευκτες για τεχνικούς λόγους και συμβάλλουν στην ασφάλεια των αερομεταφορών. Η ευελιξία αυτή θα πρέπει, ωστόσο, να αντισταθμίζεται από την επαλήθευση του ότι οι εταιρείες που εκτελούν στην πραγματικότητα την αεροπορική μεταφορά ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις ασφαλείας και από διαφάνεια για τους καταναλωτές ώστε να διασφαλίζεται το δικαίωμά τους να επιλέγουν έχοντας επίγνωση των πραγμάτων. Θα πρέπει, συνεπώς, να επιδιώκεται η σωστή ισορροπία μεταξύ της εμπορικής βιωσιμότητας των αεροπορικών εταιρειών και της πρόσβασης των επιβατών στην ενημέρωση.

(15) Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να ακολουθούν πολιτική διαφάνειας έναντι των επιβατών ως προς τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες. Η δημοσίευση των πληροφοριών αυτών θα πρέπει να συμβάλλει στο να έχουν επίγνωση οι επιβάτες της αξιοπιστίας των αερομεταφορέων από πλευράς ασφαλείας.

(16) Οι αερομεταφορείς είναι υπεύθυνοι για την αναφορά ελλείψεων ασφαλείας στις εθνικές αρχές αεροπορικής ασφάλειας καθώς και για την, χωρίς καθυστέρηση, αντιμετώπιση των ελλείψεων αυτών. Τα πληρώματα αέρος και εδάφους αναμένεται να λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα όταν αντιλαμβάνονται ελλείψεις ασφαλείας. Η τιμωρία του προσωπικού, όταν ενεργεί με τον τρόπο αυτό, αντιβαίνει στα συμφέροντα της αεροπορικής ασφάλειας, όπως προκύπτει από το άρθρο 8 παράγραφος 4 της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2003, σχετικά με την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία [3].

(17) Πέραν των καταστάσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης [4], θα πρέπει να προσφέρεται στους ενδιαφερόμενους επιβάτες το δικαίωμα επιστροφής αντιτίμου ή μεταφοράς με άλλη πτήση σε ορισμένες ειδικές περιπτώσεις εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, εάν υπάρχει επαρκώς στενός δεσμός με την Κοινότητα.

(18) Επιπροσθέτως των κανόνων που καθορίζονται με τον παρόντα κανονισμό, οι συνέπειες της αλλαγής ταυτότητας του πραγματικού μεταφορέα όσον αφορά την εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς θα πρέπει να διέπονται από το δίκαιο των κρατών μελών που έχει εφαρμογή στις συμβάσεις και από το οικείο κοινοτικό δίκαιο, ιδίως την οδηγία 90/314/ΕΟΚ και την οδηγία 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 1993, σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές [5].

(19) Ο παρών κανονισμός αποτελεί τμήμα της νομοθετικής διαδικασίας που αποσκοπεί στην αποτελεσματική και συνεκτική προσέγγιση για την ενίσχυση της αεροπορικής ασφάλειας στην Κοινότητα, στην οποία σημαντικό ρόλο διαδραματίζει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας. Εάν επεκταθούν οι αρμοδιότητες του εν λόγω οργανισμού, όπως σε σχέση με τα αεροσκάφη τρίτων χωρών, ο ρόλος του στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, θα μπορούσε να διευρυνθεί περαιτέρω. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δίδεται στην περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας και της ποσότητας των επιθεωρήσεων ασφαλείας των αεροσκαφών και στην εναρμόνιση των επιθεωρήσεων αυτών.

(20) Όταν υπάρχει κίνδυνος για την ασφάλεια ο οποίος δεν έχει αντιμετωπισθεί από τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να θεσπίζει άμεσα μέτρα σε προσωρινή βάση. Στις περιπτώσεις αυτές, η επιτροπή που επικουρεί την Επιτροπή στο έργο της στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ενεργεί σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 3 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή [6].

