

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 2111/2005

af 14. december 2005

om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet, samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽²⁾ og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) På lufttransportområdet bør handling fra Fællesskabets side først og fremmest sigte mod at sikre passagererne vidtgående beskyttelse mod sikkerhedsrisici. Derudover bør der tages fuldt hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav i almindelighed.
- (2) En fællesskabsliste over luftfartsselskaber, der ikke opfylder relevante sikkerhedskrav, bør stilles til passagerernes rådighed for at sikre størst mulig gennemsigtighed. Denne fællesskabsliste bør være baseret på fælles kriterier fastlagt på fællesskabsplan.
- (3) De luftfartsselskaber, der er opført på denne fællesskabsliste, bør være underlagt et driftsforbud. De driftsforbud, der er anført på fællesskabslisten, bør finde anvendelse på medlemsstaternes område, hvor traktaten finder anvendelse.
- (4) Luftfartsselskaber, der ikke har trafikrettigheder i en eller flere medlemsstater, kan ikke desto mindre flyve til og fra Fællesskabet, hvis deres fly med eller uden besætning er leaset af selskaber, der har sådanne rettigheder. Der bør fastsættes bestemmelser, således at et driftsforbud, der er anført på fællesskabslisten, også gælder for sådanne luftfartsselskaber, da de ellers vil kunne flyve i Fællesskabet uden at opfylde de relevante sikkerhedsnormer.

- (5) Et luftfartsselskab, der har driftsforbud, vil kunne få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at bruge fly, som er leaset med besætning (»wet leaset«) af et luftfartsselskab, der ikke har driftsforbud, forudsat at de relevante sikkerhedsnormer er opfyldt.
- (6) Proceduren for ajourføring af fællesskabslisten bør åbne mulighed for, at der kan træffes hurtige afgørelser med henblik på at skaffe relevante og ajourførte sikkerhedsoplysninger til flypassagerer, og sikre, at luftfartsselskaber, der har afhjulpet sikkerhedsmangler, slettes af listen så hurtigt som muligt. Samtidig bør procedurerne respektere luftfartsselskabernes ret til forsvar, og de bør ikke berøre internationale aftaler og konventioner, som medlemsstaterne eller Fællesskabet er parter i, især Chicago-konventionen angående international civil luftfart fra 1944. Gennemførelsesbestemmelserne for procedurespørgsmål, som skal vedtages af Kommissionen, bør især tage hensyn til disse krav.
- (7) Når et luftfartsselskab har fået driftsforbud, bør der træffes relevante foranstaltninger for at hjælpe det pågældende luftfartsselskab med at afhjælpe de mangler, der førte til det pågældende forbud.
- (8) I særlige tilfælde bør medlemsstaterne have tilladelse til at træffe ensidige foranstaltninger. I nødstilfælde, og når de stilles over for uforudsete sikkerhedsproblemer, bør medlemsstaterne have mulighed for straks at udstede driftsforbud for deres eget område. Desuden bør medlemsstaterne, hvis Kommissionen har besluttet ikke at opføre et luftfartsselskab på fællesskabslisten, også kunne udstede eller opretholde et driftsforbud i forbindelse med et sikkerhedsproblem, som ikke eksisterer i andre medlemsstater. Medlemsstaterne bør i Fællesskabets interesse og for at sikre en fælles holdning til luftfartssikkerhed gøre begrænset brug af disse muligheder. Dette bør ikke berøre artikel 8 i Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart ⁽³⁾ og artikel 10 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Udtalelse af 28.9.2005 (endnu ikke offentliggjort i EUT).⁽²⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 16.11.2005 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 5.12.2005.⁽³⁾ EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2871/2000 (EFT L 333 af 29.12.2000, s. 47).⁽⁴⁾ EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1701/2003 (EUT L 243 af 27.9.2003, s. 5).

