

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 2111/2005

2005 m. gruodžio 14 d.

dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymo ir oro transporto keleivių informavimo apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę bei panaikinantį Direktyvos 2004/36/EB 9 straipsnį

(tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, o ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽²⁾,

kadangi:

- (1) Bendrijos veiksmams oro transporto srityje pirmiausia turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos nuo rizikos saugai lygį. Be to, reikėtų visapusiškai atsižvelgti į vartotojų apsaugos reikalavimus.
- (2) Siekiant užtikrinti kuo didesnę skaidrumą, keleivius reikėtų supažindinti su oro vežėjų, kurie neatitinka atitinkamų saugos reikalavimų, Bendrijos sąrašu. Šis Bendrijos sąrašas turėtų būti sudarytas remiantis bendrais kriterijais, parengtais Bendrijos lygmeniu.
- (3) Į šį Bendrijos sąrašą įtrauktiems oro vežėjams turėtų būti taikomas draudimas vykdyti veiklą. Draudimai vykdyti veiklą, įtraukti į Bendrijos sąrašą, turėtų būti taikomi valstybių narių teritorijoje, kurioje taikoma Sutartis.
- (4) Oro vežėjai, neturintys skrydžių teisių vienoje ar daugiau valstybių narių, vis dėlto gali aptarnauti skrydžius į Bendrijos teritoriją ir iš jos, jeigu jos orlaivį, su įgula ar be įgulos, nuomojasi tokias teises turinčios bendrovės. Reikėtų numatyti, kad į Bendrijos sąrašą įtrauktų oro vežėjų draudimas vykdyti veiklą galiotų ir tokiems oro vežėjams, kad pastarieji negalėtų veikti Bendrijoje nesilaikydami saugos standartų.

- (5) Oro vežėjui, kuriam taikomas draudimas vykdyti veiklą, galėtų būti leidžiama naudotis skrydžių teisėmis, jei jis nuomojasi orlaivį su įgula iš tų oro vežėjų, kuriems netaikomas draudimas vykdyti veiklą, jei laikomasi atitinkamų saugos standartų.

- (6) Bendrijos sąrašo atnaujinimo procedūra turėtų numatyti greitą sprendimų priėmimą siekiant teikti naujausią tinkamą informaciją apie saugą oro transporto keleiviams ir užtikrinti, kad oro vežėjai, kurie pašalino saugos trūkumus, būtų kuo greičiau išbraukiami iš šio sąrašo. Tuo pačiu taikant procedūras turi būti gerbiamos oro vežėjų teisės į gynybą, nepažeidžiant tarptautinių susitarimų ir konvencijų, kurių šalys yra valstybės narės arba Bendrija, ypač 1944 m. Čikagos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos. Įgyvendinimo priemonės dėl procedūrų, kurias turi patvirtinti Komisija, turėtų atsižvelgti į šiuos reikalavimus.

- (7) Uždraudus oro vežėjui vykdyti veiklą turėtų būti imtasi atitinkamų veiksmų siekiant padėti oro vežėjui pašalinti tuos saugos trūkumus, dėl kurių buvo uždrausta vykdyti veiklą.

- (8) Išimtiniais atvejais valstybėms narėms turėtų būti leidžiama imtis vienašalių priemonių. Skubos atveju ir susidūrus su nenumatyta saugos problema valstybės narės turėtų galėti savo teritorijoje nedelsiant įvesti draudimą vykdyti veiklą. Be to, jei Komisija nusprendė neįtraukti oro vežėjo į Bendrijos sąrašą, valstybės narės taip pat turėtų turėti galimybę uždrausti atitinkamam oro vežėjui vykdyti veiklą arba toliau tęsti tokio draudimo galiojimą, jei toje valstybėje narėje esama saugos problemos, kurios nėra kitose valstybėse narėse. Valstybės narės turėtų taikyti šias apribojančias galimybes, atsižvelgdamos į Bendrijos interesus ir siekdamos vykdyti bendrą aviacijos saugos politiką. Tai neturėtų pažeisti 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje ⁽³⁾ 8 straipsnio ir 2002 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą ⁽⁴⁾ 10 straipsnio.

⁽¹⁾ 2005 m. rugsėjo 28 d. nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

⁽²⁾ 2005 m. lapkričio 16 d. Europos Parlamento nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2005 m. gruodžio 5 d. Tarybos sprendimas.

⁽³⁾ OL L 373, 1991 12 31, p. 4. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (EB) Nr. 2871/2000 (OL L 333, 2000 12 29, p. 47).

⁽⁴⁾ OL L 240, 2002 9 7, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1701/2003 (OL L 243, 2003 9 27, p. 5).

- (9) Informacija apie oro vežėjų saugą turėtų būti veiksmingai paskelbta, pavyzdžiui, naudojant internetą.
- (10) Siekiant, kad oro transporto konkurencinė struktūra būtų kuo naudingesnė bendrovėms ir keleiviams, svarbu, kad vartotojai gautų būtiną informaciją ir galėtų priimti žinomis pagrįstus pasirinkimus.
- (11) Faktiškai skrydį vykdančio oro vežėjo ar vežėjų tapatybė yra esminė informacija. Tačiau vežimo sutartį, į kurią įtraukiami skrydžiai pirmyn ir atgal, sudarantys vartotojai ne visada yra informuojami apie faktiškai skrydį ar skrydžius vykdančio (-ių) oro vežėjo ar vežėjų tapatybę.
- (12) 1990 m. birželio 13 d. Tarybos direktyva 90/314/EEB dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų ⁽¹⁾ reikalauja, kad tam tikra informacija turėtų būti teikiama vartotojams, tačiau į šią informaciją neįtraukiama skrydį vykdančio vežėjo tapatybė.
- (13) 1989 m. liepos 24 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2299/89 dėl elgesio su kompiuterinėmis rezervavimo sistemomis (KRS) kodekso ⁽²⁾, kompiuterine rezervavimo sistema skrydį užsisakantiems vartotojams suteikia teisę žinoti skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę. Nepaisant to, net ir reguliarių oro transporto reisų vykdymo srityje taikoma tokia praktika, kaip lėktuvo drauge su įgula nuoma ar naudojimasis bendrais kodais, jeigu skrydžiai rezervuojami ne per KRS, kai oro vežėjas, pardavęs bilietą į jo vardu vykdomą skrydį, iš tiesų to skrydžio nevykdo, o šiuo metu nėra jokios nustatytos teisės keleiviui būti informuotam apie faktiškai paslaugą teikiančio oro vežėjo tapatybę.
- (14) Tokia praktika didina lankstumą ir leidžia geriau teikti paslaugas keleiviams. Be to, dalis paskutinės minutės pakeitimų, pirmiausia dėl techninių priežasčių yra neišvengiama ir prisideda prie oro transporto saugos. Tačiau šis lankstumas turėtų būti derinamas su patikra, kad šiuos skrydžius vykdančios bendrovės laikosi saugos reikalavimų, ir skaidrumu vartotojų atžvilgiu, kad būtų užtikrinta jų žiniomis pagrįsto pasirinkimo teisė. Reikėtų siekti, kad būtų užtikrinta teisinga oro vežėjų komercinės sėkmės ir keleivių galimybių gauti informaciją pusiausvyra.
- (15) Oro vežėjai turėtų vykdyti skaidrumo politiką keleivių atžvilgiu, kai tai susiję su informacija apie saugą. Skelbiant tokią informaciją, keleiviai būtų informuojami apie oro vežėjų patikimumo lygį saugos atžvilgiu.
- (16) Oro vežėjai turi pranešti nacionalinėms oro saugos tarnyboms apie saugos trūkumus ir nedelsiant juos pašalinti. Pastebėjus saugos trūkumą lėktuvo įgula ir aptarnaujantis personalas turi imtis atitinkamų veiksmų. Darbuotojai neturi būti baudžiami už tokius veiksmus, nes tai prieštarautų aviacijos saugos interesams, kaip nurodyta 2003 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/42/EB dėl civilinės aviacijos įvykių pranešimų ⁽³⁾ 8 straipsnio 4 dalyje.
- (17) Be tų atvejų, kuriems taikomas 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju ⁽⁴⁾, keleiviai turėtų turėti teisę į kompensaciją arba pervežimą kitu maršrutu tam tikrais kitais ypatingais atvejais, patenkančiais į šio reglamento taikymo sritį, jei yra pakankamai glaudus ryšys su Bendrija.
- (18) Be taisyklių, nustatytų šiuo reglamentu, skrydį vykdančio vežėjo tapatybės pasikeitimas, turintis įtakos vežimo sutarties vykdymui, turėtų būti reglamentuojamas valstybių narių įstatymais, kurie taikomi sutartims, ir susijusia Bendrijos teise, ypač Direktyva 90/314/EEB ir 1993 m. balandžio 5 d. Tarybos direktyva 93/13/EEB dėl nesąžiningų sąlygų sutartyse su vartotojais ⁽⁵⁾.
- (19) Šis reglamentas yra dalis teisėkūros proceso, kuriuo siekiama užtikrinti, kad Bendrijoje būtų laikomasi veiksmingo ir nuoseklaus požiūrio oro transporto saugos gerinimo klausimu, kur svarbų vaidmenį atlieka Europos aviacijos saugos agentūra. Dėl šios agentūros išplėtos kompetencijos srities, pvz., trečiųjų šalių orlaivių atžvilgiu, jos vaidmuo pagal šį reglamentą galėtų tapti dar svarbesnis. Reikėtų atkreipti ypatingą dėmesį į trečiųjų šalių orlaivių saugos patikrinimų kokybės ir kiekybės didinimą bei šių patikrinimų suderinimą.
- (20) Kai pavojus saugai nebuvo patenkinamai išspręstas susijusios (-ių) valstybės (-ių) narės (-ių), Komisija turi galėti laikinai priimti skubias priemones. Tokiu atveju pagal šį reglamentą Komisijai padedantis komitetas turėtų veikti pagal patariamąją procedūrą, nustatytą 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimo 1999/468/EB, nustatančio Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ⁽⁶⁾, 3 straipsnyje.

⁽¹⁾ OL L 158, 1990 6 23, p. 59.

⁽²⁾ OL L 220, 1989 7 29, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 323/1999 (OL L 40, 1999 2 13, p. 1).

⁽³⁾ OL L 167, 2003 7 4, p. 23.

⁽⁴⁾ OL L 46, 2004 2 17, p. 1.

⁽⁵⁾ OL L 95, 1993 4 21, p. 29.

⁽⁶⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

- (21) Visais kitais atvejais pagal šį reglamentą Komisijai padedantis komitetas turėtų veikti pagal reguliavimo procedūrą, numatytą Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnyje.

I SKYRIUS

BENDROS NUOSTATOS

1 straipsnis

Dalykas

- (22) Kadangi santykis tarp šio reglamento ir 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/36/EB dėl trečiųjų šalių orlaivių, kurie naudojami Bendrijos oro uostais, saugos ⁽¹⁾ 9 straipsnio priešingu atveju būtų neiškus, tas straipsnis turėtų būti panaikintas siekiant teisinio tikrumo.

- (23) Valstybės narės turėtų nustatyti taisykles dėl sankcijų, taikytinų pažeidus šio reglamento III skyriaus nuostatas, ir užtikrina, kad tos sankcijos būtų taikomos. Sankcijos, kurios gali būti civilinio ar administracinio pobūdžio, turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

- (24) Komisija turėtų išnagrinėti šio reglamento taikymą ir, praėjus pakankamam laikotarpiui, parengti jo nuostatų efektyvumo ataskaitą.

- (25) Kiekviena kompetentinga civilinės aviacijos tarnyba Bendrijoje gali priimti sprendimą, kad oro vežėjai, įskaitant tuos, kurie neaptarnauja skrydžių valstybių narių teritorijoje, kurioje taikoma Sutartis, gali pateikti šiai tarnybai prašymą, kad oro vežėjas būtų sistemingai tikrinamas siekiant užtikrinti, kad laikomasi atitinkamų saugos standartų.

- (26) Šis reglamentas neturėtų kliudyti valstybėms narėms, laikantis Bendrijos teisės, nacionaliniu lygiu įdiegti oro vežėjų kokybės ženklinimo sistemą, kurios kriterijai gali apimti ne tik būtiniausius saugos reikalavimus, bet ir kitus aspektus.

- (27) 1987 m. gruodžio 2 d. Londone Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės užsienio reikalų ministrų pasirašytoje bendroje deklaracijoje buvo susitarta dėl priemonių, skirtų glaudesniai bendradarbiavimui naudojant Gibraltaro oro uostą. Tačiau ši tvarka dar turi įsigaliooti,

1. Šis reglamentas nustato taisykles:

- a) dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje saugos sumetimais, Bendrijos sąrašo sudarymo ir skelbimo remiantis bendrais kriterijais;

ir

- b) dėl keleivių informavimo apie oro vežėjų, vykdančių skrydžius, kuriais keliauja tie keleiviai, tapatybę.

2. Šio reglamento taikymas Gibraltaro oro uostui suprantamas kaip nepažeidžiantis Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės atitinkamų teisinių pozicijų, kurių jos laikosi ginčė dėl teritorijos, kurioje yra oro uostas, suvereniteto.

3. Šio reglamento taikymas Gibraltaro oro uostui sustabdomas iki tol, kol įsigalios susitarimai, numatyti 1987 m. gruodžio 2 d. Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės užsienio reikalų ministrų bendroje deklaracijoje. Ispanijos ir Jungtinės Karalystės Vyriausybės praneš Tarybai apie tokią įsigaliojimo datą.

2 straipsnis

Sąvokų apibrėžimai

Šiame reglamente taikomi tokie sąvokų apibrėžimai:

- a) oro vežėjas – oro transporto įmonė, turinti galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti arba jos atitikmenį;

- b) vežimo sutartis – sutartis dėl oro transporto paslaugų ar įtraukianti oro transporto paslaugas, įskaitant tokią sutartį, kai pervežimą sudaro du arba daugiau skrydžių, vykdomų to paties arba skirtingų vežėjų;

- c) oro vežimo sutarties sudarytojas – oro vežėjas, su keleiviu sudarantis vežimo sutartį arba, jeigu sutartis apima paketą, turizmo kelionių organizatorius. Kiekvienas bilietų pardavėjas taip pat laikomas oro vežimo sutarties sudarytoju;

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ;

⁽¹⁾ OL L 143, 2004 4 30, p. 76.

- d) bilietų pardavėjas – oro transporto bilietų pardavėjas, kuris nėra oro vežėjas ar turizmo kelionių organizatorius, tarpininkaujantis sudarant vežimo sutartį su keleiviu dėl atskiro ar į kelionės paketą įeinančio skrydžio;
- e) skrydį vykdomas oro vežėjas – oro vežėjas, vykdomas ar ketinantis vykdyti skrydį pagal vežimo sutartį su keleiviu arba kito juridinio ar fizinio asmens, turinčio vežimo sutartį su tuo keleiviu, vardu;
- f) veiklos vykdymo įgaliojimas arba techninis leidimas – bet kuris valstybės narės teisinis ar administracinis aktas, suteikiantis oro vežėjui teisę teikti oro transporto paslaugas į ir iš valstybės narės oro uostų arba teisę vykdyti veiklą jos oro erdvėje arba naudotis skrydžių teisėmis;
- g) draudimas vykdyti veiklą – atsisakymas išduoti oro vežėjo leidimą vykdyti veiklą ar techninį leidimą, jų sustabdymas, panaikinimas arba apribojimas saugos sumetimais arba bet kurios kitos lygiavertės su skrydžių teisių Bendrijoje neturinčiu oro vežėju susijusios saugos užtikrinimo priemonės, tačiau kurio orlaiviai pagal nuomos susitarimą galėtų vykdyti veiklą Bendrijoje;
- h) paketas – Direktyvos 90/314/EEB 2 straipsnio 1 punkte apibrėžtos paslaugos;
- i) rezervavimas – faktas, kad keleivis turi bilietą ar kitokį įrodymą, kuriame nurodyta, kad oro vežimo sutarties sudarytojas priėmė ir užregistravo registraciją;
- j) atitinkami saugos standartai – tarptautiniai saugos standartai, nustatyti Čikagos konvencijoje ir jos prieduose bei, jei taikytina, atitinkamuose Bendrijos teisės aktuose.

II SKYRIUS

BENDRIJOS SĄRAŠAS

3 straipsnis

Bendrijos sąrašo sudarymas

1. Siekiant stiprinti oro transporto saugą, sudaromas oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, sąrašas (toliau – Bendrijos sąrašas). Kiekviena valstybė narė savo teritorijoje taiko į Bendrijos sąrašą įtrauktus draudimus vykdyti veiklą tiems vežėjams, kuriems tie draudimai taikomi.

2. Oro vežėjams taikytini bendrieji draudimo vykdyti veiklą kriterijai, grindžiami atitinkamais saugos standartais, yra išdėstyti priede (toliau – bendrieji standartai). Pagal 15 straipsnio 3 dalyje nurodytą procedūrą Komisija gali keisti priedą, ypač siekdama atsižvelgti į mokslo ir technikos raidą.

3. Pirmą kartą siekiant sudaryti Bendrijos sąrašą kiekviena valstybė narė iki 2006 m. vasario 16 d. pateikia Komisijai oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą jos teritorijoje, tapatybę, kartu nurodydama priežastis, dėl kurių įvestas toks draudimas, ir kitą svarbią informaciją. Komisija apie šiuos veiklos vykdymo draudimus informuoja kitas valstybes nares.

4. Per vieną mėnesį nuo valstybių narių perduotos informacijos gavimo, vadovaudamasi bendraisiais kriterijais Komisija sprendžia, ar atitinkamiems oro vežėjams uždrausti vykdyti veiklą, ir pagal 15 straipsnio 3 dalyje nurodytą procedūrą sudaro oro vežėjų, kuriems ji uždraudė vykdyti veiklą, Bendrijos sąrašą.

4 straipsnis

Bendrijos sąrašo atnaujinimas

1. Bendrijos sąrašas atnaujinamas:

- a) siekiant uždrausti oro vežėjui vykdyti veiklą ir šį oro vežėją įtraukti į Bendrijos sąrašą, vadovaujantis bendraisiais kriterijais;
- b) siekiant išbraukti oro vežėją iš Bendrijos sąrašo, jeigu saugos trūkumas arba trūkumai, kurie sąlygojo tai, kad oro vežėjas buvo įtrauktas į Bendrijos sąrašą, buvo pašalinti, ir vadovaujantis bendraisiais kriterijais daugiau nėra priežasčių, kad oro vežėjas toliau būtų Bendrijos sąrašas;
- c) siekiant pakeisti į Bendrijos sąrašą įtrauktam oro vežėjui taikomo draudimo vykdyti veiklą sąlygas.

2. Komisija, pagal 15 straipsnio 3 dalyje nurodytą procedūrą ir vadovaudamasi bendraisiais kriterijais, savo iniciatyva ar valstybių narių prašymu priima sprendimą dėl Bendrijos sąrašo atnaujinimo, kai tik to reikalaujama pagal 1 dalį. Bent kas tris mėnesius Komisija patikrina, ar reikia atnaujinti Bendrijos sąrašą.

3. Kiekviena valstybė narė ir Europos aviacijos saugos agentūra perduoda Komisijai visą informaciją, kuri gali būti svarbi atnaujinant Bendrijos sąrašą. Komisija perduoda visą svarbią informaciją kitoms valstybėms narėms.

5 straipsnis

Laikinosios Bendrijos sąrašo atnaujinimo priemonės

1. Kai tampa akivaizdu, kad tolesnė oro vežėjo veikla Bendrijoje gali kelti rimtą pavojų saugai ir kad tokio pavojaus klausimas susijusios (-ių) valstybės (-ių) narės (-ių) skubos priemonėmis nebuvo patenkinamai išspręstas pagal 6 straipsnio 1 dalį, Komisija, pagal 15 straipsnio 2 dalyje nurodytą procedūrą, gali laikinai priimti 4 straipsnio 1 dalies a arba c punkte numatytas priemones.

2. Kuo greičiau, daugiausia per 10 darbo dienų, Komisija pateikia šį klausimą 15 straipsnio 1 dalyje nurodytam komitetui ir, pagal 15 straipsnio 3 dalyje nurodytą procedūrą, sprendžia, patvirtinti, pakeisti, panaikinti ar pratęsti priemonę, kurią ji priėmė pagal šio straipsnio 1 dalį.

6 straipsnis

Išimtinės priemonės

1. Skubos atvejais šis reglamentas neužkerta kelio valstybei narei reaguoti į nenumatytą saugos problemą ir, atsižvelgiant į bendruosius kriterijus, savo teritorijoje nedelsiant įvesti draudimą vykdyti veiklą.

2. Komisijos sprendimas neįtraukti oro vežėjo į Bendrijos sąrašą pagal 3 straipsnio 4 dalyje ar 4 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą nekliudo valstybei narei įvesti arba tęsti draudimą atitinkamam oro vežėjui vykdyti veiklą dėl saugos problemų, konkrečiai turinčių įtakos tai valstybei narei.

3. Susidarius vienai iš 1 ir 2 dalyse numatytų situacijų, atitinkama valstybė narė nedelsiant informuoja Komisiją, o ši informuoja kitas valstybes nares. Susidarius 1 dalyje numatytai situacijai, atitinkama valstybė narė pagal 4 straipsnio 2 dalį nedelsiant pateikia Komisijai prašymą atnaujinti Bendrijos sąrašą.

7 straipsnis

Teisė į gynybą

Komisija užtikrina, kad jai priimant 3 straipsnio 4 dalyje, 4 straipsnio 2 dalyje ir 5 straipsnyje numatytus sprendimus, atitinkamam oro vežėjui būtų suteikiama galimybė būti išklausytam, tam tikrais atvejais atsižvelgiant į būtinybę taikyti skubos tvarką.

8 straipsnis

Igyvendinimo priemonės

1. Komisija, siekdama nustatyti išsamias taisykles dėl šiame skyriuje nurodytų procedūrų, veikdama 15 straipsnio 3 dalyje nustatyta tvarka, priima, jei reikia, įgyvendinimo priemones.

2. Priimdama sprendimą dėl šių priemonių, Komisija deramai atsižvelgia į poreikį skubiai priimti sprendimus siekiant atnaujinti Bendrijos sąrašą ir, jei reikia, numato galimybę taikyti skubos tvarką.

9 straipsnis

Skelbimas

1. Bendrijos sąrašas ir visi jo pakeitimai nedelsiant skelbiami *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

2. Komisija ir valstybės narės imasi reikiamų priemonių siekdamos palengvinti visuomenės prieigą prie vėliausiai atnaujinto Bendrijos sąrašo, ypač naudojant internetą.

3. Oro vežimo sutarties sudarytojai, nacionalinės civilinės aviacijos institucijos, Europos aviacijos saugos agentūra ir valstybių narių teritorijose esantys oro uostai keleivių dėmesiui savo interneto svetainėse ir, jei reikia, savo patalpose pateikia Bendrijos sąrašą.

III SKYRIUS

INFORMACIJA KELEIVIAMS

10 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šio skyriaus nuostatos taikomos keleivius vežant oro transportu, kai skrydis yra vežimo sutarties dalis ir kai šis vežimas prasideda Bendrijoje, ir

a) skrydis prasideda valstybės narės teritorijoje, kurioje taikoma Sutartis, esančiame oro uoste;

arba

b) skrydis prasideda trečiojoje šalyje esančiame oro uoste ir baigiasi valstybės narės teritorijoje, kurioje taikoma Sutartis, esančiame oro uoste;

arba

c) skrydis prasideda trečiojoje šalyje esančiame oro uoste ir baigiasi kitame trečiosios šalies oro uoste.

2. Šio skyriaus nuostatos taikomos neatsižvelgiant į tai, ar šis skrydis yra nuolatinis ar užsakomasis ir į tai, ar skrydis yra paketo dalis.

3. Šio skyriaus nuostatos neturi įtakos keleivių teisėms pagal Direktyvą 90/314/EEB ir Reglamentą (EEB) Nr. 2299/89.

11 straipsnis

Informacija apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę

1. Rezervavimo metu oro vežimo sutarties sudarytojas informuoja keleivį apie jo skrydžius vykdančio oro vežėjo arba oro vežėjų tapatybę, nepriklausomai nuo to, kokiomis priemonėmis atliekamas rezervavimas.

2. Jei rezervavimo metu skrydį vykdančio oro vežėjo ar vežėjų tapatybė dar nėra žinoma, oro vežimo sutarties sudarytojas užtikrina, kad keleiviui būtų pranešamas oro vežėjo ar vežėjų, kuris ar kurie bus ar tikriausiai bus atitinkamą skrydį ar skrydžius vykdančios oro vežėjas ar vykdančios oro vežėjai, pavadinimas ar pavadinimai. Tokiu atveju oro vežimo sutarties sudarytojas užtikrina, kad keleivis būtų informuojamas apie skrydį vykdančio oro vežėjo ar vežėjų tapatybę iš karto, kai ji yra nustatoma.

3. Nepriklausomai nuo priežasties, dėl kurios po rezervavimo pasikeičia skrydį vykdančios oro vežėjas arba oro vežėjai, oro vežimo sutarties sudarytojas nedelsdamas imasi visų reikalingų priemonių siekdamas užtikrinti, kad keleivis kuo greičiau būtų informuojamas apie pasikeitimą. Keleiviai visais atvejais informuojami registracijos metu arba įlaipinimo metu, kai skrendant su persėdimu registracijos nereikia.

4. Priklausomai nuo situacijos, oro vežėjas arba turizmo kelionių organizatorius užtikrina, kad atitinkamas oro vežimo sutarties sudarytojas būtų nedelsiant informuojamas apie skrydį vykdančio oro vežėjo ar vežėjų tapatybę, kai ji tampa žinoma, ypač jei ši tapatybė keičiasi.

5. Jei bilieto pardavėjas nebuvo informuotas apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę, jis neatsako už šiame straipsnyje nustatytą prievolę nesilaikymą.

6. Oro vežimo sutarties sudarytojo prievolė informuoti keleivius apie skrydį vykdančio oro vežėjo ar vežėjų tapatybę nurodoma bendrosiose vežimo sutartims taikomosiose pardavimo sąlygose.

12 straipsnis

Teisė į kompensaciją arba vežimą kitu maršrutu

1. Šis reglamentas neturi įtakos teisei į kompensaciją arba vežimą kitu maršrutu kaip numatyta Reglamente (EB) Nr. 261/2004.

2. Tais atvejais, kai Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 netaikomas ir

a) skrydžius vykdančios oro vežėjas, apie kurį buvo informuotas keleivis, yra įtrauktas į Bendrijos sąrašą ir jam taikomas draudimas vykdyti veiklą ir dėl to buvo atšauktas tam tikras skrydis arba šis skrydis būtų atšauktas, jei jis būtų vykdomas Bendrijoje;

arba

b) skrydžius vykdančios oro vežėjas, apie kurį buvo informuotas keleivis, buvo pakeistas kitu oro vežėju, kuris yra įtrauktas į Bendrijos sąrašą ir jam taikomas draudimas vykdyti veiklą, ir dėl to buvo atšauktas tam tikras skrydis arba šis skrydis būtų atšauktas, jei jis būtų vykdomas Bendrijoje,

oro vežimo sutarties sudarytojas, kuris yra vežimo sutarties šalis, pasiūlo keleiviui teisę į kompensaciją arba vežimą kitu maršrutu, kaip numatyta Reglamente (EB) Nr. 261/2004 8 straipsnyje, su sąlyga, kad keleivis nutarė atsisakyti šio skrydžio, kai jis nebuvo atšauktas.

3. Šio straipsnio 2 dalis taikoma nepažeidžiant Reglamento (EB) Nr. 261/2004 13 straipsnio.

13 straipsnis

Sankcijos

Valstybės narės užtikrina šiame skyriuje nustatytų taisyklių laikymąsi ir nustato sankcijas už šių taisyklių pažeidimą. Šios sankcijos yra veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

IV SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

14 straipsnis

Informacija ir pakeitimai

Iki 2009 m. sausio 16 d. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai pranešimą apie šio reglamento taikymą. Prie šio pranešimo, jei reikalinga, pridedami pasiūlymai dėl šio reglamento pakeitimų.

15 straipsnis

Komitetas

1. Komisijai padeda Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 12 straipsnyje numatytas komitetas (toliau – Komitetas).

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 3 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.

3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje numatytas laikotarpis yra trys mėnesiai.

4. Komisija gali konsultuotis su Komitetu visais kitais su šio reglamento taikymu susijusiais klausimais.

5. Komitetas priima savo darbo tvarkos taisykles.

16 straipsnis

Panaikinimas

Direktyvos 2004/36/EB 9 straipsnis panaikinamas.

17 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

10, 11 ir 12 straipsniai taikomi nuo 2006 m. liepos 16 d., o 13 straipsnis taikomas nuo 2007 m. sausio 16 d.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre, 2005 m. gruodžio 14 d.

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
J. BORRELL FONTELLES

Tarybos vardu
Pirmininkas
C. CLARKE

PRIEDAS

Bendrieji draudimo vykdyti veiklą dėl saugos priežasčių taikymo Bendrijos lygmeniu kriterijai

Sprendimai dėl veiksmų Bendrijos lygmeniu priimami atsižvelgiant į kiekvieną atskirą atvejį. Priklausomai nuo kiekvieno atvejo aplinkybių, vežėjui ar visiems toje pačioje valstybėje leidimus gavusiems vežėjams gali būti taikomi veiksmai Bendrijos lygmeniu.

Svarstant, ar oro vežėjui turėtų būti visiškai ar iš dalies uždrausta vykdyti veiklą, įvertinama, ar oro vežėjas atitinka atitinkamus saugos standartus, atsižvelgiant į:

1. Patikrintus oro vežėjo rimtų saugos trūkumų įrodymus:
 - Ataskaitas, kuriose nurodomi rimti saugos trūkumai arba tai, kad vežėjas nuolat neištaiso trūkumų, kurie buvo nustatyti pagal SAFA programą atliktų patikrinimų metu ir vežėjui anksčiau buvo apie juos pranešta.
 - Rimtus saugos trūkumus, nustatytus renkant informaciją pagal Direktyvos 2004/36/EB dėl trečiosios šalies orlaivio saugos 3 straipsnio nuostatas.
 - Trečiosios šalies įvestą draudimą vežėjui vykdyti veiklą dėl esminių trūkumų, susijusių su tarptautiniais saugos standartais.
 - Pagrįstą su avarija susijusią informaciją arba su rimtu incidentu susijusią informaciją, atskleidžiančią nematomus sistemos saugos trūkumus.
2. Oro vežėjo gebėjimo ir (arba) pasirengimo stoka pašalinti saugos trūkumus, o tai parodo:
 - Skaidrumo trūkumas arba tai, kad vežėjas tinkamai ir laiku nepateikia informacijos į valstybės narės civilinės aviacijos institucijos užklausimą dėl jo veiklos saugos.
 - Netinkamas arba neveiksmingas nustatytų rimtų saugos trūkumų taisomasis veiksmų planas.
3. Už oro vežėjo priežiūrą atsakingų institucijų gebėjimo ir (arba) pasirengimo stoka pašalinti saugos trūkumus, o tai parodo:
 - Kitos valstybės kompetentingų institucijų bendradarbiavimo trūkumas su valstybės narės civilinės aviacijos institucija dėl pareikšto nerimo dėl toje valstybėje licenciją ar leidimą gavusio vežėjo veiklos saugos.
 - Kompetentingų institucijų, vykdančių vežėjo priežiūrą, gebėjimų įgyvendinti ir vykdyti atitinkamus saugos standartus trūkumas. Ypatingas dėmesys turėtų būti atkreiptas į:
 - a) pagal ICAO Universaliąją saugos priežiūros audito programą arba taikytiną Bendrijos teisę sudarytus auditus ir susijusius taisomuosius veiksmų planus;
 - b) tai, ar oro vežėjui, kurį prižiūri ta valstybė, kita valstybė yra anksčiau atsisakiusi išduoti veiklos vykdymo įgaliojimą arba techninį leidimą arba jį panaikino;
 - c) tai, ar oro vežėjo pažymėjimas nebuvo išduotas kompetentingos institucijos toje valstybėje, kur yra pagrindinė vežėjo komercinės veiklos vykdymo vieta.
 - Valstybės, kurioje registruotas oro vežėjo orlaivis, kompetentingų institucijų nesugebėjimas prižiūrėti vežėjo naudojamą orlaivį laikantis įsipareigojimų pagal Čikagos konvenciją.