---

[1] ΕΕ L 158 της 23.6.1990, σ. 59.

[2] ΕΕ L 220 της 29.7.1989, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 323/1999 (ΕΕ L 40 της 13.2.1999, σ. 1).

[3] ΕΕ L 167 της 4.7.2003, σ. 23.

[4] ΕΕ L 46 της 17.2.2004, σ. 1.

[5] ΕΕ L 95 της 21.4.1993, σ. 29.

[6] ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

(21) Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, η επιτροπή που επικουρεί την Επιτροπή στο έργο της στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ενεργεί σύμφωνα με τη ρυθμιστική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(22) Δεδομένου ότι η σχέση μεταξύ του παρόντος κανονισμού και του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών τα οποία χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες [1] θα ήταν άλλως ασαφής, το εν λόγω άρθρο θα πρέπει να καταργηθεί προς όφελος της ασφάλειας δικαίου.

(23) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίζουν κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται για παραβίαση των διατάξεων του κεφαλαίου III του παρόντος κανονισμού και να μεριμνούν για την εφαρμογή των κυρώσεων αυτών. Οι εν λόγω κυρώσεις, οι οποίες μπορούν να είναι αστικού ή διοικητικού χαρακτήρα, θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

(24) Η Επιτροπή θα πρέπει να αναλύσει την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και, κατόπιν επαρκούς χρονικού διαστήματος, να υποβάλει έκθεση για την αποτελεσματικότητα των διατάξεών του.

(25) Κάθε αρμόδια αρχή πολιτικής αεροπορίας της Κοινότητας μπορεί να αποφασίζει ότι αερομεταφορείς, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που δεν λειτουργούν στην επικράτεια των κρατών μελών στην οποία εφαρμόζεται η συνθήκη, μπορούν να υποβάλλουν αίτηση στην εν λόγω αρχή με στόχο την υπαγωγή του αερομεταφορέα που το ζητεί σε συστηματικούς ελέγχους, για να ελέγχεται κατά πόσον είναι πιθανή η συμμόρφωσή του με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας.

(26) Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εμποδίζει τα κράτη μέλη να καθιερώσουν σύστημα επισήμανσης ποιότητας των αερομεταφορέων σε εθνικό επίπεδο, το οποίο μπορεί να περιλαμβάνει κριτήρια διαφορετικά από τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο.

(27) Ρυθμίσεις για μεγαλύτερη συνεργασία όσον αφορά τη χρήση του αεροδρομίου του Γιβραλτάρ συμφωνήθηκαν στο Λονδίνο, στις 2 Δεκεμβρίου 1987, από το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο σε κοινή δήλωση των υπουργών εξωτερικών των δύο χωρών. Οι εν λόγω ρυθμίσεις δεν έχουν ακόμη τεθεί σε εφαρμογή,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

[1] ΕΕ L 143 της 30.4.2004, σ. 76.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει διατάξεις:

α) σχετικά με τη σύσταση και τη δημοσίευση κοινοτικού καταλόγου, βασισμένου σε κοινά κριτήρια, των αερομεταφορέων, των οποίων η λειτουργία, για λόγους ασφαλείας, απαγορεύεται στην Κοινότητα

και

β) σχετικά με την ενημέρωση των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών για την ταυτότητα του αερομεταφορέα ο οποίος εκτελεί την πτήση στην οποία επιβαίνουν.

2. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στο αεροδρόμιο του Γιβραλτάρ νοείται με την επιφύλαξη των αντίστοιχων νομικών θέσεων του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου όσον αφορά την αντιδικία για την κυριαρχία στο έδαφος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.

3. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στο αεροδρόμιο του Γιβραλτάρ αναστέλλεται έως ότου τεθούν σε ισχύ οι ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στην κοινή δήλωση των υπουργών εξωτερικών του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, της 2ας Δεκεμβρίου 1987. Οι κυβερνήσεις της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου ενημερώνουν το Συμβούλιο για αυτή την ημερομηνία θέσης σε ισχύ.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τον σκοπό του παρόντος κανονισμού, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) «αερομεταφορέας»: επιχείρηση αερομεταφορών με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης ή ισοδύναμη·

β) «σύμβαση μεταφοράς»: σύμβαση για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφορών ή σύμβαση η οποία περιλαμβάνει παροχή των εν λόγω υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης κατά την οποία η μεταφορά αποτελείται από δύο ή περισσότερες πτήσεις που εκτελούνται από τον ίδιο αερομεταφορέα ή διαφορετικούς αερομεταφορείς·

γ) «συμβαλλόμενος για την αεροπορική μεταφορά»: αερομεταφορέας που συνάπτει σύμβαση μεταφοράς με τον επιβάτη, ή, εάν η σύμβαση περιλαμβάνει οργανωμένο ταξίδι, ο συμβαλλόμενος για την αεροπορική μεταφορά είναι ο ταξιδιωτικός πράκτορας. Κάθε πωλητής εισιτηρίου θεωρείται επίσης συμβαλλόμενος για την αεροπορική μεταφορά,

δ) «πωλητής εισιτηρίου»: ο πωλητής αεροπορικού εισιτηρίου ο οποίος μεσολαβεί για τη σύναψη σύμβασης μεταφοράς με επιβάτη, είτε για αυτοτελή πτήση είτε στο πλαίσιο δέσμης, και ο οποίος δεν είναι αερομεταφορέας ή ταξιδιωτικός πράκτορας·

ε) «πραγματικός αερομεταφορέας»: ο αερομεταφορέας ο οποίος εκτελεί ή προτίθεται να εκτελέσει πτήση κατόπιν συμβάσεως μεταφοράς με επιβάτη ή για λογαριασμό άλλου, φυσικού ή νομικού, προσώπου, που έχει σύμβαση μεταφοράς με τον επιβάτη αυτόν·

στ) «εξουσιοδότηση λειτουργίας ή τεχνική άδεια»: κάθε νομοθετική ή διοικητική πράξη κράτους μέλους, η οποία προβλέπει είτε ότι ένας αερομεταφορέας δύναται να παρέχει αεροπορικές υπηρεσίες προς και από τα αεροδρόμιά του είτε ότι ένας αερομεταφορέας δύναται να λειτουργεί στον εναέριο χώρο του είτε ότι ένας αερομεταφορέας δύναται να ασκεί δικαιώματα κυκλοφορίας,

ζ) «απαγόρευση λειτουργίας»: η άρνηση, αναστολή, αφαίρεση ή περιστολή της εξουσιοδότησης λειτουργίας ή της τεχνικής άδειας ενός αερομεταφορέα για λόγους ασφαλείας ή οποιοδήποτε ισοδύναμο μέτρο ασφαλείας σε σχέση με αερομεταφορέα ο οποίος δεν διαθέτει δικαιώματα κυκλοφορίας στην Κοινότητα αλλά του οποίου τα αεροσκάφη μπορούν κατά τα άλλα να λειτουργούν στην Κοινότητας βάσει συμφωνίας μίσθωσης·

η) «οργανωμένο ταξίδι»: οι υπηρεσίες που ορίζει το άρθρο 2 σημείο 1 της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ·

θ) «κράτηση»: η κατοχή από τον επιβάτη εισιτηρίου ή άλλου στοιχείου, το οποίο αποδεικνύει ότι η κράτηση έχει γίνει δεκτή και έχει καταγραφεί από τον συμβαλλόμενο για την αεροπορική μεταφορά·

ι) «σχετικά πρότυπα ασφαλείας»: τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας που περιέχονται στη σύμβαση του Σικάγου και στα παραρτήματά της, καθώς και, ανάλογα με την περίπτωση, όσα περιέχονται στο σχετικό κοινοτικό δίκαιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ

Άρθρο 3

Σύσταση του κοινοτικού καταλόγου

1. Με στόχο την ενίσχυση της αεροπορικής ασφάλειας, συστήνεται κατάλογος αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα (εφεξής αποκαλούμενος «κοινοτικός κατάλογος»). Κάθε κράτος μέλος επιβάλλει, στο έδαφός του, τις απαγορεύσεις λειτουργίας που περιλαμβάνονται στον κοινοτικό κατάλογο σε σχέση με τους αερομεταφορείς που υπόκεινται στις απαγορεύσεις αυτές.

