

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B** **REGULAMENTUL (CE) NR. 2111/2005 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**din 14 decembrie 2005**

**de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE**

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 344, 27.12.2005, p. 15)

Astfel cum a fost modificat prin:

|                    |                                                                                              | Jurnalul Oficial |        |           |
|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------|-----------|
|                    |                                                                                              | NR.              | Pagina | Data      |
| ► <b><u>M1</u></b> | Regulamentul (CE) nr. 596/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 | L 188            | 14     | 18.7.2009 |



## REGULAMENTUL (CE) NR. 2111/2005 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 14 decembrie 2005

**de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care  
se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și  
de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la  
identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a  
articolului 9 din Directiva 2004/36/CE**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European <sup>(1)</sup>,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura stabilită la articolul 251 din tratat <sup>(2)</sup>,

întrucât:

- (1) Acțiunea comunitară în domeniul transportului aerian ar trebui să aibă ca obiectiv prioritar asigurarea unui nivel înalt de protecție pentru pasageri împotriva riscurilor pentru siguranță. În plus, ar trebui să se țină seama pe deplin de cerințele impuse de protecția consumatorilor în general.
- (2) O listă comunitară a transportatorilor aerieni care nu îndeplinesc cerințele de siguranță relevante ar trebui să fie adusă la cunoștința pasagerilor, astfel încât să se asigure cel mai înalt nivel de transparență. Este necesar ca această listă comunitară să aibă la bază criterii comune elaborate la nivel comunitar.
- (3) Transportatorii aerieni incluși în lista comunitară ar trebui să fie supuși unei interdicții de exploatare. Interdicțiile de exploatare incluse în lista comunitară ar trebui să se aplice pe întreg teritoriul statelor membre la care se aplică tratatul.
- (4) Transportatorii aerieni care nu se bucură de drepturi de trafic în unul sau mai multe state membre pot, cu toate acestea, să zboare spre și dinspre Comunitate în cazul în care aeronavele lor, cu sau fără echipaj, sunt închiriate de companii care se bucură de astfel de drepturi. Ar trebui să se prevadă o interdicție de exploatare inclusă în lista comunitară, care să se aplice în egală măsură acestor transportatori aerieni, deoarece, în absența acestei interdicții, acești transportatori aerieni ar putea să opereze în Comunitate fără să respecte standardele de siguranță relevante.
- (5) Unui transportator aerian supus unei interdicții de exploatare i se poate permite să exercite drepturi de trafic prin închirierea unei aeronave cu echipaj de la un transportator aerian care nu este supus unei interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță relevante.
- (6) Procedura de actualizare a listei comunitare ar trebui să permită luarea unor decizii în mod rapid, pentru a furniza informații referitoare la siguranță adecvate și actualizate pasagerilor transportului aerian și pentru a garanta faptul că transportatorii aerieni care au remediat deficiențele legate de siguranță sunt eliminați de

<sup>(1)</sup> Aviz din 28 septembrie 2005 (nepublicat în Jurnalul Oficial până la această dată).

<sup>(2)</sup> Avizul Parlamentului European din 16 noiembrie 2005 (nepublicat în Jurnalul Oficial până la această dată) și Decizia Consiliului din 5 decembrie 2005.

## ▼B

pe listă cât mai curând posibil. În același timp, procedurile ar trebui să respecte drepturile de apărare ale transportatorilor aerieni și nu trebuie să aducă atingere acordurilor și convențiilor internaționale la care statele membre sau Comunitatea sunt părți semnatare, în special Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională. Măsurile de punere în aplicare în materie de procedură, care urmează a fi adoptate de către Comisie, ar trebui să răspundă în mod deosebit acestor cerințe.

