

**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 летање/работа во рамките на Заедницата и за известување на
патниците во воздушниот сообраќај за идентитетот на авиопревозниците кои
летаат 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) Постапката од страна на Заедницата во областа на воздушниот сообраќај треба да има за цел, како приоритет, да обезбеди високо ниво на заштита на патниците од опасностите по безбедноста. Покрај ова, во целост треба да се земат предвид условите за заштита на потрошувачите.

(2) Патниците треба да бидат известени за списокот на Заедницата на авиопревозници кои не ги исполнуваат важечките услови за безбедност, со цел да се осигури висок степен на транспарентност. Овој список на Заедницата треба да се темели на заедничките критериуми утврдени на ниво на Заедницата.

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

(4) Авиопревозници кои не користат сообраќајни права во една или повеќе земји-членки можат сепак да летаат до и од Заедницата ако нивниот воздухоплов, со или без екипаж, е закупен од страна на компании кои ги користат тие права. Треба да се изготви одредба за забрана за летање, вклучена во списокот на Заедницата, која ќе се применува еднакво на сите такви авиопревозници, бидејќи тие авиопревозници можат на друг начин да летаат во Заедницата истовремено неисполнувајќи ги важечките стандарди за безбедност.

(5) На авиопревозник кој е предмет на забрана за летање може да му се дозволи да ги користи сообраќајните права користејќи изнајмен воздухоплов со екипаж од авиопревозник кој не е предмет на забрана за летање, под услов да се исполнети важечките стандарди за безбедност.

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.

(6) Постапката за ажурирање на списокот на Заедницата треба да предвиди брзо донесување на одлуки, со цел да им обезбеди соодветни и ажурирани информации за безбедност на патниците во воздушниот сообраќајот и да гарантира дека авиопревозниците кои ги отстраниле недостатоците во поглед на безбедноста ќе бидат веднаш симнати од списокот. 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 земјите-членки или Заедницата се потписнички, особено со Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, склучена во Чикаго во 1944 година. Мерките за спроведување на прашања поврзани со постапката, кои треба да ги донесе Комисијата, треба особено да ги имаат предвид овие услови.

(7) Кога на авиопревозник му се наметнува забрана за летање, треба да се преземе соодветно дејство, со цел да му се помогне на тој авиопревозник во отстранувањето на недостатоците кои довеле до забраната.

(8) Во исклучителни случаи, на земјите-членки им е дозволено да преземаат унилатерални мерки. Во случаи на итност и кога се соочени со непредвиден безбедносен проблем, земјите-членки треба да имаат можност веднаш да воведат забрана за летање 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 летање 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 услови и административните постапки во областа на цивилната воздушна пловидба¹ и 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 основање на Европска агенција за безбедност на воздушната пловидба².

(9) Податоците за безбедноста на авиопревозниците треба да се објавуваат на ефективен начин, како што е користењето на интернет.

(10) Со цел конкурентната рамка на воздушниот сообраќајот да им обезбеди најголеми можни придобивки на компаниите и на патниците, битно е корисниците да ги добијат потребните информации, со цел да можат да извршат правилен избор.

(11) Идентитетот на авиопревозникот или 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 авиопревозниците кои всушност го вршат односниот лет или летови.

(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 за работа со 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, дури и во редовниот воздушен сообраќај, постојат деловни практики, како што е изнајмување со екипаж, или код-шер 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 законски пропис патникот да биде информиран за идентитетот на авиопревозникот кој всушност ја дава услугата.

(14) Овие практики ја зголемуваат флексибилноста и овозможуваат подобро давање на услуги на патниците. Покрај тоа, одреден број на измени во последен момент, особено поради технички причини, не можат да се избегнат и придонесуваат за безбедноста на воздушниот сообраќајот. Оваа флексибилност, меѓутоа, треба да се урамнотежи со потврда дека компаниите, кои всушност ги вршат летовите ги исполнуваат условите за безбедност и со транспарентноста за корисниците, со цел да им се гарантира правото на правилен избор. Треба да се бара фер рамнотежа помеѓу комерцијалната остварливост на авиопревозниците и пристапот на патниците до информациите.

