

**Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот
од 14 декември 2005 година
за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на
забрана за работа во Заедницата и за информирање на патниците во
авиосообраќајот за идентитетот на авиопревозниците кои работат и за укинување
на член 9 од Директивата 2004/36/ЕЗ
(Текст со важност за ЕЕО)**

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, а особено член 80 (2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Комисијата,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот економско-социјален комитет¹,

по консултации со Комитетот на регионите,

постапувајќи во согласност со постапката утврдена во член 251 од Договорот²,

со оглед на тоа што:

(1) Акцијата од страна на Заедницата во областа на авиосообраќајот треба да има за цел, како приоритет, да осигури високо ниво на заштита за патниците. Исто така, во принцип треба целосно да се земат предвид барањата за заштита на потрошувачите.

(2) списокот на Заедницата на авиопревозници кои не ги исполнуваат релевантните барања за безбедност треба да им биде соопштен на патниците со цел да се осигури висок степен на транспарентност. Овој список на Заедницата треба да се темели на заедничките критериуми составени на ниво на Заедницата.

(3) Авиопревозниците кои се вклучени во списокот на Заедницата треба да бидат предмет на забрана за работа. Забраните за работа, вклучени на списокот на Заедницата, треба да се применуваат во целата територија на земјите-членки на кои се однесува Договорот.

(4) Авиопревозниците кои не ги уживаат правата на сообраќај во една или во неколку земји-членки можат сепак да летаат до и од Заедницата кога нивниот воздухоплов, со или без посада, е закупен од компании кои ги уживаат тие права. Треба да се предвиди забраната за работа, вклучена во списокот на Заедницата, да се применува еднакво за сите такви авиопревозници, бидејќи тие авиопревозници можат на друг начин да работат во Заедницата истовремено неисполнувајќи ги релевантните стандарди за безбедност.

(5) На авиопревозник кој е предмет на забрана за работа може да му се дозволи да ги спроведува своите права на сообраќај користејќи на изнајмување воздухоплов со посада на авиопревозник кој не е предмет на забрана за работа, под услов да се исполнети релевантните стандарди за безбедност.

(6) Постапката за ажурирање на списокот на Заедницата треба да овозможи донесување на брзи одлуки, со цел да им се обезбеди соодветна и ажурирана

¹ Мислење од 28 септември 2005 година (сè уште не е објавено во Службен весник).

² Мислење на Европскиот парламент од 16 ноември 2005 година (сè уште не е објавено во Службен весник) и Одлука на Советот од 5 декември 2005 година.

информација за безбедност на патниците во авиосообраќајот и да се гарантира дека авиопревозниците кои ги надополниле недостатоците во поглед на безбедноста ќе бидат симнати од списокот колку што е можно поскоро. Истовремено, постапките треба да ги почитуваат правата на авиопревозниците за одбрана и не треба да бидат во спротивност со меѓународните договори и конвенции на кои се потписници земјите-членки или Заедницата, особено со Конвенцијата за меѓународна воздушна пловидба, склучена во Чикаго во 1944 година. Мерките за спроведување на прашања поврзани со постапката, кои треба да се донесат од страна на Комисијата, треба особено да ги имаат предвид овие барања.

(7) Кога на одреден авиопревозник му се наложува забрана за работа, треба да се преземе соодветно дејство, со цел да му се помогне на тој авиопревозник да ги надополни недостатоците кои доведуваат до забраната.

(8) Во исклучителни случаи на земјите-членки им е дозволено на преземаат унилатерални мерки. Во случаи на итност и кога се соочени со непредвиден безбедносен проблем, земјите-членки треба да имаат можност веднаш да наложуваат забрана за работа во однос на нивната територија. Покрај тоа, кога Комисијата донела одлука да не вклучи одреден авиопревозник на списокот на Заедницата, земјите-членки исто така треба да можат да наложат или одржат забрана за работа во однос на безбедносен проблем кој не постои во другите земји-членки. Земјите-членки треба да ги применуваат рестриктивно овие можности, имајќи го предвид интересот на Заедницата и заради претставување на заеднички пристап во однос на воздухопловната безбедност. Тоа не треба да биде во спротивност со член 8 од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот од 16 декември 1991 година за усогласување на техничките барања и на административните постапки во областа на цивилната воздушна пловидба¹ и на член 10 од Регулативата (ЕЗ) бр. 1592/2002 на Европскиот парламент и на Советот од 15 јули 2002 година за заеднички правила во областа на цивилната воздушна пловидба и установување на Европска агенција за безбедност на воздушната пловидба².

