



EIROPAS SAVIENĪBA

EIROPAS PARLAMENTS

PADOME

**Strasbūrā, 2005. gada 14. decembrī
(OR. en)**

**2005/0008 (COD)
LEX 670**

**PE-CONS 3660/2/05
REV 2**

**AVIATION 164
CODEC 987**

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA
PAR DARBĪBAS AIZLIEGUMAM KOPIENĀ PAKĻAUTO
GAISA PĀRVADĀTĀJU KOPIENAS SARAĶSTA IZVEIDI
UN GAISA TRANSPORTA PASAŽIERU INFORMĒŠANU
PAR APKALPOJOŠĀ GAISA PĀRVADĀTĀJA IDENTITĀTI
UN PAR DIREKTĪVAS 2004/36/EK 9. PANTA ATCELŠANU**

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. .../2005

(2005. gada 14. decembris)

**par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un
gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par
Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu
(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ¹,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

rīkojoties saskaņā ar Līguma 251. pantā paredzēto procedūru ²,

¹ Atzinums iesniegts 2005. gada 28. septembrī (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts).

² Eiropas Parlamenta 2005. gada 16. novembra Atzinums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts) un Padomes 2005. gada 5. decembra Lēmums.

tā kā:

- (1) Kopienas rīcībai gaisa transporta jomā vajadzētu būt vērstai galvenokārt uz to, lai nodrošinātu augstu drošības līmeni un aizsargātu pasažierus pret drošības riskiem. Turklāt būtu jāņem vērā vispārējās patērētāju aizsardzības prasības.
- (2) Lai nodrošinātu maksimālu pārredzamību, pasažieri būtu jāiepazīstina ar to gaisa pārvadātāju sarakstu, kuri neatbilst attiecīgajiem drošības kritērijiem. Šim Kopienas sarakstam būtu jābalstās uz kopējiem kritērijiem, ko izstrādā Kopienas līmenī.
- (3) Uz šajā Kopienas sarakstā iekļautajiem gaisa pārvadātājiem būtu jāattiecas darbības aizliegumam. Kopienas sarakstā iekļautie darbības aizliegumi būtu jāpiemēro to dalībvalstu teritorijā, uz kurām attiecas Līgums.
- (4) Gaisa pārvadātāji, kam nav tiesību veikt pārvadājumus vienā vai vairākās dalībvalstīs, tomēr var apkalpot Kopienas teritoriju, ja to gaisa kuģus ar vai bez apkalpes fraktē sabiedrības, kam ir šādas tiesības. Būtu jāparedz noteikumi, lai Kopienas sarakstā iekļautais darbības aizliegums vienlīdz attiektos uz visiem šādiem gaisa pārvadātājiem, jo pretējā gadījumā šie gaisa pārvadātāji varētu darboties Kopienā, neatbilstot attiecīgajiem drošības standartiem.

- (5) Gaisa pārvadātājiem, uz kuriem attiecas darbības aizliegums, varētu ļaut īstenot satiksmes tiesības, ja tie nomā tāda gaisa pārvadātāja gaisa kuģi kopā ar tā apkalpi, uz kuru neattiecas darbības aizliegums un ja tiek ievēroti attiecīgie drošības standarti.
- (6) Lai gaisa transporta pasažieriem būtu iespējams saņemt adekvātu un aktuālu drošības informāciju un lai nodrošinātu, ka tos gaisa pārvadātājus, kas ir novērsuši trūkumus drošības jomā, svītrot no saraksta tik ātri, cik vien iespējams, Kopienas saraksta atjaunināšanas procedūrai vajadzētu būt tādai, kas ļauj ātri pieņemt lēmumus. Tajā pašā laikā, nosakot procedūras, būtu jāņem vērā gaisa pārvadātāja tiesības uz aizstāvību un tām nebūtu jāskar starptautiskus nolīgumus un konvencijas, kuras ir parakstījušas Kopienas dalībvalstis, sevišķi 1944. gada Čikāgas Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju. Komisijai, pieņemot ar procedūru saistītos īstenošanas pasākumus, būtu jāņem vērā šīs prasības.
- (7) Ja gaisa pārvadātājam piemēro darbības aizliegumu, būtu jāveic attiecīgi pasākumi, lai palīdzētu šim gaisa pārvadātājam novērst trūkumus, kuru dēļ uz to attiecas šis aizliegums.

