

**32005R2111**

**Rregullorja (KE) nr. 2111/2005 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit e 14 dhjetorit 2005 mbi krijimin e një liste Komunitare të transportuesve ajrorë që ndalohen të veprojnë brenda Komunitetit, dhe mbi informimin e pasagjerëve të transportit ajror për identitetin e transportuesit veprues ajror dhe shfuqizimit të nenit 9 të Direktivës 2004/36/KE (tekst kuptimi i të cilit lidhet me ZEE).**

*Gazeta Zyrtare L 344, 27/12/2005 fq.0015-0022*

Rregullorja (KE) nr. 2111/2005 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit e 14 dhjetorit 2005 mbi krijimin e një liste komunitare të transportuesve ajrorë që ndalohen të veprojnë brenda Komunitetit, dhe mbi informimin e pasagjerëve të transportit ajror në lidhje me identitetin e transportuesit veprues ajror dhe shfuqizimit të nenit 9 të Direktivës 2004/36/KE (tekst kuptimi i të cilit lidhet me ZEE).

## PARLAMENTI EUROPIAN DHE KËSHILLI I BASHKIMIT EUROPIAN

Duke pasur parasysh Traktatin Themelues të Komunitetit Europian dhe në veçanti nenin 80, pika 2 të tij,

Duke pasur parasysh propozimin e Komisionit,

Duke pasur parasysh mendimin e Komitetit Europian Ekonomik dhe Social (1).

Pas konsultimit me Komitetin e Rajoneve,

Duke vepruar në përputhje me procedurën e përcaktuar në nenin 251 të Traktatit (2)

Duke pasur parasysh se:

(1) Veprimi nga Komuniteti në fushën e transportit ajror duhet të synojë si prioritet, sigurimin e një niveli të lartë të mbrojtjes së pasagjerëve nga rreziqet e sigurisë. Për më tepër, duhet të merren tërësisht në konsideratë kërkesat e mbrojtjes së konsumatorit në përgjithësi.

(2) Një listë Komunitare e transportuesve ajrorë që nuk plotësojnë kërkesat përkatëse të sigurisë, duhet t'u bëhet e ditur pasagjerëve, në mënyrë që të sigurohet transparenca e plotë. Kjo listë Komunitare duhet të bazohet në kriteret e përbashkëta të përgatitura në nivel Komuniteti.

(3) Transportuesit ajrorë të përfshirë në listën Komunitare, duhet të ndalohen të veprojnë. Ndalimet për të vepruar, të përfshira në listën Komunitare, duhet të zbatohen në të gjithë territorin e Shteteve Anëtare për të cilët zbatohet kjo marrëveshje.

(4) Megjithatë, transportuesit ajrorë që nuk gëzojnë të drejta trafiku në një ose më shumë prej Shteteve Anëtare, mund të fluturojnë për/ dhe nga Komuniteti kur avionët e tyre, me apo pa ekuipazh, janë marrë me qira nga kompani që gëzojnë këto të drejta. Duhet të parashikohet një ndalim veprimi, i përfshirë në listën Komunitare, që të aplikohet njëllor ndaj këtyre transportuesve ajrorë, meqë këta të fundit mund të veprojnë në Komunitet, ndërsa nuk plotësojnë standardet përkatëse të sigurisë.

(5) Një transportues ajror që ndalohet të veprojë, mund të lejohet të ushtrojë të drejtat e trafikut duke përdorur avionë të kontraktuar të një transportuesi ajror që nuk i ndalohet të veprojë, me kusht që të plotësojë standardet përkatëse të sigurisë.

(6) Procedura për përditësimin e listës Komunitare duhet të lejohet që vendimet të merren në një kohë të shpejtë, me qëllim që të sigurojnë informacion bashkëkohor mbi sigurinë ndaj pasagjerëve ajrorë, dhe të garantojnë se transportuesit ajrorë që

kanë ndrequr defekte të sigurisë, të jenë hequr nga lista sa më parë që të jetë e mundur. Në të njëjtën kohë, procedurat duhet të respektojnë të drejtat e mbrojtjes së transportuesit ajror dhe nuk duhet të cenojnë marrëveshjet dhe konventat ndërkombëtare, në të cilat Shtetet Anëtare të Komunitetit janë palë, veçanërisht Konventën e Çikagos së vitit 1944 mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar. Masat zbatuese mbi çështjet procedurale që duhet të miratohen nga Komisioni, duhet veçanërisht të kujdesen për këto kërkesa.

(7) Kur vendoset të ndalohet së vepruari transportuesi ajror, duhet të merren masa të përshtatshme në mbështetjen e atij transportuesi, për ndreqjen e defekteve që shkaktuan atë ndalim.