(9) Информациите за безбедноста на авиопревозниците треба да се објавуваат на ефективен начин, како што е преку употребата на интернет.

(10) Со цел конкурентната рамка на авиосообраќајот да им обезбеди најголеми можни придобивки на компаниите и на патниците, значајно е овие корисници да ги добијат неопходните информации, со цел да можат да извршат правилен избор.

(11) Идентитетот на авиопревозникот или на авиопревозниците кои всушност го вршат летот, претставува суштинска информација. Меѓутоа, корисниците кои склучуваат договор за превоз, што може да вклучува лет во еден правец или повратен лет, не се секогаш информирани за идентитетот на авиопревозникот или на авиопревозниците кои всушност го вршат летот или летовите.

(12) Директивата 90/314/ЕЕЗ на Советот од 13 јуни 1990 година за пакет патување, пакет одмори или пакет аранжмани³ налага на корисниците да им бидат ставени на

¹ Сл. весник L 373, 31.12.1991 год., стр. 4. Регулатива како што е последен пат изменета со Регулативата (ЕЗ) бр. 2871/2000 на Комисијата (Сл. весник L 333, 29.12.2000 год., стр. 47).

² Сл. весник L 240, 7.9.2002 год., стр. 1. Регулатива како што е последен пат изменета со Регулативата (ЕЗ) бр. 1701/2003 на Комисијата (Сл. весник L 243, 27.9.2003 год., стр. 5).

³ Сл. весник L 158, 23.6.1990 год., стр. 59.

располагање одредени информации, но овие информации не го вклучуваат идентитетот на авиопревозникот кој го врши летот.

(13) Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2299/89 на Советот од 24 јули 1989 година за кодексот на однесување за компјутерските системи за резервација (КСР)¹ му дава право на корисникот кој резервира лет преку компјутерски систем за резервација да биде информиран за идентитетот на авиопревозникот кој го врши летот. Меѓутоа, и во регулиран авиосообраќај, постојат стопански практики, како што е изнајмување со посада, или делење на шифра доколку е извршена резервација без КСР, кога авиопревозникот кој го продал летот под негово име всушност не го врши летот и кога во моментот не постои законско право патникот да биде информиран за идентитетот на авиопревозникот кој всушност ја врши услугата.

(14) Овие практики ја зголемуваат флексибилноста и овозможуваат подобро обезбедување на услугите на патниците. Покрај тоа, одреден број на измени во последен момент, особено од технички причини, не можат да се избегнат и придонесуваат за безбедноста на авиосообраќајот. Оваа флексибилност, меѓутоа, треба да се урамнотежи со потврда дека компаниите кои всушност ги вршат летовите ги исполнуваат барањата за безбедност и со транспарентноста за корисниците, со цел да им се гарантира правото на вршење на правилен избор. Треба да се дојде до фер рамнотежа помеѓу трговската изводливост на авиопревозниците и пристапот на патниците до информациите.

(15) Авиопревозниците треба да поддржуваат полиса на транспарентност *vis-à-vis* патниците во однос на информациите поврзани со безбедноста. Објавувањето на таквите информации треба да придонесе за свесноста на патниците за сигурноста на авиопревозникот во безбедносни рамки.

(16) Авиопревозниците се одговорни за соопштувањето на недостатоците во поглед на безбедноста на националните органи за воздушна безбедност, како и за отстранувањето на таквите недостатоци без одложување. Авионската и земната посада треба да преземат соодветно дејство кога недостатоците во поглед на безбедноста се очигледни. Спротивно на интересите на воздушната безбедност би било персоналот да се казни за постапување во таков случај, како што следи од член 8(4) од Директивата 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 13 јуни 2003 година за известување за случувања во воздушната пловидба².