- (7) Atunci când o interdicție de exploatare a fost impusă unui transportator aerian, este necesar să se ia măsuri corespunzătoare în vederea sprijinirii transportatorului aerian în acțiunea de remediere a deficiențelor care au dus la interdicția respectivă.
- (8) În cazuri excepționale, statelor membre ar trebui să li se permită luarea unor măsuri unilaterale. În cazuri de urgență și atunci când se confruntă cu o problemă de siguranță neprevăzută, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a impune imediat o interdicție de exploatare cu privire la propriul lor teritoriu. În afară de aceasta, în cazul în care Comisia a decis să nu includă un transportator aerian pe lista comunitară, statele membre ar trebui, de asemenea, să aibă posibilitatea de a impune sau de a menține o interdicție de exploatare cu privire la o problemă de siguranță care nu există în alte state membre. Statele membre trebuie să folosească în mod restrictiv aceste posibilități, ținând seama de interesul comunitar și având în vedere prezentarea unei abordări comune în ceea ce privește siguranța aeriană. Prin aceasta nu ar trebui să se aducă atingere articolului 8 din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile <sup>(1)</sup> și articolului 10 din Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2002 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții europene de siguranță a aviației <sup>(2)</sup>.
- (9) Este necesar ca informațiile privind siguranța transportatorilor aerieni să fie publicate într-o mod eficient, cum ar fi prin folosirea Internetului.
- (10) Pentru ca pasagerii și companiile să poată obține cele mai mari beneficii posibile din concurența în domeniul transportului aerian, este important să se furnizeze consumatorilor informațiile necesare, pentru a le permite acestora să facă alegeri în cunoștință de cauză.
- (11) Identitatea transportatorului sau transportatorilor aerieni care asigură efectiv zborul este o informație esențială. Cu toate acestea, consumatorii care încheie un contract de transport, care poate cuprinde atât un zbor tur, cât și unul retur, nu sunt întotdeauna informați cu privire la identitatea transportatorului sau transportatorilor aerieni care asigură efectiv zborul sau zborurile vizate.
- (12) Directiva 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii de călătorie, pachetele de vacanță și pachete turistice <sup>(3)</sup>, impune ca anumite informații să fie puse la dispoziția consumatorilor, dar aceste informații nu includ identitatea transportatorului aerian efectiv.

<sup>(1)</sup> JO L 373, 31.12.1991, p. 4. Regulament astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 2871/2000 al Comisiei (JO L 333, 29.12.2000, p. 47).

<sup>(2)</sup> JO L 240, 7.9.2002, p. 1. Regulament astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1701/2003 al Comisiei (JO L 243, 27.9.2003, p. 5).

<sup>(3)</sup> JO L 158, 23.6.1990, p. 59.

## ▼B

- (13) Regulamentul (CEE) nr. 2299/89 al Consiliului din 24 iulie 1989 privind un cod de conduită pentru sistemele informatice de rezervări (SIR) <sup>(1)</sup> dă dreptul consumatorilor care rezervă un zbor prin sistemul informatic de rezervări de a fi informați cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv. Cu toate acestea, chiar în transportul aerian planificat, există practici cum ar fi închirierea aeronavei cu echipaj sau partajarea codurilor fără rezervare prin SRI, prin care transportatorul aerian care a vândut zborul în nume propriu nu este cel care asigură efectiv zborul și care în prezent nu oferă pasagerilor dreptul legal de a fi informați cu privire la identitatea transportatorului aerian care efectuează efectiv serviciul.
- (14) Aceste practici cresc flexibilitatea și permit furnizarea unor servicii mai bune către pasageri. În afară de aceasta, anumite schimbări de ultim moment, în special din motive tehnice, sunt inevitabile și contribuie la siguranța transportului aerian. Această flexibilitate ar trebui, cu toate acestea, să fie contrabalansată, prin verificarea faptului că acele companii care exploatează efectiv aeronava respectă cerințele de siguranță și prin transparența care le garantează consumatorilor dreptul de a face o alegere în cunoștință de cauză. Este necesar să se caute un echilibru între viabilitatea comercială a transportatorilor aerieni și accesul pasagerilor la informații.
- (15) Este necesar ca transportatorii aerieni să urmeze o politică de transparență față de pasageri în ceea ce privește informațiile legate de siguranță. Publicarea acestor informații trebuie să contribuie la conștientizarea pasagerilor privind fiabilitatea transportatorilor aerieni, din punct de vedere al siguranței.
- (16) Transportatorii aerieni au obligația de a raporta autorităților naționale de siguranță aeriană deficiențele legate de siguranță precum și de a soluționa fără întârziere astfel de deficiențe. Echipajul de zbor și cel de la sol trebuie să ia măsurile adecvate atunci când constată deficiențe legate de siguranță. Ar fi contrar intereselor siguranței aeriene dacă personalul ar fi sancționat pentru că a acționat în acest sens, așa cum rezultă din articolul 8 alineatul (4) din Directiva 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iunie 2003 privind raportarea evenimentelor în aviația civilă <sup>(2)</sup>.
- (17) În plus față de situațiile reglementate de Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și a anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor <sup>(3)</sup>, pasagerilor ar trebui să li se ofere dreptul de rambursare sau de a obține schimbarea rutei în alte situații specifice care se încadrează în domeniul de aplicare a prezentului regulament, în cazul în care există o legătură suficient de strânsă cu Comunitatea.
- (18) În plus față de normele stabilite de prezentul regulament, implicațiile modificărilor referitoare la identitatea transportatorului efectiv pentru executarea contractului de transport trebuie să fie reglementate dreptul aplicabil contractelor în statele membre și de dreptul comunitar relevant, în special Directiva 90/314/CEE a Consiliului și Directiva 93/13/CEE a Consiliului din 5 aprilie 1993 privind clauzele abuzive în contractele încheiate cu consumatorii <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> JO L 220, 29.7.1989, p. 1. Regulament astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 323/1999 (JO L 40, 13.2.1999, p. 1).