- (8) Izņēmuma gadījumos dalībvalstīm būtu jāļauj veikt vienpusējus pasākumus. Steidzamos gadījumos, kad radusies neparedzēta drošības problēma, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai nekavējoties noteikt darbības aizliegumu, kas ir spēkā to teritorijā. Turklāt, ja Komisija ir nolēmusi neiekļaut gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstā, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai piemērot vai saglabāt darbības aizliegumu tādas drošības problēmas dēļ, kas nepastāv citās dalībvalstīs. Dalībvalstīm šīs iespējas būtu jāizmanto tikai izņēmuma gadījumos, ņemot vērā Kopienas intereses un tā, lai tiktu nodrošināta vienāda pieeja attiecībā uz aviācijas drošību. Būtu jārīkojas, neskarot 8. pantu Padomes Regulā (EEK) Nr. 3922/91 (1991. gada 16. decembris) par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā ¹ un 10. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1592/2002 (2002. gada 15. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi ².
- (9) Informācija par gaisa pārvadātāju drošību ir jāpublicē efektīvā veidā, piemēram, izmantojot internetu.
- (10) Lai konkurence gaisa transporta jomā sniegtu vislielāko iespējamo labumu gan uzņēmēj sabiedrībām, gan pasažieriem, ir būtiski nodrošināt, lai patērētāji saņemtu nepieciešamo informāciju, kas ļautu viņiem veikt apzinātu izvēli.

¹ OV L 373, 31.12.1991., 4. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 2871/2000 (OV L 333, 29.12.2000., 47. lpp.).

² OV L 240, 7.9.2002., 1. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1701/2003 (OV L 243, 27.9.2003., 5. lpp.).

- (11) Gaisa pārvadātāja vai gaisa pārvadātāju, kas faktiski veic lidojumu, identitātes dati ir būtiska informācija. Tomēr patērētāji, kas slēdz līgumu par pārvadājumu, kurā var ietilpt gan lidojums turp, gan lidojums atpakaļ, ne vienmēr ir informēti par to, kurš gaisa pārvadātājs vai gaisa pārvadātāji faktiski veiks attiecīgo lidojumu vai lidojumus.
- (12) Padomes Direktīva 90/314/EEK (1990. gada 13. jūnijs) par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām ¹ nosaka, kāda informācija jāsniedz patērētājiem, tomēr šajā informācijā neietilpst informācija par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti.
- (13) Padomes Regula (EEK) Nr. 2299/89 (1989. gada 24. jūlijs) par rīcības kodeksu attiecībā uz datorizētām rezervēšanas sistēmām (DRS) ², patērētājiem, kas rezervē lidojumu ar datorizētas rezervēšanas sistēmas palīdzību, nodrošina tiesības tikt informētiem apkalpojošo gaisa pārvadātāju. Tomēr pat attiecībā uz nozīmētu gaisa transportu pastāv tāda pieņemtā prakse kā, piemēram, gaisa kuģa iznomāšana kopā ar tā apkalpes komandu citam gaisa pārvadātājam, kodu koplietošana ārpus DRS, gadījumos, kad gaisa pārvadātājs, kas pārdevis lidojumu savā vārdā, patiesībā lidojumu nenodrošina, un pašreiz pasažieriem nav juridisku tiesību saņemt informāciju par to, kāds gaisa pārvadātājs konkrēti sniegs pakalpojumu.

¹ OV L 158, 23.6.1990., 59. lpp.

² OV L 220, 29.7.1989., 1. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 323/1999 (OV L 40, 13.2.1999., 1. lpp.).

- (14) Šāda prakse nodrošina elastīgumu un ļauj sniegt pasažieriem labākus pakalpojumus. Turklāt ne vienmēr iespējams izvairīties no izmaiņām, kas notiek pēdējā brīdī jo īpaši tehnisku iemeslu dēļ un arī gaisa transporta drošības apsvērumu dēļ. Taču, šis elastīgums būtu jālīdzsvaro ar pārbaudēm, lai pārlicinātos, vai uzņēmumi, kas faktiski veic lidojumus, atbilst drošības prasībām, un ar pārredzamību pasažieriem, lai nodrošinātu viņu tiesības izdarīt apzinātu izvēli. Būtu jācenšas panākt līdzsvaru starp gaisa pārvadātāju spēju pastāvēt un pasažieru piekļuvi informācijai.
- (15) Sniedzot pasažieriem ar drošību saistītu informāciju, gaisa pārvadātājiem ir jāievēro pārredzamības principi. Šās informācijas publicēšana sekmēs pasažieru informētību par gaisa pārvadātāju uzticamību drošības ziņā.
- (16) Gaisa pārvadātāju pienākums ir paziņot dalībvalstu gaisa satiksmes drošības iestādēm par drošības problēmām, kā arī nekavējoties rīkoties, lai šīs problēmas novērstu. Gaisa kuģa apkalpei un lidostas personālam ir jāveic vajadzīgie pasākumi, lai novērstu viņiem zināmās drošības problēmas. Atbilstīgi 8. panta 4. punktam Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/42/EK (2003. gada 13. jūnijs) attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā ¹, personāla sodīšana par šādu rīcību būtu pretrunā aviācijas drošības interesēm.