(15) Авиопревозниците треба да поддржуваат политика/начело 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 недостатоците во поглед на безбедноста да им ги соопштат на националните надлежни органи за воздухопловна безбедност, како и за отстранувањето на тие недостатоци без одлагање. Од екипажот во воздухоплов и на земја се очекува да преземат соодветно дејство кога недостатоците во поглед на безбедноста се очигледни. Би било спротивно на интересите на воздухопловната безбедност кога персоналот би се казнил 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 на настани во цивилната воздушна 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 во воздухоплов и откажување или големо доцнење на летови³, на патниците треба да им се понуди правото за надомест/обештетување 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, последиците од промените на идентитетот на превозникот кој лета а заради реализација на договорот за превоз треба да се регулираат со законите на земјите-членки кои се применливи 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.

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

(19) Оваа Регулатива е дел од законскиот процес кој поддржува ефикасен и доследен пристап со цел да се зајакне воздухопловната безбедност во Заедницата, во која Европската агенција за безбедност на воздушната пловидба има значајна улога. Со проширувањето на надлежностите на оваа Агенција, како што е онаа во однос на воздухопловите од трети земји, нејзината улога согласно оваа Регулатива може уште повеќе да се зголеми. Посебно внимание треба да се посвети на понатамошното подобрување на квалитетот и на квантитетот на прегледите за безбедност на воздухопловите и на усогласувањето на овие прегледи.

(20) Кога постои ризик по безбедноста кој не бил соодветно решен од односна(-ите) земја-членка (земји-членки), Комисијата треба да има можност да донесе момемтални /итни мерки на времена 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 користење на правата за спроведување 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 воздухопловите на трети земји кои користат аеродроми на Заедницата³ би била нејасна, тој член треба да се укине, со цел да се обезбеди правна сигурност.

(23) Земјите-членки треба да утврдат правила за казни применливи за прекршување на одредбите од Поглавје III од оваа Регулатива и треба да ја осигурат примената на тие казни. Казните, кои можат да бидат од граѓанска/цивилна или административна природа, треба да бидат ефикасни, соодветни 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 летаат на територијата на земјите-членки на кои се однесува Договорот, да можат да поднесат барање до тој орган за вршење на редовни проверки на авиопревозникот кој тоа го бара за да се утврди дали тој ги исполнува важечките 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, во кој критериумите можат да вклучуваат елементи различни од минималните безбедносни барања, во согласност со правото на Заедницата.

(27) Кралството Шпанија и Обединетото Кралство во заедничка декларација на министрите за надворешни работи на двете земји, во Лондон, на 2 декември 1987 година, склучија договори за поголема соработка за користење на аеродромот на Гибралтар.. Овие договори 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 ги утврдува правилата 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 летање во Заедницата;

и

(б) известување 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 дека е без штета по 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 се додека договорите содржани 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 вршење на воздушен сообраќај со важечко уверение за работа или соодветен документ;

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

(в) „договарач на авиопревоз“ значи договарач кој склучува 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 нити тур-оператор;

(д) „авиопревозник кој лета“ 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, има договор за превоз со тој патник;

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

(е) „забрана за летање“ 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 сообраќајни права во Заедницата, но чии воздухоплови може на друг начин да летаат во Заедницата според договор за изнајмување.

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

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

(с) „важечки стандарди за безбедност“ значат меѓународните стандарди за безбедност содржани во Чикашката конвенција и во нејзините Анекси, како и, каде што е применливо, оние од важечкото право на Заедницата.