(8) Në raste të jashtëzakonshme, Shtetet Anëtare duhet të lejohen të marrin masa të njëanshme. Në raste urgjence dhe kur përballen me një problem të paparashikuar sigurie, Shtetet Anëtare duhet të kenë mundësinë të ndalojnë veprimin në lidhje me territorin e tyre. Për më tepër kur Komisioni ka vendosur të mos përfshijë një transportues ajror në listën Komunitare, Shtetet Anëtare duhet të jenë në gjendje të vendosin ose mbështesin një ndalim për të vepruar, për sa i përket një problemi sigurie që nuk është i pranishëm në Shtetet e tjera Anëtare. Shtetet Anëtare duhet të ushtrojnë në mënyrë të kufizuar këto mundësi, duke marrë parasysh interesin e Komunitetit dhe me synim prezantimin e një përqasjeje të përbashkët mbi sigurinë e aviacionit. Kjo nuk duhet të cenojë nenin 8 të Rregullores së Këshillit (KEE) nr. 3922/91 të 16 dhjetorit 1991, mbi harmonizimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil (3) dhe nenin 10 të Rregullores (KE) nr. 1592/2002 të Parlamentit Europian dhe Këshillit të 15 korrikut 2002, mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe themelimin e një Agjencie të Sigurisë së Aviacionit Europian (4).

(9) Informacioni mbi sigurinë e transportuesve ajrorë duhet të publikohet efektivisht, si për shembull, nëpërmjet përdorimit të internetit.

(10) Me qëllim që kuadri konkurrues në transportin ajror të sjellë përfitimet më të mëdha të mundshme për kompanitë dhe pasagjerët, është e rëndësishme që konsumatorët të marrin informacionin e nevojshëm për të qenë të aftë të bëjnë zgjedhje të informuara.

(11) Identiteti i transportuesit ose transportuesve ajrorë aktualisht veprues në një fluturim, është një informacion thelbësor. Megjithatë, konsumatorët që përfundojnë një kontratë transporti që mund të përmblihet si një fluturim vajtjeje dhe një fluturim kthimi, nuk janë gjithmonë në dijeni rreth identitetit të transportuesit ose transportuesve ajrorë që aktualisht kryejnë fluturimin ose fluturimet përkatëse.

(12) Direktiva e Këshillit 90/314/KEE e 13 qershorit 1990 mbi paketën e udhëtimeve, paketën e pushimeve dhe paketën e tureve (5), kërkon që një informacion i caktuar t'u vihet në dispozicion konsumatorëve, por ky informacion nuk përfshin identitetin e transportuesit ajror veprues.

(13) Rregullorja e Këshillit (KEE) nr. 2299/89 e 24 korrikut 1989 mbi një kod sjelljeje për sistemet kompjuterike të rezervimit (CRS) (6), lejon konsumatorët që rezervojnë një fluturim nëpërmjet sistemit kompjuterik të rezervimit, të informohen në lidhje me identitetin e transportuesit ajror veprues. Megjithatë, edhe në transportin ajror të planifikuar, ekzistojnë praktika të industrisë, si: kontraktimi i avionit, personelit, shërbimeve të sigurimeve dhe i mirëmbajtjes ose, ndarja e kodit nëse rezervohet pa CRS ku transportuesi ajror që ka shitur fluturimin nën emrin e tij, aktualisht nuk e kryen atë dhe gjithashtu, nuk ka të drejtë ligjore për pasagjerin që të jetë në dijeni mbi identitetin e transportuesit ajror që aktualisht kryen shërbimin.

(14) Këto praktika rrisin lakueshmërinë dhe lejojnë dhënien e shërbimeve më të mira për pasagjerët. Për më tepër një numër i caktuar i ndryshimeve të minutës së fundit veçanërisht për arsye teknike, është i pashmangshëm dhe ndihmon sigurinë e transportit ajror. Megjithatë kjo lakueshmëri duhet të barazohet nga vërtetimi, që kompanitë të cilat aktualisht kryejnë fluturimet, të plotësojnë kërkesat e sigurisë dhe të transparencës për konsumatorët, me qëllim që t'u mundësojnë atyre të drejtën e një zgjedhjeje të informuar. Duhet të kërkohet një baraspeshë e drejtë ndërmjet zbatueshmërisë tregtare të transportuesve ajrorë dhe të drejtës për informacion të pasagjerit.

(15) Transportuesit ajrorë duhet të ndjekin një politikë transparence kundrejt pasagjerëve në lidhje me informacionin mbi sigurinë. Publikimi i këtij informacioni, duhet të ndihmojë në ndërgjegjësimin e pasagjerit për besueshmërinë për sa i përket sigurisë së transportuesve ajrorë.

(16) Transportuesit ajrorë janë përgjegjës për raportimin e defekteve të sigurisë tek autoritetet kombëtare të sigurisë ajrore, si dhe trajtimit pa vonesë të tyre. Ekuipazhi ajror dhe ai tokësor pritet të marrin masat përkatëse kur zbulojnë defekte në lidhje me sigurinë. Do të ishte kundër interesave të sigurisë së aviacionit nëse stafi do të penalizohej për këtë, siç parashikohet nga neni 8, pika (4) i Direktivës 2003/42/KE të Parlamentit Europian dhe Këshillit të 13 qershorit 2003, mbi raportimin e ngjarjes në aviacionin civil (7).