<sup>(2)</sup> JO L 167, 4.7.2003, p. 23.

<sup>(3)</sup> JO L 46, 17.2.2004, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 95, 21.4.1993, p. 29.

**▼B**

- (19) Prezentul regulament face parte dintr-un proces legislativ care vizează o abordare eficientă și coerentă a problemei întăririi siguranței aeriene în cadrul Comunității, în care Agenția europeană de siguranță a aviației joacă un rol important. Prin extinderea competențelor a acestei agenții, cum ar fi cele cu privire la aeronavele din țările terțe, rolul acesteia în temeiul prezentului regulament poate fi extins în continuare. Trebuie să se acorde o atenție deosebită creșterii calității și cantității inspecțiilor de siguranță ale aeronavei și armonizării acestor inspecții.
- (20) Atunci când există un risc pentru siguranță care nu a fost rezolvat în mod corespunzător de către statul (statele) membru (membre) vizate, Comisia ar trebui să aibă posibilitatea de a adopta măsuri imediate cu caracter provizoriu. În asemenea cazuri, comitetul care asistă Comisia în activitatea sa desfășurată în temeiul prezentului regulament ar trebui să acționeze în conformitate cu procedura consultativă prevăzută la articolul 3 din Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor de exercitare a competențelor de executare conferite Comisiei <sup>(1)</sup>.
- (21) În toate celelalte cazuri, comitetul care asistă Comisia în activitatea sa desfășurată în temeiul prezentului regulament ar trebui să acționeze în conformitate cu procedurile de reglementare prevăzute la articolul 5 din Decizia 1999/468/CE.
- (22) Având în vedere că raportul dintre prezentul regulament și articolul 9 din Directiva 2004/36/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 aprilie 2004 privind siguranța aeronavelor din țări terțe care utilizează aeroporturile comunitare <sup>(2)</sup> ar fi, în caz contrar, neclar, acel articol ar trebui abrogat în vederea asigurării securității juridice.
- (23) Este necesar ca statele membre să stabilească norme privind sancțiunile care se aplică în cazul încălcării dispozițiilor prevăzute la capitolului III al prezentului regulament și să garanteze aplicarea acestor sancțiuni. Sancțiunile, care pot fi de natură civilă sau administrativă, ar trebui să fie eficiente, proporționale și disuasive.
- (24) Comisia ar trebui să analizeze aplicarea prezentului regulament și, după o perioadă suficientă, să întocmească un raport cu privire la eficiența dispozițiilor acestuia.
- (25) Orice autoritate competentă în domeniul aviației civile din cadrul Comunității poate decide că transportatorii aerieni, inclusiv cei care nu operează pe teritoriul statelor membre la care se aplică tratatul, pot depune o cerere către acea autoritate prin care să solicite să fie supuși unor controale sistematice pentru a verifica nivelul conformității lor cu standardele de siguranță relevante.
- (26) Prezentul regulament nu ar trebui să excludă posibilitatea ca statele membre să introducă, la nivel național, un sistem de etichetare a calității pentru transportatorii aerieni, care ar putea include, printre criterii, alte considerații în afara cerințelor minime de siguranță, în conformitate cu dreptul comunitar.
- (27) Pe 2 decembrie 1987, la Londra, Spania și Regatul Unit au stabilit măsuri pentru o mai bună cooperare în domeniul utilizării aeroportului din Gibraltar, în cadrul unei declarații comune a miniștrilor afacerilor externe ai celor două țări. Aceste acorduri nu au fost încă puse în aplicare,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