2. Τα κοινά κριτήρια για την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας σε αερομεταφορέα βασίζονται στα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, που αναφέρονται στο παράρτημα (εφεξής αποκαλούμενα «κοινά κριτήρια»). Η Επιτροπή μπορεί να τροποποιεί το παράρτημα, ιδίως προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι επιστημονικές και τεχνικές εξελίξεις, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15, παράγραφος 3.

3. Προκειμένου να συσταθεί για πρώτη φορά ο κοινοτικός κατάλογος, κάθε κράτος μέλος, μέχρι τις 16 Φεβρουαρίου 2006, γνωστοποιεί στην Επιτροπή την ταυτότητα των αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στο έδαφός του, μαζί με τους λόγους που οδήγησαν στη θέσπιση τέτοιων απαγορεύσεων και οποιεσδήποτε άλλες σχετικές πληροφορίες. Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη σχετικά με αυτές τις απαγορεύσεις λειτουργίας.

4. Μέσα σε ένα μήνα από την παραλαβή των πληροφοριών που γνωστοποιούνται από τα κράτη μέλη, η Επιτροπή αποφασίζει, με βάση τα κοινά κριτήρια, σχετικά με την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς και καταρτίζει τον κοινοτικό κατάλογο αερομεταφορέων των οποίων έχει απαγορευθεί η λειτουργία, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 3.

Άρθρο 4

Ενημέρωση του κοινοτικού καταλόγου

1. Ο κοινοτικός κατάλογος ενημερώνεται:

α) προκειμένου να απαγορευθεί η λειτουργία αερομεταφορέα και να συμπεριληφθεί αυτός ο αερομεταφορέας στον κοινοτικό κατάλογο με βάση τα κοινά κριτήρια·

β) προκειμένου να αφαιρεθεί αερομεταφορέας από τον κοινοτικό κατάλογο, εάν έχουν επανορθωθεί οι ελλείψεις ασφαλείας ή οι ελλείψεις που οδήγησαν στο γεγονός να συμπεριληφθεί στον κοινοτικό κατάλογο και εάν δεν υπάρχει άλλος λόγος, με βάση τα κοινά κριτήρια, για τη διατήρηση του αερομεταφορέα στον κοινοτικό κατάλογο·

γ) προκειμένου να τροποποιηθούν οι όροι απαγόρευσης λειτουργίας σε αερομεταφορέα ο οποίος περιλαμβάνεται στον κοινοτικό κατάλογο·

2. Η Επιτροπή, ενεργώντας με δική της πρωτοβουλία ή κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους, αποφασίζει να ενημερώσει τον κοινοτικό κατάλογο αμέσως μόλις αυτό καθίσταται αναγκαίο βάσει της παραγράφου 1, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 3 και με βάση τα κοινά κριτήρια. Τουλάχιστον κάθε τρεις μήνες, η Επιτροπή επαληθεύει κατά πόσον είναι σκόπιμη η ενημέρωση του κοινοτικού καταλόγου.

3. Κάθε κράτος μέλος και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας διαβιβάζουν στην Επιτροπή όλες τις πληροφορίες που μπορεί να είναι χρήσιμες για την ενημέρωση του κοινοτικού καταλόγου. Η Επιτροπή διαβιβάζει όλες τις σχετικές πληροφορίες στα άλλα κράτη μέλη.