(17) Përveç situatave të mbuluara nga Rregullorja (KE) nr. 261/2004 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit të 11 shkurtit 2004, që vendos rregullat e përbashkëta për dëmshpërblimin dhe ndihmën e pasagjerëve në rast të mohimit të hipjes në avion, anulimit ose vonesës së gjatë të fluturimeve (8), pasagjerëve duhet t'u ofrohet e drejta për kthimin e parave rimbursim ose për udhëzime të tjera në rast rrethanash të ndryshme nga ato aktuale, që hyjnë brenda fushës së veprimit të kësaj rregulloreje, nëse ka një lidhje të ngushtë të mjaftueshme me Komunitetin.

(18) Përveç rregullave të parashtruara në këtë rregullore, implikimet e ndryshimeve në identitetin e transportuesit ajror veprues për zbatimin e kontratës së transportit, duhet të rregullohen nga ligjet e Shteteve Anëtare të zbatueshme për kontratat, dhe nga ligji përkatës i Komunitetit, veçanërisht Direktivat e Këshillit 90/314/KEE dhe 93/13/KEE të 5 prillit 1993, mbi kushtet e padrejta në kontratat e konsumatorëve (9).

(19) Kjo rregullore është pjesë e procesit legjislativ që ndjek një përjasje efikase dhe të kuptueshme për forcimin e sigurisë ajrore në Komunitet, në të cilën Agjencia e Sigurisë së Aviacionit Europian luan një rol të rëndësishëm. Me një shtrirje të kompetencave të kësaj Agjencie, si për shembull në drejtim të avionëve të vendeve të treta, roli i saj sipas kësaj rregulloreje mund të zgjerohet edhe më tej. Duhet t'i kushtohet vëmendje e veçantë përmirësimit të mëtejshëm të cilësisë dhe sasisë së inspektimeve të sigurisë së avionëve dhe harmonizimit të këtyre inspektimeve.

(20) Kur ka një rrezik ndaj sigurisë që nuk është trajtuar në nivelin e duhur nga Shteti(et) Anëtar/e i/të interesuar, Komisioni duhet të ketë mundësinë e marrjes së masave të menjëhershme të përkohshme. Në këto raste, komiteti që asiston Komisionin në punën e tij sipas kësaj rregulloreje, duhet të veprojë në përputhje me procedurën këshillimore të parashikuar në nenin 3 të Vendimit të Këshillit 1999/468/KE, e 28 qershorit 1999, që parashtron procedurat për ushtrimin e kompetencave zbatuese të dhëna Komisionit (10).

(21) Në të gjitha rastet e tjera, komiteti që asiston Komisionin në punën e tij sipas kësaj Rregulloreje, duhet të veprojë në përputhje me procedurën e rregullores së parashikuar në nenin 5 të Vendimit 1999/468/KE.

(22) Meqë marrëdhënia ndërmjet kësaj rregulloreje dhe nenit 9 të Direktivës 2004/36/KE të Parlamentit Europian dhe Këshillit të 21 prillit 2004 mbi sigurinë e avionëve të vendeve të treta, që përdorin aeroportet e Komunitetit (11) do të ishte e paqartë, neni duhet të shfuqizohet me synim saktësinë ligjore.

(23) Shtetet Anëtare duhet të parashtojnë rregulla mbi gjobat e zbatueshme për shkeljet e dispozitave të kapitullit III të kësaj rregulloreje dhe të sigurojnë që këto gjoba të zbatohen. Gjobat që mund të jenë të një natyre civile ose administrative, duhet të jenë të efektshme, të përpjesshme dhe shtrënguese.

(24) Komisioni duhet të analizojë zbatimin e kësaj rregulloreje, dhe pas një periudhe të mjaftueshme duhet të raportojë në lidhje me efikasitetin e dispozitave të saj.

(25) Çdo autoritet kompetent i aviacionit civil në Komunitet, mund të vendosë që transportuesit ajrorë duke përfshirë ata që nuk veprojnë në territorin e Shteteve Anëtare në të cilat zbatohet Marrëveshja, mund të paraqesin një kërkesë pranë atij autoriteti për të bërë përgjegjës transportuesin ajror, duke kërkuar kështu kontrolle sistematike me qëllim verifikimin e mundësive të plotësisimit të standardeve përkatëse të sigurisë.

(26) Kjo rregullore nuk duhet të pengojë Shtetet Anëtare të përdorin një sistem etiketimi cilësie për transportuesit ajrorë në nivel kombëtar, për të cilin kriteret mund të përfshijnë konsiderata të ndryshme nga kërkesat minimale të sigurisë, në përputhje me ligjin e Komunitetit.

