REGLAMENTO (CE) Nº 2111/2005 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 14 de diciembre de 2005

relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 80, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo [1],

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado [2],

Considerando lo siguiente:

(1) La Comunidad debe orientar su actuación en el ámbito del transporte aéreo a garantizar, como prioridad, un alto nivel de protección de los pasajeros frente a los riesgos de seguridad. Asimismo se han de tener plenamente en cuenta las exigencias de la protección de los consumidores en general.

(2) Se debe poner en conocimiento de los pasajeros una lista comunitaria de las compañías aéreas que no cumplen los requisitos pertinentes en materia de seguridad, con el fin de garantizar la máxima transparencia. Esta lista comunitaria debe basarse en criterios comunes elaborados a nivel comunitario.

(3) Las compañías aéreas incluidas en la lista comunitaria deben estar sujetas a una prohibición de explotación. Las prohibiciones de explotación incluidas en la lista comunitaria deben aplicarse en el conjunto del territorio de todos los Estados miembros en que se aplica el Tratado.

(4) Las compañías aéreas que no gozan de derechos de tráfico en uno o más Estados miembros pueden, no obstante, volar hacia y desde la Comunidad cuando sus aeronaves, con o sin tripulación, sean arrendadas por empresas que sí gozan de tales derechos. Es preciso disponer que una prohibición de explotación incluida en la lista comunitaria se aplique igualmente a tales compañías aéreas, puesto que, de lo contrario, estas compañías podrían operar en la Comunidad aunque no cumplan las normas de seguridad pertinentes.

(5) Una compañía aérea sujeta a una prohibición de explotación podría ser autorizada a ejercer sus derechos de tráfico utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación, a condición de que cumpla las normas de seguridad pertinentes.

(6) El procedimiento de actualización de la lista comunitaria debe permitir adoptar rápidamente decisiones a fin de proporcionar a los pasajeros la información adecuada y actualizada en materia de seguridad y garantizar que las compañías aéreas que han solucionado sus deficiencias de seguridad sean retiradas de la lista cuanto antes. Al mismo tiempo, los procedimientos deben respetar el derecho de la compañía aérea a defenderse, y ello sin perjuicio de los acuerdos y convenios internacionales de los que sean parte los Estados miembros o la Comunidad, en especial el Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional de 1944. Las medidas de ejecución en cuestiones de procedimiento, que han ser adoptadas por la Comisión, deben, en particular, satisfacer estos requisitos.

(7) Cuando a una compañía aérea se le haya impuesto una prohibición de explotación, deben adoptarse medidas adecuadas con objeto de ayudar a la compañía aérea a solucionar las deficiencias que dieron lugar a dicha prohibición.

(8) En casos excepcionales, se debe permitir que los Estados miembros adopten medidas unilaterales. En caso de urgencia y cuando se enfrenten a un problema de seguridad imprevisto, los Estados miembros deben poder imponer inmediatamente una prohibición de explotación para su propio territorio. Por otra parte, cuando la Comisión haya decidido no incluir a una compañía aérea en la lista comunitaria, los Estados miembros también deben poder imponer o mantener una prohibición de explotación en razón de un problema de seguridad que no exista en los otros Estados miembros. Los Estados miembros deben hacer un uso restrictivo de estas posibilidades, teniendo en cuenta el interés comunitario y con objeto de presentar un enfoque común en materia de seguridad aérea, sin perjuicio del artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil [3] y del artículo 10 del Reglamento (CE) nº 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea [4].

---

[1] Dictamen de 28 de septiembre de 2005 (no publicado aún en el Diario Oficial).

[2] Dictamen del Parlamento Europeo de 16 de noviembre de 2005 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 5 de diciembre de 2005.

[3] DO L 373 de 31.12.1991, p. 4. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 2871/2000 de la Comisión (DO L 333 de 29.12.2000, p. 47).

[4] DO L 240 de 7.9.2002, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 1701/2003 de la Comisión (DO L 243 de 27.9.2003, p. 5).

(9) Conviene asegurar una publicidad eficaz de la información relativa a la seguridad de las compañías aéreas, por ejemplo a través de Internet.