(17) Покрај ситуациите опфатени со Регулатива (ЕЗ) бр. 261/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 11 февруари 2004 година за утврдување на заеднички правила за обештетување и помош на патниците во случај на забранет влез на патници во воздухоплов и на откажување или големо доцнење на летови³, на патниците треба да им биде дадено правото за поврат на средствата или за пренасочување во одредени специфични други случаи кои спаѓаат во полето на примената на оваа Регулатива, доколку постои доволно блиска врска со Заедницата.

(18) Покрај правилата утврдени во оваа Регулатива, импликациите за промена на идентитетот на авиопревозникот кој го врши договорот за превоз треба да се регулираат со законите на земјите-членки кои се применуваат за договори и со

¹ Сл. весник L 220, 29.7.1989 год., стр.1. Регулатива како што е последен пат изменета со Регулативата (ЕЗ) бр. 323/1999 (Сл. весник L 40, 13.2.1999 год., стр. 1).

² Сл. весник L 167, 4.7.2003 год., стр. 23.

³ Сл. весник L 46, 17.2.2004 год., стр. 1.

релевантното право на Заедницата, особено со Директивите 90/314/ЕЕЗ и 93/13/ЕЕЗ на Советот од 5 април 1993 година за нефер услови во договори со корисници¹.

(19) Оваа Регулатива е дел од законскиот процес кој поддржува ефикасен и кохерентен пристап во засилувањето на воздушната безбедност во Заедницата, во кој Европската агенција за безбедност на воздушната пловидба има значајна улога. Со проширувањето на надлежностите на оваа Агенција, како што е во однос на воздухопловите од трети земји, нејзината улога во согласност со оваа Регулатива може повеќе да се зголеми. Посебно внимание треба да се посвети на понатамошното подобрување на квалитетот и на квантитетот на безбедносните инспекции на воздухопловите и на усогласувањето на тие инспекции.

(20) Кога постои ризик за безбедноста кој не бил соодветно решен од засегнатата(-ите) земја-членка (земји-членки), Комисијата треба да има можност да донесе итни мерки на временска основа. Во таквите случаи, комитетот кој ѝ помага на Комисијата во нејзината работа во согласност со оваа Регулатива треба да постапи во согласност со советодавната постапка предвидена во член 3 од Одлуката 1999/468/ЕЗ на Советот од 28 јуни 1999 година со која се утврдуваат постапките за примена на овластувањата пренесени на Комисијата².

(21) Во сите други случаи, комитетот кој ѝ помага на Комисијата во нејзината работа во согласност со оваа Регулатива треба да постапи во согласност со регулаторната постапка предвидена во член 5 од Одлуката 1999/468/ЕЗ.

(22) Бидејќи врската помеѓу оваа Регулатива и член 9 од Директивата 2004/36/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 21 април 2004 година за безбедност на воздухоплов на трети земји кој користи аеродром на Заедницата³ инаку би била нејасна, тој член треба да се укине, со цел да се обезбеди правна сигурност.

(23) Земјите-членки треба да утврдат правила за санкции применливи за прекршување на одредбите од Поглавје III од оваа Регулатива и треба да ја осигурат примената на тие санкции. Санкциите, кои можат да бидат од цивилна или административна природа, треба да бидат ефективни, пропорционални и разубедувачки.

(24) Комисијата треба да ја анализира примената на оваа Регулатива и, по одредено време, треба да поднесе извештај за ефикасноста на одредбите.

(25) Секој надлежен орган за цивилна воздушна пловидба во Заедницата може да донесе одлука авиопревозниците, вклучувајќи ги и оние кои не работат на територијата на земјите-членки на кои се однесува Договорот, да можат да поднесат барање до тој орган за подлегнување на авиопревозникот кој тоа го бара на систематски проверки за да се утврди дали тој ги исполнува релевантните стандарди за безбедност.

(26) Оваа Регулатива не треба да ги попречува земјите-членки да воведат систем за означување на квалитетот на авиопревозниците на национално ниво, за кој критериумите можат да вклучуваат елементи различни од минималните безбедносни барања, во согласност со правото на Заедницата.

(27) Аранжманите за поголема соработка во однос на користењето на аеродромот на Гибралтар беа договорени во Лондон на 2 декември 1987 година од Кралството Шпанија и Обединетото Кралство во заедничка декларација на министрите за надворешни работи на двете земји. Таквите аранжмани сè уште не се влезени во сила,

¹ Сл. весник L 95, 21.4.1993 год., стр. 29.

² Сл. весник L 184, 17.7.1999 год., стр. 23.

³ Сл. весник L 143, 30.4.2004 год., стр. 76.

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

ПОГЛАВЈЕ I

ОПШТИ ОДРЕДБИ

Член 1

Предмет

1. Оваа Регулација утврдува правила за:

(а) утврдување и објавување на список на Заедницата, кој се темели на заеднички критериуми, за авиопревозници кои, од безбедносни причини, се предмет на забрана за работа во Заедницата;

и

(б) информирање на патниците за идентитетот на авиопревозникот кој ги врши летовите со кои тие патуваат.

2. Примената на оваа Регулација на аеродромот во Гибралтар се разбира без таа да биде во спротивност со соодветните правни позиции на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство во однос на спорот за сувереноста на територијата во која се наоѓа аеродромот.

3. Примената на оваа Регулација на аеродромот во Гибралтар се одложува додека аранжманите вклучени во Заедничката декларација склучена помеѓу министрите за надворешни работи на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство на 2 декември 1987 година не влезе во сила. Владите на Шпанија и на Обединетото Кралство ќе го известат Советот за датумот на влегување во сила.

Член 2

Дефиниции

За целите на оваа Регулација, се применуваат следниве дефиниции:

(а) „авиопревозник“ значи претпријатие за воздушен сообраќај со важечка дозвола за работа или соодветен документ;

(б) „договор за превоз“ значи договор кој е за или вклучува услуги за воздушен сообраќај, вклучувајќи и договор кога превозот се состои од два или повеќе летови кои се вршат од истиот или од различни авиопревозници;

(в) „договарач на авиопревоз“ значи договарач кој случува договор за превоз со патник или, кога договорот опфаќа пакет, со тур-оператор. Секој кој продава билети, исто така се смета за договарач на авиопревоз.

(г) „продавач на билети“ значи продавач на авиобилети кој склучува договор за превоз со патник, само за лет или како дел од пакет, кој не е авиопревозник или тур-оператор;

(д) „авиопревозник кој работи“ значи авиопревозник кој врши или има намера да врши лет според договор за превоз со патник, или во име на друго правно или физичко лице, кое има договор за превоз со патник;

(ѓ) „дозвола за работа или техничка дозвола“ значи законски или административен акт на земја-членка, кој предвидува дека авиопревозникот може да врши авионски услуги до и од нејзините аеродроми, или дека авиопревозникот може да лета во нејзиниот воздушен простор, или дека авиопревозникот може да исполнува права на сообраќај;

(е) „забрана за работа“ значи одбивање, одложување, повлекување или ограничување на дозволата за работа или техничката дозвола на авиопревозникот од безбедносни причини, или било какви соодветни безбедносни мерки во однос на авиопревозник кој

нема права на сообраќај во Заедницата, но чиј воздухоплов може на друг начин да се користи во Заедницата според договор за наем;

(ж) „пакет“ значи услуги дефинирани со член 2(1) на Директивата 90/314/ЕЕЗ;

(з) „резервација“ значи фактот што патникот има билет или друг доказ, кој покажува дека резервацијата е прифатена и регистрирана од страна на авиопревозникот или тур-операторот;

(с) „релевантни стандарди за безбедност“ значи меѓународни стандарди за безбедност содржани во Конвенцијата од Чикаго и во нејзините Анекси, каде што е применливо, оние од релевантното право на Заедницата.

ПОГЛАВЈЕ II

СПИСОК НА ЗАЕДНИЦАТА

Член 3

Утврдување на список на Заедницата

1. Со цел да се засили безбедноста во воздушниот сообраќај, треба да се утврди список на авиопревозници кои се предмет на забрана за работа во Заедницата (во понатамошниот текст наречен „Список на Заедницата“). Секоја земја-членка ги применува, во рамките на нејзината територија, забраните за работа вклучени во списокот на Заедницата во однос на авиопревозниците кои се предмет на тие забрани.

2. Заедничките критериуми за наложување на забрана за работа на авиопревозник, кои се темелат на релевантните стандарди за безбедност, се утврдени во Анексот (и во понатамошниот текст се наречени „заеднички критериуми“). Комисијата може да го менува Анексот, особено да го земе предвид научниот и техничкиот развој, во согласност со постапката наведена во член 15(3).

3. За целите на установавање на список на Заедницата за прв пат, секоја земја-членка до 16 февруари 2006 година треба да ѝ го соопшти на Комисијата идентитетот на авиопревозниците кои се предмет на забрана за работа на нејзината територија, како и причините кои довеле до донесување на тие забрани и сите други релевантни информации. Комисијата ги известува останатите земји-членки за овие забрани за работа.

4. Во рок од еден месец од добивањето на информациите соопштени од земјите-членки, Комисијата, врз основа на заедничките критериуми, донесува одлука за наложување на забрана за работа на соодветните авиопревозници и утврдува список на Заедницата на авиопревозниците на кои им е наложена забрана за работа, во согласност со постапката наведена во член 15(3).

Член 4

Ажурирање на списокот на Заедницата

1. Списокот на Заедницата се ажурира:

(а) за да се наложи забрана за работа на авиопревозник и тој авиопревозник да се вклучи во списокот на Заедницата, врз основа на заедничките критериуми;

(б) да се отстрани одреден авиопревозник од списокот на Заедницата, доколку недостатоците во однос на безбедноста или недостатоците кои довеле до вклучување на авиопревозникот во списокот на Заедницата се отстранети и не постои причина, врз основа на заедничките критериуми, тој авиопревозник да биде на списокот на Заедницата;

(в) да се изменат условите на забраната за работа наложена на авиопревозник кој е вклучен во списокот на Заедницата.

2. Комисијата, постапувајќи на сопствена иницијатива или на барање на некоја земја-членка, донесува одлука за ажурирање на списокот на Заедницата за временскиот период наложен според став 1, во согласност со постапката наведена во член 15(3) и врз основа на заедничките критериуми. Најмалку по три месеци, Комисијата утврдува дали е соодветно да се ажурира списокот на Заедницата.

3. Секоја земја-членка и Европска агенција за безбедност на воздушната пловидба ѝ ги соопштува на Комисијата сите информации кои можат да бидат релевантни во контекст на ажурирање на списокот на Заедницата. Комисијата им ги доставува сите релевантни информации на останатите земји-членки.

Член 5

Времени мерки за ажурирање на списокот на Заедницата

1. Кога е очигледно дека продолженото работење на одреден авиопревозник во Заедницата може да претставува сериозен ризик за безбедноста и дека таквиот ризик не бил решен на соодветен начин по пат на мерките преземени од засегнатата (-ите) земја-членка (земји-членки) во согласност со член 6(1), Комисијата може времено да ги донесе мерките наведени во член 4(1)(а) или (в), во согласност со постапката наведена во член 15(2).

2. Колку што е можно поскоро, а најмногу во рок од 10 работни дена, Комисијата предметот го доставува до Комитетот наведен во член 15(1) и донесува одлука за потврдување, изменување, повлекување или подложување на мерката која ја донела во согласност со став 1 од овој член, постапувајќи во согласност со постапката наведена во член 15(3).

Член 6

Исклучителни мерки

1. Во случаи на итност, оваа Регулатива не ги попречува земјите-членки да реагираат на непредвиден безбедносен проблем со наложување на итна забрана за работа во однос на својата територија, имајќи ги предвид заедничките критериуми.

2. Одлуката на Комисијата да не вклучи одреден авиопревозник во списокот на Заедницата во согласност со постапката наведена во член 3(4) или 4(2) не ја попречува дадената земја-членка да ја наложи или поддржи забраната за работа на соодветниот авиопревозник во однос на безбедносен проблем кој има конкретно влијание врз таа земја-членка.

3. Во било која од ситуациите наведени во ставовите 1 и 2, засегнатата земја-членка веднаш ја известува Комисијата, која ги информира останатите земји-членки. Во ситуацијата наведена во став 1, засегнатата земја-членка без одлагање доставува барање до Комисијата за ажурирање на списокот на Заедницата, во согласност со член 4(2).

Член 7

Права на одбрана

Комисијата осигурува дека, при донесувањето на одлуките наведени во членовите 3(4), 4(2) и 5, на засегнатиот авиопревозник му е дадена можност да биде сослушан, имајќи ја предвид потребата, во одредени случаи, за итна постапка.

Член 8

Мерки за спроведување

1. Комисијата, постапувајќи во согласност со постапката утврдена во член 15(3), кога е соодветно, донесува мерки за спроведување, со цел да утврди детални правила во однос на постапките наведени во ова Поглавје.
2. При донесувањето одлука за тие мерки Комисијата треба да ја земе предвид потребата за донесување брзи одлуки за ажурирање на списокот на Заедницата и, каде што е соодветно, да предвиди можност за итна постапка.

Член 9

Објавување

1. Списокот на Заедницата и измените на истиот се објавуваат веднаш во *Службениот весник на Европската унија*.
2. Комисијата и земјите-членки ги преземаат неопходните мерки за олеснување на пристапот на јавноста до списокот на Заедницата кој е последно ажуриран, првенствено преку употреба на интернет.
3. Договарачите на авиопревоз, националните органи за цивилна воздушна пловидба, Европската агенција за безбедност на воздушната пловидба и аеродромите на територијата на земјите-членки им го соопштуваат списокот на Заедницата на патниците преку веб страниците и, кога е соодветно, во нивните простории.

ПОГЛАВЈЕ III

ИНФОРМИРАЊЕ НА ПАТНИЦИТЕ

Член 10

Обем

1. Одредбите од ова Поглавје се применуваат за превозот на патници по воздух, кога летот е дел од договор за превоз и тој превоз започнал во Заедницата, и
 - (а) летот поаѓа од аеродром на територијата на земја-членка на која се однесува Договорот;или
 - (б) летот поаѓа од аеродром на територијата на трета земја и пристигнува на аеродром на територијата на земја-членка на која се однесува Договорот;или
 - (в) летот поаѓа од аеродром во трета земја и пристигнува на друг таков аеродром.
2. Одредбите од ова Поглавје се применуваат во однос на тоа дали летот е по распоред или не и дали летот е дел од пакет или не.
3. Одредбите од ова Поглавје не влијаат врз правата на патниците во согласност со Директивата 90/314/ЕЕЗ и Регулативата (ЕЕЗ) бр.2299/89.

Член 11

Информација за идентитетот на авиопревозникот кој го врши летот

1. При резервација, договарачот на авиопревозот го информира патникот за идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците кои го вршат летот, без оглед на начинот за правење на резервацијата.

2. Кога идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците кои го вршат летот сè уште не е познат, договарачот на авиопревозот осигурува дека патникот е информиран за името или имињата на авиопревозникот или авиопревозниците кои веројатно ќе го вршат соодветниот лет. Во таков случај, договарачот на авиопревозот осигурува дека патникот е информиран за идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците што го вршат летот веднаш штом тој ќе биде утврден.
3. Кога авиопревозникот или авиопревозниците кои го вршат летот ќе бидат променети по резервацијата, договарачот на авиопревозот, независно од причината за промената, веднаш ги презема сите соодветни чекори да осигури дека патникот е информиран за промената колку што е можно поскоро. Во сите случаи, патниците се информираат при чекирањето, или при влегувањето во воздухопловот кога не е потребно чекирање за конекциски лет.
4. Авиопревозникот или тур-операторот, во зависност од случајот, осигурува дека соодветниот договарач на авиопревозот е информиран за идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците што го вршат летот веднаш штом тој ќе биде познат, особено во случај на промена на идентитетот.
5. Доколку продавачот на билети не е информиран за идентитетот на авиопревозникот што го врши летот, тој не е одговорен за исполнување на обврските предвидени со овој член.
6. Обврската на договарачот на авиопревозот да ги информира патниците за идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците кои го вршат летот се наведува во општите услови за продажба кои се применуваат за договорот за превоз.

Член 12

Право на поврат на трошоците или на пренасочување

1. Оваа Регулатива не влијае врз правото и поврат на трошоците или на пренасочување предвидено во Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004.
2. Во случаите кога не се применува Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004 и
 - (а) авиопревозникот кој му е соопштен на патникот е внесен во списокот на Заедницата и е предмет на забрана за работа што довело до откажување на соодветниот лет, или што би довело до откажување на соодветниот лет, доколку тој се вршел во Заедницата. или
 - (б) авиопревозникот кој му е соопштен на патникот е заменет со друг авиопревозник кој е внесен во списокот на Заедницата и е предмет на забрана за работа што довело до откажување на соодветниот лет, или што би довело до откажување на соодветниот лет, доколку тој се вршел во Заедницата.договарачот на авиопревозот кој е страна на договорот за превоз треба да му го понуди на патникот правото на поврат на трошоците или на пренасочување предвидено во член 8 од Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004, под услов, кога летот не бил откажан, патникот да се решил да не патува со него.
3. Став 2 од овој член се применува без да биде во спротивност со член 13 од Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004.

Член 13

Санкции

Земјите-членки го осигуруваат почитувањето на правилата наведени во ова Поглавје и утврдуваат санкции за прекршување на тие правила. Санкциите се ефективни, пропорционални и разубедувачки.

ПОГЛАВЈЕ IV

ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Член 14

Информирање и изменување

Комисијата му поднесува извештај на Европскиот парламент и на Советот до 16 јануари 2009 година за примената на оваа Регулатива. Извештајот, доколку е неопходно, е придружуван со предлози за изменување на оваа Регулатива.

Член 15

Комитет

1. На Комисијата ѝ помага Комитетот наведен во член 12 од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 3922/91 (Комитетот).
 2. Во врска со овој став, се применуваат членовите 3 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите од членот 8 од истата.
 3. Во врска со овој став, се применуваат членовите 5 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите од членот 8 од истата.
- Периодот утврден во член 5(б) од Одлуката 1999/468/ЕЗ се одредува на три месеци.
4. Комисијата може да го консултира Комитетот за било кое прашање во однос на примената на оваа Регулатива.
 5. Комитетот донесува деловник за работа.

Член 16

Укинување

Со ова престанува да важи член 9 од Директивата 2004/36/ЕЗ.

Член 17

Влегување во сила

Оваа Регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Членовите 10, 11 и 12 се применуваат од 16 јули 2006 година, а член 13 се применува од 16 јануари 2007 година.

Оваа Регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки. Стразбур, 14 декември 2005 година.

За Европскиот парламент

Претседател

J. Борел Фонтеле

За Советот

Претседател

K. Кларк

АНЕКС

Заеднички критериуми за разгледување на забрана за работа од безбедносни причини на ниво на Заедницата

Одлуките за акција на ниво на Заедницата се донесуваат во согласност со заслугите во секој посебен случај. Во зависност од случајот, превозникот или превозниците кои се сертифицирани во иста држава се соодветни за акција на ниво на Заедницата.

Во разгледувањето дали одреден превозник треба да биде целосно или делумно забранет, се проценува дали авиопревозникот ги исполнува релевантните безбедносни стандарди, имајќи го предвид следново:

1. Потврден доказ за сериозноста на недостатоците во однос на безбедноста кај одреден авиопревозник:

- Извештаи кои покажуваат сериозни недостатоци во однос на безбедноста, или постојано неуспевање на авиопревозникот да ги отстрани недостатоците откриени со зголемените инспекции извршени во согласност со САФА програмата за кои превозникот бил претходно известен.

- Сериозни недостатоци во однос на безбедноста определени во рамките на одредбите за собирање на информации во член 3 од Директивата 2004/36/ЕЗ за безбедност на воздухоплов од трети земји.

- Забрана за работа наложена на превозникот од страна на трета земја заради потврдени недостатоци во однос на меѓународните безбедносни стандарди.

- Потврдени информации за несреќи или сериозни инциденти кои укажуваат на скриени систематски недостатоци во однос на безбедноста.

2. Недостаток на способност/волја на авиопревозникот за отстранување на недостатоците во однос на безбедноста што се покажува преку:

- Недостаток на транспарентност или на соодветно и навремено известување од страна на превозникот како одговор на испитување на органот за цивилна воздушна пловидба во одредена земја-членка во однос на безбедносниот аспект на неговата работа.

- Несоодветен и недоволен акционен план за поправка претставен како одговор на откриениот сериозен недостаток во однос на безбедноста.

3. Недостаток на способност/волја на авиопревозникот за отстранување на недостатоците во однос на безбедноста што се покажува преку:

- Недостаток на соработка со органот за цивилна воздушна пловидба на одредена земја-членка преку надлежните органи на друга земја, кога постои загриженост за безбедноста на работата на превозник кој е лиценциран или сертифициран во таа земја.

- Недоволна способност на надлежните органи кои вршат законски надзор над превозникот да ги спроведат и применат релевантните безбедносни стандарди. Особено предвид треба да се има следново:

(а) ревизиите и поврзаните акциони планови за поправка утврдени во согласност со Програмата на ИКАО за универзален надзор и ревизија на безбедноста или во согласност со применливото право на Заедницата;

(б) дали дозволата за работа или техничката дозвола на некој превозник кој е под надзор на таа земја претходно биле одбиени или повлечени од страна на друга земја;

(в) сертификатот на авиопревозникот не бил издаден од страна на надлежниот орган на земјата во која се наоѓа седиштето на превозникот.

- Недоволна способност на надлежните органи на земјата во која воздухопловот кој го користи авиопревозникот е регистриран да вршат надзор на воздухопловот користен од превозникот во согласност со обврските преземени со Конвенцијата од Чикаго.

ОБРАЗЕЦ Бр. 1

Поимник на термини и изрази

CELEX-број		32005R2111				
Наслов на документот (АНГ)		Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2005 on the establishment of a Community list of air carriers subject to an operating ban within the Community and on informing air transport passengers of the identity of the operating air carrier, and repealing Article 9 of Directive 2004/36/EC (Text with EEA relevance)				
Наслов на документот (МАК)		Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот од 14 декември 2005 година за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за работа во Заедницата и за информирање на патниците во авиосообраќајот за идентитетот на авиопревозниците кои работат и за укинување на член 9 од Директивата 2004/36/ЕЗ (Текст со важност за ЕЕО)				
Област на примена		воздухопловство				
Агенција за преведување		Момент мал		Преведувач	Љубица Десподова - Цуревска	
Тел	071 238 764	е-пошта	momentmal33@yahoo.com		Датум	22.1.2008 г.

Место на зборот во текстот (член, став, точка, прилог ...)	Изворен збор (АНГ)	Превод (МАК)	Забелешка / Коментар	Извор на преводот (користен речник / МАКТЕРМ)
преамбула	boarding	влез на патници во воздухоплов		Воздухопловен речник англиско-руско-српски, Ѓорѓе Чистоградов
преамбула	package tours	пакет аранжмани		Голем англиско-македонски речник, Зозе Мургоски
преамбула	wet lease	закуп на		Воздухопловен

		воздухоплов со посада		речник англиско- руско-српски, Ѓорѓе Чистоградов
преамбула	flight safety	безбедност на летањето		Воздухопловен речник англиско- руско-српски, Ѓорѓе Чистоградов
преамбула	tour operator	тур-оператор		Голем англиско- македонски речник, Зозе Мургоски
преамбула	European Aviation Safety Agency	Европска агенција за безбедност на воздушната пловидба		Голем англиско- македонски речник, Зозе Мургоски
преамбула	computer reservation systems (CRS)	компјутерскит е системи за резервација (КРС)		Голем англиско- македонски речник, Зозе Мургоски
анекс	ICAO's Universal Safety Oversight Audit Programme	Програма на ИКАО за универзален надзор и ревизија на безбедноста		Голем англиско- македонски речник, Зозе Мургоски
анекс	Chicago Convention	Конвенција од Чикаго		Голем англиско- македонски речник, Зозе Мургоски