ПОГЛАВЈЕ II

СПИСОК НА ЗАЕДНИЦАТА

Член 3

Утврдување на списокот на Заедницата

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

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

3. За целите на утврдување на списокот на Заедницата за прв пат, секоја земја-членка до 16 февруари 2006 година, го доставува до Комисијата идентитетот на авиопревозниците кои се предмет на забрана за летање на нејзината територија, заедно со причините кои довеле до донесување на тие забрани и сите други релевантни податоци. Комисијата ги известува останатите земји-членки за овие забрани за летање.

4. Во рок од еден месец по приемот на податоците проследени од земјите-членки, Комисијата, врз основа на заедничките критериуми, донесува одлука за наметнување на забрана за летање на односните авиопревозници и го утврдува списокот на Заедницата на авиопревозници на кои им е наметната забрана за летање, 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 наметне забрана за летање на авиопревозник и тој авиопревозник да се вклучи во списокот на Заедницата, врз основа на заедничките критериуми;

(б) за да се отстрани одреден авиопревозник од списокот на Заедницата, ако недостатоците во однос на безбедноста или недостатоците кои довеле до вклучување на авиопревозникот во списокот на Заедницата се отстранети и не постои друга

причина, врз основа на заедничките критериуми, тој авиопревозник да биде на списокот на Заедницата;

(в) за да се изменат условите за забрана за летање наметната на авиопревозник кој е вклучен во списокот на Заедницата.

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

3. Секоја земја-членка и Европската агенција за безбедност на воздушната пловидба ги проследува до Комисијата сите податоци кои можат да бидат од важност во контекст на ажурирање на списокот на Заедницата. Комисијата ги доставува сите релевантни податоци до другите земји-членки.

Член 5

Времени мерки за ажурирање на списокот на Заедницата

1. Кога е очигледно дека континуалното летање на авиопревозник во Заедницата може да претставува сериозен ризик за безбедноста и дека таквиот ризик не бил отстранет на соодветен начин со мерките преземени од страна на односната (-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 и дополнување, повлекување или продолжување 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 летање 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 попречува земја-членка да наложи или поддржи забрана за летање на односниот авиопревозник во однос на безбедносен проблем кој има конкретно влијание врз таа земја-членка.

3. Во која било од ситуациите наведени во ставовите 1 и 2, односната земја-членка веднаш ја известува Комисијата, која ги известува другите земји-членки. Во ситуацијата наведена во став 1, односната 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 обезбедува дека, при донесување на одлуките наведени во членовите 3(4), 4(2) и 5, на односниот авиопревозник му се дава 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 овие мерки Комисијата обрнува должно внимание на 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 ги известуваат патниците за списокот на Заедницата, 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 воздушен пат, 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 било да е летот редовен или нередовен и било да е дел од пакет или не.
3. Одредбите од ова Поглавје не влијаат врз правата на патниците според Директивата 90/314/ЕЕЗ и Регулацијата (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 на вршење на резервацијата.

2. Кога идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците кои го вршат летот сè уште не е познат во времето кога се врши резервација, договарачот на авиопревозот обезбедува дека патникот е информиран за името или имињата на авиопревозникот или авиопревозниците кои веројатно ќе го вршат односниот лет или летови. 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 после извршена резервација, 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 пријавувањето на заминување, или при влегувањето во воздухопловот кога не е потребно чекирање за конекциски лет.
4. Авиопревозникот или тур-операторот, во зависност од случајот, осигурува дека односниот 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 известен за идентитетот на авиопревозникот што го врши летот, тој не одговара за неисполнување 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 применливи за договор за превоз.

Член 12

Право на надомест или на пренасочување

1. Оваа Регулатива не влијае врз правото на надомест или на пренасочување како што е предвидено во Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004.
2. Во случаите кога не се применува Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004 и
 - (а) авиопревозникот кој лета и за кој патникот е известен, е внесен во списокот на Заедницата и е предмет на забрана за летање што би довело до откажување на односниот лет, или што би довело до вакво откажување ако летот се извршил во Заедницата.
или
 - (б) авиопревозникот кој лета и за кој патникот е известен, е заменет со друг авиопревозник кој е внесен во списокот на Заедницата и е предмет на забрана за летање што би довело до откажување на односниот лет, или би довело до вакво откажување ако летот се извршил во Заедницата.договарачот на авиопревозот кој е страна на договорот за превоз му нуди на патникот право на надомест или на пренасочување предвидено во член 8 од Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004, под услов дека, ако летот не бил откажан, патникот решил да не патува со тој лет.
3. Став 2 од овој член се применува без штета по наведеното во член 13 од Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004.