<sup>(1)</sup> JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

<sup>(2)</sup> JO L 143, 30.4.2004, p. 76.



## CAPITOLUL I

### DISPOZIȚII GENERALE

#### *Articolul 1*

##### **Obiect**

- (1) Prezentul regulament stabilește norme:
- (a) privind întocmirea și publicarea unei liste comunitare, bazate pe criterii comune, a transportatorilor aerieni care, din rațiuni de siguranță, sunt supuși unei interdicții de exploatare în Comunitate și
  - (b) privind informarea pasagerilor curselor aeriene cu privire la identitatea transportatorului aerian care asigură operarea zborurilor pe care le utilizează aceștia.
- (2) Se înțelege că aplicarea prezentului regulament la aeroportul din Gibraltar nu aduce atingere pozițiilor juridice ale Regatului Spaniei și Regatului Unit cu privire la disputa referitoare la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul.
- (3) Aplicarea prezentului regulament la aeroportul din Gibraltar se suspendă până când măsurile incluse în declarația comună făcută de miniștrii de externe ai Regatului Spaniei și Regatului Unit pe 2 decembrie 1987 sunt puse în aplicare. Guvernele Spaniei și Regatului Unit vor informa Consiliul cu privire la data punerii în aplicare a acestor măsuri.

#### *Articolul 2*

##### **Definiții**

În sensul prezentului regulament se aplică următoarele definiții:

- (a) „transportator aerian” înseamnă o întreprindere de transport aerian cu o licență de exploatare valabilă sau echivalentul acesteia;
- (b) „contract de transport” înseamnă un contract pentru sau care include servicii de transport aerian, inclusiv unul în care transportul este compus din două sau mai multe zboruri operate de același transportator aerian sau de transportatori aerieni diferiți;
- (c) „contractant de transport aerian” înseamnă transportatorul care încheie un contract de transport cu un pasager sau, în cazul în care contractul include un pachet de servicii turistice, cu operatorul turistic. Vânzătorii de bilete sunt asimilați contractorului de transport aerian;
- (d) „vânzător de bilete” înseamnă vânzătorul unui bilet de transport aerian care intermediază un contract de transport cu un pasager, pentru un zbor de sine stătător sau ca parte a unui pachet de servicii, altul decât un transportator aerian sau un operator turistic;
- (e) „transportator aerian efectiv” înseamnă un transportator aerian care efectuează sau intenționează să efectueze un zbor în baza unui contract de transport cu un pasager sau în numele altei persoane, juridice sau fizice, care a încheiat un contract de transport cu acel pasager;
- (f) „autorizație de exploatare sau permis tehnic” înseamnă orice act legislativ sau administrativ al unui stat membru, care prevede că un transportator aerian poate opera servicii aeriene spre sau dinspre aeroporturile sale sau că un transportator aerian poate opera în spațiul său aerian sau că un transportator aerian poate exercita drepturi de trafic;
- (g) „interdicție de exploatare” înseamnă refuzul, suspendarea, revocarea sau restricționarea autorizației de exploatare sau a permisului tehnic