¹ OV L 167, 4.7.2003., 23. lpp.

- (17) Papildus gadījumiem, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos ¹, pasažieriem būtu jāpiedāvā iespēja saņemt kompensāciju vai noteiktos, specifiskos gadījumos, uz kuriem attiecas šī regula, - pārplānot maršrutu, ja savienojums ar Kopienu ir pietiekami tuvu.
- (18) Papildus šīs regulas noteikumiem, apkalpojošā pārvadātāja identitāti ietekmējošu izmaiņu sekas uz pārvadājuma līguma izpildi būtu jāreglamentē tiem dalībvalstu tiesību aktiem, kas attiecas uz līgumiem, kā arī attiecīgiem Kopienas tiesību aktiem, jo īpaši Padomes Direktīvai 90/314/EEK un Direktīvai 93/13/EEK (1993. gada 5. aprīlis) par negodīgiem noteikumiem patērētāju līgumos ².
- (19) Šī regula ir daļa no likumdošanas procesa, kura mērķis ir izveidot efektīvu un saskaņotu pieeju gaisa satiksmes drošības uzlabošanai Kopienā, kurā ievērojama loma ir Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai. Paplašinot šīs aģentūras pilnvaras, piemēram, attiecībā uz trešo valstu gaisa kuģiem, ar šo regulu ir iespējams vēl vairāk palielināt tās lomu. Īpaša uzmanība būtu jāpievērš turpmākai gaisa kuģu drošības pārbaužu kvalitātes uzlabošanai, šādu pārbaužu skaita palielināšanai un to saskaņošanai.

¹ OV L 46, 17.2.2004., 1. lpp.

² OV L 95, 21.4.1993., 29. lpp.

- (20) Ja pastāv drošības risks, ko nav novērsusi attiecīgā dalībvalsts vai dalībvalstis, Komisijai vajadzētu būt iespējai nekavējoties pieņemt pagaidu pasākumus. Šādā gadījumā komitejai, kas saskaņā ar šo regulu palīdz Komisijai, būtu jārīkojas saskaņā ar konsultēšanās procedūru, kas paredzēta 3. pantā Padomes Lēmumā 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ¹.
- (21) Visos citos gadījumos komitejai, kas saskaņā ar šo regulu palīdz Komisijai, būtu jārīkojas saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5. pantā paredzēto regulatīvo procedūru.
- (22) Tā kā citādi būtu neskaidras attiecības starp šo regulu un 9. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2004/36/EK (2004. gada 21. aprīlis) par Kopienas lidostas izmantojošo trešo valstu gaisa kuģu drošību ² lai ieviestu juridisku noteiktību, šis pants būtu jāatceļ.
- (23) Dalībvalstīm būtu jāpieņem noteikumi par sodiem, kas piemērojami šīs regulas III nodaļas noteikumu pārkāpšanas gadījumos, kā arī būtu jānodrošina šo sodu piemērošanu. Sodiem, kas var būt civiltiesiski un administratīvi sodi, vajadzētu būt efektīviem, samērīgiem un atturošiem.

¹ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

² OV L 143, 30.4.2004., 76. lpp.

- (24) Komisijai būtu jāanalizē šīs regulas piemērošana un pēc pietiekama laika posma jāsniedz ziņojums par tās noteikumu efektivitāti.
- (25) Jebkura kompetenta Kopienas civilās aviācijas iestāde var nolemt, ka gaisa pārvadātāji, tostarp tie gaisa pārvadātāji, kas neapkalpo dalībvalstis, uz kurām attiecas Līgums, var iesniegt šai iestādei pieprasījumu pakļaut šādu pieprasījumu iesniegušo gaisa pārvadātāju sistemātiskām pārbaudēm, lai pārbaudītu tā atbilstību attiecīgiem drošības standartiem.
- (26) Saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem šai regulai nebūtu jākavē dalībvalstu veiktas tādas gaisa pārvadātāju kvalitātes noteikšanas sistēmas ieviešanu valsts līmenī, kuras kritēriji bez obligātajām drošības prasībām var ietvert arī citus apsvērumus.
- (27) Spānijas Karaliste un Apvienotā Karaliste 1987. gada 2. decembrī Londonā abu valstu ārlietu ministru kopīgā deklarācijā vienojās par plašākas sadarbības pasākumiem attiecībā uz Gibraltāra lidostas izmantošanu. Šie pasākumi vēl netiek īstenoti,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

Vispārīgi noteikumi

1. pants

Priekšmets

1. Ar šo regulu pieņem noteikumus:
 - a) par tāda Kopienas saraksta izveidi un publicēšanu, kura pamatā ir kopēji kritēriji un kurā iekļauj tos gaisa pārvadātājus, uz kuriem drošības apsvērumu dēļ Kopienā attiecas darbības aizliegums, un
 - b) par gaisa transporta pasažieru informēšanu par gaisa pārvadātāja, kas apkalpo viņu lidojumus, identitāti.
2. Šīs regulas piemērošanu Gibraltāra lidostai saprot kā tādu, kas neskar attiecīgo Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes tiesisko stāvokli attiecībā uz tās teritorijas, kurā lidosta atrodas, suverenitātes apstrīdēšanu.

3. Šīs regulas piemērošanu Gibraltāra lidostai atliek līdz brīdim, kad sāk darboties Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes ārlietu ministru 1987. gada 2. decembrī sastādītajā kopīgajā deklarācijā ietvertie pasākumi. Spānijas un Apvienotās Karalistes valdības informēs Padomi par šādu pasākumu darbības uzsākšanas datumu.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- a) "gaisa pārvadātājs" ir gaisa transporta uzņēmums ar derīgu darbības licenci vai tai līdzvērtīgu dokumentu;
- b) "pārvadājuma līgums" ir līgums par gaisa transporta pakalpojumiem vai par šādu pakalpojumu izmantošanu, tostarp gadījumos, kad pārvadājums sastāv no diviem vai vairāk lidojumiem, ko veic viens un tas pats vai dažādi gaisa pārvadātāji;
- c) "gaisa pārvadājuma līgumslēdzējs" ir pārvadātājs, kurš ar pasažieri slēdz līgumu par pārvadājuma veikšanu, vai ceļojuma organizētājs, ja līgums attiecas uz komplekso ceļojumu. Jebkurš biļešu pārdevējs arī tiek uzskatīts par gaisa pārvadājuma līgumslēdzēju;

- d) "biļešu pārdevējs" ir gaisa transporta biļetes pārdevējs, kurš nav gaisa pārvadātājs vai ceļojuma organizētājs un kurš organizē pārvadājuma līguma slēgšanu ar pasažieri neatkarīgi no tā, vai tiek pārdota biļete tikai uz lidojumu vai arī uz lidojumu kā daļu no kompleksā ceļojuma;
- e) "apkalpojošais gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadātājs, kurš veic vai plāno veikt lidojumu saskaņā ar līgumu, kas noslēgts ar pasažieri, vai citas personas vārdā, neatkarīgi no tā, vai šī persona ir juridiska vai fiziska persona, un kurai ir pārvadājuma līgums ar šo pasažieri;
- f) "darbības atļauja vai tehniskā atļauja" ir jebkāds dalībvalsts normatīvs vai administratīvs akts, kas ļauj gaisa pārvadātājam sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus dalībvalsts lidostās vai darboties tās gaisa telpā, vai īstenot satiksmes tiesības;
- g) "darbības aizliegums" ir gaisa pārvadātāja darbības atļaujas vai tehniskās atļaujas atteikums, apturēšana, atsaukšana vai ierobežojums drošības apsvērumu dēļ vai jebkādi citi līdzvērtīgi drošības pasākumi attiecībā uz gaisa pārvadātāju, kuram nav satiksmes tiesības Kopienā, bet kura gaisa kuģi savādāk varētu tikt izmantoti Kopienā saskaņā ar frakta līgumu;
- h) "komplekss pakalpojums" ir tāds pakalpojums, kas noteikts Direktīvas 90/314/EEK 2. panta 1. punktā.

- i) "rezervācija" ir fakts, kad pasažierim ir biļete vai cita veida pierādījums, kurā norādīts, ka šo rezervāciju ir pieņēmis un reģistrējis gaisa pārvadājuma līgumslēdzējs;
- j) "attiecīgie drošības standarti" ir starptautiskie drošības standarti, kas ietverti Čikāgas Konvencijā un tās pielikumos, kā arī vajadzības gadījumā - attiecīgos Kopienas tiesību aktos.

II NODAĻA

Kopienas saraksts

3. pants

Kopienas saraksta izveide

1. Lai uzlabotu gaisa satiksmes drošību, izveido to gaisa pārvadātāju sarakstu, uz kuriem Kopienā attiecas darbības aizliegums (turpmāk – "Kopienas saraksts"). Katra dalībvalsts savā teritorijā piemēro Kopienas sarakstā iekļautos darbības aizliegumus attiecībā uz tiem gaisa pārvadātājiem, uz kuriem attiecas šie aizliegumi.

2. Kopējie kritēriji, saskaņā ar kuriem gaisa pārvadātāju pakļauj darbības aizliegumam un kuriem jābūt balstītiem uz attiecīgiem drošības standartiem, ir iekļauti pielikumā (turpmāk – "kopējie kritēriji"). Komisija var grozīt pielikumu, jo īpaši, lai ņemtu vērā zinātnisko un tehnisko attīstību, saskaņā ar 15. panta 3. punktā noteikto kārtību.
3. Lai izveidotu sākotnējo Kopienas sarakstu, katra dalībvalsts ne vēlāk kā ...^{*} dara Komisijai zināmus tos gaisa pārvadātājus, uz kuriem tās teritorijā attiecas darbības aizliegums, minot šāda aizlieguma noteikšanas iemeslus un darot zināmu citu svarīgu informāciju. Komisija par šiem darbības aizliegumiem informē pārējās dalībvalstis.
4. Mēneša laikā pēc tam, kad ir saņemta informācija no dalībvalstīm, Komisija, balstoties uz kopējiem kritērijiem, pieņem lēmumu par darbības aizlieguma piemērošanu attiecīgajiem gaisa pārvadātājiem un saskaņā ar 15. panta 3. punktā minēto kārtību izveido to gaisa pārvadātāju sarakstu, kuriem tā ir noteikusi darbības aizliegumu.

^{*} Viens mēnesis pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas.

4. pants

Kopienas saraksta atjaunināšana

1. Kopienas sarakstu atjaunina:
 - a) lai piemērotu darbības aizliegumu gaisa pārvadātājam un iekļautu šo gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstā, pamatojoties uz kopējiem kritērijiem;
 - b) lai svītrotu gaisa pārvadātāju no Kopienas saraksta, ja drošības problēmas, kas lika attiecīgo gaisa pārvadātāju iekļaut Kopienas sarakstā, ir novērstas un nepastāv citi kopējo kritēriju iemesli, lai saglabātu gaisa pārvadātāja atrašanos Kopienas sarakstā;
 - c) lai mainītu nosacījumus attiecībā uz darbības aizlieguma piemērošanu gaisa pārvadātājam, kas ir iekļauts Kopienas sarakstā;
2. Komisija, darbojoties pēc savas iniciatīvas vai dalībvalsts pieprasījuma, lemj par Kopienas saraksta atjaunināšanu tiklīdz to prasa 1. punkts saskaņā ar 15. panta 3. punktā minēto procedūru, pamatojoties uz kopējiem kritērijiem. Vismaz reizi trīs mēnešos Komisija pārbauda, vai ir jāatjaunina Kopienas saraksts.

3. Katra dalībvalsts un Eiropas Aviācijas drošības aģentūra paziņo Komisijai visu informāciju, kas var attiekties uz Kopienas saraksta atjaunināšanu. Komisija nosūta dalībvalstīm visu attiecīgo informāciju.

5. pants

Pagaidu pasākumi Kopienas saraksta atjaunināšanai

1. Ja gaisa pārvadātāja turpmāka darbība var acīmredzami būtiski apdraudēt drošību, un attiecīgās dalībvalstis veiktie steidzamie pasākumi nav novērsuši šo risku atbilstīgi 6. panta 1. punktam, Komisija var uz laiku piemērot pasākumus, kas paredzēti 4. panta 1. punkta a) apakšpunktā vai c) apakšpunktā, saskaņā ar 15. panta 2. punktā paredzēto procedūru.
2. Tiklīdz iespējams un vēlākais 10 darba dienu laikā Komisija iesniedz jautājumu Komitejai, kura minēta 15. panta 1. punktā, un nolemj apstiprināt, grozīt, atsaukt vai pastiprināt pasākumus, ko tā pieņēmusi atbilstīgi šā panta 1. punktam, saskaņā ar 15. panta 3. punktā paredzēto procedūru.

6. pants
Izņēmuma gadījumi

1. Steidzamības gadījumā šī regula neliedz dalībvalstij reaģēt uz neparedzētu drošības problēmu, uzliekot tūlītēju darbības aizliegumu savā teritorijā, ņemot vērā kopējos kritērijus.
2. Komisijas lēmums neiekļaut gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstā saskaņā ar 3. panta 4. punktā vai 4. panta 2. punktā noteikto procedūru nekavē dalībvalstis piemērot vai saglabāt darbības aizliegumu attiecīgajam gaisa pārvadātājam saistībā ar drošības problēmu, kas īpaši skar šo dalībvalsti.
3. Jebkurā no 1. un 2. punktā paredzētajiem gadījumiem attiecīgā dalībvalsts nekavējoties informē Komisiju, kas informē pārējās dalībvalstis. Gadījumā, kas paredzēts 1. punktā, attiecīgā dalībvalsts nekavējoties iesniedz Komisijai pieprasījumu atjaunināt Kopienas sarakstu saskaņā ar 4. panta 2. punktu.

7. pants
Tiesības uz aizstāvību

Komisija nodrošina, lai gadījumos, kad tā pieņem lēmumus atbilstīgi 3. panta 4. punktam, 4. panta 2. punktam un 5. pantam, attiecīgajam gaisa pārvadātājam tiek nodrošināta iespēja tikt uzklaustam, dažos gadījumos ņemot vērā nepieciešamību pēc steidzamības procedūras.

8. pants
Īstenošanas pasākumi

1. Komisija, rīkojoties saskaņā ar 15. panta 3. punktā paredzēto procedūru, vajadzības gadījumā pieņem īstenošanas pasākumus, lai nodrošinātu sīki izstrādātus noteikumus attiecībā uz šajā nodaļā paredzētajām procedūrām.
2. Lemjot par šiem pasākumiem, Komisija attiecīgi ņem vērā vajadzību pēc ātras lēmumu pieņemšanas saistībā ar Kopienas saraksta atjaunināšanu un vajadzības gadījumā nodrošina steidzamības procedūru.

9. pants
Publicēšana

1. Kopienas sarakstu un jebkurus grozījumus tajā nekavējoties publicē "Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī".
2. Komisija un dalībvalstis veic pasākumus, kas ir nepieciešami, lai atvieglotu katra pēdējā atjauninātā Kopienas saraksta publisku pieejamību, jo īpaši izmantojot internetu.

3. Gaisa pārvadājumu līgumslēdzēji, valstu civilās aviācijas iestādes, Eiropas Aviācijas drošības aģentūra un lidostas, kas atrodas dalībvalstu teritorijā, iepazīstina pasažierus ar Kopienas sarakstu gan tīmekļa vietnēs, gan, kur nepieciešams, savās telpās.

III NODAĻA

Informācija pasažieriem

10. pants

Darbības joma

1. Šajā nodaļā paredzētos noteikumus piemēro attiecībā uz pasažieru pārvadāšanu gaisa transportā, ja lidojums ir pārvadājuma līguma sastāvdaļa un šis pārvadājums tiek uzsākts Kopienā, un
- a) izlidošana notiek no lidostas tādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, vai
 - b) izlidošana notiek no lidostas trešā valstī un ielidošana notiek lidostā tādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, vai
 - c) lidojums notiek no lidostas trešā valstī uz citu šādu lidostu.

2. Šajā nodaļā paredzētos noteikumus piemēro gan tādiem lidojumiem, kas ir plānoti vai nav plānoti, gan lidojumiem, kas ietilpst kompleksajā ceļojumā.
3. Šajā nodaļā paredzētie noteikumi neskar pasažieru tiesības atbilstīgi Direktīvai 90/314/EEK un atbilstīgi Regulai (EEK) Nr. 2299/89.

11. pants

Informācija par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti

1. Veicot rezervāciju, neatkarīgi no rezervēšanas veida gaisa pārvadājuma līgumslēdzējs informē pasažieri par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti.
2. Ja rezervācijas brīdī apkalpojošā gaisa pārvadātāja vai apkalpojošo gaisa pārvadātāju identitāte nav zināma, gaisa pārvadājuma līgumslēdzējs nodrošina, lai pasažieris tiktu informēts par tā vai to gaisa pārvadātāja nosaukumu, kas, iespējams, būs apkalpojošie gaisa pārvadātāji attiecīgajam lidojumam vai lidojumiem. Šādā gadījumā gaisa pārvadājuma līgumslēdzējs nodrošina, lai pasažieris tiktu informēts par apkalpojošā gaisa pārvadātāja vai apkalpojošo gaisa pārvadātāju identitāti, tiklīdz tā kļūst zināma.
3. Neatkarīgi no tā, vai pēc rezervācijas tiek mainīts gaisa pārvadātājs vai gaisa pārvadātāji, gaisa pārvadājuma līgumslēdzējs, neatkarīgi no tā, kādi ir bijuši šīs maiņas iemesli, nekavējoties veic visus nepieciešamos pasākumus, lai informētu pasažierus par izmaiņām cik vien ātri iespējams. Pasažieri vienmēr jāinformē reģistrācijas laikā vai iekāpšanas laikā, ja savienotais lidojums neparedz reģistrāciju.

4. Gaisa pārvadātājs vai ceļojuma rīkotājs vajadzības gadījumā nodrošina, lai attiecīgais gaisa pārvadājuma līgumslēdzējs tiktu informēts par apkalpojošā gaisa pārvadātāja vai gaisa pārvadātāju identitāti tiklīdz tā kļūst zināma, jo īpaši šādas identitātes izmaiņas gadījumā.
5. Ja biļetes pārdevējs nav informēts par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti, tas nav atbildīgs par šajā pantā paredzēto saistību neizpildi.
6. Gaisa pārvadājuma līgumslēdzēja pienākumu informēt pasažierus par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti konkretizē ceļojumam piemērojamajos vispārīgajos pārdošanas noteikumos.

12. pants

Tiesības uz kompensāciju vai maršruta pārplānošanu

1. Šī regula neskar tiesības uz kompensāciju vai maršruta pārplānošanu, ko paredz Regula (EK) Nr. 261/2004.
2. Gadījumos, uz kuriem neattiecas Regula (EK) Nr. 261/2004, un
 - a) ja pasažierim norādītais gaisa pārvadātājs ir iekļauts Kopienas sarakstā un uz šo gaisa pārvadātāju attiecas darbības aizliegums, kura dēļ ir atcelts attiecīgais lidojums vai kura dēļ to varētu atcelt, ja attiecīgais lidojums notiek Kopienā, vai

- b) ja pasažierim norādītais gaisa pārvadātājs ir nomainīts uz citu gaisa pārvadātāju, kurš ir iekļauts Kopienas sarakstā un uz kuru attiecas darbības aizliegums, kā dēļ ir atcelts attiecīgais lidojums vai kā dēļ to varētu atcelt, ja attiecīgais lidojums notiek Kopienā,

gaisa pārvadājuma līgumslēdzējs, kas ir pārvadājuma līgumslēdzēja puse, pasažieriem piedāvā tiesības uz kompensāciju vai maršruta pārplānošanu, kā to paredz Regulas (EK) Nr. 261/2004 8. pants, ar nosacījumu, ka lidojuma neatcelšanas gadījumā pasažieris ir izvēlējies neizmantot šo lidojumu.

3. Šā panta 2. punktu piemēro, neskarot Regulas (EK) Nr. 261/2004 13. pantu.

13. pants

Sankcijas

Dalībvalstis nodrošina, lai tiktu nodrošināta atbilstība šajā nodaļā izklāstītajiem noteikumiem, un paredz sankcijas par šo noteikumu pārkāpšanu. Noteiktās sankcijas ir efektīvas, samērīgas un preventīvas.

IV NODAĻA

Nobeiguma noteikumi

14. pants

Informācija un grozījumi

Ne vēlāk kā ... * Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas piemērošanu. Vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno priekšlikumus par regulas grozījumiem.

15. pants

Komiteja

1. Komisijai palīdz Regulas (EEK) Nr. 3922/91 12. pantā minētā komiteja (turpmāk – "komiteja").
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 3. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

* Trīs gadi pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir trīs mēneši.

4. Komisija var apspriesties ar komiteju jebkādos jautājumos, kas ir saistīti ar šīs regulas piemērošanu.
5. Komiteja pieņem savu reglamentu.

16. pants

Atcelšana

Ar šo tiek atcelts Direktīvas 2004/36/EK 9. pants

17. pants
Spēkā stāšanās

Šī regula stājas spēkā 20. dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Regulas 10., 11. un 12. pantu piemēro no ...^{*}, un 13. pantu piemēro no ...^{**}.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Strasbūrā,

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs

^{*} Seši mēneši pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas.

^{**} Viens gads pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas.

PIELIKUMS

Kopējie kritēriji darbības aizliegumam Kopienas līmenī drošības iemeslu dēļ

Lēmumus par rīcību Kopienas līmenī pieņem atbilstoši katras lietas būtībai. Atkarībā no katras lietas būtības, gaisa pārvadātājs vai visi gaisa pārvadātāji, kas ir sertificēti vienā valstī, var atbilstoši rīkoties Kopienas līmenī.

Lemjot par to, vai gaisa pārvadātāja darbība būtu pilnībā vai daļēji jāaizliedz, jāizvērtē gaisa pārvadātāja atbilde attiecīgajiem drošības standartiem, ņemot vērā:

1. Pārbaudītus pierādījumus par būtiskām gaisa pārvadātāja drošības problēmām:
 - Ziņojumus par gaisa pārvadātāja būtiskām drošības problēmām vai ilgstoši neatrisinātām problēmām, kas atklātas saskaņā ar *SAFA* programmu veikto trapa pārbaūžu laikā un iepriekš paziņotas gaisa pārvadātājam.
 - Būtiskas drošības problēmas, kas atklātas saistībā ar noteikumiem attiecībā uz informācijas iegūvi, kas iekļauti 3. pantā Direktīvā 2004/36/EK par trešo valstu gaisa kuģu drošību.
 - Darbības aizliegumus, kas piemēroti trešās valsts pārvadātājiem pamatotu problēmu dēļ attiecībā uz starptautiskajiem drošības standartiem.

- Pamatotu informāciju attiecībā uz nelaimes gadījumiem un par nopietniem starpgadījumiem, kas norāda uz slēptiem sistēmas drošības trūkumiem.

2. Gaisa pārvadātāja spējas un/vai gatavības neesamību attiecībā uz drošības problēmu risināšanu, ko parāda:

- Gaisa pārvadātāja darbības pārredzamības trūkums un savlaicīga nereaģēšana uz dalībvalsts civilās aviācijas iestādes veiktu izmeklēšanu attiecībā uz šā gaisa pārvadātāja darbības drošības aspektiem.
- Būtiskas drošības problēmas atklāšanas gadījumā iesniegts neatbilstošs vai nepietiekams izlabošanas pasākumu plāns.

3. Atbildīgo iestāžu spēju un/vai gatavības neesamību attiecībā uz gaisa pārvadātāju uzraudzīšanu, lai risinātu drošības problēmas, ko parāda:

- Citas valsts nesadarbošanās ar dalībvalsts civilās aviācijas iestādēm, ja rodas bažas par šajā valstī licencēta vai sertificēta pārvadātāja darbības drošību.
- Kompetento iestāžu nepietiekošā spēja pārraudzīt pārvadātāju, lai tas īstenotu un ieviestu atbilstošus drošības standartus. Īpaši jāņem vērā:

- a) pārbaudes un izlabošanas pasākumu plāni, kas ieviesti saskaņā ar Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) Universālās drošības pārraudzības revīzijas programmu vai jebkuriem piemērojamiem Kopienas tiesību aktiem;
 - b) vai jebkura pārvadātāja, kas darbojas attiecīgās valsts pārraudzībā, darbības atļauja vai tehniskā atļauja ir agrāk noraidīta vai atsaukta citā valstī;
 - c) gaisa pārvadātāja sertifikātu nav izdevusi tās vietas kompetentā iestāde, kurā pārvadātājs veic savu pamatdarbību.
- Attiecīgās valsts kompetentās iestādes, kurā ir reģistrēts gaisa pārvadātāja izmantotais gaisa kuģis, nepietiekošā spēja uzraudzīt šo gaisa kuģi saskaņā ar attiecīgās valsts saistībām attiecībā uz Čikāgas Konvenciju.
-