(27) Masat për një bashkëpunim më të gjerë mbi përdorimin e aeroportit të Gjibraltarit, u miratuan në Londër, më 2 dhjetor 1987 nga Mbretëria e Spanjës dhe Mbretëria e Bashkuar me një deklaratë të përbashkët nga ministrat e Punëve të Jashtme të dy vendeve. Këto masa mbeten ende për t'u vënë në zbatim,

## KANË MIRATUAR KËTË RREGULLORE

### KAPITULLI 1

#### DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

##### Neni 1

##### **Objekti**

1. Kjo rregullore vendos rregulla:

(a) mbi krijimin dhe publikimin e një liste Komunitare, bazuar në kriteret e përbashkëta të transportuesve ajrorë, të cilët për arsye sigurie ndalohen të veprojnë në Komunitet dhe;

(b) mbi informimin e pasagjerëve ajrorë për identitetin e transportuesit ajror që kryen fluturimet në të cilat udhëtojnë.

2. Zbatimi i kësaj rregulloreje për aeroportin e Gjibraltarit, duhet të kuptohet që të mos cenohet pozitat përkatëse ligjore të Mbretërisë së Spanjës dhe Mbretërisë së Bashkuar në lidhje me konfliktin mbi sovranitetin e territorit në të cilin është vendosur aeroporti.

3. Zbatimi i kësaj rregulloreje për aeroportin e Gjibraltarit do të pezullohet derisa të funksionojnë masat e përfshira në Deklaratën e Përbashkët të bërë nga Ministria e Jashtme e Mbretërisë së Spanjës dhe Ministria e Jashtme e Mbretërisë së

Bashkuar, më 2 dhjetor 1987. Qeveria e Spanjës dhe e Mbretërisë së Bashkuar do të informojnë Këshillin për këtë datë të fillimit të funksionimit.

## Neni 2

### **Përkufizime**

Për qëllim të kësaj rregulloreje do të zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

- (a) “transportues ajror” nënkupton një ndërmarrje transporti ajror me një licencë të vlefshme vepruese ose të barasvlershme me të;
- (b) “kontratë transporti” nënkupton një kontratë për, ose duke përfshirë, shërbimet e transportit ajror, transportin e përbërë prej një ose më shumë fluturimesh të kryera nga i njëjti transportues ajror ose transportues të ndryshëm ajrorë;
- (c) “kontraktuesi i transportit ajror” nënkupton transportuesin që përfundon një kontratë transporti me një pasagjer, ose kur kontrata përbën një paketë, vepruesin e turit. Çdo shitës biletash do të konsiderohet gjithashtu një kontraktues transporti ajror;
- (d) “shitës biletash” nënkupton shitësin e një bilete avioni që rregullon një kontratë transporti me një pasagjer, qoftë për fluturimin më vete ose si pjesë e një pakete, i ndryshëm nga një transportues ajror ose veprues turi;
- (e) “transportues ajror veprues” nënkupton një transportues ajror që kryen ose synon të kryejë një fluturim sipas një kontrate transporti me një pasagjer, ose në emër të një personi tjetër juridik ose fizik, që ka një kontratë transporti me atë pasagjer;
- (f) “autorizim veprues ose leje teknike” nënkupton çdo akt legjislativ ose administrativ të një Shteti Anëtar, i cili siguron që transportuesi ajror të mund të kryejë shërbime ajrore për, dhe nga aeroportet e tij, ose një transportues ajror i cili do të mund të veprojë në hapësirën e tij ajrore, ose një transportues ajror i cili do të mund të ushtrojë të drejta trafiku;
- (g) “ndalim për të vepruar” nënkupton refuzimin, pezullimin, revokimin ose kufizimin e autorizimit veprues të një transportuesi ajror, ose lejes teknike për arsye sigurie, ose çdo masë sigurie të barasvlershme në lidhje me një transportues ajror që nuk ka të drejta trafiku në Komunitet, por se avionët e të cilit, mund të përdoren në Komunitet sipas një marrëveshjeje qiraje;
- (h) “paketë” nënkupton ato shërbime të përcaktuara në nenin 2, pika 1 të Direktivës 90/314/KEE;
- (i) “rezervim” nënkupton faktin që pasagjeri ka një biletë, ose provë tjetër, që tregon se rezervimi është pranuar dhe regjistruar nga kontraktuesi i transportit ajror;
- (j) “standarde përkatëse sigurie” nënkupton standardet ndërkombëtare të sigurisë në përmbajtje të Konventës së Çikagos dhe Shtojcat e saj si, dhe kur është e zbatueshme, ato në ligjin përkatës të Komunitetit.

## KAPITULLI II

### LISTA KOMUNITARE

## Neni 3

### **Krijimi i Listës Komunitare**

1. Me synim forcimin e sigurisë ajrore, duhet të krijohet një listë e transportuesve ajrorë që i ndalohet veprimi në Komunitet (referuar këtu e më poshtë si lista

Komunitare). Çdo Shtet Anëtar do të zbatojë brenda territorit të tij, ndalimet për të vepruar të përfshira në listën Komunitare, në lidhje me transportuesit ajrorë që i nënshtrohen këtyre ndalimeve.

2. Kriteret e përbashkëta për të ndaluar një transportues ajror të veprojnë, të cilat do të bazohen në standardet përkatëse të sigurisë, parashtrihen në Shtojcë (dhe këtu e tutje referohen si kriteret e përbashkëta). Komisioni mund të modifikojë Shtojcën, veçanërisht me synim që të marrë parasysh zhvillimet shkencore dhe teknike në përputhje me procedurën e referuar në nenin 15, pika 3.