**▼B**

din rațiuni de siguranță sau orice alte măsuri de siguranță echivalente referitoare la un transportator aerian care nu are drepturi de trafic în Comunitate, dar a cărui aeronavă poate fi exploatată în Comunitate în cadrul unui acord de închiriere;

- (h) „pachet de servicii” înseamnă acele servicii definite la articolul 2 alineatul (1) din Directiva 90/314/CEE;
- (i) „rezervare” înseamnă faptul că pasagerul deține un bilet sau o altă dovadă care indică faptul că rezervarea a fost acceptată și înregistrată de contractantul de transport aerian;
- (j) „standarde de siguranță relevante” înseamnă standardele internaționale de siguranță cuprinse în Convenția de la Chicago și anexele la aceasta, precum și, după caz, cele din dreptul comunitar relevant.

## CAPITOLUL II

## LISTA COMUNITARĂ

*Articolul 3***Întocmirea listei comunitare**

(1) În vederea întăririi siguranței aeriene, se întocmește o listă a transportatorilor aerieni care sunt supuși unei interdicții de exploatare în cadrul Comunității (denumită în continuare lista comunitară). Fiecare stat membru aduce la îndeplinire, pe teritoriul său, interdicțiile de exploatare incluse în lista comunitară cu privire la transportatorii aerieni supuși acestor interdicții.

**▼M1**

(2) Criteriile comune de impunere a unei interdicții de exploatare unui transportator aerian, care se bazează pe standardele de siguranță relevante, sunt prevăzute în anexă (și sunt denumite în continuare „criteriile comune”). Comisia poate modifica anexa, în special pentru a ține seama de evoluțiile științifice și tehnice. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 15 alineatul (4).

**▼B**

(3) Pentru întocmirea listei comunitare pentru prima dată, fiecare stat membru comunică, până la 16 februarie 2006, Comisiei identitatea transportatorilor aerieni supuși unei interdicții de exploatare pe teritoriul acestuia, împreună cu motivele care au dus la adoptarea acestor interdicții, precum și orice alte informații relevante. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceste interdicții de exploatare.

(4) În termen de o lună de la primirea informațiilor comunicate de statele membre, Comisia, pe baza criteriilor comune, decide asupra impunerii unei interdicții de exploatare transportatorilor aerieni implicați și întocmește lista comunitară a transportatorilor aerieni cărora li s-a impus o interdicție de exploatare, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 15 alineatul (3).

*Articolul 4***Actualizarea listei comunitare**

- (1) Lista comunitară se actualizează:
  - (a) pentru a impune o interdicție de exploatare unui transportator aerian și pentru a include acest transportator aerian în lista comunitară, în baza criteriilor comune;
  - (b) pentru a elimina un transportator aerian de pe lista comunitară, în cazul în care deficiența sau deficiențele de siguranță care au condus

**▼B**

la includerea transportatorului aerian pe lista comunitară au fost remediate și nu există alte motive, în baza criteriilor comune, pentru a menține transportatorul aerian pe lista comunitară;

- (c) pentru a modifica condițiile unei interdicții de exploatare impuse unui transportator aerian inclus în lista comunitară.

(2) Comisia, hotărând din proprie inițiativă sau la cererea unui stat membru, decide asupra actualizării listei comunitare atunci când este necesar în temeiul alineatului (1), în conformitate cu procedura menționată la articolul 15 alineatul (3) și în baza criteriilor comune. Cel puțin o dată la trei luni, Comisia verifică dacă este oportună actualizarea listei comunitare.

(3) Comisiei îi sunt comunicate de către fiecare stat membru și de către Agenția europeană de siguranță a aviației toate informațiile care pot fi relevante în contextul actualizării listei comunitare. Comisia transmite celorlalte state membre toate informațiile relevante.

*Articolul 5***Măsurile provizorii pentru actualizarea listei comunitare**

(1) În cazul în care este evident că operarea în continuare a unui transportator aerian pe teritoriul Comunității poate constitui un risc serios pentru siguranță și că un asemenea risc nu a fost rezolvat în mod satisfăcător prin măsurile urgente luate de statul (statele) membru (e) în cauză, în conformitate cu articolul 6 alineatul (1), Comisia poate adopta provizoriu măsurile menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (a) sau (c), în conformitate cu procedura menționată la articolul 15 alineatul (2).