Άρθρο 5

Προσωρινά μέτρα για την ενημέρωση του κοινοτικού καταλόγου

1. Όταν γίνεται εμφανές ότι η συνέχιση της λειτουργίας ενός αερομεταφορέα στην Κοινότητα ενδέχεται να αποτελεί σοβαρό κίνδυνο ασφαλείας και ότι ο κίνδυνος αυτός δεν έχει αντιμετωπισθεί ικανοποιητικά με επείγοντα μέτρα λαμβανόμενα από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ή τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 η Επιτροπή μπορεί να θεσπίζει προσωρινά τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) ή γ), σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 2.

2. Το ταχύτερο δυνατό και το πολύ μέσα σε δέκα εργάσιμες ημέρες, η Επιτροπή παραπέμπει το θέμα στη επιτροπή του άρθρου 15 παράγραφος 1 και αποφασίζει να επιβεβαιώσει, να τροποποιήσει, να άρει ή να επεκτείνει το μέτρο που ελήφθη βάσει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 3.

Άρθρο 6

Έκτακτα μέτρα

1. Σε επείγουσες περιπτώσεις, ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να αντιδρούν σε απρόβλεπτο πρόβλημα ασφαλείας, επιβάλλοντας άμεση απαγόρευση λειτουργίας στο έδαφός τους, λαμβάνοντας υπόψη τα κοινά κριτήρια.

2. Η απόφαση της Επιτροπής να μην συμπεριλάβει έναν αερομεταφορέα στον κοινοτικό κατάλογο σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 3 παράγραφος 4 ή του άρθρου 4 παράγραφος 2, δεν εμποδίζει ένα κράτος μέλος να απαγορεύει ή να συνεχίσει να απαγορεύει τη λειτουργία του εν λόγω αερομεταφορέα λόγω προβλήματος ασφαλείας που επηρεάζει ειδικά το συγκεκριμένο κράτος μέλος.

3. Στις περιπτώσεις των παραγράφων 1 και 2, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή, η οποία ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη. Στην περίπτωση της παραγράφου 1, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος υποβάλλει αμελλητί αίτηση στην Επιτροπή για ενημέρωση του κοινοτικού καταλόγου, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2.

Άρθρο 7

Δικαίωμα υπεράσπισης

Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι, όταν εκδίδει αποφάσεις κατά το άρθρο 3 παράγραφος 4 ή το άρθρο 4 παράγραφος 2 και το άρθρο 5, παρέχεται στον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα η ευκαιρία να εκφράσει τις απόψεις του, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για διαδικασία επείγοντος, σε ορισμένες περιπτώσεις.

Άρθρο 8

Εκτελεστικά μέτρα

1. Η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 3 θεσπίζει, ανάλογα με την περίπτωση, εκτελεστικά μέτρα έτσι ώστε να υφίστανται λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο παρόν κεφάλαιο.

2. Η Επιτροπή, όταν αποφασίζει τα μέτρα αυτά, λαμβάνει δεόντως υπόψη την ανάγκη να λαμβάνονται ταχέως οι αποφάσεις όσον αφορά την ενημέρωση του κοινοτικού καταλόγου και προβλέπει, ανάλογα με την περίπτωση, τη δυνατότητα διαδικασίας επείγοντος.

Άρθρο 9

Δημοσίευση

1. Ο κοινοτικός κατάλογος και οιαδήποτε τροποποίησή του δημοσιεύονται αμέσως στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

2. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για τη διευκόλυνση της πρόσβασης του κοινού στον κοινοτικό κατάλογο, στην πιο πρόσφατη ενημέρωσή του, ιδίως μέσω της χρήσης του Διαδικτύου.