- (9) Sikkerhedsoplysninger om luftfartsselskaberne bør offentliggøres på en effektiv måde, f.eks. på internettet.
- (10) For at selskaberne og passagererne skal få størst muligt udbytte af konkurrenceforholdene i lufttransportsektoren, er det vigtigt, at forbrugerne får alle nødvendige oplysninger til, at de kan træffe valg på et oplyst grundlag.
- (11) Identiteten på det luftfartsselskab, der faktisk udfører en given flyvning, er en væsentlig oplysning. Men forbrugere, der indgår en transportkontrakt, som kan omfatte både en udgående flyvning og en returflyvning, oplyses ikke altid om identiteten på det faktisk transporterende luftfartsselskab.
- (12) Efter Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerrejser, herunder pakkeferier og pakketure ⁽¹⁾, skal forbrugerne have visse oplysninger, herunder dog ikke oplysning om det transporterende luftfartsselskabs identitet.
- (13) Rådets forordning (EØF) nr. 2299/89 af 24. juli 1989 om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer (CRS) ⁽²⁾ giver forbrugere, der bestiller billet via et CRS, ret til oplysning om identiteten på det transporterende luftfartsselskab. Inden for rute-flyvning indebærer luftfartsselskabers praksis med at anvende wet lease eller fælles rutenummer, hvor bestilling er foregået uden om et CRS, at der opstår situationer, hvor det luftfartsselskab, der har solgt flyvningen i eget navn, ikke selv udfører den, og hvor passagererne ikke på nuværende tidspunkt har noget lovfæstet krav på at få oplyst identiteten på det luftfartsselskab, der faktisk udfører en given flyvning.
- (14) Denne praksis øger fleksibiliteten og muliggør bedre betjening af passagererne. Desuden kan ændringer i sidste øjeblik af især tekniske årsager ikke helt undgås og bidrager også til øget sikkerhed i lufttrafikken. Hensynet til denne fleksibilitet bør imidlertid afvejes med kontrollen af, at de selskaber, som rent faktisk gennemfører flyvningerne, opfylder sikkerhedskravene og med hensynet til gennemsigtighed for forbrugerne med henblik på at sikre deres ret til at træffe et valg på et fyldestgørende grundlag. Der bør tilstræbes en rimelig balance mellem luftfartsselskabernes kommercielle levedygtighed og passagerernes adgang til oplysninger.
- (15) Luftfartsselskaberne bør tilstræbe gennemsigtighed for passagererne i forbindelse med sikkerhedsoplysninger. Offentliggørelse af sådanne oplysninger vil være med til at øge passagerernes bevidsthed om, hvor pålidelige luftfartsselskaberne er for så vidt angår sikkerhed.
- (16) Luftfartsselskaberne bør have pligt til at indberette sikkerhedsmangler til de nationale luftfartsmyndigheder og til straks at afhjælpe sådanne mangler. Det bør forventes, at flybesætninger og lufthavnspersonale træffer passende foranstaltninger, når de får kendskab til indlysende sikkerhedsmangler. Det ville ikke være i luftfartssikkerhedens interesse, hvis det pågældende personale straffes for dette, jf. artikel 8, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart ⁽³⁾.
- (17) Bortset fra de situationer, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser ⁽⁴⁾, bør de berørte passagerer have ret til refusion eller til omlægning af rejsen i visse specifikke situationer, der er omfattet af nærværende forordnings anvendelsesområde, hvis der er en tilstrækkelig tæt forbindelse til Fællesskabet.
- (18) Ud over de bestemmelser, der er fastsat i denne forordning, bør konsekvenserne af ændringer i det transporterende luftfartsselskabs identitet for udførelsen af transportkontrakten være underlagt medlemsstaternes lovgivning om kontrakter og relevant fællesskabslovgivning, især direktiv 90/314/EØF og Rådets direktiv 93/13/EØF af 5. april 1993 om urimelige kontraktvilkår i forbrugeraftaler ⁽⁵⁾.
- (19) Denne forordning er et led i en lovgivningsprocedure med henblik på en effektiv og konsekvent politik til forbedring af luftfartssikkerheden i Fællesskabet, hvori Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur spiller en vigtig rolle. Gennem en styrkelse af dette agenturs beføjelser, f.eks. vedrørende tredjelandes fly, kan dets rolle i henhold til denne forordning styrkes yderligere. Der bør især lægges vægt på at højne kvaliteten og øge antallet af flysikkerhedsinspektioner og harmonisere disse inspektioner.
- (20) I tilfælde af en sikkerhedsrisiko, som de berørte medlemsstater ikke har afhjulpet, bør Kommissionen have mulighed for straks at vedtage foranstaltninger af midlertidig karakter. I sådanne tilfælde bør det udvalg, der bistår Kommissionen i dens arbejde i henhold til denne forordning, handle efter rådgivningsproceduren i artikel 3 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ EFT L 158 af 23.6.1990, s. 59.