(2) De îndată ce este posibil și în termen de 10 zile lucrătoare, Comisia prezintă problema comitetului menționat la articolul 15 alineatul (1) și decide confirmarea, modificarea, revocarea sau extinderea măsurii adoptate în temeiul alineatului (1) din prezentul articol, hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 15 alineatul (3).

*Articolul 6***Măsurile excepționale**

(1) În caz de urgență, prezentul regulament nu împiedică un stat membru să reacționeze la o problemă de siguranță neprevăzută prin impunerea unei interdicții de exploatare imediate pe propriul său teritoriu, luând în considerare criteriile comune.

(2) O decizie a Comisiei de a nu include un transportator aerian în lista comunitară în conformitate cu procedura menționată la articolul 3 alineatul (4) sau la articolul 4 alineatul (2) nu împiedică un stat membru de a impune sau de a menține o interdicție de exploatare asupra transportatorului aerian în cauză, în ceea ce privește o problemă de siguranță care afectează în mod special acel stat membru.

(3) În oricare dintre situațiile menționate la alineatele (1) și (2), statul membru în cauză comunică imediat Comisiei, care informează celelalte state membre. În situația menționată la alineatul (1), statul membru în cauză prezintă Comisiei, fără întârziere, o cerere de actualizare a listei comunitare, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2).

*Articolul 7***Drepturi la apărare**

Comisia se asigură că, atunci când adoptă deciziile menționate la articolul 3 alineatul (4), articolul 4 alineatul (2) și articolul 5, trans-

**▼B**

portatorului aerian implicat i se oferă ocazia de a fi ascultat, luând în considerare nevoia, în unele cazuri, de a aplica o procedură de urgență.

*Articolul 8***Măsuri de punere în aplicare****▼M1**

(1) Atunci când este cazul, Comisia adoptă măsuri de punere în aplicare în vederea stabilirii unor norme detaliate cu privire la procedurile menționate în prezentul capitol. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 15 alineatul (4).

**▼B**

(2) Atunci când decide asupra acestor măsuri, Comisia ține seama în mod corespunzător de necesitatea de a decide rapid cu privire la actualizarea listei comunitare și prevede, după caz, posibilitatea unei proceduri de urgență.

*Articolul 9***Publicare**

(1) Lista comunitară și orice modificări la aceasta se publică imediat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(2) Comisia și statele membre iau măsurile necesare pentru a facilita accesul public la lista comunitară, în cea mai recentă versiune actualizată, în special prin utilizarea Internetului.

(3) Contractanții de transport aerian, autoritățile naționale ale aviației civile, Agenția europeană de siguranță a aviației și aeroporturile de pe teritoriul statelor membre aduc la cunoștința pasagerilor lista comunitară, prin intermediul paginilor pe internet și, după caz, în propriile sedii.

## CAPITOLUL III

**INFORMAȚII DESTINATE PASAGERILOR***Articolul 10***Domeniu de aplicare**

(1) Dispozițiile prezentului capitol se aplică cu privire la transportul de pasageri pe calea aerului, în cazul în care zborul face parte dintr-un contract de transport, iar respectivul transport începe în Comunitate, precum și dacă

(a) zborul începe pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru la care se aplică tratatul

sau

(b) zborul începe pe un aeroport situat într-o țară terță și se încheie pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru la care se aplică tratatul

sau

(c) zborul începe pe un aeroport situat într-o țară terță și se încheie pe un alt astfel de aeroport.

(2) Dispozițiile prezentului capitol se aplică indiferent dacă este vorba de un zbor planificat sau neplanificat sau dacă zborul face parte dintr-un pachet de servicii sau nu.

**▼B**

(3) Dispozițiile prezentului capitol nu aduce atingere drepturilor pasagerilor prevăzute de Directiva 90/314/CEE și de Regulamentul (CEE) nr. 2299/89.

*Articolul 11***Informații privind identitatea transportatorului aerian efectiv**

(1) În momentul rezervării, contractantul de transport aerian informează pasagerul cu privire la identitatea transportatorului (transportatorilor) aerian (aerieni) efectiv(i), indiferent de modalitatea de efectuare a rezervării.

(2) Atunci când, la momentul rezervării, nu se cunoaște încă identitatea transportatorului (transportatorilor) aerian (aerieni) efectiv(i), contractantul de transport aerian ia măsuri pentru informarea pasagerului cu privire la numele transportatorului (transportatorilor) aerian (aerieni) se preconizează că va opera zborul sau zborurile în cauză. În acest caz, contractantul de transport aerian se asigură că pasagerul este informat cu privire la identitatea transportatorului (transportatorilor) aerian (aerieni) efectiv(i) imediat ce această identitate este stabilită.

(3) În cazul în care transportatorul (transportatorii) aerian (aerieni) efectiv(i) se modifică după rezervare, contractantul de transport aerian, indiferent de motivul schimbării, ia imediat toate măsurile necesare pentru a asigura informarea pasagerului cu privire la această modificare cât mai curând posibil. În toate cazurile, pasagerii sunt informați în momentul înregistrării sau la îmbarcare, în cazul în care nu este necesară înregistrarea pentru un zbor de legătură.

(4) Transportatorul aerian sau operatorul turistic, după caz, asigură informarea contractantului de transport aerian relevant cu privire la identitatea transportatorului (transportatorilor) aerian (aerieni) efectiv(i) de îndată ce aceasta este cunoscută, în special în cazul modificării acestei identități.

(5) În cazul în care un vânzător de bilete nu a fost informat cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv, acesta nu poate fi declarat responsabil de nerespectarea obligațiilor prevăzute la prezentul articol.

(6) Obligația contractantului de transport aerian de a informa pasagerii cu privire la identitatea transportatorului (transportatorilor) aerian (aerieni) efectiv(i) se precizează în condițiile generale de vânzare aplicabile contractului de transport.

*Articolul 12***Dreptul de rambursare sau schimbare a rutei**

(1) Prezentul regulament nu afectează dreptul la rambursare sau schimbare a rutei prevăzut de Regulamentul (CE) nr. 261/2004.

(2) În cazurile în care Regulamentul (CE) nr. 261/2004 nu se aplică și

(a) transportatorul aerian efectiv comunicat pasagerului a fost înscris pe lista comunitară și este supus unei interdicții de exploatare care a condus la anularea zborului în cauză sau care ar fi condus la o asemenea anulare în cazul în care zborul în cauză ar fi fost operat în cadrul Comunității

sau

(b) transportatorul aerian efectiv comunicat pasagerului a fost înlocuit cu un alt transportator aerian efectiv care a fost înscris pe lista comunitară și este supus unei interdicții de exploatare care a condus la anularea zborului în cauză sau care ar fi condus la o asemenea anulare în cazul în care zborul în cauză ar fi fost operat în cadrul Comunității,

**▼B**

contractantul de transport aerian care este parte a contractului de transport oferă pasagerului dreptul la rambursare sau la schimbarea rutei prevăzut la articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, cu condiția ca, în cazul în care zborul nu a fost anulat, pasagerul să nu fi optat pentru respectivul zbor.

(3) Alineatul (2) din prezentul articol se aplică fără a aduce atingere articolului 13 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004.

*Articolul 13***Sanctiuni**

Statele membre asigură respectarea normelor prevăzute în prezentul capitol și stabilesc sancțiuni pentru încălcarea acestor norme. Sancțiunile sunt eficiente, proporționale și disuasive.

## CAPITOLUL IV

**DISPOZIȚII FINALE***Articolul 14***Informații și modificări**

Până la 16 ianuarie 2009, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la aplicarea prezentului regulament. Raportul este însoțit, după caz, de propuneri de modificare a prezentului regulament.

**▼M1***Articolul 15*

(1) Comisia este asistată de comitetul menționat la articolul 12 din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 (denumit în continuare „comitetul”).