3. Për qëllim të krijimit të listës Komunitare për herë të parë, çdo Shtet Anëtar deri më 16 shkurt 2006, duhet t'i komunikojë Komisionit identitetin e transportuesve ajrorë që ndalohen të veprojnë në territorin e tij, së bashku me arsyet të cilat kanë çuar në miratimin e këtyre ndalimeve dhe çdo informacion tjetër përkatës. Komisioni do të informojë Shtetet e tjera Anëtare në lidhje me këto ndalime për të vepruar.

4. Brenda një muaji nga marrja e informacionit të komunikuar nga Shtetet Anëtare, mbi bazën e kriterëve të përbashkëta, Komisioni do të vendosë në lidhje me vënien e një ndalimi për të vepruar mbi transportuesit ajrorë përkatës dhe do të krijojë listën Komunitare të transportuesve ajrorë, mbi të cilët ka vënë një ndalim për të vepruar, në përputhje me procedurën e referuar në nenin 15, pika 3.

#### Neni 4

### **Përditësimi i Listës Komunitare**

1. Lista Komunitare do të përditësohet:

(a) për të vendosur një ndalim për të vepruar mbi transportuesin ajror dhe për ta përfshirë këtë transportues në listën Komunitare mbi bazën e kriterëve të përbashkëta;

(b) për të hequr një transportues ajror nga lista Komunitare, nëse defekti ose defektet e sigurisë që kanë shkaktuar përfshirjen e këtij transportuesi në listën Komunitare janë ndrequr, dhe nuk ka asnjë arsye tjetër mbi bazën e kriterëve të përbashkëta për të mbajtur transportuesin ajror në listën Komunitare;

(c) për të modifikuar kushtet e një ndalimi për të vepruar, të vendosur mbi një transportues ajror që është përfshirë në listën Komunitare.

2. Komisioni që vepron me iniciativën e tij ose me kërkesën e një Shteti Anëtar, do të vendosë të përditësojë listën Komunitare, sapo kjo të kërkohej sipas paragrafit 1, në përputhje me procedurën e referuar në nenin 15, pika 3 dhe mbi bazën e kriterëve të përbashkëta. Të paktën çdo tre muaj, Komisioni do të verifikojë nëse është e përshtatshme të përditësohet lista Komunitare.

3. Çdo Shtet Anëtar dhe Agjencia e Sigurisë së Aviacionit European do t'i komunikojnë Komisionit të gjithë informacionin përkatës në kontekstin e përditësimit të listës Komunitare. Komisioni do t'ia paraqesë të gjithë informacionin përkatës Shteteve të tjera Anëtare.

#### Neni 5

### **Masat e përkohshme për përditësimin e listës Komunitare**

1. Kur është e dukshme që përdorimi i vazhdueshëm i një transportuesi ajror në Komunitet, ka të ngjarë të përbëjë rrezik serioz ndaj sigurisë, dhe se ky rrezik nuk është trajtuar në mënyrë të kënaqshme me anë të masave urgjente të marra nga Shteti/et Anëtar/e përkatës/e, në përputhje me nenin 6 pika 1, Komisioni mund të

miratojë përkohësisht masat e referuara në nenin 4, pika 1, germa a ose germa c, në përputhje me procedurën e referuar në nenin 15, pika 2.

2. Sa më parë që të jetë e mundur dhe maksimumi brenda 10 ditëve pune, Komisioni do t'ia paraqesë çështjen Komitetit referuar në nenin 15, pika 1 dhe do të vendosë të konfirmojë, ndryshojë, shfuqizojë ose zgjerojë masën që ka miratuar sipas paragrafit 1 të këtij neni, duke vepruar në përputhje me procedurën e referuar në nenin 15, pika 3.

#### Neni 6

### **Masa të jashtëzakonshme**

1. Në rastet e urgjencës kjo rregullore nuk do të pengojë një Shtet Anëtar nga reagimi ndaj një problemi të paparashikuar sigurie me anë të vendosjes së një ndalimi të menjëhershëm për të vepruar në lidhje me territorin e vet, duke marrë parasysh kriteret e përbashkëta.

2. Një vendim nga Komisioni për të mos përfshirë një transportues ajror në listën komunitare në përputhje me procedurën e referuar në nenin 3, pika 4 ose nenin 4, pika 2, nuk do të përjashtojë një Shtet Anëtar nga vendosja ose mbështetja e një ndalimi për të vepruar mbi transportuesin ajror përkatës në lidhje me një problem sigurie që cenon specifikisht atë Shtet Anëtar.

3. Në secilën prej situatave të referuara në paragrafët 1 dhe 2, Shteti Anëtar përkatës do të informojë menjëherë Komisionin, i cili do të informojë Shtetet e tjera Anëtare. Në situatën e referuar në paragrafin 1, Shteti Anëtar përkatës do t'ia paraqesë pa vonesë një kërkesë Komisionit, për të përditësuar listën Komunitare në përputhje me nenin 4, pika 2.

