



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 16.2.2005
KOM(2005) 48 v konečném znění

2005/0008 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o sdělování informací o bezpečnosti členskými státy

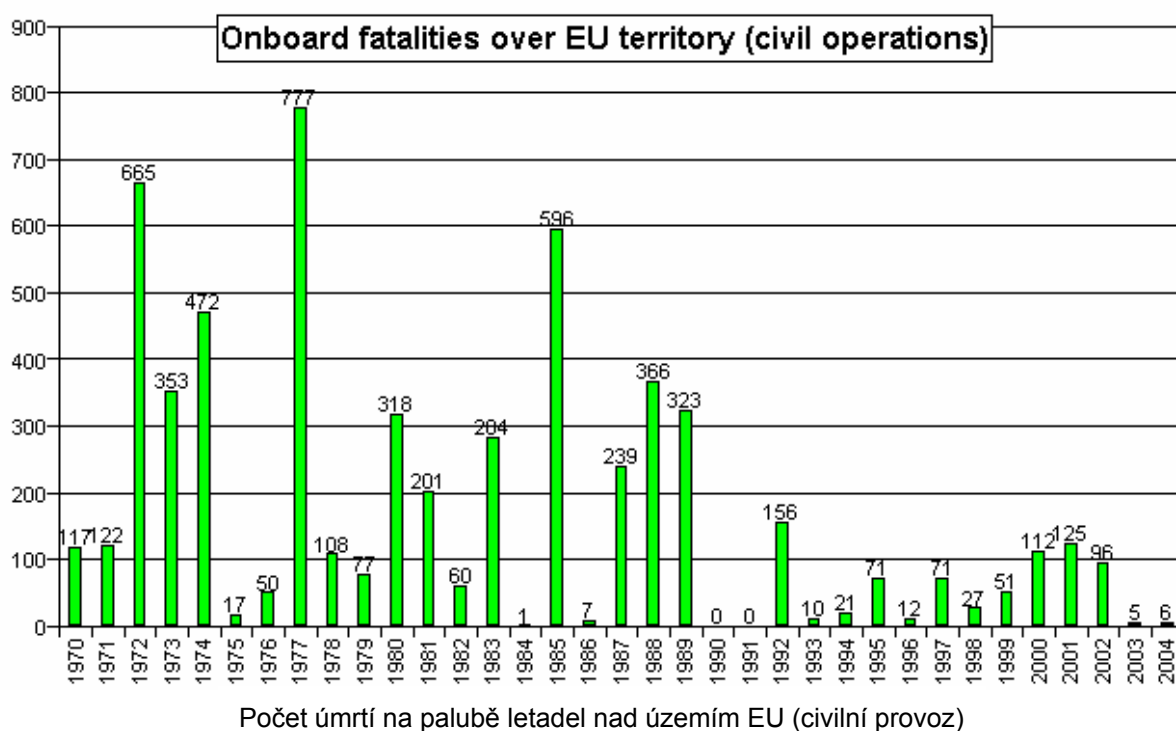
(Text s významem pro EHP)

(předložená Komisí)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1) Nutnost zlepšit bezpečnost

Statistiky ukazují (viz tabulku níže), že k leteckým nehodám dochází dnes v Evropě jen velice zřídka. V roce 2003 zemřelo při leteckých nehodách, k nimž došlo na území EU, 5 osob. To ve srovnání například s více než 63,47 milionu cestujících, kteří cestovali ve stejném období přes jediné velké letiště (Londýn Heathrow)¹.



Této vysoké úrovni bezpečnosti bylo dosaženo díky neustalému usilí jak o udržení bezpečnosti provozu, tak také o zlepšování úrovně bezpečnosti. A v souladu s tím se počet úmrtí způsobených nehodami v letecké dopravě dále snižuje, jelikož absolutní počet osob, které zahynuly při leteckých nehodách, dále klesá, zatímco počet cestujících roste.