⁽²⁾ EFT L 220 af 29.7.1989, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 323/1999 (EFT L 40 af 13.2.1999, s. 1).

⁽³⁾ EUT L 167 af 4.7.2003, s. 23.

⁽⁴⁾ EUT L 46 af 17.2.2004, s. 1.

⁽⁵⁾ EFT L 95 af 21.4.1993, s. 29.

⁽⁶⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

(21) I alle andre tilfælde bør det udvalg, der bistår Kommissionen i dens arbejde i henhold til denne forordning, handle efter forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF.

(22) For at undgå uklarhed mellem denne forordning og artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/36/EF af 21. april 2004 om sikkerhed forbundet med tredjelandes luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne⁽¹⁾, bør denne artikel ophæves, således at der skabes retssikkerhed.

(23) Medlemsstaterne bør fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i kapitel III i denne forordning og sikre, at disse sanktioner anvendes. Sådanne sanktioner kan være af civilretlig eller administrativ art og bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

(24) Kommissionen bør analysere, hvordan forordningen anvendes, og efter en tilstrækkelig lang periode aflægge rapport om, hvor effektive dens bestemmelser har været.

(25) Enhver kompetent civil luftfartsmyndighed i Fællesskabet kan beslutte, at luftfartsselskaber, herunder dem, der ikke flyver til og fra de medlemsstaters område, hvor traktaten gælder, kan anmode denne myndighed om at underkaste det pågældende luftfartsselskab en systematisk kontrol med henblik på at vurdere sandsynligheden for, at det vil opfylde de relevante sikkerhedsnormer.

(26) Denne forordning bør ikke hindre medlemsstaterne i på nationalt plan og i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen at indføre et kvalitetsmærkningssystem for luftfartsselskaber, hvor kriterierne omfatter andre hensyn end de sikkerhedsmæssige minimumskrav.

(27) En ordning vedrørende udvidet samarbejde om anvendelsen af lufthavnen i Gibraltar blev vedtaget i London den 2. december 1987 af Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige i form af en fælles erklæring fra de to landes udenrigsministre. Denne ordning er endnu ikke iværksat —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

⁽¹⁾ EUT L 143 af 30.4.2004, s. 76.

KAPITEL I

GENERELLE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand

1. Denne forordning fastsætter regler:

a) om etablering og offentliggørelse af en fællesskabsliste, baseret på fælles kriterier, over luftfartsselskaber, der af sikkerhedsgrunde er underlagt et driftsforbud i Fællesskabet,

og

b) om oplysning til passagerer om identiteten af de luftfartsselskaber, der udfører de flyvninger, som passagererne benytter.

2. Anvendelsen af denne forordning på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges retlige holdning til deres uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, hvorpå lufthavnen er beliggende.

3. Anvendelsen af denne forordning på Gibraltar lufthavn suspenderes, indtil den ordning, der er fastlagt i den fælles erklæring af 2. december 1987 fra udenrigsministrene for Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige, er iværksat. Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges regeringer underretter Rådet om datoen for denne iværksættelse.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

a) »luftfartsselskab«: et lufttrafikforetagende med en gyldig licens eller tilsvarende

b) »transportkontrakt«: en kontrakt om lufttransportydelser eller en kontrakt, som omfatter lufttransportydelser, også i tilfælde af at transporten er sammensat af to eller flere flyvninger, der foretages af samme eller forskellige luftfartsselskaber

c) »kontraherende selskab«: et luftfartsselskab, der har indgået en transportkontrakt med en passager eller, ved en kontrakt indgået om en pakkerejse, rejsearrangøren. Enhver flybilletudsteder anses ligeledes for at være et kontraherende selskab