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

(4) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și alineatul (5) litera (b) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Termenele prevăzute la articolul 5a alineatul (3) litera (c) și alineatul (4) literele (b) și (e) din Decizia 1999/468/CE sunt de o lună, respectiv o lună și două luni.

(5) Comisia poate consulta comitetul cu privire la orice alt aspect privind aplicarea prezentului regulament.

**▼B***Articolul 16***Abrogare**

Articolul 9 din Directiva 2004/36/CE se abrogă.

*Articolul 17***Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolele 10, 11 și 12 se aplică de la 16 iulie 2006, iar articolul 13 se aplică de la 16 ianuarie 2007.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.



## ANEXĂ

**Criterii comune care trebuie luate în considerare în vederea impunerii unei interdicții de exploatare din motive de siguranță la nivel comunitar**

Deciziile privind acțiunea la nivel comunitar se iau în conformitate cu fondul fiecărui caz particular. În funcție de fondul fiecărui caz, un transportator aerian sau toți transportatorii aerieni certificați în același stat pot fi eligibili pentru o acțiune la nivel comunitar.

La analiza oportunității impunerii unei interdicții totale sau parțiale unui transportator aerian se evaluează dacă transportatorul aerian satisface standardele de siguranță relevante, ținând seama de următoarele:

1. Dovezi verificate privind deficiențe grave privind siguranța ale unui transportator aerian:
  - Rapoarte care indică deficiențe grave privind siguranța sau incapacitatea repetată a transportatorului aerian de a remedia deficiențele identificate în cursul inspecțiilor la sol efectuate în cadrul Programului de evaluare a siguranței aeronavelor străine (SAFA) și comunicate anterior transportatorului.
  - Deficiențe de siguranță grave identificate în cadrul dispozițiilor de culegere de informații din articolul 3 din Directiva 2004/36/CE privind siguranța aeronavelor țărilor terțe.
  - Interdicție de exploatare impusă unui transportator de către o țară terță din cauza unor deficiențe substanțiale legate de standardele de siguranță internaționale.
  - Informații privind accidente, susținute de documente doveditoare sau informații privind incidente grave care indică deficiențe de siguranță sistemice latente.
2. Lipsa posibilității și/sau disponibilității unui transportator aerian de a remedia deficiențele de siguranță, demonstrată de:
  - Lipsa de transparență sau de comunicare adecvată și la timp din partea unui transportator, ca răspuns la o anchetă din partea autorității aviației civile a unui stat membru privind siguranța exploatării sale.
  - Planuri de acțiune rectificativă neadecvate sau insuficiente, prezentate ca răspuns la o deficiență de siguranță gravă identificată.
3. Lipsa posibilității și/sau disponibilității autorităților responsabile pentru supravegherea unui transportator aerian de a remedia deficiențele legate de siguranță, demonstrată de:
  - Lipsa de cooperare cu autoritatea aviației civile a unui stat membru din partea autorităților competente ale altui stat, atunci când au fost emise temeri privind siguranța exploatării unui transportator licențiat sau certificat în acel stat.
  - Capacitate insuficientă a autorităților competente în materie de supraveghere reglementară a transportatorului de a pune în aplicare și de a impune respectarea standardelor de siguranță relevante. Este necesar să se țină seama în mod special de următoarele:
    - (a) audituri și planuri de măsuri corective instituite în baza Programului universal OACI de evaluare a modului de supraveghere a securității sau în baza dreptului comunitar aplicabil;
    - (b) în cazul în care autorizația de funcționare sau permisul tehnic al unui transportator în baza programului de supraveghere al statului respectiv a fost refuzat sau revocat de un alt stat;
    - (c) certificatul operatorului aerian nu a fost eliberat de autoritatea competentă a statului în care transportatorul își are sediul principal de activitate.
  - Capacitate insuficientă a autorităților competente ale statului în care este înregistrată aeronava folosită de transportatorul aerian de a supraveghea aeronava utilizată de transportator în conformitate cu obligațiile care îi revin în temeiul Convenției de la Chicago.