#### Neni 7

### **Të drejtat e mbrojtjes**

Komisioni do të sigurojë që kur të miratojë vendimet e referuara në nenin 3, pika (4), nenin 4, pika 2 dhe nenin 5, transportuesit ajrorë përkatës, t'ia jepet mundësia të dëgjohet, duke marrë parasysh nevojën në disa raste, për një procedurë urgjente.

#### Neni 8

### **Masat zbatuese**

1. Komisioni që vepron në përputhje me procedurën e referuar në nenin 15, pika (3), sipas rastit, do të miratojë masat zbatuese, me qëllim që të parashtrijë rregullat e detajuara mbi procedurat e referuara në këtë kapitull.

2. Në vendosjen e këtyre masave, Komisioni do të marrë parasysh nevojën që vendimet mbi përditësimin e listës Komunitare të merren në një kohë të shpejtë dhe sipas rastit, të krijojnë mundësinë e një procedure urgjente.

#### Neni 9

## **Publikimi**

1. Lista Komunitare dhe çdo modifikim ndaj saj, do të botohet menjëherë në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Europian.
2. Komisioni dhe Shtetet Anëtare do të marrin masat e nevojshme për të lehtësuar njohjen publike me listën Komunitare më të përditësuar, veçanërisht nëpërmjet përdorimit të internetit.
3. Kontraktuesit e transportit ajror, autoritetet kombëtare të aviacionit civil, Agjencia e Sigurisë së Aviacionit Europian dhe aeroportet në territorin e Shteteve Anëtare, do të sjellin listën Komunitare në vëmendje të pasagjerëve, si nëpërmjet faqeve të tyre të internetit, dhe sipas nevojës në rezidencat e tyre.

## **KAPITULLI III**

### **INFORMACION PËR PASAGJERËT**

#### **Neni 10**

#### **Objekti**

1. Dispozitat e këtij kapitulli do të zbatohen në lidhje me transportin ajror të pasagjerëve, kur fluturimi të jetë pjesë e kontratës së transportit dhe ai transport ka filluar në Komunitet :
  - (a) fluturimi nisat nga një aeroport në territorin e Shtetit Anëtar në të cilin zbatohet Traktati, dhe
  - (b) fluturimi nisat nga një aeroport në një vend të tretë dhe mbërrin në një aeroport në territorin e një Shteti Anëtar për të cilin zbatohet Traktati, ose
  - (c) fluturimi nisat nga një aeroport në një vend të tretë dhe mbërrin në një aeroport tjetër të tillë.
2. Dispozitat e këtij kapitulli nuk zbatohen nëse fluturimi është ose jo i planifikuar, dhe nëse fluturimi është ose jo pjesë e një pakete.
3. Dispozitat e këtij kapitulli nuk do të cenojnë të drejtat e pasagjerëve sipas Direktivës 90/314/KEE dhe Rregullores (KEE) nr. 2299/89.

#### **Neni 11**

#### **Informacion mbi identitetin e transportuesit ajror veprues**

1. Pas rezervimit, kontraktuesi i transportit ajror do të informojë pasagjerin në lidhje me identitetin e transportuesit ose transportuesve ajrorë, cildo qoftë mjete i përdorur për bërjen e rezervimit.
2. Kur identiteti i transportuesit ose transportuesve ajrorë veprues nuk njihet ende në kohën e rezervimit, kontraktuesi i transportit ajror do të sigurojë që pasagjeri të informohet për emrin ose emrat e transportuesit, ose transportuesve ajrorë, që ka ose kanë të ngjarë të veprojnë si transportues ajrorë veprues mbi fluturimin ose fluturimet përkatëse. Në këtë rast, kontraktuesi i transportit ajror do të sigurojë që pasagjeri të informohet për identitetin e transportuesit ose transportuesve ajrorë veprues, sapo të vendoset identiteti i tyre.
3. Sa herë që transportuesi ose transportuesit ajrorë veprues ndryshohet/ndryshohen pas rezervimit, kontraktuesi i transportit ajror pavarësisht nga arsyeja e ndryshimit, do



të marrë të gjitha hapat e nevojshme për të siguruar që pasagjeri të informohet në lidhje me ndryshimin sa më parë që të jetë e mundur. Në të gjitha rastet, pasagjerët do të informohen në vendin e regjistrimit (check-in) ose në vendin e nisjes së fluturimit, kur nuk kërkohet regjistrimi për një fluturim lidhës.

4. Transportuesi ajror ose përdoruesi i turit, sipas rastit, do të sigurojnë që kontraktuesi përkatës i transportit ajror, të informohet për identitetin e transportuesit ose transportuesve ajrorë veprues, sapo kjo të bëhet e njohur veçanërisht, në rastin e ndryshimit të këtij identiteti.

5. Nëse një shitës biletash nuk është informuar për identitetin e transportuesit ajror veprues, ai nuk do të jetë përgjegjës për mosrespektimin e detyrimeve të parashikuara në këtë nen.