(10) Con el fin de que el marco de competencia del transporte aéreo beneficie todo lo posible tanto a las compañías como a los pasajeros, es importante que los consumidores reciban la información necesaria para poder tomar sus decisiones con conocimiento de causa.

(11) La identidad de la compañía aérea o compañías aéreas que operan el vuelo es una información fundamental. Sin embargo, el consumidor que suscribe un contrato de transporte, que puede incluir un vuelo de ida y vuelta, no siempre conoce la compañía aérea o compañías aéreas que operan su vuelo o vuelos.

(12) La Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados ([1]) exige que se facilite determinada información a los consumidores, pero dicha información no incluye la identidad de la compañía aérea que opera el vuelo.

(13) El Reglamento (CEE) nº 2299/89 del Consejo, de 24 de julio de 1989, relativo a un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva (SIR) ([2]), otorga a los consumidores que reserven un vuelo a través de uno de tales sistemas el derecho a ser informados de la identidad de la compañía que opere el vuelo. Sin embargo, existen prácticas sectoriales, incluso en el transporte aéreo regular, como son el arrendamiento con tripulación o el código compartido cuando la reserva se realiza sin intervención de un SIR, en virtud de las cuales la compañía que ha vendido el vuelo a su nombre no lo opera en realidad, sin que en tales circunstancias asista al pasajero derecho legal alguno a ser informado de la identidad de la compañía aérea que prestará efectivamente el servicio en cuestión.

(14) Estas prácticas incrementan la flexibilidad y permiten ofrecer mejor servicio a los pasajeros. Además, algunos cambios de última hora motivados, en particular, por razones técnicas son inevitables y contribuyen a la seguridad del transporte aéreo. Esta flexibilidad debe compensarse, sin embargo, con la comprobación de que las compañías que operan realmente el transporte aéreo cumplen los requisitos de seguridad, y con transparencia para el consumidor a fin de garantizar su derecho a tomar una decisión informada al respecto. También es necesario encontrar un justo equilibrio entre la viabilidad comercial de las compañías aéreas y el acceso de los pasajeros a la información.

(15) Las compañías aéreas deben aplicar una política de transparencia respecto de los pasajeros por lo que se refiere a la información relativa a la seguridad. La publicación de esa información debe contribuir a que los pasajeros sean conscientes del nivel de fiabilidad de las compañías aéreas en lo que se refiere a la seguridad.

(16) Las compañías aéreas son responsables de informar a las autoridades nacionales de seguridad aérea sobre toda deficiencia en materia de seguridad, así como de solucionar tales deficiencias sin demora. La tripulación y el personal de tierra deben tomar las medidas adecuadas cuando constaten deficiencias en materia de seguridad. Sería contrario a los intereses de la seguridad aérea que se sancionara al personal por actuar de dicho modo, como se deduce del artículo 8, apartado 4, de la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2003, relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil ([3]).

(17) Además de en las situaciones contempladas en el Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos ([4]), se debe ofrecer a los pasajeros el derecho al reembolso o a un transporte alternativo en determinadas situaciones específicas incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, si existe una relación suficientemente estrecha con la Comunidad.

(18) Además de las normas establecidas en el presente Reglamento, las consecuencias de las modificaciones respecto de la identidad de la compañía operadora que ejecuta el contrato de transporte deben estar regidas por la legislación de los Estados miembros aplicable a los contratos, y por la legislación comunitaria correspondiente, en particular la establecida en la Directiva 90/314/CEE y en la Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores ([5]).

(19) El presente Reglamento forma parte de un proceso legislativo con objeto de establecer un enfoque eficaz y coherente con vistas al refuerzo de la seguridad aérea en la Comunidad, ámbito en el que la Agencia Europea de Seguridad Aérea desempeña un importante papel. Mediante un refuerzo de las competencias de esta Agencia, por ejemplo por lo que se refiere a aeronaves de terceros países, se podría reforzar aún más su papel en el marco del presente Reglamento. Debe concederse una atención particular a la mejora cualitativa y cuantitativa de las inspecciones relativas a la seguridad de las aeronaves y a la armonización de estas inspecciones.

(20) En los casos en que haya un riesgo para la seguridad no resuelto por el Estado miembro o los Estados miembros afectados, la Comisión debe poder adoptar medidas inmediatas de forma provisional. En tal caso, el Comité que asiste a la Comisión en su tarea, de conformidad con el presente Reglamento, debe actuar con arreglo al procedimiento consultivo previsto en el artículo 3 de la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ([6]).

([1]) DO L 158 de 23.6.1990, p. 59.

([2]) DO L 220 de 29.7.1989, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 323/1999 (DO L 40 de 13.2.1999, p. 1).

([3]) DO L 167 de 4.7.2003, p. 23.

([4]) DO L 46 de 17.2.2004, p. 1.

([5]) DO L 95 de 21.4.1993, p. 29.

([6]) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

(21) En todos los demás casos, el Comité que asiste a la Comisión en su tarea, de conformidad con el presente Reglamento, debe actuar con arreglo al procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE.

(22) Puesto que la relación entre el presente Reglamento y el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad [1] sería de otro modo confusa, ese artículo debe derogarse con objeto de proporcionar seguridad jurídica.

(23) Los Estados miembros deben establecer las normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones a las disposiciones del capítulo III del presente Reglamento y garantizar la aplicación de dichas sanciones. Las sanciones, que pueden ser de naturaleza civil o administrativa, deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

(24) La Comisión debe analizar la aplicación del presente Reglamento y, tras un período suficiente, informar sobre la eficiencia de sus disposiciones.

(25) Cualquier autoridad competente de aviación civil en la Comunidad puede decidir que las compañías aéreas, incluidas las que no operan en el territorio de los Estados miembros en que se aplica el Tratado, pueden presentar una petición ante esa autoridad para someter a la compañía aérea en cuestión a controles sistemáticos para verificar la probabilidad de que cumpla las normas de seguridad pertinentes.

(26) El presente Reglamento no debe impedir que los Estados miembros introduzcan a nivel nacional un sistema de etiquetado de calidad para las compañías aéreas, entre cuyos criterios podrían incluirse consideraciones distintas de los requisitos mínimos en materia de seguridad, de conformidad con el Derecho comunitario.

(27) El 2 de diciembre de 1987, el Reino de España y el Reino Unido acordaron en Londres, en una declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores de ambos países, un régimen para una mayor cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar. Dicho régimen todavía no ha comenzado a aplicarse.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

[1] DO L 143 de 30.4.2004, p. 76.

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

1. El presente Reglamento fija normas relativas a:

a) la adopción y la publicación de una lista comunitaria, sobre la base de criterios comunes, de las compañías aéreas que, por razones de seguridad, están sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad,

y

b) la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía aérea operadora de los vuelos en que viajen.

2. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entenderá sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en el que se sitúa el aeropuerto.

3. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se suspenderá hasta que comience la aplicación del régimen contenido en la declaración conjunta efectuada por los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido el 2 de diciembre de 1987. Los Gobiernos de España y del Reino Unido informarán al Consejo acerca de la fecha en que dicho régimen comience a ser efectivo.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento se entenderá por:

a) «compañía aérea»: toda empresa de transporte aéreo que posee una licencia de explotación válida o su equivalente;

b) «contrato de transporte»: un contrato de servicios de transporte aéreo, o que incluye dichos servicios, también cuando el transporte se compone de dos o más vuelos operados por la misma o por diversas compañías aéreas;

c) «contratista de servicios de transporte aéreo»: la compañía aérea que suscribe un contrato de transporte con el pasajero o, en caso de que el contrato incluya un viaje combinado, el operador turístico. Se considerará también contratista de servicios de transporte aéreo a cualquier vendedor de billetes;

d) «vendedor de billetes»: todo vendedor de billetes de transporte aéreo que media en un contrato de transporte con un pasajero, ya sea en el marco de un vuelo o de un viaje combinado, con excepción de una compañía aérea o de un operador turístico;

e) «compañía aérea operadora»: la compañía aérea que realiza o pretende realizar un vuelo en virtud de un contrato de transporte con un pasajero, o en nombre de otra persona, física o jurídica, vinculada a dicho pasajero por un contrato de transporte;

f) «autorización de explotación o permiso técnico»: todo acto legislativo o administrativo de un Estado miembro que disponga que una compañía aérea puede prestar servicios aéreos hacia y desde sus aeropuertos, operar dentro de su espacio aéreo o ejercer derechos de tráfico;

g) «prohibición de explotación»: la denegación, suspensión, revocación o restricción de la autorización de explotación o del permiso técnico de una compañía aérea por razones de seguridad, o cualquier medida de seguridad equivalente aplicada a una compañía aérea que no tenga ningún derecho de tráfico en la Comunidad pero cuyos aviones, sin embargo, podrían operar en la Comunidad en el marco de un contrato de arrendamiento;

h) «viaje combinado»: los servicios definidos en el artículo 2, punto 1, de la Directiva 90/314/CEE;

i) «reserva»: el hecho de que el pasajero disponga de un billete o de otra prueba que demuestre que la reserva ha sido aceptada y registrada por el contratista de servicios de transporte aéreo;

j) «normas de seguridad pertinentes»: las normas de seguridad internacionales contempladas en el Convenio de Chicago y sus anexos, así como, si procede, las normas contempladas en el Derecho comunitario pertinente.

CAPÍTULO II

LISTA COMUNITARIA

Artículo 3

Establecimiento de la lista comunitaria

1. Con objeto de reforzar la seguridad aérea, se establecerá una lista de las compañías aéreas a las que se les haya prohibido operar dentro de la Comunidad (denominada en lo sucesivo «la lista comunitaria»). Cada Estado miembro hará cumplir, dentro de su territorio, las prohibiciones de explotación incluidas en la lista comunitaria en relación con las compañías aéreas objeto de estas prohibiciones.

2. Los criterios comunes para imponer una prohibición de explotación a una compañía aérea (denominados en lo sucesivo «los criterios comunes»), que se basarán en las normas de seguridad pertinentes, figuran en el anexo. La Comisión podrá modificar el anexo, en especial para tener en cuenta la evolución científica y técnica, de conformidad con el procedimiento mencionado en el artículo 15, apartado 3.

3. Con objeto de establecer la primera lista comunitaria, cada Estado miembro comunicará a la Comisión, a más tardar el 16 de febrero de 2006, la identidad de las compañías aéreas que son objeto de una prohibición de explotación en su territorio, así como las razones que llevaron a la adopción de tales prohibiciones y cualquier otra información pertinente. La Comisión informará a los demás Estados miembros sobre dichas prohibiciones.

4. En el plazo de un mes después de recibir la información comunicada por los Estados miembros, la Comisión, sobre la base de los criterios comunes, decidirá acerca de la imposición de una prohibición de explotación a las compañías aéreas en cuestión y establecerá la lista comunitaria de compañías aéreas a las que ha impuesto una prohibición de explotación, de conformidad con el procedimiento mencionado en el artículo 15, apartado 3.

Artículo 4

Actualización de la lista comunitaria

1. La lista comunitaria será actualizada:

a) para imponer una prohibición de explotación a una compañía aérea e incluirla en la lista comunitaria, sobre la base de los criterios comunes;

b) para retirar a una compañía aérea de la lista comunitaria, si se remedia la deficiencia o deficiencias en materia de seguridad que dieron lugar a la inclusión de la compañía aérea en la lista comunitaria y si no existe ninguna otra razón, sobre la base de los criterios comunes, para mantener a la compañía aérea en la lista comunitaria;

c) para modificar las condiciones de una prohibición de explotación impuesta a una compañía aérea que esté incluida en la lista comunitaria.

2. La Comisión, actuando por propia iniciativa o a petición de un Estado miembro, decidirá actualizar la lista comunitaria tan pronto como se requiera en virtud del apartado 1, de conformidad con el procedimiento mencionado en el artículo 15, apartado 3, y sobre la base de los criterios comunes. Cada tres meses como mínimo, la Comisión verificará si es preciso actualizar la lista comunitaria.

3. Los Estados miembros y la Agencia Europea de Seguridad Aérea comunicarán a la Comisión toda la información que pueda ser pertinente en el contexto de la actualización de la lista comunitaria. La Comisión remitirá toda la información pertinente a los demás Estados miembros.

Artículo 5

Medidas provisionales de actualización de la lista comunitaria

1. En los casos en que sea evidente que el desarrollo de la actividad de una compañía aérea en la Comunidad puede constituir un grave riesgo para la seguridad, y que dicho riesgo no ha sido resuelto satisfactoriamente mediante medidas de urgencia adoptadas por el o los Estados miembros implicados, de conformidad con el artículo 6, apartado 1, la Comisión podrá adoptar provisionalmente las medidas mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letras a) o c), de conformidad con el procedimiento mencionado en el artículo 15, apartado 2.

2. Cuanto antes, y a más tardar en el plazo de 10 días laborables, la Comisión someterá el asunto al Comité mencionado en el artículo 15, apartado 1, y decidirá confirmar, modificar, revocar o ampliar la medida que ha adoptado conforme al apartado 1 del presente artículo, actuando de conformidad con el procedimiento mencionado en el artículo 15, apartado 3.

Artículo 6

Medidas excepcionales

1. En caso de urgencia, el presente Reglamento no impedirá a un Estado miembro reaccionar ante un problema de seguridad imprevisto imponiendo una prohibición inmediata de explotación por lo que se refiere a su propio territorio, teniendo en cuenta los criterios comunes.

2. Una decisión de la Comisión de no incluir a una compañía aérea en la lista comunitaria de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 3, apartado 4, o en el artículo 4, apartado 2, no impedirá que un Estado miembro imponga o mantenga una prohibición de explotación a la compañía aérea en cuestión, a la vista de un problema de seguridad que afecte específicamente a dicho Estado miembro.

3. En las situaciones mencionadas en los apartados 1 y 2, el Estado miembro afectado informará inmediatamente a la Comisión, que, a su vez, informará a los demás Estados miembros. En la situación mencionada en el apartado 1, el Estado miembro afectado dirigirá sin demora una petición a la Comisión para que actualice la lista comunitaria, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2.

Artículo 7

Derecho de defensa

La Comisión velará por que cuando adopte decisiones en virtud del artículo 3, apartado 4, del artículo 4, apartado 2, y del artículo 5, se dé a la compañía aérea afectada la oportunidad de ser oída, teniendo en cuenta la necesidad de recurrir a un procedimiento de urgencia en algunos casos.

Artículo 8

Medidas de ejecución

1. La Comisión, actuando de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 15, apartado 3, adoptará, si procede, medidas de ejecución para establecer normas detalladas sobre los procedimientos mencionados en el presente capítulo.

2. Al decidir estas medidas, la Comisión tendrá debidamente en cuenta la necesidad de que se adopten rápidamente decisiones sobre la actualización de la lista comunitaria y, en su caso, ofrecerá la posibilidad de aplicar un procedimiento de urgencia.

Artículo 9

Publicación

1. La lista comunitaria y cualquier modificación de la misma se publicarán inmediatamente en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

2. La Comisión y los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para facilitar el acceso público a la lista comunitaria, en su versión más actualizada, en particular a través de Internet.

3. Los contratistas de servicios de transporte aéreo, las autoridades nacionales de aviación civil, la Agencia Europea de Seguridad Aérea y los aeropuertos ubicados en el territorio de los Estados miembros señalarán a la atención de los pasajeros la lista comunitaria en sus sitios Internet y, si procede, en sus locales.

CAPÍTULO III

INFORMACIÓN A LOS PASAJEROS

Artículo 10

Ámbito de aplicación

1. Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán al transporte aéreo de pasajeros, cuando el vuelo forme parte de un contrato de transporte y dicho transporte comience dentro de la Comunidad, y

a) cuando el vuelo salga de un aeropuerto ubicado en el territorio de un Estado miembro en que se aplica el Tratado,

o

b) cuando el vuelo salga de un aeropuerto ubicado en un tercer país y llegue a un aeropuerto ubicado en el territorio de un Estado miembro en que se aplica el Tratado,

o

c) cuando el vuelo salga de un aeropuerto ubicado en un tercer país y llegue a un aeropuerto del mismo tipo.

2. El presente capítulo se aplicará con independencia de si el vuelo es regular o chárter, y de si forma parte o no de un viaje combinado.

3. El presente capítulo no afectará a los derechos de que gozan los pasajeros en virtud de la Directiva 90/314/CEE y del Reglamento (CEE) nº 2299/89.

Artículo 11

Información sobre la identidad de la compañía aérea operadora

1. El contratista de servicios de transporte aéreo informará al pasajero, en el momento en que éste realice su reserva, de la identidad de la compañía o compañías aéreas operadoras, independientemente del medio empleado para efectuar la reserva.

2. Si, en el momento de efectuar la reserva, no se conoce la identidad exacta de la o las compañías aéreas operadoras, el contratista de los servicios de transporte aéreo velará por que se informe a los pasajeros del nombre del transportista o transportistas aéreos que vayan a operar probablemente como transportistas aéreos del vuelo o los vuelos correspondientes. En este caso, el contratista de los servicios de transporte aéreo velará por que se informe a los pasajeros de la identidad de la o de las compañías aéreas operadoras tan pronto como se haya establecido la identidad de las mismas.

3. Cuando se cambie la o las compañías aéreas operadoras tras efectuarse la reserva, el contratista de servicios de transporte aéreo adoptará inmediatamente y con independencia de la razón del cambio, todas las medidas apropiadas para asegurarse de que se informa cuanto antes del cambio a los pasajeros. En todos los casos, se informará a los pasajeros en el momento de la facturación, o en el momento del embarque cuando no se requiera ninguna facturación para un vuelo de conexión.

4. La compañía aérea o el operador turístico, según los casos, se asegurará de que el contratista de servicios de transporte aéreo pertinente está informado de la identidad de la compañía aérea operadora o las compañías aéreas operadoras tan pronto como se conozca ese dato, en especial en caso de cambio de tal identidad.

5. Si no se informa a un vendedor de billetes de la identidad de la compañía aérea operadora, aquel no será responsable por no cumplir las obligaciones previstas en el presente artículo.

6. La obligación de que el contratista de servicios de transporte aéreo informe a los pasajeros sobre la identidad de la o las compañías aéreas operadoras se mencionará en las condiciones generales de venta aplicables al contrato de transporte.

Artículo 12

Derecho a reembolso o a un transporte alternativo

1. El presente Reglamento no afectará al derecho a reembolso o a un transporte alternativo, tal como se establece en el Reglamento (CE) nº 261/2004.

2. Cuando no sea aplicable el Reglamento (CE) nº 261/2004, y:

a) la compañía aérea operadora notificada al pasajero figure en la lista comunitaria y sea objeto de una prohibición de explotación que haya conducido a la cancelación del vuelo en cuestión, o que habría conducido a tal cancelación si el vuelo en cuestión hubiese tenido lugar dentro de la Comunidad,

o

b) la compañía aérea operadora notificada al pasajero haya sido sustituida por otra compañía aérea operadora que figure en la lista comunitaria y sea objeto de una prohibición de explotación que haya conducido a la cancelación del vuelo en cuestión, o que habría conducido a tal cancelación si el vuelo en cuestión hubiese tenido lugar dentro de la Comunidad,

el contratista de los servicios de transporte aéreo, que es parte en el contrato de transporte, ofrecerá a los pasajeros el derecho a reembolso o a un transporte alternativo previsto en el artículo 8 del Reglamento (CE) nº 261/2004, a condición de que, cuando no se haya cancelado el vuelo, los pasajeros hayan optado por no tomar dicho vuelo.

3. El apartado 2 del presente artículo se aplicará sin perjuicio del artículo 13 del Reglamento (CE) nº 261/2004.

Artículo 13

Sanciones

Los Estados miembros garantizarán el cumplimiento de las normas establecidas en el presente capítulo y establecerán sanciones en caso de incumplimiento de dichas normas. Las sanciones serán eficaces, proporcionadas y disuasorias.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 14

Información y modificación

A más tardar el 16 de enero de 2009, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento. A dicho informe se adjuntarán, si procede, las oportunas propuestas de modificación del presente Reglamento.

Artículo 15

Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité mencionado en el artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 3922/91 (denominado en lo sucesivo «el Comité»).

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

4. La Comisión podrá consultar al Comité sobre cualquier otra cuestión relativa a la aplicación del presente Reglamento.

5. El Comité aprobará su Reglamento interno.

Artículo 16

Derogación

Se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE.

Artículo 17

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Los artículos 10, 11 y 12 se aplicarán a partir del 16 de julio de 2006 y el artículo 13 se aplicará a partir del 16 de enero de 2007.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el 14 de diciembre de 2005.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
J. BORRELL FONTELLES

Por el Consejo
El Presidente
C. CLARKE

ANEXO

Criterios comunes para el examen de una prohibición de explotación por razones de seguridad a nivel comunitario

Las decisiones sobre las acciones a nivel comunitario se adoptarán caso por caso. En función de cada caso, una compañía o todas las compañías certificadas en el mismo país pueden ser objeto de acción a nivel comunitario.

Cuando se examine si una compañía aérea debe ser objeto de prohibición total o parcial, se evaluará si cumple las normas de seguridad pertinentes, teniendo presente los siguientes elementos:

1) pruebas verificadas de deficiencias graves en materia de seguridad por parte de una compañía aérea:

   — informes que revelen deficiencias graves en materia de seguridad o la incapacidad persistente por parte de la compañía para tratar las deficiencias identificadas en inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) previo anuncio a la compañía,

   — deficiencias graves en materia de seguridad identificadas en el marco de lo dispuesto sobre recopilación de información en el artículo 3 de la Directiva 2004/36/CE relativa a la seguridad de los aviones de terceros países,

   — prohibición de explotación impuesta a una compañía por parte de un tercer país a causa de deficiencias confirmadas relacionadas con las normas de seguridad internacionales,

   — información relacionada con un accidente confirmado y con incidentes graves que indique la existencia de deficiencias sistémicas latentes en materia de seguridad;

2) falta de capacidad y/o de voluntad de una compañía aérea para tratar las deficiencias en materia de seguridad, como lo demuestra:

   — la falta de transparencia o comunicación adecuada y oportuna por parte de una compañía aérea en respuesta a una investigación de la autoridad de aviación civil de un Estado miembro en relación con la seguridad de su explotación,

   — un plan de acción correctiva inadecuado o insuficiente presentado en respuesta a una deficiencia grave identificada en materia de seguridad;

3) falta de capacidad y/o de voluntad de las autoridades responsables con respecto a la negligencia de una compañía aérea al tratar las deficiencias en materia de seguridad, como lo demuestra:

   — la falta de cooperación con la autoridad de aviación civil de un Estado miembro por parte de las autoridades competentes de otro Estado, cuando haya surgido inquietud por la seguridad de la explotación a cargo de una compañía aérea autorizada o certificada en ese Estado,

   — la falta de capacidad de las autoridades competentes ante la negligencia de carácter reglamentario de la compañía aérea para ejecutar y aplicar las normas de seguridad pertinentes. Se deben tener particularmente en cuenta los siguientes elementos:

      a) auditorías y planes de acción correctiva conexos establecidos conforme al Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI o conforme al Derecho comunitario aplicable;

      b) si la autorización de explotación o el permiso técnico de la compañía de que se trate bajo la supervisión de ese Estado ha sido rechazado o revocado previamente por otro Estado;

      c) el certificado del operador aéreo no ha sido emitido por la autoridad responsable del Estado en el que la compañía tiene su centro de actividad principal,

   — falta de capacidad de las autoridades competentes del Estado en el que el avión utilizado por la compañía aérea está registrado para supervisar los aviones utilizados por la compañía aérea de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.