



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 16.2.2005
COM(2005) 48 végleges

2005/0008 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**az üzemeltető fuvarozó személye tekintetében a légi közlekedés utasainak
tájékoztatásáról és a biztonsági információkra vonatkozó tagállami kommunikációról**

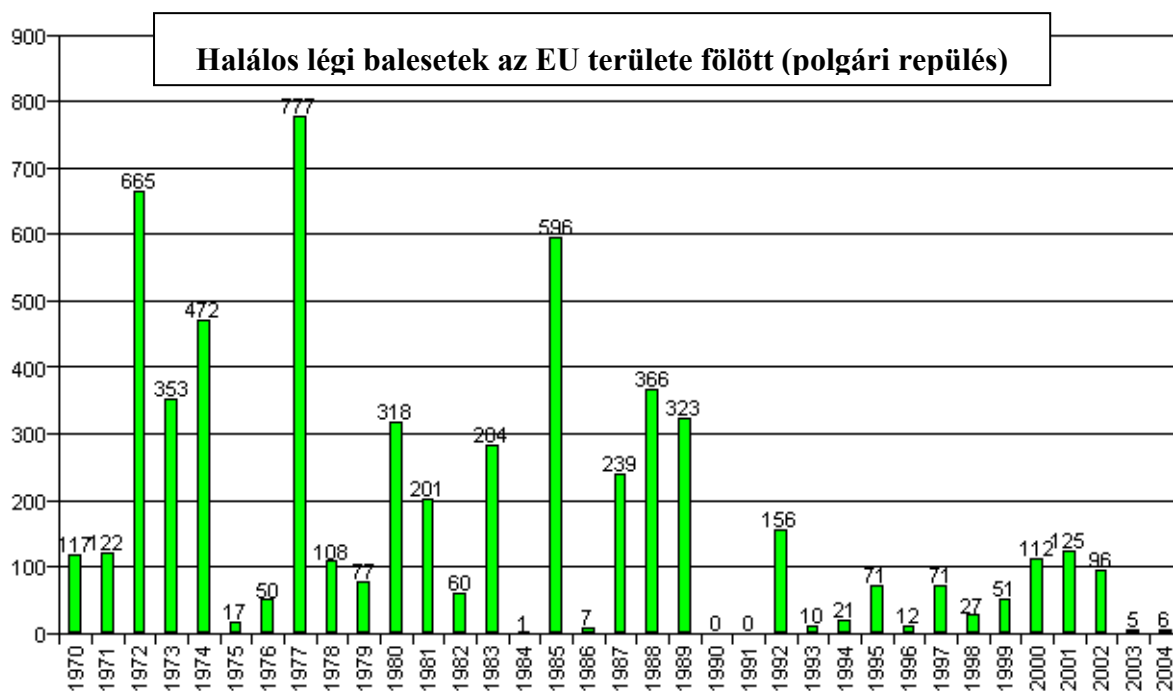
(EGT vonatkozású szöveg)

(előterjesztő: a Bizottság)

INDOKOLÁS

1. A fellépés szükségessége a biztonság fokozása érdekében

A statisztikákból (lásd az alábbi ábrát) kiderül, hogy Európában rendkívül ritkává váltak a légi közlekedési balesetek. 2003-ban 5 ember halt meg az EU területén bekövetkezett légi közlekedési balesetben. Ehhez képest ugyanebben az időszakban például több mint 63,47 **millió** utas utazott át egyetlen nagy repülőtéren (London-Heathrow)¹.



A biztonságnak ez a magas szintje annak a folyamatos törekvésnek köszönhető, amely nemcsak az üzemelés biztonságának megtartására, hanem a biztonsági szint állandó fejlesztésére is irányul. Ennek megfelelően javul a légi közlekedési balesetből eredő halálesetek aránya, mivel a légi közlekedési balesetekben meghalt emberek abszolút száma folyamatosan csökken, míg az utasok száma növekszik.