6. Detyrimi i kontraktuesi të transportit ajror për të informuar pasagjerët në lidhje me identitetin e transportuesit ose transportuesve ajrorë veprues, do të specifikohet në kushtet e përgjithshme të shitjes, të zbatueshme për kontratën e transportit.

## Neni 12

### **E drejta për rimbursim ose veprime të ndryshme nga ato aktuale**

1. Kjo rregullore nuk do të cenojë të drejtën për rimbursim ose veprime të ndryshme nga ato aktuale, siç parashikohet në Rregulloren (KE) nr. 261/2004.

2. Në rastet kur Rregullorja (KE) nr. 261/2004 nuk aplikohet dhe :

(a) transportuesi ajror veprues, që i është njoftuar pasagjerit, është përfshirë në listën Komunitare dhe i nënshtrohet ndalimit për të vepruar, gjë që ka çuar në anulimin e fluturimit përkatës, ose që do të kishte çuar në një anulim të tillë nëse fluturimi përkatës do të ishte përdorur në Komunitet ose;

(b) transportuesi ajror veprues që i është njoftuar pasagjerit, është zëvendësuar nga një transportues tjetër ajror veprues që është përfshirë në listën Komunitare dhe i nënshtrohet ndalimit për të vepruar, gjë që ka çuar në anulimin e fluturimit përkatës ose që do të kishte çuar në një anulim të tillë, nëse fluturimi përkatës do të ishte përdorur në Komunitet;

c) kontraktuesi i transportit ajror që është palë e kontratës së transportit, do t'i ofrojë pasagjerit të drejtën për rimbursim ose transaksione të ndryshme nga ato aktuale të parashikuara në nenin 8 të Rregullores (KE) nr. 261/2004, me kusht që kur fluturimi të mos jetë anuluar, pasagjeri të ketë zgjedhur mosmarrjen e atij fluturimi.

3. Paragrafi 2 i këtij neni do të zbatohet pa cenuar nenin 13 të Rregullores (KE) nr. 261/2004.

## Neni 13

### **Gjobat**

Shtetet Anëtare do të sigurojnë pajtueshmërinë me rregullat e parashtruara në këtë kapitull dhe do të përcaktojnë gjobat për shkeljen e këtyre rregullave. Gjobat do të jenë efektive, proporcionale dhe shtrënguese.

## KAPITULLI IV

## DISPOZITA PËRFUNDIMTARE

Neni 14

### **Informacioni dhe ndryshimi**

Deri më 16 janar 2009, Komisioni do t'i raportojë Parlamentit European dhe Këshillit në lidhje me zbatimin e kësaj rregulloreje. Raporti do të shoqërohet sipas nevojës me propozimet për ndryshimin e kësaj rregulloreje.

Neni 15

### **Komiteti**

1. Komisioni do të asistohet nga Komiteti i referuar në nenin 12 të Rregullores (KEE) nr. 3922/91 ( Komiteti).
2. Kur i referohemi këtij paragrafi, do të zbatohet neni 3 dhe neni 7 i Vendimit 1999/468/KE, duke marrë parasysh dispozitat e nenit 8 të tij.
3. Kur i referohemi këtij paragrafi, do të zbatohet neni 5 dhe neni 7 i Vendimit 1999/468/KE, duke marrë parasysh dispozitat e nenit 8 të tij. Periudha e referuar në nenin 5, pika 6 të Vendimit 1999/468/KE do të caktohet për tre muaj.
4. Komisioni mund të konsultohet me Komitetin për ndonjë çështje tjetër që ka lidhje me zbatimin e kësaj rregulloreje.
5. Komiteti do të miratojë rregullat e veta të procedurës.

Neni 16

### **Shfuqizimi**

Neni 9 i Direktivës 2004/36/KE shfuqizohet.

Neni 17

### **Hyrja në fuqi**

Kjo rregullore do të hyjë në fuqi ditën e 20-të pas botimit të saj në Gazetën Zyrtare të Bashkimit European.

Nenet 10, 11 dhe 12 do të zbatohen që më 16 korrik 2006 dhe neni 13 do të zbatohet që më 16 janar 2007.

Kjo rregullore do të jetë e detyrueshme në tërësinë e saj dhe drejtpërdrejt e zbatueshme në të gjitha Shtetet Anëtare.

Nënshkruar në Strasburg, më 14 dhjetor 2005

**Për Parlamentin European**

**Presidenti**

J. Borrel Fontelles

## **Për Këshillin**

### **Presidenti**

C. Clarke

- (1) Opinion i 28 shtatorit 2005 (ende i pabotuar në Gazetën Zyrtare).
  - (2) Opinion i Parlamentit Evropian, i 16 nëntorit 2005 (ende i pabotuar në Gazetën Zyrtare) dhe Vendimi i Këshillit , i 5 dhjetorit 2005.
  - (3) Gazeta Zyrtare L 373, 31.12. 1991, fq. 4, Rregullorja e ndryshuar së fundi nga Rregullorja e Komisionit (KE) nr. 21871/2000 (Gazeta Zyrtare L 333, 29.12.2000, fq. 47).
  - (4) Gazeta Zyrtare L 240, 7.9.2002, fq. 1, Rregullorja e ndryshuar së fundi nga Rregullorja e Komisionit (KE) nr 1701/2003 (Gazeta Zyrtare L 243, 27.9.2003, fq. 5)
  - (5) Gazeta Zyrtare L 158, 23. 6. 1990, fq. 59
  - (6) Gazeta Zyrtare L 220, 29.7.1989, fq. 1, Rregullorja e ndryshuar së fundi nga Rregullorja (KE) nr. 323/1999 (Gazeta Zyrtare L 40, 13.2.1999, fq. 1).
  - (7) Gazeta Zyrtare L 167, 4.7. 2003, fq. 23
  - (8) Gazeta Zyrtare L 46, 17.2.2004, fq. 1
  - (9) Gazeta Zyrtare L 95, 21. 4. 1993, fq. 29
  - (10) Gazeta Zyrtare L 184, 17. 7. 1999, fq. 23
  - (11) Gazeta Zyrtare L 143, 30.4.2004, fq. 76
- .....

## SHTOJCË

### **Kriteret e përbashkëta për shqyrtimin e një ndalimi për të vepruar për arsye sigurie në nivel Komunitar**

Vendimet mbi veprimin në nivel Komunitar duhet të merren sipas përbajtjes së secilit rast individual. Në varësi të përbajtjes së secilës çështje, një transportues ose të gjithë transportuesit e certifikuar në të njëjtin shtet mund të jenë të pranueshëm për veprim në nivel Komunitar.

Gjatë shqyrtimit, nëse një transportues ajror duhet të ndalohej tërësisht ose pjesërisht, do të vlerësohet nëse transportuesi ajror plotëson standardet përkatëse të sigurisë duke marrë parasysh sa më poshtë:

1. Prova të verifikuara të defekteve serioze të sigurisë nga ana e transportuesit ajror:

- Raporte që tregojnë defekte serioze sigurie ose pamundësi të vazhdueshme të transportuesit për të trajtuar defektet e identifikuar nga kontrollet e avionëve të kryera sipas programit SAFA, të njoftuara më parë transportuesit.

- Defekte serioze sigurie të identifikuar brenda kuadrit të dispozitave për mbledhjen e informacionit në nenin 3 të Direktivës 2004/36/KE mbi sigurinë e avionëve të vendeve të treta.

- Ndalimi për të vepruar, i vendosur mbi një transportues nga një vend i tretë për shkak të defekteve të provuara, në lidhje me standardet ndërkombëtare të sigurisë.

- Informacion të bazuar në lidhje me aksidentet ose informacion mbi ndonjë incident serioz që tregon defekte të pazbuluara të sigurisë së sistemit.

2. Mungesa e aftësisë dhe/ose gatishmërisë së një transportuesi ajror për të trajtuar defektet e sigurisë, siç tregohet nga:

- Mungesa e transparencës ose komunikimit të mjaftueshëm dhe në kohë nga ana e transportuesit në përgjigje të një kërkimi nga autoriteti i aviacionit civil të një Shteti Anëtar, në lidhje me aspektin e sigurisë së përdorimit të tij.

- Plan-veprimi i papërshtatshëm ose korrigjues në nivel të pamjaftueshëm, të paraqitur në përgjigje të një defekti serioz të identifikuar të sigurisë.

3. Mungesa e aftësisë dhe/ose gatishmërisë së autoriteteve përgjegjëse për mbikëqyrjen e një transportuesi ajror për të trajtuar defektet e sigurisë, siç tregohen nga:

- Mungesa e bashkëpunimit me autoritetin e aviacionit civil të një Shteti Anëtar nga autoritetet kompetente të një shteti tjetër ku janë ngritur shqetësimet për sigurinë e funksionimit të një transportuesi të licencuar ose të certifikuar në atë shtet.

- Aftësi e pamjaftueshme e autoriteteve kompetente për mbikëqyrjen e rregullores së transportuesve për të zbatuar dhe ruajtur standardet përkatëse të sigurisë. Vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet sa më poshtë:

(a) auditeve dhe planeve korigjuese të veprimit, të krijuara sipas programit universal të auditit të ICAO-s për mbikëqyrjen e sigurisë, ose sipas ndonjë ligji të zbatueshëm të Komunitetit;

(b) nëse autorizimi për të vepruar, ose leja teknike e ndonjë transportuesi nën mbikëqyrjen e atij shteti është refuzuar ose shfuqizuar më parë nga një shtet tjetër;

(c) certifikata e përdoruesit ajror nuk është lëshuar nga autoriteti kompetent i shtetit, ku transportuesi ka vendin e tij kryesor të biznesit.

- Aftësia e pamjaftueshme e autoriteteve kompetente të shtetit, në të cilin avioni i përdorur nga transportuesi ajror është regjistruar, për të mbikëqyrur avionin e përdorur nga transportuesi, në përputhje me detyrimet e tij sipas Konventës së Çikagos.