3. Οι συμβαλλόμενοι για αεροπορικές μεταφορές, οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας και τα αεροδρόμια που βρίσκονται στην επικράτεια των κρατών μελών εφιστούν την προσοχή των επιβατών για τον κοινοτικό κατάλογο, τόσο μέσω των ιστοθέσεών τους, όσο και, όπου αρμόζει, στις εγκαταστάσεις τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ

Άρθρο 10

Πεδίο εφαρμογής

1. Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου εφαρμόζονται όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών, όταν η πτήση αποτελεί μέρος σύμβασης μεταφοράς και η μεταφορά αυτή άρχισε στην Κοινότητα και

α) η αναχώρηση της πτήσης γίνεται από αεροδρόμιο στην επικράτεια κράτους μέλους στην οποία εφαρμόζεται η συνθήκη·

ή

β) η αναχώρηση της πτήσης γίνεται από αεροδρόμιο που βρίσκεται σε τρίτη χώρα προς αεροδρόμιο που βρίσκεται στην επικράτεια κράτους μέλους στην οποία εφαρμόζεται η συνθήκη·

ή

γ) η πτήση αναχωρεί από αεροδρόμιο που βρίσκεται σε τρίτη χώρα και φθάνει σε οποιοδήποτε τέτοιο αεροδρόμιο.

2. Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου εφαρμόζονται ανεξαρτήτως του εάν η πτήση είναι τακτική ή έκτακτη, και ανεξαρτήτως του εάν η πτήση αποτελεί ή όχι μέρος οργανωμένου ταξιδιού.

3. Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου δεν θίγουν τα δικαιώματα των επιβατών βάσει της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ και βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89.

Άρθρο 11

Ενημέρωση σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα

1. Κατά την κράτηση, ο συμβαλλόμενος για την αεροπορική μεταφορά ενημερώνει τον επιβάτη σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων, ανεξάρτητα με τον τρόπο με τον οποίο έγινε η κράτηση.

2. Εάν η ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων δεν είναι ακόμη γνωστή κατά τη στιγμή της κράτησης, ο συμβαλλόμενος για την αεροπορική μεταφορά μεριμνά ώστε ο επιβάτης να πληροφορείται το όνομα ή τα ονόματα του αερομεταφορέα ή των αερομεταφορέων οι οποίοι ενδέχεται να ενεργήσουν ως πραγματικός αερομεταφορέας ή πραγματικοί αερομεταφορείς στην εν λόγω πτήση ή πτήσεις. Στην περίπτωση αυτή, ο συμβαλλόμενος για την αεροπορική μεταφορά εξασφαλίζει ότι ο επιβάτης πληροφορείται την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων αμέσως μόλις αυτή προσδιορίζεται.

3. Οποτεδήποτε αλλάξει η ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων μετά την κράτηση, ο συμβαλλόμενος για την αεροπορική μεταφορά, ανεξαρτήτως του λόγου της αλλαγής, λαμβάνει αμέσως όλα τα δέοντα μέτρα για να εξασφαλίσει ότι ο επιβάτης ενημερώνεται για την αλλαγή το ταχύτερο δυνατό. Σε κάθε περίπτωση, οι επιβάτες ενημερώνονται κατά τον έλεγχο αποσκευών ή τη στιγμή της επιβίβασης στις περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν απαιτείται ο έλεγχος των αποσκευών σε πτήση ανταπόκρισης.

4. Ο αερομεταφορέας ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας, κατά περίπτωση, εξασφαλίζει ότι ο σχετικός συμβαλλόμενος για την αεροπορική μεταφορά πληροφορείται την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων αμέσως μόλις αυτή γίνεται γνωστή, ιδίως σε περίπτωση αλλαγής της εν λόγω ταυτότητας.

5. Εάν ένας πωλητής εισιτηρίου δεν έχει ενημερωθεί για την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, δεν είναι υπεύθυνος για τη μη συμμόρφωση προς τις υποχρεώσεις που προβλέπει το παρόν άρθρο.

6. Η υποχρέωση του συμβαλλόμενου για την αεροπορική μεταφορά να ενημερώνει τους επιβάτες για την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων, προσδιορίζονται στους γενικούς όρους πώλησης που διέπουν τη σύμβαση μεταφοράς.