Az egész világra kiterjedően az 1944-ben Chicagóban megkötött, a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény keretében szabályozott biztonsági felügyelet az egyezmény által létrehozott Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által kidolgozott előírásokon alapul. A légi fuvarozók felügyeletét, különösen arra vonatkozóan, hogy megfelelnek-e a biztonsági rendelkezéseknek, lényegében saját államaik végzik, így például az üzemeltetési engedélyt kiadó állam és/vagy az üzemeltetett légi jármű lajstroma szerinti állam. Mindenekelőtt ez a rendszer gondoskodott az elmúlt 50 év során a megfelelő biztonsági szintekről. A nemzetközi előírások szigorú alkalmazása és a minőségi követelményeknek való megfelelés azonban jelenleg nincs egységesen garantálva az egész világon.

¹ Forrás: 2003-ra vonatkozó légiforgalmi biztosítási statisztikák és az EUROSTAT 2003-ban közzétett statisztikái, 3.5.14. fejezet „forgalom egyes kiválasztott főbb repülőtereken”; ezek a statisztikák a Repülőterek Nemzetközi Tanácsa, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet, az Airports Magazine és a helyi repülőtéri hatóságok adatain alapulnak.

Az EU területén a biztonsági eljárások szigorúan végrehajtott közösségi jogszabályokon² alapulnak, biztosítva ezzel a fent említett magas biztonsági szintet. Különösen az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) 2002. évi létrehozása jelentett sarokkövet a biztonsági követelmények egységes alkalmazásában azzal, hogy minden repüléstechnikai termék – ideértve a tervező, gyártó és fenntartó szervezeteiket is – légi alkalmassági bizonyítványához „egyablakos ügyintézőhelyet” biztosít. Amint arról az 1592/2002/EK rendelet³ már rendelkezett, az EASA hatáskörének tervezett kiterjesztése biztosítani fogja, hogy hamarosan a légi közlekedés teljes skálája az ügynökség feladatkörébe tartozzon. Ennek következményeként szigorú ellenőrzés valósul meg a repüléstechnikai termékek és alkatrészek tervezése, gyártása, karbantartása és üzemeltetése során, valamint az ezen tevékenységekben érintett, a Közösség területén működő szervezetek és személyek tekintetében, amelynek célja az utazóközönség, a légi közlekedésben dolgozók, valamint a repülőterek közelében élők védelme.

Az EU-n kívül a biztonsági szintek a harmadik országokban alkalmazott felügyeleti eljárások hatékonyságától függenek. Valamennyi, a Közösségbe berepülő, a Közösségből kirepülő vagy a Közösségen belül repülő légi jármű magas szintű légi közlekedési biztonságának biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a közelmúltban elfogadta a harmadik országok közösségi repülőtereket használó légi járműveinek biztonságáról szóló 2004/36/EK irányelvet⁴, amely az európai repülőtereket használó külföldi légi járműveket illetően egy összehangolt átvizsgálási rendszerről rendelkezik. Emellett az irányelv rendelkezik a tagállamok közötti információcseréről, valamint annak lehetőségéről, hogy a teljes Közösségre kiterjesszék azokat az intézkedéseket, amelyeket valamely tagállam tett egy harmadik országbeli légi járművel vagy üzemeltetővel szemben, mert az nem felelt meg a nemzetközi biztonsági előírásoknak.

Ez az összehangolt átvizsgálási rendszer az Európai Polgári Repülési Konferencia által 1996-tól létrehozott, úgynevezett „SAFA-program” (külföldi légi járművek biztonsági értékelése) keretében alkalmazott, már bevált eljárásokon alapul. Az úgynevezett „földi ellenőrzés” során megvizsgálják az európai repülőtéren leszálló külföldi légi járművek egy részét arra vonatkozóan, hogy megfelelnek-e a világszere alkalmazott nemzetközi biztonsági előírásoknak, amelyeket a Chicagói Egyezmény 1., 6. és 8. melléklete tartalmaz. A megfelelés vonatkozásában észlelt bármely hiányosság – a légi jármű biztonsági részének komolysága függvényében – haladéktalanul megkövetelheti a javítást vagy megalapozhatja a légi jármű felszállási tilalmát.

Összegezve az eddigieket, a SAFA-irányelv kötelezi a tagállamokat, hogy hozzanak létre egy információgyűjtő mechanizmust, amely képessé teszi őket a lehetséges veszélyes üzemeltetők azonosítására, valamint hogy folytassanak le földi ellenőrzéseket annak felmérésére, hogy a közösségi repülőteret használó légi jármű megfelel-e a nemzetközi biztonsági előírásoknak. Az összegyűjtött információk és az elvégzett ellenőrzések jegyzőkönyvei részét képezik a

² Lásd a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló 3922/91/EGK tanácsi rendeletet; a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet; a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatának alapvető elveiről szóló 94/56/EK tanácsi irányelvet; valamint a polgári repülésben előforduló események jelentéséről szóló 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet.