- d) »flybilletudsteder«: en sælger af en flybillet, der formidler en transportkontrakt med en passager, uanset om billetten kun gælder for en flyvning eller er en del af en pakkerejse, dog ikke et luftfartselskab eller en rejsearrangør
- e) »transporterende luftfartselskab«: et lufttrafikforetagende, der udfører eller har til hensigt at udføre en flyvning i henhold til en transportkontrakt med en passager eller på vegne af en juridisk eller fysisk person, der har transportkontrakt med denne passager
- f) »tilladelse til at udføre flyvning eller teknisk tilladelse«: enhver lovgivningsmæssig eller administrativ akt fra en medlemsstats side, hvorved et luftfartselskab enten får tilladelse til at beflyve medlemsstatens lufthavne eller dens luftrum, eller hvorved luftfartselskabet kan udøve trafikrettigheder
- g) »driftsforbud«: nægtelse, suspendering, tilbagekaldelse eller begrænsning af et luftfartselskabs driftstilladelse eller tekniske tilladelse af sikkerhedsmæssige grunde eller tilsvarende sikkerhedsforanstaltninger over for et luftfartselskab, der ikke har trafikrettigheder i Fællesskabet, men hvis fly ellers ville foretage flyvninger i Fællesskabet i henhold til en leasingaftale
- h) »pakkerejse«: de ydelser, der er defineret i artikel 2, nr. 1), i direktiv 90/314/EØF
- i) »reservation«: en billet eller et andet bevis, hvoraf det fremgår, at passagerens reservation er blevet accepteret og registreret af det kontraherende selskab
- j) »relevante sikkerhedsnormer«: de internationale sikkerhedsnormer i Chicago-konventionen og bilagene hertil, samt i givet fald sikkerhedsnormer i relevant fællesskabslovgivning.

KAPITEL II

FÆLLESSKABSLISTE

Artikel 3

Opstilling af fællesskabslisten

1. Med henblik på at styrke luftfartssikkerheden opstilles der en liste over luftfartselskaber, der har driftsforbud i Fællesskabet, i det følgende benævnt »fællesskabslisten«. Hver enkelt medlemsstat håndhæver inden for sit område de driftsforbud, der er anført på fællesskabslisten, over for de luftfartselskaber, der har fået driftsforbud.

2. De fælles kriterier for udstedelse af et driftsforbud over for et luftfartselskab, som skal være baseret på de relevante sikkerhedsnormer, er angivet i bilaget (og er i det følgende benævnt »de fælles kriterier«). Kommissionen kan efter proceduren i artikel 15, stk. 3, ændre bilaget, især for at tage hensyn til den videnskabelige og tekniske udvikling.

3. Med henblik på opstilling af fællesskabslisten første gang giver hver enkelt medlemsstat senest den 16 februar 2006 meddelelse til Kommissionen om, hvilke luftfartselskaber der har driftsforbud inden for dens område, ledsaget af årsagerne til vedtagelsen af disse forbud samt alle andre relevante oplysninger. Kommissionen giver de øvrige medlemsstater meddelelse om disse forbud.

4. Senest en måned efter modtagelsen af oplysningerne fra medlemsstaterne træffer Kommissionen efter proceduren i artikel 15, stk. 3, og på grundlag af de fælles kriterier beslutning om udstedelse af et driftsforbud over for det pågældende luftfartselskab og opstiller fællesskabslisten over luftfartselskaber, som har driftsforbud.

Artikel 4

Ajourføring af fællesskabslisten

1. Fællesskabslisten ajourføres:

- a) for at udstede driftsforbud over for et luftfartselskab og opføre dette luftfartselskab på fællesskabslisten på grundlag af de fælles kriterier
- b) for at slette et luftfartselskab fra fællesskabslisten, såfremt de sikkerhedsmangler, der gav anledning til, at luftfartselskabet blev opført på fællesskabslisten, er blevet afhjulpet, og der på grundlag af de fælles kriterier ikke er nogen anden grund til, at luftfartselskabet fortsat skal stå på fællesskabslisten
- c) for at ændre betingelserne for et driftsforbud for et luftfartselskab, der er opført på fællesskabslisten.

2. Kommissionen træffer på eget initiativ eller efter anmodning fra en medlemsstat afgørelse om at ajourføre fællesskabslisten, så snart dette er påkrævet i henhold til stk. 1, efter proceduren i artikel 15, stk. 3, og på grundlag af de fælles kriterier. Kommissionen undersøger mindst hver tredje måned, om fællesskabslisten skal ajourføres.

3. Hver enkelt medlemsstat og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur giver Kommissionen alle de oplysninger, som kan være relevante i forbindelse med ajourføring af fællesskabslisten. Kommissionen videregiver alle relevante oplysninger til de øvrige medlemsstater.

