

32005R2111

27.12.2005

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

L 344/15

**РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 2111/2005 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА  
от 14 декември 2005 година**

**за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението от Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

след консултации с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора <sup>(2)</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) Действията на Общността в областта на въздушния транспорт следва приоритетно да са насочени към гарантиране на високо ниво на защита на пътниците от рискове, които са свързани с безопасността. Освен това е необходимо в пълна степен да се отчитат изискванията за защита на потребителите като цяло.
- (2) Списъкът на Общността на въздушните превозвачи, които не изпълняват необходимите изисквания по безопасността, следва да бъде доведен до знанието на пътниците, така че да се осигури прозрачност в най-голяма степен. Този списък на Общността следва да се основава на общите критерии, създадени на общностно равнище.
- (3) Въздушните превозвачи, които са включени в списъка на Общността, следва да бъдат предмет на оперативна забрана. Оперативните забрани, включени в списъка на Общността, следва да се прилагат на територията на държавите-членки, за които се прилага Договорът.
- (4) Въздушните превозвачи, които нямат правата за движение в една или повече държави-членки, могат въпреки това да летят към и от Общността, когато техните въздухоплавателни средства, със или без екипаж, са дадени на лизинг от компании, които се ползват от такива права. Следва да се създадат разпоредби, за да може дадена оперативна забрана, която е включена в списъка на Общността, да се прилага еднакво за такива въздушни превозвачи, тъй като в обратен случай тези въздушни превозвачи могат да оперират в Общността, докато същевременно не изпълняват приложимите стандарти за безопасност.
- (5) На въздушен превозвач, който е предмет на оперативна забрана, може да се разреши да упражнява права за движение, като използва на „мокър“ лизинг въздухоплавателни

средства на въздушен превозвач, който не е предмет на оперативна забрана, при условие че са изпълнени съответните стандарти за безопасност.

- (6) Процедурите за актуализиране на списъка на Общността следва да позволяват бързото вземане на решения, с цел да се осигури адекватна и актуална информация за пътниците на въздушния транспорт и да се гарантира, че въздушните превозвачи, които са отстранили недостатъците, свързани с безопасността, са заличени от списъка във възможно най-кратък срок. В същото време процедурите следва да отчитат правата на въздушните превозвачи за защита и трябва да не накърняват международните споразумения и конвенции, по които държавата-членка или Общността са страна, по-специално Чикагската конвенция за международна гражданска авиация от 1944 г. Мерките по въвеждане на процедура, която трябва да бъде приета от Комисията, следва да отчитат тези изисквания.
- (7) Когато на въздушен превозвач е наложена оперативна забрана, следва да се предприемат съответни действия с цел подпомагане на този въздушен превозвач при отстраняване на недостатъците, които са предизвикали налагането на забраната.
- (8) В изключителни случаи на държавите-членки следва да се разреши да предприемат едностранни мерки. В спешни случаи и когато са изправени пред неочакван проблем по сигурността държавите-членки следва да имат възможността незабавно да наложат оперативна забрана по отношение на тяхната собствена територия. Освен това, когато Комисията е решила да не включва даден въздушен превозвач в списъка на Общността, държавите-членки следва да имат възможност да наложат или поддържат оперативна забрана по отношение на проблем, свързан с безопасността, който не съществува в другите държави-членки. Държавите-членки следва рестриктивно да прилагат тези възможности, като отчитат интересите на Общността и като целят запазването на общ подход във връзка с авиационната сигурност. Това следва да се извършва, без да се накърнява член 8 от Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. за хармонизиране на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданската авиация <sup>(3)</sup> и без да се накърнява член 10 от Регламент (ЕО) № 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2002 г. относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> Становище от 28 септември 2005 г. (все още не публикувано в Официален вестник).

<sup>(2)</sup> Становище на Европейския парламент от 16 ноември 2005 г. (все още не публикувано в Официален вестник) и Решение на Съвета от 5 декември 2005 г.

<sup>(3)</sup> ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 2871/2000 на Комисията (ОВ L 333, 29.12.2000 г., стр. 47).

<sup>(4)</sup> ОВ L 240, 7.9.2002 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1701/2003 на Комисията (ОВ L 243, 27.9.2003 г., стр. 5).

- (9) Информацията за безопасността на въздушните превозвачи следва да се публикува по ефективен начин, като например по интернет.
- (10) С цел в конкурентната рамка на въздушния транспорт да се получат възможно най-големи облаги за компаниите и пътниците, е важно на потребителите да се предоставя необходимата информация, за да могат те да направят информиран избор.
- (11) Самоличността на въздушния превозвач или въздушните превозвачи, които действително изпълняват полета, е информация от първостепенно значение. Все пак потребителите, сключващи договор за превоз, който може да съдържа външен полет и полет за връщане, невинаги са информирани за самоличността на въздушния превозвач или въздушните превозвачи, които действително изпълняват съответния полет или полети.
- (12) Директива 90/314/ЕИО на Съвета от 13 юни 1990 г. относно пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки<sup>(1)</sup> изисква на потребителите да бъде предоставена определена информация, но тази информация не включва самоличността на изпълняващия полета въздушен превозвач.
- (13) Регламент (ЕИО) № 2299/89 на Съвета от 24 юли 1989 г. относно кодекса за поведение при компютризираните системи за резервация (CRS)<sup>(2)</sup> дава право на потребителите, които резервират полет чрез компютърна резервационна система, да бъдат информирани за самоличността на опериращия въздушен превозвач. Въпреки това, дори при въздушния транспорт по разписание, съществуват практики, като например „мокръ“ лизинг или съвместно използване на кода, ако се резервира без система CRS, при които въздушният превозвач, който е продал полета под свое име, не го извършва в действителност; при тези практики за момента пътникът няма законово право да бъде информиран за самоличността на въздушния превозвач, който действително извършва услугата.
- (14) Тези практики увеличават гъвкавостта и позволяват по-добро предоставяне на услуги на пътниците. Освен това някои промени в последната минута, по-специално по технически причини, са неизбежни и допринасят за безопасността на въздушния транспорт. Тази гъвкавост все пак следва да бъде балансирана с проверка, че компаниите, които действително изпълняват полетите, изпълняват изискванията за безопасност, както и че съществува прозрачност за потребителите, с цел да им бъде гарантирано правото да направят информиран избор. Необходимо е да се търси справедлив баланс между търговската жизнеспособност на въздушните превозвачи и достъпа на пътниците до информация.
- (15) Въздушните превозвачи следва да осъществяват политика на прозрачност спрямо пътниците във връзка с информацията, отнасяща се до безопасността. Публикуването на такава информация следва да допринася за осведомеността на пътниците относно надеждността на въздушните превозвачи по отношение на безопасността.
- (16) Въздушните превозвачи са отговорни да докладват недостатъците, свързани с безопасността, на националните органи по авиационна безопасност, както и незабавно да се заемат с отстраняването на подобни недостатъци. От бордните и наземните екипажи се очаква да предприемат необходимите действия, когато установят недостатъци, свързани с безопасността. В противоречие с интересите на авиационната сигурност е да се наказва персоналът, ако извършва това, което следва от член 8, параграф 4 от Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2003 г. за докладване на събития в гражданското въздухоплаване<sup>(3)</sup>.
- (17) В допълнение към случаите, обхванати от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. за установяване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети<sup>(4)</sup>, на пътниците следва да се предоставя правото на възстановяване на разходите или на промяна на маршрута в определени специфични други случаи, попадащи в обхвата на настоящия регламент, ако е налице достатъчно близка връзка с Общността.
- (18) В допълнение към правилата, предвидени в настоящия регламент, последиците от промените в самоличността на опериращия превозвач във връзка с изпълнение на договора за превоз следва да се регулират от законите на държавите-членки, прилагани към договорите, както и от съответното законодателство на Общността и по-специално Директиви 90/314/ЕИО и 93/13/ЕИО на Съвета от 5 април 1993 г. относно неравноправните клаузи в потребителските договори<sup>(5)</sup>.
- (19) Настоящият регламент е част от законодателния процес, чиято цел е постигане на ефективен и кохерентен подход за повишаване на авиационната безопасност в Общността, за което Европейската агенция за авиационна безопасност играе важна роля. С разширяване на компетенциите на тази агенция, като например по отношение на въздухоплавателни средства на трети държави, нейната роля по настоящия регламент ще се увеличи допълнително. Специално внимание следва да се отдели на по-нататъшното подобряване на качеството и увеличаването на броя на инспекциите за безопасност на въздухоплавателните средства, както и на хармонизирането на тези инспекции.
- (20) Когато съществува риск за безопасността, който не е адекватно разрешен от заинтересованите държави-членки, Комисията следва да има възможността да приеме незабавни предварителни мерки. В тези случаи комитетът, който подпомага Комисията в работата ѝ по настоящия регламент, следва да действа в съответствие с консултативната процедура, предвидена в член 3 от Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията<sup>(6)</sup>.

(1) ОВ L 158, 23.6.1990 г., стр. 59.

(2) ОВ L 220, 29.7.1989 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 323/1999 (ОВ L 40, 13.2.1999 г., стр. 1).

(3) ОВ L 167, 4.7.2003 г., стр. 23.

(4) ОВ L 46, 17.2.2004 г., стр. 1.

(5) ОВ L 95, 21.4.1993 г., стр. 29.

(6) ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

(21) Във всички останали случаи комитетът, подпомагащ дейността на Комисията във връзка с настоящия регламент, следва да действа в съответствие с регулативната процедура, предвидена в член 5 от Решение 1999/468/ЕО.

(22) Тъй като връзката между настоящия регламент и член 9 от Директива 2004/36/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. относно безопасността на въздухоплавателните средства на трети страни, които използват летища на Общността <sup>(1)</sup>, в противен случай би останала неясна, посоченият член следва да бъде отменен с оглед осигуряване на законова яснота.

(23) Държавите-членки следва да установят правила за санкции, които се прилагат при нарушения на разпоредбите на глава III от настоящия регламент и да гарантират, че тези санкции се прилагат. Санкциите, които могат да бъдат от граждански или административен характер, следва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи.

(24) Комисията следва да анализира прилагането на настоящия регламент и след достатъчно дълъг период от време да докладва за ефективността на неговите разпоредби.

(25) Всеки компетентен орган за гражданска авиация в Общността може да реши, че въздушните превозвачи, включително тези, които не оперират на територията на държавите-членки, за които се прилага Договорът, може да подадат заявка до този орган за проверката им, като по този начин поискат систематични проверки, за да се уверят в наличието на съответствие с приложимите стандарти за безопасност.

(26) Настоящият регламент не създава пречки пред държавите-членки да въведат система за обозначаване на качеството за въздушните превозвачи на национално равнище, за която критериите следва да включват съображения, различни от минималните изисквания по безопасността в съответствие със законодателството на Общността.

(27) Споразумения за по-широко сътрудничество при използването на летището в Гибралтар бяха договорени в Лондон на 2 декември 1987 г. от Кралство Испания и Обединеното кралство в съвместна декларация на министрите на външните работи на двете държави. Тези споразумения все още не са влезли в сила,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

## ГЛАВА I

### ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

#### Член 1

#### Предмет

1. Настоящият регламент установява правила:

а) за установяването и публикуването на списък на Общността, основан на общи критерии, от въздушни превозвачи, които поради причини за безопасност са предмет на оперативна забрана в Общността;

и

б) за информиране на пътниците на въздухоплавателните средства за самоличността на въздушния превозвач, изпълняващ полетите, с които те биват транспортирани.

2. Приема се, че прилагането на настоящия регламент по отношение на летището на Гибралтар се извършва, без да се накърняват съответните законови разпоредби на Кралство Испания и на Обединеното кралство във връзка със спора за суверенитета на територията, на която е разположено летището.

3. Прилагането на настоящия регламент по отношение на летището на Гибралтар се суспендира, докато не влязат в сила мерките, включени в Съвместната декларация, направена от министрите на външните работи на Кралство Испания и на Обединеното кралство на 2 декември 1987 г. Правителствата на Кралство Испания и на Обединеното кралство информират Съвета за датата на влизането в сила на посочените мерки.

#### Член 2

#### Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

а) „въздушен превозвач“ означава предприятие за въздушен транспорт с валиден лиценз за въздушен превозвач или еквивалентен документ;

б) „договор за превоз“ означава договор за услуги по въздушен транспорт или договор, който включва услуги по въздушен транспорт, включително и този, при който транспортът е съставен от два или повече полета, извършени от един и същ въздушен превозвач или от различни въздушни превозвачи;

в) „предприемач за въздушен превоз“ означава превозвачът, който сключва договор за превоз с пътник или когато договорът съдържа пакетно пътуване, с туристически оператор. Всеки продавач на билети също се счита за предприемач за въздушен превоз;

<sup>(1)</sup> ОВ L 143, 30.4.2004 г., стр. 76.

- г) „продавач на билети“ означава продавач на билети за въздушен превоз, който сключва договор за превоз с пътник за негов полет или като част от пакетно пътуване, различен от въздушен превозвач и от туристически оператор;
- д) „опериращ въздушен превозвач“ означава въздушен превозвач, който изпълнява или възнамерява да изпълни полет в съответствие с договор за превоз с пътник, или от името на друго физическо или юридическо лице, което има договор за превоз с този пътник;
- е) „разрешителното за опериране или техническо одобрение“ означава всеки законодателен или административен акт на държава-членка, който постановява или че въздушният превозвач може да извършва въздухоплавателни услуги към и от нейните летища, или че въздушен превозвач може да оперира в нейното въздушно пространство, или че въздушен превозвач може да упражнява права за движение;
- ж) „оперативна забрана“ означава отказ, суспендиране, отменяне или ограничаване на разрешителното за опериране или техническото одобрение на въздушен превозвач поради причини, свързани с безопасността, или на други еквивалентни мерки по безопасността по отношение на въздушния превозвач, който няма права за движение в Общността, но чиито въздухоплавателни средства могат в друго отношение да бъдат използвани в Общността по силата на лизингово споразумение;
- з) „пакетно пътуване“ означава тези услуги, които са дефинирани в член 2, параграф 1 от Директива 90/314/ЕИО;
- и) „резервация“ означава фактът, че пътникът има билет или друго доказателство, което показва, че резервацията е била приета и регистрирана от предприемача за въздушен превоз;
- й) „приложими стандарти за безопасност“ означава международните стандарти за безопасност, съдържащи се в Чикагската конвенция и приложенията към нея, както и тези в съответното законодателство на Общността, когато е приложимо.

## ГЛАВА II

### СПИСЪК НА ОБЩНОСТТА

#### Член 3

#### Създаване на списък на Общността

1. С цел увеличаване на авиационната безопасност се създава списък от въздушни превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в Общността (наричан по-долу „списък на Общността“). Всяка държава-членка въвежда в сила в границите на своята територия оперативните забрани, включени в списъка на Общността по отношение на въздушните превозвачи, които са предмет на такива забрани.

2. Общите критерии за налагане на оперативна забрана на въздушен превозвач (наричани по-долу „общи критерии“), които се базират на приложимите стандарти за безопасност, са посочени в приложението. Комисията може да промени приложението, по-специално с цел да вземе предвид научно-техническото развитие, в съответствие с процедурата, посочена в член 15, параграф 3.

3. При първоначалното създаване на списъка на Общността всяка държава-членка до 16 февруари 2006 г. предоставя на Комисията самоличността на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана, заедно с причините, които са довели до приемането на такива забрани, както и всяка друга необходима информация. Комисията информира останалите държави-членки за тези оперативни забрани.

4. В срок от един месец след получаване на информацията, предоставена от държавите-членки, Комисията взема решение на основата на общите критерии относно налагането на оперативна забрана на съответните въздушни превозвачи и създава списъка на Общността с въздушните превозвачи, на които е наложена оперативна забрана, в съответствие с процедурата, посочена в член 15, параграф 3.

#### Член 4

#### Актуализиране на списъка на Общността

1. Списъкът на Общността се актуализира с цел:

- да се наложи оперативна забрана на въздушен превозвач и този въздушен превозвач да бъде включен в списъка на Общността на базата на общите критерии;
- да се заличи въздушен превозвач от списъка на Общността, ако недостатъците, свързани с безопасността, или недостатъците, които са дали основания за включване на въздушния превозвач в списъка на Общността, са отстранени и не съществува друга причина, на базата на общите изисквания, този въздушен превозвач да продължи да фигурира в списъка на Общността;
- да се променят условията на оперативната забрана, наложена върху въздушен превозвач, който е включен в списъка на Общността.

2. Комисията, действайки по своя собствена инициатива или по молба на държава-членка, решава да актуализира списъка на Общността в момента, в който това се изисква по параграф 1, в съответствие с процедурата, посочена в член 15, параграф 3 и на базата на общите критерии. Най-малко веднъж на всеки три месеца Комисията проверява дали се налага списъкът на Общността да бъде актуализиран.

3. Всяка държава-членка и Европейската агенция за авиационна безопасност съобщават на Комисията цялата информация, която може да бъде необходима в контекста на актуализирането на списъка на Общността. Комисията изпраща необходимата информация на останалите държави-членки.

## Член 5

**Временни мерки за актуализиране на списъка на  
Общността**

1. Когато е очевидно, че продължаването на операциите на даден въздушен превозвач в Общността е вероятно да предизвика сериозен риск за безопасността, както и че този риск не е отстранен в задоволителна степен чрез спешните мерки, предприети от заинтересованата държава-членка (заинтересованите държави-членки) в съответствие с член 6, параграф 1, Комисията може временно да приеме мерките, посочени в член 4, параграф 1, буква а) или буква в), в съответствие с процедурата, посочена в член 15, параграф 2.

2. Във възможно най-кратък срок, но не по-късно от 10 работни дни, Комисията представя въпроса на комитета, посочен в член 15, параграф 1, и решава дали да потвърди, измени, отмени или продължи мярката, която е приела по параграф 1 от настоящия член, като действа в съответствие с процедурата, посочена в член 15, параграф 3.

## Член 6

**Извънредни мерки**

1. В спешни случаи настоящият регламент няма да създава пречки пред държава-членка да реагира на непредвиден проблем по безопасността чрез налагане на незабавна оперативна забрана по отношение на нейната собствена територия, като отчита общите критерии.

2. Решението на Комисията да не включи даден въздушен превозвач в списъка на Общността в съответствие с процедурата, посочена в член 3, параграф 4 или член 4, параграф 2 няма да създава пречки пред държава-членка да наложи или поддържа оперативна забрана на този въздушен превозвач във връзка с проблем по безопасността, който засяга специално тази държава-членка.

3. В който и да е от случаите, посочени в параграфи 1 и 2, заинтересованата държава-членка незабавно информира Комисията, която информира останалите държави-членки. В случая, посочен в параграф 1, заинтересованата държава-членка незабавно подава заявка до Комисията за актуализиране на списъка на Общността в съответствие с член 4, параграф 2.

## Член 7

**Право на защита**

Комисията осигурява, че когато приема решенията, посочени в член 3, параграф 4, член 4, параграф 2 и член 5, на засегнатия въздушен превозвач се осигурява възможност да бъде изслушан, като се отчита необходимостта в някои случаи от спешна процедура.

## Член 8

**Мерки за прилагане**

1. В съответствие с процедурата, посочена в член 15, параграф 3, Комисията по целесъобразност приема мерки за прилагане, с цел да създаде подробни правила във връзка с процедурите, посочени в настоящата глава.

2. Когато взема решение за тези мерки, Комисията надлежно взема предвид, че са наложителни бързи решения по актуализацията на списъка на Общността и при необходимост, осигурява възможност за спешна процедура.

## Член 9

**Публикуване**

1. Списъкът на Общността и всички промени в него се публикуват незабавно в *Официален вестник на Европейския съюз*.

2. Комисията и държавите-членки предприемат мерките, необходими за улесняване на публичния достъп до списъка на Общността в най-актуалния му вид, по-специално чрез използването на интернет.

3. Предприемачите за въздушен превоз, националните органи по гражданска авиация, Европейската агенция за авиационна безопасност и летищата на територията на държавите-членки представят списъка на Общността на вниманието на пътниците както чрез своите електронни страници, така и в помещенията си, при възможност.

## ГЛАВА III

**ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПЪТНИЦИТЕ**

## Член 10

**Обхват**

1. Разпоредбите на настоящата глава се прилагат по отношение на превоза на пътници по въздух, когато полетът е част от договор за превоз и този превоз започва в Общността, и

а) полетът започва от летище на територията на държава-членка, за която се отнася Договорът;

или

б) полетът започва от летище на територията на трета държава и приключва на летище на територията на държава-членка, за която се отнася Договорът;

или

в) полетът започва от летище на територията на трета държава и приключва на друго такова летище.

2. Разпоредбите на настоящата глава се прилагат независимо дали полетът е по разписание или не, както и дали той е част от дадено пакетно пътуване или е самостоятелен.

3. Разпоредбите на настоящата глава не оказват влияние върху правата на пътниците по Директива 90/314/ЕИО и Регламент (ЕИО) № 2299/89.

#### Член 11

##### **Информация за самоличността на опериращия въздушен превозвач**

1. При извършване на резервация предприемачът за въздушен превоз информира пътника за самоличността на опериращия/те въздушен/ни превозвач/и независимо от средствата, използвани за извършване на резервацията.

2. Ако по време на извършване на резервацията самоличността на опериращия въздушен превозвач или превозвачи не е още известна, предприемачът за въздушен превоз осигурява, че пътникът е информиран за името/ната на въздушния/те превозвач/и, който/ито е/са вероятният/те опериращ/и въздушен/ни превозвач/и за съответния/те полет/и. В такъв случай предприемачът за въздушен превоз осигурява, че пътникът е информиран за самоличността на опериращия въздушен превозвач или превозвачи в момента, в който тази самоличност бъде установена.

3. В случаите, когато опериращият/те въздушен/ни превозвач/и бъде/ат променен/и след извършване на резервацията, предприемачът за въздушен превоз, независимо от причините за промяната, предприема незабавно всички необходими стъпки, за да осигури, че пътникът е информиран за тази промяна във възможно най-кратък срок. Във всички случаи информирането на пътниците става при проверка преди качване или при качване на борда на самолета при свързващ полет, за който не се изисква чекиране.

4. Въздушният превозвач или съответно туристическият оператор гарантира, че съответният предприемач за въздушен превоз е информиран за самоличността на опериращия/те въздушен/ни превозвач/и в момента, в който въздушният превозвач или туристическият оператор бъде уведомен за това и по-специално в случай на промяна на тази самоличност.

5. Ако продавачът на билети не е информиран за самоличността на опериращия въздушен превозвач, той не е отговорен за изпълнение на задълженията, предвидени по настоящия член.

6. Задължението на предприемача за въздушен превоз да информира пътниците за самоличността на опериращия/те въздушен/ни превозвач/и се определя в общите условия на продажба, приложими към договора за превоз.

#### Член 12

##### **Право за възстановяване на разходи или за промяна на маршрута**

1. Настоящият регламент не засяга правото за възстановяване на разходи или за промяна на маршрута, както е предвидено в Регламент (ЕО) № 261/2004.

2. В случаите, когато не се прилага Регламент (ЕО) № 261/2004, и

а) опериращият въздушен превозвач, за който пътникът е уведомен, е бил включен в списъка на Общността и стане предмет на оперативна забрана, която води до анулиране на съответния полет или би довела до такова анулиране, ако съответният полет се извършва в Общността

или

б) опериращият въздушен превозвач, за който пътникът е уведомен, е бил заменен с друг опериращ въздушен превозвач, който е включен в списъка на Общността и е предмет на оперативна забрана, която е довела до анулиране на съответния полет или би довела до такова анулиране, ако съответният полет се извършва в Общността,

предприемачът за въздушен превоз, който е страна по договора за превоз, предлага на пътника правото за възстановяване на разходи или промяна на маршрута, предвидени в член 8 от Регламент (ЕО) № 261/2004, при условие че, когато полетът не е анулиран, пътникът е избрал да не пътува с него.

3. Параграф 2 от настоящия член се прилага, без да се накърнява член 13 от Регламент (ЕО) № 261/2004.

#### Член 13

##### **Санкции**

Държавите-членки осигуряват съответствие с правилата, посочени в настоящата глава, и предвиждат санкции при нарушаване на тези правила. Санкциите следва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи.

#### ГЛАВА IV

##### **ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

#### Член 14

##### **Информация и изменение**

До 16 януари 2009 г. Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането на настоящия регламент. При необходимост докладът се придружава от предложения за изменение на настоящия регламент.

#### Член 15

##### **Комитет**

1. Комисията се подпомага от комитета, посочен в член 12 от Регламент (ЕИО) № 3922/91 („комитетът“).

2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

3. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Член 16

**Отмяна**

Член 9 от Директива 2004/36/ЕО се отменя.

Периодът, посочен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.

Член 17

**Влизане в сила**

4. Комисията може да се консултира с комитета по всички други въпроси във връзка с прилагането на настоящия регламент.

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

5. Комитетът приема свой процедурен правилник.

Членове 10, 11 и 12 се прилагат от 16 юли 2006 г., а член 13 се прилага от 16 януари 2007 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Страсбург на 14 декември 2005 година.

*За Европейския парламент*

*За Съвета*

*Председател*

*Председател*

J. BORRELL FONTELLES

C. CLARKE

## ПРИЛОЖЕНИЕ

**Общи критерии, които се вземат предвид при налагане на оперативна забрана поради причини, свързани с безопасността, на общностно равнище**

Решенията за действия на общностно равнище се вземат в съответствие с основанията за всеки отделен случай. В съответствие с основанията за всеки отделен случай един превозвач или всички превозвачи, чиято проверка е установила едно и също състояние, могат да бъдат определени като подлежащи на действия на общностно равнище.

При обсъждането дали даден въздушен превозвач следва да бъде изцяло или частично забранен, се оценява дали въздушният превозвач изпълнява приложимите стандарти за безопасност, като се взема предвид следното:

1. Проверени доказателства за сериозни недостатъци, свързани с безопасността, от страна на въздушния превозвач:
  - Доклади, показващи сериозни недостатъци, свързани с безопасността, или постоянен отказ от страна на превозвача да разгледа съобщените му недостатъци, установени при проверки върху рампата, извършени по програмата SAFA.
  - Сериозни недостатъци, свързани с безопасността, идентифицирани в рамката на разпоредбите за събиране на информация на член 3 от Директива 2004/36/ЕО за безопасност на въздухоплавателните средства на трети държави.
  - Оперативна забрана, наложена върху превозвач от трета държава поради доказани недостатъци, свързани с международните стандарти за безопасност.
  - Доказана информация, свързана с произшествия, или информация за сериозни инциденти, показващи латентни систематични недостатъци, свързани с безопасността.
2. Недостиг на възможности и/или готовност от страна на въздушния превозвач да се занимава с недостатъците по безопасността, демонстрирани чрез:
  - Недостатъчна прозрачност или недостатъчно адекватна и навременна реакция от страна на въздушния превозвач в отговор на запитвания от органите по гражданска авиация в държава-членка във връзка с аспектите, свързани с безопасността, при неговата дейност.
  - Неподходящ или недостатъчен план за коригиращи действия, представен в отговор на идентифицирани сериозни недостатъци, свързани с безопасността.
3. Недостиг на възможности и/или готовност от страна на органите, отговорни за надзора върху въздушния превозвач, да се занимават с недостатъците по безопасността, демонстрирани чрез:
  - Недостатъчно сътрудничество с органа за гражданска авиация в държавата-членка от страна на компетентните органи в друга държава при възникнала загриженост във връзка с безопасността на операциите на превозвач, лицензиран или сертифициран в тази държава.
  - Недостатъчна възможност на компетентните органи, които извършват законов надзор върху превозвача, да въведат и приведат в действие приложимите стандарти за безопасност. Особено внимание следва да се отдели на следното:
    - а) одитите и свързаните с тях планове за коригиращи действия, разработени по Програмата на ИКАО за универсална проверка на безопасността или в съответствие с друго приложимо законодателство на Общността;
    - б) дали разрешителното за опериране или техническото одобрение на даден въздушен превозвач, който е под надзора на тази страна, са били отказвани или отменени от друга страна;
    - в) сертификатът за въздушен оператор не е издаден от компетентния орган на страната, в която е основното място на стопанска дейност на превозвача.
  - Недостатъчна възможност на компетентните органи на държавата, в която е регистрирано въздухоплавателното средство, използвано от въздушния превозвач, да надзират въздухоплавателното средство, използвано от въздушния превозвач, в съответствие със задълженията си по Чикагската конвенция.