Dohled nad bezpečností je celosvětově regulován v rámci Chicagské úmluvy z roku 1944 o mezinárodním civilním letectví a je založen na normách vyvinutých Mezinárodní organizací pro civilní letectví, která byla vytvořena touto úmluvou. V podstatě nad leteckými dopravci provádí dohled, zejména pokud se týká dodržování požadavků na bezpečnost, jejich mateřská země, tj. země, která jim vydala provozní licenci, nebo země, kde jsou zaregistrována letadla, která provozují. Ve většině případů tento systém za posledních padesát roků zajistil, že úroveň bezpečnosti je dostatečná. Avšak přísné uplatňování mezinárodních norem a vynucování kritéria kvality nejsou v současné době zaručené stejnou měrou po celém světě.

1 Zdroj: statistiky o pojišťovacích nárocích v letecké dopravě pro rok 2003 a statistiky EUROSTAT zveřejněné v roce 2003, kapitola 3.5.14 „Provoz na vybraných významných letištích“; tyto statistiky jsou založeny na srovnávacích údajích z informací od Mezinárodní rady letišť, Mezinárodní organizace pro civilní letectví, časopisu Airports Magazine a místních letištních orgánů.

V rámci Evropské unie jsou bezpečnostní postupy založeny na právních předpisech Společenství², které jsou důsledně vynucovány a zajišťují vysokou úroveň bezpečnosti zmíněnou výše. Zejména vytvoření Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) bylo jistým mezníkem v jednotném uplatňování bezpečnostních požadavků, protože vzniklo jediné místo pro osvědčení letové způsobilosti všech výrobků letecké techniky včetně organizací účastnících se jejich konstrukce, výroby a údržby. Jak to již stanoví nařízení (ES) č. 1592/2002³, plánované rozšíření pravomocí Evropské agentury pro bezpečnost letectví zajistí, že veškerý letecký provoz bude brzy spadat v plném rozsahu do odpovědností této agentury. V důsledku toho se provádí přísná kontrola bezpečnosti konstrukce, výroby, údržby a provozu výrobků letecké techniky a jejich součástí a také organizací a osob, které se na těchto činnostech podílejí a které jsou usazeny ve Společenství, jejímž záměrem je chránit cestující veřejnost, pracovníky v letecké dopravě a občany žijící v blízkosti letišť.

Mimo EU závisí úroveň bezpečnosti na účinnosti dozorových postupů, které se používají ve třetích zemích. Aby byla zajištěna vysoká úroveň letecké bezpečnosti všech letadel, která přilétají do a odlétají z Evropského společenství nebo která létají v rámci Společenství, přijaly Evropský parlament a Rada nedávno směrnici 2004/36/ES o bezpečnosti letadel třetích zemí, která používají letiště ve Společenství⁴, jež stanoví harmonizovaný systém prohlídek zahraničních letadel, jestliže tato letadla používají evropská letiště. Kromě toho tato směrnice upravuje výměnu informací mezi členskými státy a možnost rozšířit na celé Společenství určitá opatření, která přijal jeden členský stát vůči letadlům nebo provozovateli ze třetí země v případě, že nespĺňuje mezinárodní bezpečnostní normy.

Tento harmonizovaný systém prohlídek je založen na již osvědčených postupech platných v rámci takzvaného „programu SAFA“ (posuzování bezpečnosti zahraničních letadel), který vypracovala Evropská konference o civilním letectví v roce 1996. Během takzvaných „prohlídek na odbavovací ploše“ se posuzuje určitý vzorek zahraničních letadel, která přistála na evropských letištích, z hlediska toho, jak tato letadla dodržují celosvětově platné mezinárodní bezpečnostní normy uvedené v přílohách 1, 6 a 8 Chicagské úmluvy. Jakékoliv zjištěné nedodržení předpisů, takzvané „výsledky“, může, v závislosti na tom, o jak závažné porušení bezpečnosti letadla se jedná, vyžadovat okamžitou nápravu nebo být důvodem pro zákaz letu takového letadla.

Souhrnně řečeno, směrnice „SAFA“ zavazuje členské státy, aby přijaly takový mechanismus pro získávání informací, který jim umožní zjistit eventuální nebezpečné provozovatele a provádět prohlídky na odbavovací ploše, které posoudí, zda letadla používající letiště ve Společenství splňují mezinárodní bezpečnostní normy. Získané informace a zprávy o provedených prohlídkách jsou předmětem výměny informací mezi všemi členskými státy, aby tyto státy měly možnost rozhodovat o eventuelních dalších prohlídkách nebo zhodnotit, zda dřívější nedostatky byly odstraněny. Dále směrnice také zavedla postup, kterým Komise

² Viz nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví; nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví; směrnice Rady 94/56/ES, kterou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a nahodilých událostí v civilním letectví; směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES o hlášení událostí v civilním letectví.