Artikel 5

Foreløbige foranstaltninger med henblik på ajourføring af fællesskabslisten

1. Hvor det er åbenlyst, at den fortsatte drift af et luftfartsselskab inden for Fællesskabet sandsynligvis vil udgøre en alvorlig sikkerhedsrisiko, og de berørte medlemsstater ikke ved hjælp af hasteforanstaltninger har afhjulpet på tilfredsstillende vis en sådan risiko i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1, kan Kommissionen som en foreløbig foranstaltning vedtage de foranstaltninger, der henvises til i artikel 4, stk. 1, litra a) eller c), efter proceduren i artikel 15, stk. 2.

2. Så hurtigt som muligt og senest inden ti arbejdsdage henviser Kommissionen sagen til det udvalg, der er nævnt i artikel 15, stk. 1, og træffer efter proceduren i artikel 15, stk. 3, afgørelse om at stadfæste, ændre, ophæve eller forlænge de foranstaltninger, der er vedtaget i henhold til denne artikels stk. 1.

Artikel 6

Undtagelsesbestemmelser

1. Denne forordning er ikke til hinder for, at en medlemsstat i nødtilfælde reagerer på et uforudset sikkerhedsproblem ved øjeblikkeligt at nedlægge driftsforbud for sit eget område under hensyntagen til de fælles kriterier.

2. En afgørelse truffet af Kommissionen efter proceduren i artikel 3, stk. 4, eller artikel 4, stk. 2, om ikke at opføre et luftfartsselskab på fællesskabslisten er ikke til hinder for, at en medlemsstat nedlægger eller opretholder et driftsforbud over for det pågældende luftfartsselskab på grund af et sikkerhedsmæssigt problem, som især berører den pågældende medlemsstat.

3. I begge de i stk. 1 og 2 omhandlede tilfælde underretter den pågældende medlemsstat straks Kommissionen, som underretter de øvrige medlemsstater. I det i stk. 1 omhandlede tilfælde anmoder den pågældende medlemsstat straks Kommissionen om at ajourføre fællesskabslisten, jf. artikel 4, stk. 2.

Artikel 7

Ret til forsvar

Kommissionen sikrer, når den træffer afgørelse i medfør af artikel 3, stk. 4, artikel 4, stk. 2, og artikel 5, at det berørte luftfartsselskab får mulighed for at blive hørt, under hensyntagen til, at det i nogle tilfælde er nødvendigt at følge en hasteprocedure.

Artikel 8

Gennemførelsesbestemmelser

1. Kommissionen vedtager efter proceduren i artikel 15, stk. 3, om nødvendigt gennemførelsesbestemmelser for at fastlægge detaljerede regler for de procedurer, der er omhandlet i dette kapitel.

2. Ved vedtagelsen af disse bestemmelser tager Kommissionen behørigt hensyn til nødvendigheden af, at der træffes hurtige afgørelser om ajourføring af fællesskabslisten, og skaber om nødvendigt mulighed for en hasteprocedure.

Artikel 9

Offentliggørelse

1. Fællesskabslisten og alle ændringer hertil offentliggøres straks i *Den Europæiske Unions Tidende*.

2. Kommissionen og medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at lette offentlighedens adgang til den senest ajourførte udgave af fællesskabslisten, især ved anvendelse af internettet.

3. Kontraherende luftfartsselskaber, nationale civile luftfartsmyndigheder, Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur og lufthavne i medlemsstaterne henleder passagerernes opmærksomhed på fællesskabslisten både via deres hjemmesider og, hvor det er relevant, i deres lokaler.

KAPITEL III

OPLYSNING TIL PASSAGERERNE

Artikel 10

Anvendelsesområde

1. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på befordring af passagerer med fly, når flyvningen er en del af en transportkontrakt, og befordringen er påbegyndt i Fællesskabet, og

a) flyvningen afgår fra en lufthavn på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse,

eller

b) flyvningen afgår fra en lufthavn i et tredjeland og ankommer til en lufthavn på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse,

eller

c) flyvningen afgår fra en lufthavn i et tredjeland og ankommer til en anden sådan lufthavn.

2. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse, hvad enten der er tale om rutenflyvning eller charterflyvning, og hvad enten flyvningen indgår i en pakkerejse eller ej.

3. Bestemmelserne i dette kapitel berører ikke passagerernes rettigheder efter direktiv 90/314/EØF og forordning (EØF) nr. 2299/89.

Artikel 11

Oplysning om identiteten på det transporterende luftfartsselskab

1. Når reservationen foretages, informerer det kontraherende selskab passageren om identiteten på det eller de transporterende luftfartsselskaber, uanset reservationsmåden.

2. Såfremt det på tidspunktet for reservationen ikke vides, hvilket luftfartsselskab der bliver transporterende luftfartsselskab, sørger det kontraherende selskab for, at passageren underrettes om identiteten på det eller de luftfartsselskaber, som forventes at blive transporterende luftfartsselskab under den eller de pågældende flyvninger. I sådanne tilfælde sørger det kontraherende selskab for, at passageren underrettes om identiteten på det eller de transporterende luftfartsselskaber, så snart denne er kendt.

3. Når der efter reservationen sker en ændring af det transporterende luftfartsselskab, træffer det kontraherende selskab, uanset ændringens årsag, øjeblikkeligt de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at passagererne underrettes om ændringen hurtigst muligt. Passagererne skal i alle tilfælde underrettes ved indtjekning eller ved boarding, hvis der ikke skal tjekkes ind i forbindelse med en tilsluttende flyforbindelse.

4. Luftfartsselskabet eller i givet fald rejsearrangøren sikrer, at det relevante kontraherende selskab underrettes om identiteten på det eller de transporterende luftfartsselskaber, så snart den er kendt, især i tilfælde, hvor der er sket en ændring af identiteten.

5. En flybilletudsteder, der ikke er blevet underrettet om identiteten på det transporterende luftfartsselskab, holdes ikke ansvarlig for manglende overholdelse af denne artikels bestemmelser.

6. Den pligt, der påhviler det kontraherende selskab, til at underrette passagererne om identiteten på det eller de transporterende luftfartsselskaber skal fremgå af de almindelige forretningsbetingelser, der gælder for transportkontrakten.

Artikel 12

Ret til refusion eller omlægning af rejsen

1. Denne forordning berører ikke retten til refusion eller omlægning af rejsen efter forordning (EF) nr. 261/2004.

2. I tilfælde, hvor forordning (EF) nr. 261/2004 ikke finder anvendelse, og hvor

a) det til passageren oplyste transporterende luftfartsselskab er opført på fællesskabslisten og har fået driftsforbud, hvilket har medført aflysning af den pågældende flyvning eller ville have medført en sådan aflysning, hvis den pågældende flyvning var blevet udført i Fællesskabet,

eller

b) det til passageren oplyste transporterende luftfartsselskab er blevet erstattet af et andet transporterende luftfartsselskab, som er blevet opført på fællesskabslisten og har fået driftsforbud, hvilket har medført aflysning af den pågældende flyvning eller ville have medført en sådan aflysning, hvis den pågældende flyvning var blevet udført i Fællesskabet

skal det kontraherende selskab, der er part i transportkontrakten, tilbyde passageren ret til refusion eller omlægning af rejsen, jf. artikel 8 i forordning (EF) nr. 261/2004, såfremt passageren, selv om flyvningen ikke er aflyst, har valgt ikke at benytte denne flyvning.

3. Stk. 2 i denne artikel finder anvendelse, uden at det berører artikel 13 i forordning (EF) nr. 261/2004.

Artikel 13

Sanktioner

Medlemsstaterne sikrer overholdelsen af bestemmelserne i dette kapitel og fastsætter sanktioner for overtrædelse af disse bestemmelser. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

KAPITEL IV

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 14

Information og ændring

Senest den 16 januar 2009 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om forordningens anvendelse. Rapporten ledsages i givet fald af forslag til ændring af forordningen.

Artikel 15

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er omhandlet i artikel 12 i forordning (EØF) nr. 3922/91, i det følgende benævnt »udvalget«.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Artikel 16

Ophævelse

Artikel 9 i direktiv 2004/36/EF ophæves herved.

Artikel 17

Ikrafttræden

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

4. Kommissionen kan høre udvalget om ethvert andet spørgsmål vedrørende anvendelsen af forordningen.

Artikel 10, 11 og 12 finder anvendelse fra den 16. juli 2006 og artikel 13 fra den 16. januar 2007.

5. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den 14. december 2005.

På Europa-Parlamentets vegne
J. BORRELL FONTELLES
Formand

På Rådet vegne
C. CLARKE
Formand

BILAG

Fælles kriterier med henblik på indførelse af et driftsforbud på fællesskabsplan af sikkerhedsmæssige grunde

Afgørelser om aktioner på fællesskabsplan træffes på grundlag af de forhold, der gør sig gældende i de enkelte tilfælde. Afhængigt af de forhold, der gør sig gældende i de enkelte tilfælde, kan et luftfartsselskab eller samtlige luftfartsselskaber, der er certificeret i den samme stat, gøres til genstand for aktioner på fællesskabsplan.

Afgørelsen om at pålægge et luftfartsselskab et fuldstændigt eller delvist driftsforbud, baseres på en vurdering af, om luftfartsselskabet overholder de relevante sikkerhedsnormer, ved hvilken der tages hensyn til følgende:

1. Beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos et luftfartsselskab:
 - Rapporter, der påpeger et luftfartsselskabs alvorlige sikkerhedsmangler eller vedholdende undladelse af at afhjælpe mangler, der er fundet ved rampeinspektioner gennemført i henhold til det SAFA-program, som luftfartsselskabet tidligere har fået meddelelse om.
 - Alvorlige sikkerhedsmangler afsløret i forbindelse med indsamlingen af oplysninger, jf. artikel 3 i direktiv 2004/36/EF om sikkerhed forbundet med tredjelands luftfartøjer.
 - Driftsforbud nedlagt for et luftfartsselskab i et tredjeland på grund af dokumenterede mangler med hensyn til internationale sikkerhedsnormer.
 - Veldokumenterede oplysninger vedrørende ulykker eller alvorlige hændelser, der tyder på latente systemiske sikkerhedsmangler.
2. Manglende evne og/eller vilje hos et luftfartsselskab til at træffe foranstaltninger til at afhjælpe sikkerhedsmangler, som kommer til udtryk ved:
 - Manglende gennemsigtighed eller manglende hensigtsmæssig og rettidig videregivelse af oplysninger fra et luftfartsselskabs side som reaktion på en forespørgsel fra en medlemsstats civile luftfartsmyndigheder vedrørende de sikkerhedsmæssige aspekter af selskabets virksomhed.
 - Forelæggelse af en uhensigtsmæssig eller utilstrækkelig plan for afhjælpende foranstaltninger som reaktion på en konstateret alvorlig sikkerhedsmangel.
3. Manglende evne og/eller vilje hos de myndigheder, der er ansvarlige for tilsynet med et luftfartsselskab, til at træffe foranstaltninger til at afhjælpe sikkerhedsmangler, som kommer til udtryk ved:
 - Manglende samarbejde fra en anden stats kompetente myndigheds side med en medlemsstats civile luftfartsmyndigheder, når der rejses tvivl om sikkerheden i forbindelse med et luftfartsselskab, der har licens eller er godkendt i den pågældende stat.
 - Manglende evne hos de myndigheder, der er kompetente med hensyn til det lovpligtige tilsyn med luftfartsselskabet, til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsnormer. Der bør især tages hensyn til følgende:
 - a) revisioner og dermed beslægtede planer for afhjælpende foranstaltninger udarbejdet i henhold til det evalueringsprogram, som Organisationen for International Civil Luftfart har udarbejdet for verdensomspændende kontrol med sikkerheden (Universal Safety Oversight Audit Programme) eller i henhold gældende fælleslovgivning
 - b) om et luftfartsselskab, som den pågældende stat fører tilsyn med, tidligere har fået nægtet eller inddraget sin driftstilladelse eller tekniske godkendelse af en anden stat
 - c) om luftfartsselskabets godkendelse ikke er udstedt af den kompetente myndighed i den stat, hvor luftfartsselskabet har sit hovedforretningssted.
 - Manglende evne hos de ansvarlige myndigheder i den stat, hvor det fly, der anvendes af luftfartsselskabet, er indregistreret, til at føre tilsyn med det fly, der anvendes af luftfartsselskabet, i overensstemmelse med bestemmelserne i Chicago-konventionen.