Άρθρο 12

Δικαίωμα σε επιστροφή αντιτίμου ή μεταφορά με άλλη πτήση

1. Ο παρών κανονισμός δεν επηρεάζει το δικαίωμα επιστροφής αντιτίμου ή μεταφοράς με άλλη πτήση που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004.

2. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 δεν εφαρμόζεται και

α) ο πραγματικός αερομεταφορέας το όνομα του οποίου έχει γνωστοποιηθεί στον επιβάτη, έχει συμπεριληφθεί στον κοινοτικό κατάλογο και υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας η οποία έχει οδηγήσει σε ακύρωση της σχετικής πτήσης ή που θα είχε οδηγήσει σε ακύρωση εάν η σχετική πτήση είχε εκτελεσθεί στην Κοινότητα·

ή

β) ο πραγματικός αερομεταφορέας, το όνομα του οποίου έχει γνωστοποιηθεί στον επιβάτη, έχει αντικατασταθεί από άλλον πραγματικό αερομεταφορέα ο οποίος περιλαμβάνεται στον κοινοτικό κατάλογο και υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας η οποία έχει οδηγήσει σε ακύρωση της σχετικής πτήσης ή που θα είχε οδηγήσει σε ακύρωση εάν η σχετική πτήση είχε εκτελεσθεί στην Κοινότητα,

ο συμβαλλόμενος για την αεροπορική μεταφορά, ο οποίος μετέχει στη σύμβαση μεταφοράς, παρέχει στον επιβάτη το δικαίωμα επιστροφής αντιτίμου ή μεταφοράς με άλλη πτήση που προβλέπεται στο άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, υπό την προϋπόθεση ότι, εάν η πτήση δεν ακυρωθεί, ο επιβάτης έχει επιλέξει να μη χρησιμοποιήσει αυτή την πτήση.

3. Η παράγραφος 2 του παρόντος άρθρου εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του άρθρου 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004.

Άρθρο 13

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση προς τους κανόνες οι οποίοι αναφέρονται στο παρόν κεφάλαιο και θεσπίζουν κυρώσεις για την παραβίαση των εν λόγω κανόνων. Οι κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 14

Ενημέρωση και τροποποίηση

Μέχρι τις 16 Ιανουαρίου 2009, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Η έκθεση συνοδεύεται, εν ανάγκη, από προτάσεις για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 15

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 (εφεξής: «η επιτροπή»).

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

3. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Η προθεσμία του άρθρου 5, παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

4. Η Επιτροπή μπορεί να ζητεί τη γνώμη της επιτροπής για οιοδήποτε άλλο θέμα αφορά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

5. Η επιτροπή θεσπίζει τον κανονισμό λειτουργίας της.

Άρθρο 16

Κατάργηση

Το άρθρο 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ καταργείται.

Άρθρο 17

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Τα άρθρα 10, 11 και 12 εφαρμόζονται από τις 16ης Ιουλίου 2006 και το άρθρο 13 εφαρμόζεται από τις 16ης Ιανουαρίου 2007.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Στρασβούργο, 14 Δεκεμβρίου 2005.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
J. BORRELL FONTELLES

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
C. CLARKE

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Κοινά κριτήρια για την εξέταση της απαγόρευσης λειτουργίας για λόγους ασφαλείας σε κοινοτικό επίπεδο

Οι αποφάσεις για δράση σε κοινοτικό επίπεδο λαμβάνονται ανάλογα με τα χαρακτηριστικά της κάθε μεμονωμένης περίπτωσης. Ανάλογα με τα χαρακτηριστικά κάθε περίπτωσης, ένας αερομεταφορέας ή όλοι οι αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στο ίδιο κράτος θα μπορούσαν να είναι επιλέξιμοι για δράση σε κοινοτικό επίπεδο.