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, článek 7.

⁴ Úř. věst. L 143, 30.4.2004, s.76

může jen doporučit, aby opatření přijatá jedním členským státem proti určitému provozovateli byla rozšířena na celé Společenství.

Dne 3. ledna 2004 se u egyptského letoviště Sharm-El-Sheikh krátce po startu zřítilo do moře tryskové dopravní letadlo letící do Paříže se 148 osobami na palubě a všichni zahynuli. Po nehodě se ukázalo, tomuto provozujícímu dopravci bylo v době, kdy došlo k nehodě, zakázáno létat do Švýcarska, protože byly obavy ohledně jeho úrovně bezpečnosti, ale do některých členských států měl létat povoleno. Ani dnes není ještě s jistotou známo, co tuto nehodu způsobilo. Vyšetřování stále pokračuje a závěry ohledně příčin této katastrofy jsou proto předčasné.

Nehoda u Sharm-El-Sheikh však ukázala, že je nutné přijmout přísnější pravidla, tak aby se prohlídky na odbavovací ploše staly povinné a dále stanovit pro členské státy povinnost účastnit se širší výměny informací a používat společná opatření, o nichž se rozhodne na základě výsledků těchto kontrol.

Cílem stávajícího legislativního návrhu je v první řadě zlepšení pozice cestující veřejnosti vůči leteckému dopravnímu průmyslu. Za tímto účelem se navrhuje dát cestujícím právo být informováni o totožnosti leteckého dopravce, který bude provozovat příslušný let nebo lety, na něž si udělali rezervaci, a zároveň posílit povinnost členských států sdělovat informace o bezpečnosti. Je třeba říci, že letadla ze třetích zemí mohou mít zákaz letu nebo zakázáno létat do Společenství a ze Společenství z různých důvodů a v neposlední řadě z důvodů, které jsou uvedeny ve směrnici SAFA.

Komise má v úmyslu ve vhodnou chvíli navrhnout posílení stávajícího systému bezpečnostních prohlídek, které jsou založené na směrnici „SAFA“ 2004/36/ES. V současné době Komise posuzuje jak nejlépe zavést takové změny co nejúčinněji a při využití možností, které nabízejí prováděcí opatření, jež mají vliv na obsah postupů připojených ke směrnici „SAFA“.

Další mnohem významnější opatření, jež se možná uskuteční díky změně směrnice, by mohlo spočívat v zavedení výstražného systému, který zajistí, že inspektoři členských států budou informováni o důležitých záležitostech bezpečnosti, a ve vypracování souboru podrobných postupů, které se budou muset dodržovat. Takový krok by pomohl ke zlepšení kvality a standardizace údajů, umožnil by lepší analýzu informací, které jsou k dispozici, a umožnil by snazší odhalení problémových oblastí. Návrhy na změnu by také vzaly v úvahu mezinárodní iniciativy jako je provozní bezpečnostní audit Asociace mezinárodní letecké dopravy IATA (IOSA) spočívající v poskytnutí standardizovaného programu auditu, který je založen na mezinárodně uznávaných normách a strukturovaném systému pro sdílení informací z auditu.

Je třeba říci, že výše uvedená opatření by vyžadovala dokonalejší společné školení příslušných pracovníků a využití zkušeností Společenství v oblasti výměny pracovníků z různých členských států. Tím by inspektoři získali lepší znalosti nejlepších postupů, které by zase vytvářely nezbytnou důvěru v práci v rámci koherentního systému celého Společenství.

Kromě těchto technických opatření by zřejmě bylo také třeba předvídat více společných akcí vůči provozovatelům, kteří nejsou považováni za bezpečné, tím, že se bude více hovořit o jednotlivých letadlech, kterým byl zakázán let, a tím, že se budou přijímat rozhodnější společná opatření proti třetím zemím, které neplní své odpovědnosti pokud jde o dozor, v souladu s původním návrhem Komise z roku 1997, který byl dosti zmírněn.

2) Nutnost zvýšit transparentnost

Aby cestujícím byla dána pravomoc vybrat si při rezervaci místa v letadle konkrétní let s lepší znalostí provozujícího dopravce, musí mít cestující možnost se dovědět, který dopravce daný let provozuje.

Po nehodě v Sharm-el-Sheikh zastávala veřejnost názor, že by cestující měli být informováni o přesné totožnosti společnosti, která je skutečně přepravuje. Vyšší stupeň transparentnosti by měl společnosti přimět k větší péči o bezpečnost.

Již dnes cestující ve většině případů vědí, který dopravce bude provozovat let, na nějž si dělají rezervaci. Jednak, jestliže si kupují let jako jednotlivý produkt, kupují tuto službu od jedné konkrétní a identifikované letecké společnosti. V letecké dopravě však existují dvě praktiky, které někdy mohou vést k situaci, kdy dopravce, který prodal let pod svým obchodním jménem, ho ve skutečnosti neprovozuje. Jedna taková praktika je sdílení kódů, kdy se dvě letecké společnosti dohodnou, že budou prodávat místa na určitý počet letů pod oběma svými jmény, ačkoliv některé z těchto letů provozuje jeden dopravce a jiné lety provozuje druhý dopravce. Je tedy možné koupit si letenku od letecké společnosti x, ale ve skutečnosti letět s leteckou společností y.

Nicméně jestliže si cestující dělá rezervaci na let jako jediný produkt prostřednictvím počítačového rezervačního systému, stanoví již dnes kodex chování pro používání takových počítačových rezervačních systémů⁵, že uvedení provozujícího dopravce je povinné. Tato povinnost neexistuje pro přímé rezervace u leteckých společnostech, které nejsou zapojeny do počítačových rezervačních systémů, například při prodeji přes internet. Avšak většina evropských leteckých společností, které provádějí praxi sdílení kódů, přistoupila k dokumentu Závazky pro služby poskytované cestujícím v letecké dopravě (ASCP)⁶ a zavázala se, že bude poskytovat tyto informace dobrovolně. Tento závazek je zjevně dodržován v širokém rozsahu.

Druhá praktika, která může vést k nejasnosti ohledně provozujícího dopravce, je takzvaný wet leasing, kdy si letecká společnost pronajme od jiné letecké společnosti letadlo i s posádkou. Pro počítačový rezervační systém není stanovena povinnost tyto informace uvádět. Tato praktika však není tak rozšířená jako sdílení kódů a vztahuje se na ni také dokument Závazky pro služby poskytované cestujícím v letecké dopravě (ASPC).

Pokud jde ale o lety zakoupené jako součást souboru cestovních služeb, není v současné době stanovena v tomto odvětví žádná povinnost nebo závazek ohledně toho, že cestující budou informováni o totožnosti provozujícího dopravce. Přesto však značná část tohoto odvětví již poskytuje tyto informace dobrovolně jako obchodní nástroj.

V zásadě se jedná o zcela zřejmý požadavek ochrany spotřebitele, že cestující by měli mít právo vědět, kdo bude poskytovat klíčový prvek souboru cestovních služeb nebo let, který si kupují. Asi by například také nikdo neočekával, že spotřebitelům se nesdělí, ve kterém hotelu jsou ubytováni. Navrhovaná opatření jsou pečlivě zaměřena na zajištění bezpečnosti cestujícího zatímco opatření, která mohou mít nepříznivý vliv na hospodářskou soutěž odvětví

⁵ Nařízení Rady (ES) č. 323/1999, kterým se mění nařízení (EHS) č. 2299/89 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů

⁶ Dobrovolný závazek letecké dopravy, podepsaný dne 14. února 2002; internetová stránka: http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/commitments_en.htm.

cestovního ruchu, jsou minimalizována, zejména zajištěním pružnosti ve výběru provozujícího dopravce. I když by rozšířené posouzení vlivu mohlo být odůvodněné, zejména pokud byla vyžadována širší opatření, povaha navržených požadavků (zejména naléhavost opatření, která se musejí přijmout, a nutnost zamezit přijímání četných vnitrostátních pravidel) vyžaduje rychlé přijetí tohoto návrhu.

Mezi dobou rezervace a poskytnutím služby může však uplynout dlouhá doba a může vzniknout požadavek na změny v původním uspořádání. V cestovním průmyslu je klíčovým faktorem úspěchu možnost pružně reagovat na vývoj trhu. A dále zde mohou být technické důvody, které přinutí poskytovatele služeb, a to jak letecké společnosti, tak provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, aby změnili provozujícího dopravce ve velice krátkém termínu, když například technická závada na letadle vyvolá nutnost použít letadlo jiné letecké společnosti. Je proto nezbytné dosáhnout rovnováhy mezi požadavky na transparentnost a pružnost. Transparentnost vyžaduje, aby jakákoliv změna provozujícího dopravce byla okamžitě oznámena příslušným cestujícím; pružnost vyžaduje, aby letecké společnosti a provozovatelé souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy byli schopni změnit provozujícího dopravce v krátkém termínu a aby přitom nemuseli čelit dalšímu narušení provozu.

Aby mohli dopravci uzavírající smlouvu nabídnout lákavé ceny, např. v případě souboru služeb pro pobyty poskytovaných provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, a s ohledem na skutečnost, že soubory služeb pro cesty jsou často rezervovány dlouho dopředu před skutečnou cestou, je důležité, aby dopravci uzavírající smlouvu měli možnost vybrat jednoho nebo více provozujících dopravců pod podmínkou, že cestující bude v tomto ohledu o každé změně informován.

Proto by cestující měli mít právo vždy znát totožnost dopravce, který provozuje jejich lety. V budoucnu Komise přezkoumá, zda ustanovení o tomto informování poskytuje dostatečnou ochranu cestujícím.

Transparentnost je však základní zásadou, která musí platit také mezi členskými státy. A z tohoto důvodu bude toto nařízení obsahovat obecnou povinnost členských států vyměňovat si mezi sebou informace týkající se bezpečnosti provozovatelů v letecké dopravě tak, aby bylo zajištěno účinné, konsistentní a jediné prosazování rozhodnutí o bezpečnosti všude v Evropě.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o sdělování informací o bezpečnosti členskými státy

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise¹,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů³,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy⁴,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Akce Společenství v oblasti letecké dopravy by měla být zaměřena, mezi jinými cíli, na zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících před bezpečnostními riziky. Rovněž je třeba plně brát v úvahu požadavky na ochranu spotřebitele obecně.
- (2) Aby rámec hospodářské soutěže v letecké dopravě přinášel co největší přínosy pro letecké společnosti a cestující, je důležité, aby spotřebitelé dostávali dostatečné informace tak, aby se mohli kvalifikovaně rozhodnout.
- (3) Totožnost leteckého dopravce, který provádí službu, je základní informace. Nicméně spotřebitelé, kteří si rezervují místo na určitý let, nejsou vždy informováni o totožnosti leteckého dopravce, který bude tento let skutečně provozovat.
- (4) Směrnice Rady 90/314/EHS ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy⁵ stanoví soubor informací, které musí mít spotřebitelé k dispozici, ale nezahrnuje totožnost provozujícího dopravce.

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Úř. věst. C , , s. .

³ Úř. věst. C , , s. .

⁴ Úř. věst. C , , s. .

⁵ Úř. věst. L 158, 23.6. 1990 s. 59.

- (5) Nařízení Rady (EHS) č. 2299/89⁶ ve znění nařízení (ES) č. 323/1999 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů⁷ dává spotřebitelům, kteří si rezervují let prostřednictvím počítačového rezervačního systému, právo být informovaní o totožnosti provozujícího leteckého dopravce. Nicméně i v pravidelné letecké dopravě existují určité praktiky vlastní tomuto průmyslu, jako je wet leasing nebo sdílení kódů v případech, kdy byla rezervace provedena bez počítačového rezervačního systému a kdy letecký dopravce, který prodal let pod svým jménem, ho ve skutečnosti neprovozuje a kdy v současné době nemá cestující žádné zákonem stanovené právo být informován o totožnosti leteckého dopravce, který tuto službu skutečně provádí.
- (6) Zatímco tyto praktiky posilují pružnost a umožňují lepší poskytování služeb cestujícím, určitý počet změn na poslední chvíli z technických důvodů je nevyhnutelný a přispívá k bezpečnosti letecké dopravy. Tato flexibilita musí být vyvážena transparentností vůči spotřebitelům.
- (7) Zlepšení sdělování informací týkajících se bezpečnosti provozovatelů v letecké dopravě členskými státy je zásadní pro zlepšení obecné úrovně bezpečnosti letecké dopravy ve Společenství.
- (8) Komise by měla provést rozbor provádění tohoto nařízení a po dostatečně dlouhé době by měla podat zprávu o účinnosti jeho ustanovení,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1 **Předmět**

Toto nařízení stanoví pravidla pro zajištění toho, že cestující v letecké dopravě budou informováni o totožnosti leteckého dopravce, jenž provozuje lety, kterými cestují, a stanoví povinnost výměny bezpečnostních informací mezi členskými státy.

Článek 2 **Definice**

Pro účely tohoto nařízení se

- (a) „leteckým dopravcem“ rozumí podnik zabývající se leteckou dopravou s platnou provozní licencí;
- (b) „smlouvou o přepravě“ rozumí smlouva o službách v letecké dopravě nebo takové služby zahrnující;
- (c) „leteckým dopravcem uzavírajícím smlouvu“ rozumí dopravce, který uzavírá smlouvu o přepravě s cestujícím. Jestliže smlouva zahrnuje soubor služeb, pak

⁶ Úř. věst. L 220, 29.7. 1989 s. 1.

⁷ Úř. věst. L 40, 13.2.1999 s. 1.

je dopravce uzavírající smlouvu provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy;

- (d) „provozujícím leteckým dopravcem“ rozumí letecký dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let podle smlouvy s cestujícím nebo v zastoupení jiné právnické nebo fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím;
- (e) „souborem služeb“ rozumí ty služby, které jsou definovány v čl. 2 odst. 1 směrnice 90/314/EHS o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy;
- (f) „rezervací“ rozumí skutečnost, že cestující má letenku nebo jiný důkaz, který udává, že rezervace byla leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy přijata a evidována.

Článek 3

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na poskytování služeb v letecké dopravě, jestliže odlet je z letiště na území některého členského státu, v němž platí Smlouva, nebo z letiště ve třetí zemi, jestliže je let součástí cesty, která začala ve Společenství, za podmínky, že dopravce, který uzavírá smlouvu, je usazen na území Společenství.
2. Toto nařízení platí bez ohledu na to, zda je let pravidelný nebo nepravidelný a bez ohledu na to, zda je let součástí souboru služeb nebo není.
3. Toto nařízení se nedotýká práv cestujících podle směrnice 90/314/EHS a nařízení Rady (EHS) č. 2299/89 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů.

Článek 4

Výměna informací

1. Členský stát zveřejní seznam všech leteckých dopravců, kteří mají zakázaný jeho vzdušný prostor nebo kteří podléhají omezením v právech na dopravu z bezpečnostních důvodů. Tento seznam bude dán k dispozici všem členským státům a Komisi. Komise zveřejní souhrnný seznam všech těchto leteckých dopravců.
2. Komise přijme patřičná opatření pro usnadnění výměny informací uvedených v odstavci 1.

Článek 5

Informování o totožnosti provozujícího leteckého dopravce

1. Dpravce uzavírající smlouvu informuje cestujícího při provedení rezervace o totožnosti provozujícího leteckého dopravce nebo dopravců.
2. Dpravce uzavírající smlouvu neprodleně cestujícího informuje, jestliže po provedení rezervace dojde ke změně provozujícího dopravce nebo dopravců bez ohledu na to jaký je důvod změny.

Článek 6
Informace a revize

Nejpozději do pěti let po vstupu tohoto nařízení v platnost předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění tohoto nařízení. K této zprávě budou v případě potřeby přiloženy návrhy na revizi tohoto nařízení.

Článek 7
Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně*

*Za Radu
předseda / předsedkyně*