Член 13

Казни

Земјите-членки обезбедуваат придржување кон правилата наведени во ова Поглавје и утврдуваат казни за прекршување на тие правила. Казните се ефикасни, соодветни и разубедувачки.

ПОГЛАВЈЕ IV ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Член 14

Известување и изменување и дополнување

До 16 јануари 2009 година, Комисијата мора да достави извештај до Европскиот парламент и Советот за примената на оваа Регулатива. Извештајот, доколку е неопходно, содржи предлози за изменување и дополнување 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 наведен во член 5(б) од Одлуката 1999/468/ЕЗ изнесува три месеци.
4. Комисијата може да се консултира со Комитетот за кое било прашање во врска со примената на оваа Регулатива.
 5. Комитетот донесува деловник за работа.

Член 16

Укинување

Со оваа Регулатива се укинува член 9 од Директивата 2004/36/ЕЗ.

Член 17

Влегување во сила

Оваа Регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по денот на 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

Ј. Борел Фонтеле

За Советот

Претседател

К. Кларк

АНЕКС

Заеднички критериуми за процена на забрана за летање заради безбедносни причини на ниво на Заедницата

Одлуките за дополнителни мерки на ниво на Заедницата се донесуваат според карактеристиките на секој посебен случај. Во зависност од карактеристиките на секој случај, превозник или сите превозници кои имаат уверение од иста држава може да ги користи дополнителните мерки на ниво на Заедницата.

При проценување дали на одреден превозник треба да му се наметне целосна или делумна забрана, истиот се проценува дали ги исполнува важечките 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 трајна неспособност на авиопревозникот да ги отстрани недостатоците откриени при проверка на платформа извршени согласно САФА – SAFA програмата за која превозникот бил претходно известен.

- Сериозни недостатоци во однос на безбедноста утврдени во рамките на одредбите за собирање на податоци согласно член 3 од Директивата 2004/36/EЗ за безбедност на воздухоплови на трети земји.

- Забрана за летање на превозник наметната од страна на трета земја заради потврдени недостатоци во однос на меѓународните стандарди за безбедност.

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

2. Недостаток на способност и/или волја на авиопревозник да ги отстрани 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 извршено од страна органот за цивилна воздушна пловидба на земја-членка во однос на безбедносниот аспект на неговата работа.

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

3. Недостаток на способност и/или волја на властите одговорни за надзор/контрола на авиопревозникот за отстранување на недостатоците во однос на безбедноста што се покажува преку:

- Недостаток на соработка со цивилните воздухопловни власти на земја-членка преку надлежните органи на друга земја, кога постои загриженост за безбедноста на летањето на превозник на кого таа земја му издала дозвола или уверение.

- Недостаток на способност на надлежните органи кои вршат законски надзор над превозникот да ги спроведат и применат важечките стандарди за безбедност. Особено треба да се обрне внимание на следново:

(а) прегледите/ревизиите и односните акциони планови за поправка утврдени во согласност со Универзалната програма на ИКАО – ИСАО за ревизија на контролата за безбедност или во согласност со кое било важечко 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) уверението (АОС) на авиопревозникот не е издадено од страна на надлежниот орган на земјата во која се наоѓа главното деловно седиште на превозникот.

- Недоволна способност на надлежните органи на земјата во која воздухопловот кој го користи авиопревозникот е регистриран, да вршат надзор на воздухопловот кој го користи превозникот согласно обврските од Чикашката конвенција.