Όταν εξετάζεται αν η απαγόρευση προς ένα αερομεταφορέα θα πρέπει να είναι ολοκληρωτική ή μερική, αξιολογείται κατά πόσον ο αερομεταφορέας πληροί τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

1. Επαληθευμένα στοιχεία σοβαρών ελλείψεων ασφαλείας εκ μέρους του αερομεταφορέα:

   — Αναφορές για σοβαρές ελλείψεις ασφαλείας ή μόνιμη αδυναμία του αερομεταφορέα να αντιμετωπίσει ελλείψεις που εντοπίζονται από ελέγχους στο διάδρομο προσγείωσης, οι οποίοι εκτελούνται στο πλαίσιο του προγράμματος αξιολόγησης της ασφάλειας των ξένων αεροσκαφών (SAFA) που έχει γνωστοποιηθεί εκ των προτέρων στον αερομεταφορέα.

   — Σοβαρές ελλείψεις ασφαλείας που εντοπίζονται στο πλαίσιο των διατάξεων για τη συλλογή πληροφοριών του άρθρου 3 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ σχετικά με την ασφάλεια αεροσκάφους τρίτης χώρας.

   — Απαγόρευση λειτουργίας αερομεταφορέα από τρίτη χώρα λόγω τεκμηριωμένων ελλείψεων που συνδέονται με διεθνή πρότυπα ασφαλείας.

   — Τεκμηριωμένες πληροφορίες που αφορούν ατυχήματα και σοβαρά περιστατικά, από τις οποίες προκύπτουν λανθάνουσες ελλείψεις συστημικής ασφάλειας.

2. Αδυναμία ή/και απροθυμία του αερομεταφορέα να αντιμετωπίζει ελλείψεις ασφαλείας, όπως καταδεικνύεται από:

   — Έλλειψη διαφάνειας ή επαρκούς και έγκαιρης ενημέρωσης εκ μέρους του αερομεταφορέα ως απάντηση σε ερώτημα της αρχής πολιτικής αεροπορίας ενός κράτους μέλους σχετικά με τις παραμέτρους ασφαλείας της λειτουργίας του.

   — Ακατάλληλο ή ανεπαρκές πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων που υποβάλλεται σε απάντηση σε διαπιστωμένη σοβαρή έλλειψη ασφαλείας.

3. Αδυναμία ή/και απροθυμία των αρχών που είναι υπεύθυνες για την εποπτεία ενός αερομεταφορέα, να αντιμετωπίζουν ελλείψεις ασφαλείας, όπως καταδεικνύεται από:

   — Έλλειψη συνεργασίας με την αρχή πολιτικής αεροπορίας ενός κράτους μέλους εκ μέρους των αρμόδιων αρχών άλλου κράτους, όταν διατυπώνονται ανησυχίες για την ασφάλεια λειτουργίας ενός αερομεταφορέα που έχει λάβει άδεια λειτουργίας ή έχει πιστοποιηθεί σε αυτό το κράτος.

   — Ανεπάρκεια των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία του αερομεταφορέα να εφαρμόζουν και να επιβάλλουν τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας. Πρέπει να λαμβάνονται ιδιαιτέρως υπόψη τα ακόλουθα:

     α) έλεγχοι και συναφή προγράμματα διορθωτικών μέτρων που καταρτίζονται βάσει του γενικού ελεγκτικού προγράμματος εποπτείας ασφαλείας του ICAO ή οποιασδήποτε εφαρμόσιμης διάταξης του κοινοτικού δικαίου·

     β) εάν η εξουσιοδότηση λειτουργίας ή η τεχνική άδεια οιουδήποτε αερομεταφορέα υπό την εποπτεία του εν λόγω κράτους, έχει προηγουμένως απορριφθεί ή αφαιρεθεί από άλλο κράτος·

     γ) το πιστοποιητικό του αερομεταφορέα δεν έχει εκδοθεί από την αρμόδια αρχή του κράτους στο οποίο ο αερομεταφορέας έχει το κέντρο των δραστηριοτήτων του.

   — Ανεπάρκεια των αρμοδίων αρχών του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το αεροσκάφος που χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας, να εποπτεύουν το αεροσκάφος που χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου.