

# РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 2111/2005 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 14 декември 2005 година

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

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението от Комисията,

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

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата по член 251 от Договора<sup>2</sup>,

като имат предвид, че:

(1) Действията на Общността в областта на въздушния транспорт следва приоритетно да са насочени към гарантиране на високо ниво на защита на пътниците от рискове, които са свързани с безопасността. Освен това е необходимо в пълна степен да се отчитат изискванията за защита на потребителите като цяло.

(2) Списъка на Общността на въздушните превозвачи, които не изпълняват необходимите изисквания по безопасността, следва да бъде доведен до знанието на пътниците, така че да се осигури прозрачност в най-голяма степен. Този списък на Общността следва да се основава на общите критерии, създадени на ниво Общност.

(3) Въздушните превозвачи, които са включени в списъка на Общността, следва да бъдат предмет на оперативна забрана. Оперативните забрани, включени в списъка на Общността, следва да се прилагат на територията на държавите-членки, за които се прилага Договорът.

---

<sup>1</sup> Становище, дадено 28 септември 2005 г. (все още непубликувано в *Официален вестник*).

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

(4) Въздушните превозвачи, които нямат правата за движение в една или повече държави-членки, могат въпреки това да летят към и от Общността, когато техните въздухоплавателни средства, с екипаж или без екипаж, са дадени на лизинг от компании, които се ползват от такива права. Следва да се създадат разпоредби, за да може дадена оперативна забрана, която е включена в списъка на Общността, да се прилага еднакво за такива въздушни превозвачи, тъй като в обратен случай тези въздушни превозвачи могат да оперират в Общността, докато същевременно не изпълняват приложимите стандарти за безопасност.

(5) На въздушен превозвач, който е предмет на оперативна забрана, може да се разреши да упражнява права за движение, като използва на мокър лизинг въздухоплавателни средства на въздушен превозвач, който не е предмет на оперативна забрана при условие, че са изпълнени съответните стандарти за безопасност.

(6) Процедурите за актуализиране на списъка на Общността следва да позволяват бързото вземане на решения с цел да се осигури адекватна и актуална информация за пътниците на въздушния транспорт и да се гарантира, че въздушните превозвачи, които са отстранили недостатъците, свързани с безопасността, са заличени от списъка във възможно най-кратък срок. В същото време процедурите следва да отчитат правата на въздушните превозвачи за защита и трябва да не накърняват международните споразумения и конвенции, на които държавата-членка или Общността са страна, по-специално Чикагската конвенция за международна гражданска авиация от 1944 г. Мерките по въвеждане на процедура, която трябва да бъде приета от Комисията, е необходимо да отчитат тези изисквания.

(7) Когато върху въздушен превозвач се наложи оперативна забрана, следва да се предприемат съответни действия с цел подпомагане на този въздушен превозвач при отстраняване на недостатъците, които са предизвикали наложената забрана.

(8) В изключителни случаи на държавите-членки следва да се разреши да предприемат едностранни мерки. В спешни случаи и когато са изправени пред неочакван проблем по сигурността държавите-членки следва да имат възможността незабавно да наложат оперативна забрана по отношение на тяхната собствена територия. Освен това, когато Комисията е решила да не включва даден въздушен превозвач в списъка на Общността, държавите-членки следва да имат възможност да наложат или поддържат оперативна забрана по отношение на проблем, свързан с безопасността, който не съществува в другите държави-членки. Държавите-членки следва рестриктивно да прилагат тези възможности, като отчитат интересите на Общността и като целят запазването на общ подход във връзка с авиационната сигурност. Това следва да се извършва без да се накърнява член 8 от Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно хармонизирането на техническите изисквания и административни процедури в областта на гражданската авиация<sup>3</sup> и без да се

---

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

накърнява член 10 от Регламент (ЕО) № 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2002 г. относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и създаване на Европейската агенция за безопасност на въздухоплаването<sup>4</sup>.

(9) Информацията за безопасността на въздушните превозвачи следва да се публикува по ефективен начин, като например по интернет.

(10) С цел в конкурентната рамка на въздушния транспорт да се получат възможно най-големи облаги за компаниите и пътниците, е важно на потребителите да се предоставя необходимата информация, за да могат те да направят информиран избор.

(11) Самоличността на въздушния превозвач или въздушните превозвачи, които действително изпълняват полета, е информация с първостепенно значение. Все пак, потребителите, сключващи договор за превоз, който може да съдържа вършен полет и полет за връщане, не винаги са информирани за самоличността на въздушния превозвач или въздушните превозвачи, които действително изпълняват съответния полет или полети.

(12) Директива 90/314/ЕИО на Съвета от 13 юни 1990 г. относно пакетните туристически пътувания, пакетни туристически ваканции и пакетните туристически обиколки<sup>5</sup> изисква определена информация да бъде доведена до знанието на потребителите, но тази информация не включва самоличността на изпълняващия полета въздушен превозвач.

(13) Регламент (ЕИО) № 2299/89 на Съвета от 24 юли 1989 г. относно кодекс за поведение при компютъризирани системи за резервация (CRS)<sup>6</sup> дава право на потребителите, които резервират полет чрез компютърна резервационна система, да бъдат информирани за самоличността на опериращия въздушен превозвач. Въпреки това, дори при въздушния транспорт по разписание съществуват практики като например мокър лизинг или съвместно използване на кода, ако се резервира без система CRS, при които въздушният превозвач, който е продал полета под свое име да не го извърши в действителност; при тези практики за момента пътникът няма законово право да бъде информиран за самоличността на въздушния превозвач, който действително извършва услугата.

(14) Тези практики увеличават гъвкавостта и позволяват по-добро предоставяне на услуги на пътниците. Освен това някои промени в последната минута, по-специално по технически причини, са неизбежни и допринасят за безопасността на въздушния транспорт. Тази гъвкавост все пак следва да бъде балансирана с проверка, че компаниите, които действително изпълняват полетите, изпълняват изискванията за безопасност, както и че съществува прозрачност за потребителите с цел да им бъде гарантирано правото да направят информиран избор. Необходимо е да се търси справедлив баланс между търговската

---

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

<sup>5</sup> ОВ L 158, 23.6.1990 г., стр. 59.

<sup>6</sup> ОВ L 220, 29.7.1989 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 323/1999 (ОВ L 40, 13.2.1999 г., стр. 1).

жизнеспособност на въздушните превозвачи и достъпа на пътниците до информация.

(15) Въздушните превозвачи следва да осъществяват политика на прозрачност спрямо пътниците във връзка с информацията, отнасяща се до безопасността. Публикуването на такава информация следва да допринася за осведомеността на пътниците относно надеждността на въздушните превозвачи по отношение на безопасността.

(16) Въздушните превозвачи са отговорни да докладват недостатъците, свързани с безопасността, на националните органи по авиационна безопасност, както и незабавно да се заемат с отстраняването на подобни недостатъци. От бордните и наземните екипажи се очаква да предприемат необходимите действия, когато установят недостатъци, свързани с безопасността. В противоречие с интересите на авиационната сигурност е да се наказва персонала, ако извършва това, което следва от член 8, параграф 4 от Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2003 г. относно докладване на събития в гражданското въздухоплаване<sup>7</sup>.

(17) В допълнение към случаите, покривани от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети<sup>8</sup>, на пътниците следва да се предоставя правото на възстановяване на разходите или на промяна на маршрута в определени специфични други случаи, попадащи в обхвата на настоящия регламент, ако е налице достатъчно близка връзка с Общността.

(18) В допълнение към правилата, посочени в настоящия регламент, последиците от промените в самоличността на опериращия превозвач във връзка с изпълнение на договора за превоз, следва да се регулират от законите на държавите-членки, прилагани към договорите, както и от съответното законодателство на Общността и по-специално Директиви 90/314/ЕИО и 93/13/ЕИО на Съвета от 5 април 1993 г. относно неравноправните клаузи в потребителските договори<sup>9</sup>.

(19) настоящият регламент е част от законодателния процес, чиято цел е постигане на ефективен и кохерентен подход за повишаване на авиационната безопасност в Общността, за което Европейската агенция за авиационна безопасност играе важна роля. С разширяване на компетенциите на тази агенция, като например по отношение на въздухоплавателни средства на трети държави, нейната роля по настоящия регламент ще се увеличи допълнително. Специално внимание следва да се отдели на по-нататъшното подобряване на качеството и увеличаване на количеството на инспекциите на безопасността на въздухоплавателните средства, както и на хармонизирането на тези инспекции.

(20) когато съществува риск за безопасността, който не е адекватно разрешен от заинтересуваните държави-членки, Комисията следва да има възможността да

---

<sup>7</sup> ОВ L 167, 4.7.2003 г., стр. 23

<sup>8</sup> ОВ L 46, 17.2.2004 г., стр. 1.

<sup>9</sup> ОВ L 95, 21.4.1993 г., стр. 29.

приеме незабавни предварителни мерки. В тези случаи комитетът, който съдейства на Комисията в работата ѝ по настоящия регламент, следва да действа в съответствие с консултативната процедура, предвидена в член 3 от Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията<sup>10</sup>.

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

(22) Тъй като връзката между настоящия регламент и член 9 от Директива 2004/36/СЕ на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. за безопасността на въздухоплавателните средства на трети страни, които използват летища на Общността<sup>11</sup>, в противен случай би останала неясна, този член следва да бъде отменен с оглед осигуряване на законова яснота.

(23) Държавите-членки следва да установят правила за глоби, които се прилагат при нарушения на разпоредбите на глава III от настоящия регламент и осигуряват, че тези глоби се налагат. Глобите, които могат да бъдат от граждански или административен характер, следва да бъдат ефективни, пропорционални и разубеждаващи.

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

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

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

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

**ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:**

---

<sup>10</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

<sup>11</sup> ОВ L 143, 30.4.2004 г., стр. 76.

## ГЛАВА I

### ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

#### *Член 1*

#### **Предмет**

1. Настоящият регламент установява правила:

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

и

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

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

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

#### *Член 2*

#### **Дефиниции**

По смисъла на настоящия регламент се прилагат следните дефиниции:

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

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

в) „предприемач за въздушен превоз“ означава превозвачът, който сключва договор за превоз с пътник или, когато договорът съдържа пакет, с

туристически оператор. Всеки продавач на билети също се счита за предприемач за въздушен превоз;

г) „продавач на билети” означава продавач на билети за въздушен превоз, който сключва договор за превоз с пътник за негов полет или като част от пакет, различен от въздушен превозвач и от туристически оператор;

д) „опериращ въздушен превозвач” означава въздушен превозвач, който изпълнява или възнамерява да изпълни полет в съответствие с договор за превоз с пътник, или от името на друго физическо или юридическо лице, което има договор за превоз с този пътник;

е) „пълномощно за опериране или техническо разрешение” означава всеки законодателен или административен акт на държава-членка, който постановява или че въздушният превозвач може да извършва въздухоплавателни услуги към и от нейните летища, или че въздушен превозвач може да оперира в нейното въздушно пространство, или че въздушен превозвач може да упражнява права за движение;

ж) „оперативна забрана” означава отказ, суспендиране, отменяне или ограничаване на пълномощното за опериране или техническото разрешение на въздушен превозвач поради причини, свързани с безопасността, или на други еквивалентни мерки по безопасността по отношение на въздушния превозвач, който няма права за движение в Общността, но чиито въздухоплавателни средства могат в друго отношение да бъдат използвани в Общността по силата на лизингово споразумение;

з) „пакет” означава тези услуги, които са дефинирани в член 2, параграф 1 от Директива 90/314/ЕИО;

и) „резервация” означава фактът, че пътникът има билет или друго доказателство, което показва, че резервацията е била приета и регистрирана от предприемача за въздушен превоз;

й) „приложими стандарти за безопасност” означава международните стандарти за безопасност, съдържащи се в Чикагската конвенция и приложенията към нея, както и тези в съответното законодателство на Общността, където това е приложимо.

## ГЛАВА II

### СПИСЪК НА ОБЩНОСТТА

#### *Член 3*

#### **Създаване на списъка на Общността**

1. С цел увеличаване на авиационната безопасност се създава списък от въздушни превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в Общността (наричан отгук нататък списък на Общността). Всяка държава-членка въвежда в

сила в границите на своята територия оперативните забрани, включени в списъка на Общността по отношение на въздушните превозвачи, които са предмет на такива забрани.

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

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

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

#### *Член 4*

### **Актуализиране на Списъка на Общността**

1. Списъкът на Общността се актуализира с цел:

а) да се наложи оперативна забрана на въздушен превозвач и този въздушен превозвач да бъде включен в списъка на Общността на базата на общите критерии;

б) да се заличи въздушен превозвач от списъка на Общността, ако недостатъците, свързани с безопасността, или недостатъците, които са дали основания за включване на въздушния превозвач в списъка на Общността, са отстранени и не съществува друга причина, на базата на общите изисквания, този въздушен превозвач да продължи да фигурира в списъка на Общността;

в) да се променят условията на оперативната забрана, наложена върху въздушен превозвач, който е включен в списъка на Общността.

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



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

#### *Член 5*

### **Временни мерки за актуализиране на Списъка на Общността**

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

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

#### *Член 6*

### **Извънредни мерки**

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

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

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

#### *Член 7*

### **Право на защита**

Комисията осигурява, че, когато приема решения, както е посочено в членове 3, параграф 4, 4, параграф 2 и 5, на засегнатия въздушен превозвач се осигурява възможност да бъде изслушан, като се отчита необходимостта, в някои случаи, от спешна процедура.

#### *Член 8*

### **Мерки за прилагане**

1. Комисията, като действа в съответствие с процедурата, посочена в член 15, параграф 3, по целесъобразност, приема мерки за прилагане с цел да създаде подробни правила във връзка с процедурите, посочени в настоящата глава.
2. Когато взема решение за тези мерки, Комисията надлежно взема предвид, че са наложителни бързи решения по актуализацията на списъка на Общността и, при необходимост, осигурява възможност за спешна процедура.

#### *Член 9*

### **Публикация**

1. Списъкът на Общността и всички промени в него се публикуват незабавно в *Официален вестник на Европейския съюз*.
2. Комисията и държавите-членки предприемат мерките, необходими за улесняване на публичния достъп до списъка на Общността в най-актуалния му вид, и по-специално чрез използването на интернет.
3. Предприемачите за въздушен превоз, националните органи по гражданска авиация, Европейската агенция за авиационна безопасност и летищата на територията на държавите-членки представят списъка на Общността на вниманието на пътниците както чрез своите електронни страници, така и в помещенията си, при възможност.

## **ГЛАВА III**

### **ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПЪТНИЦИТЕ**

#### *Член 10*

### **Обхват**

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

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

или

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

или

в) полетът излита от летище на територията на трета държава и каца на друго такова летище.

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

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

### *Член 11*

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

1. При извършване на резервация предприемачът за въздушен превоз информира пътника за самоличността на опериращия въздушен превозвач или превозвачи независимо от средствата, използвани за извършване на резервацията.

2. Ако по време на извършване на резервацията самоличността на опериращия въздушен превозвач или превозвачи не е още известна, предприемачът за въздушен превоз осигурява, че пътникът е информиран за името или имената на въздушния превозвач или превозвачи, който е или които са вероятните опериращи въздушни превозвачи, за съответния полет или полети. В такъв случай предприемачът за въздушен превоз осигурява, че пътникът е информиран за самоличността на опериращия въздушен превозвач или превозвачи в момента, в който тази самоличност бъде установена.

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

4. Въздушният превозвач или съответно туристическият оператор гарантират че съответният предприемач за въздушен превоз е информиран за самоличността на опериращия въздушен превозвач или превозвачи в момента, в който въздушният превозвач или туристическият оператор бъдат уведомени за това и по-специално в случай на промяна на тази самоличност.

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

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

## *Член 12*

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

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

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

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

или

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

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

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

## *Член 13*

### **Глоби**

Държавите-членки осигуряват съответствие с правилата, посочени в настоящата глава, както и глоби при нарушаване на тези правила. Глобите са ефективни, пропорционални и разубеждаващи.

## ГЛАВА IV

### ФИНАЛНИ РАЗПОРЕДБИ

## *Член 14*

### **Информация и изменение**

До 16 януари 2009 г. Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета за прилагането на настоящия регламент. Докладът се придружава, при необходимост, от предложения за изменение на настоящия регламент.

#### *Член 15*

#### **Комитет**

1. В дейността си Комисията се подпомага от комитет, посочен в член 12 от Регламент (ЕИО) № 3922/91 (комитетът).

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

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

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

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

5. Комитетът приема свой процедурен правилник.

#### *Член 16*

#### **Отмяна**

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

#### *Член 17*

#### **Влизане в сила**

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

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

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

Съставено в Страсбург на 14 декември 2005 година.

*За Европейския парламент:*  
*Председател*

**J. BORRELL FONTELLES**

*За Съвета:  
Председател*

**C. CLARKE**

## *ПРИЛОЖЕНИЕ*

### **Общи критерии, които се вземат предвид при налагане на оперативна забрана поради причини, свързани с безопасността, на ниво *Общност***

Решения за действия на ниво *Общност* се предприемат в съответствие с основанията за всеки отделен случай. В съответствие с основанията за всеки отделен случай един превозвач или всички превозвачи, чиято проверка е установила едно и също състояние, могат да бъдат определени като подлежащи на действия на ниво *Общност*.

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

1. Проверени доказателства за сериозни недостатъци, свързани с безопасността, от страна на въздушния превозвач:

- Доклади, показващи сериозни недостатъци, свързани с безопасността, или постоянен отказ от страна на превозвача да разгледа съобщените му недостатъци, установени при проверки върху рампата, извършени по програмата SAFA.

- Сериозни недостатъци, свързани с безопасността, идентифицирани в рамката на разпоредбите за събиране на информация от член 3 от Директива 2004/36/ЕО за безопасност на въздухоплавателните средства на трети държави.

- Оперативна забрана, наложена върху превозвач от трета държава, поради доказани недостатъци, свързани с международните стандарти за безопасност.

- Доказана информация, свързана с произшествия, или информация за сериозни инциденти, показващи латентни систематични недостатъци, свързани с безопасността.

2. Недостиг на възможности и/или готовност от страна на въздушния превозвач да се занимава с недостатъците по безопасността, демонстрирани чрез:

- Недостатъчна прозрачност или недостатъчна адекватна и навременна реакция от страна на въздушния превозвач в отговор на запитвания от органите по гражданска авиация в държава-членка във връзка с аспектите, свързани с безопасността, при неговата дейност.

- Неподходящ или недостатъчен план за коригиращи действия, представен в отговор на идентифицирани сериозни недостатъци, свързани с безопасността.

3. Недостиг на възможности и/или готовност от страна на органите, отговорни за надзора върху въздушния превозвач, да се занимават с недостатъците по безопасността, демонстрирани чрез:

- Недостатъчно сътрудничество с органа за гражданска авиация в държава-членка от страна на компетентните упълномощени органи в друга държава при възникнала загриженост във връзка с безопасността на операциите на превозвач, лицензиран или сертифициран в тази държава.

- Недостатъчна възможност на компетентните органи, които извършват законов надзор върху превозвача, да въведат и приведат в действие приложимите стандарти за безопасност. Особено внимание следва да се отделя на следното:

а) одитите и свързаните с тях планове за коригиращи действия, разработени по програмата на ИКАО за универсална проверка на безопасността или в съответствие с друго приложимо законодателство на Общността;

б) дали разрешителното за опериране или техническото разрешение на даден въздушен превозвач, който е под надзора на тази страна, са били отказвани или отменени от друга страна;

в) сертификатът за въздушен оператор не е издаден от компетентния орган на страната, в която е основното място на стопанска дейност на превозвача.

- Недостатъчна възможност на компетентните органи на държавата, в която е регистрирано въздухоплавателното средство, използвано от въздушния превозвач, да надзирава въздухоплавателното средство, използвано от въздушния превозвач, в съответствие със задълженията си по Чикагската конвенция.