³ Az Európai Parlament és a Tanács 1592/2002/EK rendelete a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, 7. cikk.

⁴ HL L 143., 2004.4.30., 76. o.

valamennyi tagállam közötti információcserének, amelynek célja az, hogy képessé tegye a tagállamokat az esetleges további ellenőrzésekről való döntés meghozatalára vagy annak megítélésére, hogy a korábbi hibákat kijavították-e. Ezenkívül az irányelv létrehoz egy eljárást, amelynek keretében csak a Bizottság ajánlhatja, hogy a valamely tagállam által egy üzemeltetővel szemben megtett intézkedéseket kiterjesszék az egész Közösségre.

2004. január 3-án azonban egy Párizsba tartó utasszállító repülőgép 148 emberrel a fedélzetén, röviddel az egyiptomi üdülőhelyről, Sharm-El-Sheikhről történő felszállás után lezuhant, és a repülőgépen mindenki életét veszítette. A balesetet követően kiderült, hogy az üzemeltető légi fuvarozó a baleset időpontjában az üzembiztonságra vonatkozó aggályok miatt el volt tiltva a Svájcba való berepüléstől, ugyanakkor egyes tagállamokban engedélyezve volt. A baleset oka a mai napig nem ismert teljes bizonyossággal. A vizsgálat folyik, ezért még korai a katasztrófához vezető okokat illetően következtetéseket levonni.

A Sharm-el-Sheikh-i baleset arra azonban mindenképpen felhívta a figyelmet, hogy az eddigieknél szigorúbb szabályokra van szükség annak érdekében, hogy a földi ellenőrzéseket kötelezővé tegyék, illetve hogy a tagállamokat a szélesebb információcserében való részvételre és az ellenőrzések eredményei alapján elhatározott közös intézkedések végrehajtására kötelezzék.

E jogalkotási javaslat célja első lépésben az, hogy javítsa az utazóközönség helyzetét a légi közlekedési iparral szemben. E célból javasoljuk, hogy a légi utasok jogot kapjanak arra, hogy tájékoztassák őket annak a légi fuvarozónak a kilétéről, amely azt a járatot (azokat a járatokat) üzemelteti, amelyre helyet foglaltak, és hogy ezzel párhuzamosan megerősítse a tagállamok információcserére vonatkozó kötelezettségét a biztonsági információk tekintetében. Meg kell jegyezni, hogy a harmadik országokból érkező légi járművek számára különböző okokból, nem utolsósorban a SAFA-irányelvben említett okokból meg lehet tiltani a felszállást, illetve a Közösségbe való berepülést vagy a Közösségből való kirepülést.

Egy soron következő lépésként a Bizottság javaslatot kíván készíteni a 2004/36/EK SAFA-irányelven alapuló biztonsági átvizsgálások rendszerének megerősítésére. A Bizottság jelenleg vizsgálja, hogy a SAFA-irányelvhez mellékelt eljárások tartalmát érintő végrehajtási intézkedésekből fakadó lehetőségek felhasználásával hogyan lehet a leghatékonyabb módon bevezetni a változásokat.

A további hosszabb távú, valószínűleg az irányelv módosítását igénylő intézkedések egy olyan riasztórendszer bevezetését jelentik, amely biztosítja, hogy a fontos biztonsági problémák a tagállamok ellenőreinek tudomására jussanak, és részletesen meghatározza a követendő eljárásokat. Egy ilyen változás segítene az adatok szabványosításának és minőségének fejlesztésében, lehetővé tenné a rendelkezésre álló információk megfelelőbb elemzését és a problémás területek egyszerűbb felderítését. A módosító javaslatok az olyan nemzetközi kezdeményezésekre is figyelemmel lennének, mint az IATA Működésbiztonsági Ellenőrzés (IOSA), amely egy nemzetközileg elismert standardokra és az ellenőrzésre vonatkozó információk megosztásának strukturált rendszerére épülő, egységesített ellenőrzési programból áll.

Meg kell jegyezni, hogy a fenti intézkedések megkövetelik az érintett személyzet tökéletesített közös képzését, és a különböző tagállamokból származó személyzet cseréjére vonatkozó közösségi gyakorlatot követnék. Ezáltal az ellenőrök jobban megismernék a legjobb gyakorlati eljárásokat, és ez azután megerősítené azt a bizalmi viszonyt, amelyre szükség van egy koherens, közösségi szintű rendszerben való együttműködéshez.

E technikai intézkedések mellett, a Bizottság eredeti, 1997-es, jelentős mértékben felhívított javaslatának megfelelően szükség lehet a nem biztonságosnak ítélt üzemeltetőkkel szemben több közös cselekvésre az egyes légi járművekre vonatkozó felszállási tilalom nagyobb körben történő közzététele és a felügyeleti feladatoknak meg nem felelő harmadik országokkal szembeni határozottabb közös intézkedések megtétele terén.

2. A fellépés szükségessége az átláthatóság növelése érdekében

Annak érdekében, hogy a légi utasok az üzemeltető fuvarozóra vonatkozó alaposabb ismeretek birtokában választhassanak járatot, már a helyfoglaláskor tudniuk kell, hogy melyik fuvarozó üzemelteti a járatot.

A Sharm-el-Sheikh-i balesetet követően a széles közvélemény úgy érzékelte, hogy az utasokat tájékoztatni kellene annak a társaságnak a pontos kilétéről, amely ténylegesen szállítani fogja őket. A nagyobb átláthatóság arra ösztönözné a vállalatokat, hogy erősítsék meg az üzembiztonság mellett tett elkötelezettségüket.

Ma már a legtöbb esetben az utasok tudják, hogy melyik fuvarozó fogja üzemeltetni azt a járatot, amelyre előre helyet foglaltak. Egyrészt, ha a repülőutat egyedi termékként vásárolják meg, a szolgáltatást egy adott konkrét légitársaságtól veszik. Két ágazati gyakorlat létezik, amelyek néha azt eredményezhetik, hogy az utat a saját neve alatt eladó fuvarozó nem ugyanaz, mint a tényleges üzemeltető. Az egyik ilyen gyakorlat a helymegosztás (*code-sharing*), amelynek során két légitársaság megegyezik, hogy bizonyos járatokra mindketten saját nevükben árulnak helyeket, habár a járatok egyik részét az egyik, másik részét a másik fuvarozó üzemelteti. Így lehetséges, hogy a jegy megvásárlása az x légitársaságtól történik, de a fuvarozást ténylegesen az y légitársaság végzi.

Ha továbbá az utas egyetlen termékként a számítógépes helyfoglalási rendszeren (CRS) keresztül foglal helyet egy járatra, az EU vonatkozó magatartási kódexe⁵ már ma is kötelezővé teszi az üzemeltető légi fuvarozó feltüntetését. Ez a kötelezettség nem áll fenn a légitársaságoknál történő közvetlen, CRS nélküli, például interneten keresztül bonyolódó helyfoglalásokra. A helymegosztást használó legtöbb európai légitársaság azonban aláírta a Légitársaságok Utasszolgálati Kötelezettségvállalását (APSC),⁶ amelyben elkötelezték magukat ezen információ önkéntes nyújtására. Úgy tűnik, hogy ezt a kötelezettségvállalást széles körben tiszteletben is tartják.

Az üzemeltető fuvarozót esetleg elrejtő másik gyakorlat az úgynevezett teljes bérlés (*wet lease*), amelynek során egy légitársaság személyzettel együtt bérel egy légi járművet egy másik légitársaságtól. A CRS-ben nem kötelező jelezni ezt aényt. Ez a gyakorlat azonban nem olyan széles körben elterjedt, mint a helymegosztás, és szintén vonatkozik rá az APSC.

Másrészt a szervezett utazási forma részeként megvásárolt utakra vonatkozóan jelenleg nincs olyan kötelezettség vagy iparági kötelezettségvállalás, amely megkövetelné az utas tájékoztatását az üzemeltető légi fuvarozó kilétéről. Az iparág jelentős részében azonban, önkéntes alapon, kereskedelmi fogás gyanánt már megadják ezt a tájékoztatást

⁵ A Tanács 323/1999/EK rendelete a számítógépes helyfoglalási rendszerek (CRS) ügyviteli szabályzatáról szóló 2299/89/EGK rendelet módosításáról.

⁶ Az iparág önkéntes, 2002. február 14-én aláírt kötelezettségvállalása; weboldal: http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/commitments_en.htm.

Elvileg magától értetődő fogyasztóvédelmi követelmény, hogy az utasoknak joguk van tudni, hogy az általuk megvásárolt szervezett utazási forma vagy repülőút lényeges részét ki fogja szolgáltatni. Senki sem várná el a fogyasztóktól, hogy például ne érdekelje őket, melyik hotelben szállnak meg. A javasolt intézkedések gondosan mérlegelt célja az utasok biztonságának biztosítása oly módon, hogy közben a lehető legkevesebb olyan intézkedésre legyen szükség, amely negatívan befolyásolná az utazási ágazat versenyképességét, különösen az üzemeltető légi fuvarozó megválasztására vonatkozó rugalmasság tekintetében. Bár indokolt lehetett volna hosszabb, hatásvizsgálatok végzésére is alkalmas időszakot hagyni – különösen ha átfogóbb intézkedésekre lett volna szükség –, a javasolt követelmények természete (különösen az előírt intézkedések sürgőssége és a hasonló tárgyú nemzeti jogalkotás megelőzésének igénye) a javaslat gyors elfogadását igényli.

A helyfoglalás és a szolgáltatásnyújtás között azonban hosszabb idő is eltelhet, és szükség lehet az eredeti szereposztás megváltoztatására. A szállítási iparban a siker kulcsa a piaci fejlődésre való rugalmas reagálás lehetősége. Ezenfelül a szolgáltatásnyújtó – legyen szó a légitársaságról vagy az utazásszervezőről – számára technikai okok szükségessé tehetik, hogy hirtelen másik fuvarozót vegyen igénybe, például ha egy repülőgép műszaki meghibásodása elengedhetetlenné teszi egy másik légitársaság gépének használatát. Ezért szükség van az átláthatóság és a rugalmasság követelményének egyensúlyára. Az átláthatóság azt követeli meg, hogy az üzemeltető fuvarozót illetően bekövetkezett minden változásról haladéktalanul értesítsék az érintett utasokat; a rugalmasság pedig azt, hogy a légitársaság és az utazásszervező képes legyen az üzemeltető fuvarozó hirtelen megváltoztatására anélkül, hogy az üzemelés további fennakadásával kelljen számolni.

Annak biztosítására, hogy a szerződő légi fuvarozók vonzó árakat kínálhassanak például az utazásszervezők által biztosított szervezett utazási formákhoz, és figyelembe véve, hogy a szervezett utazási formákat gyakran a tényleges utazást jóval megelőzően lefoglalják, fontos elvárás, hogy a szerződő légi fuvarozó rendelkezzen kellő rugalmassággal az alkalmazni kívánt üzemeltető légi fuvarozó vagy fuvarozók személyének megváltoztatásában azzal a kikötéssel, hogy az utast tájékoztatni kell a fuvarozó vagy fuvarozók személyében bekövetkezett minden változásról.

Ezért az utasoknak rendelkezniük kell azzal a joggal, hogy minden esetben tudják, melyik fuvarozó üzemelteti a járatokat. A jövőre vonatkozóan a Bizottság megvizsgálja, hogy elegendő védelmet jelent-e az utasok számára, ha ezt az információt megkapják.

Az átláthatóság azonban alapvető jog, amelyet a tagállamok viszonylatában is alkalmazni kell. Ezért ez a rendelet általában kötelezi tagállamokat arra, hogy a légi üzem biztonságát illetően cseréljék ki információikat a biztonsági döntések egész Európában történő hatékony, következetes és egységes végrehajtása érdekében.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az üzemeltető fuvarozó személye tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról és a biztonsági információkra vonatkozó tagállami kommunikációról

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 80. cikkének (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára¹,

tekintettel a Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére²,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére³.

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárással összhangban⁴,

mivel:

- (1) A légi közlekedés területén a Közösség fellépésének egyéb célkitűzések mellett az utasok biztonsági kockázatoktól való védelme magas szintű biztosítására kell irányulnia. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.
- (2) A légi közlekedésben a társaságok és az utasok számára a lehető legnagyobb hasznot eredményező versenykörnyezet érdekében fontos, hogy a fogyasztók elegendő információkat kapjanak, hogy megalapozottan választhassanak.
- (3) A szolgáltatást ténylegesen nyújtó légi fuvarozó személye alapvető információ. A helyet foglaló fogyasztókat azonban nem mindig tájékoztatják a járatot ténylegesen üzemeltető légi fuvarozó kilétéről.
- (4) A szervezett utazási formákról szóló, 1990. június 13-i 90/314/EGK irányelv⁵ meghatározza azokat az adatokat, amelyeket a fogyasztók számára hozzáférhetővé kell tenni, de ezek között nem szerepel az üzemeltető légi fuvarozó kilétére vonatkozó adat.

¹ HL C ..., ..., ... o.

² HL C ..., ..., ... o.

³ HL C ..., ..., ... o.

⁴ HL C ..., ..., ... o.

⁵ HL L 158., 1990.6.23., 59. o.

- (5) A 323/1999/EK rendelettel⁶ módosított, a számítógépes helyfoglalási rendszerek (CRS) ügyviteli szabályzatáról szóló 2299/89/EGK rendelet⁷ biztosítja a számítógépes helyfoglalási rendszeren keresztül helyet foglaló fogyasztók jogát az üzemeltető légi fuvarozó kilétéről történő tájékoztatásra. Azonban még a menetrend szerinti légi közlekedésben is létezik olyan gyakorlat, mint például a teljes bérlet (*wet lease*) vagy CRS nélküli helyfoglalás esetén a helymegosztás (*code-sharing*), amelynek során az utat a saját neve alatt értékesítő légi fuvarozó nem a tényleges üzemeltető, és amelynek esetében az utasnak jelenleg nincs joga arra, hogy tájékoztassák a szolgáltatást ténylegesen végző légi fuvarozó kilétéről.
- (6) Miközben ezek a lehetőségek fokozzák a rugalmasságot és az utasok számára jobb szolgáltatás nyújtását teszik lehetővé, az utolsó pillanatban történő változtatás egyes esetekben technikai okokból elkerülhetetlen, és hozzájárul a légi közlekedés biztonságához. Ezt a rugalmasságot a fogyasztókkal szemben az átláthatósággal kell ellensúlyozni
- (7) A légi üzemeltetők biztonságára vonatkozó információk cseréjének tagállami fejlesztése lényeges a közösségi légi közlekedés általános biztonsági szintjének fejlesztése szempontjából.
- (8) A Bizottság elemzi e rendelet végrehajtását, és egy megfelelő időszak után jelentést készít rendelkezéseinek hatékonyságáról,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk
Tárgy

Ez a rendelet szabályokat hoz létre annak biztosítására, hogy a légi utasokat tájékoztassák arról, hogy mely légi fuvarozó üzemelteti azokat a járatokat, amelyeken utaznak, és kötelezi a tagállamokat, hogy a biztonsági információk tekintetében folytassanak információcserét.

2. cikk
Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

- (a) „légi fuvarozó”: érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkező légi közlekedési vállalkozás;
- (b) „fuvarozási szerződés”: légi közlekedési szolgáltatásra irányuló vagy azt tartalmazó szerződés;
- (c) „szerződő légi fuvarozó”: az utassal fuvarozási szerződést kötő fuvarozó. Ha a szerződés szervezett utazási formára vonatkozik, az utazásszervező a szerződő légi fuvarozó;

⁶ HL L 40., 1999.2.13., 1. o.

⁷ HL L 220., 1989.7.29., 1. o.

- (d) „üzemeltető légi fuvarozó”: olyan légi fuvarozó, amely egy utassal vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött fuvarozási szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik;
- (e) „szervezett utazási forma”: a szervezett utazási formákról szóló 90/314/EGK irányelv 2. cikkének 1. pontjában meghatározott szolgáltatások;
- (f) „helyfoglalás”: az a tény, hogy az utasnak jegye vagy más olyan igazolása van, amely jelzi, hogy a helyfoglalást a légi fuvarozó vagy az utazásszervező elfogadta és nyilvántartásba vette.

3. cikk

Hatály

1. Ezt a rendeletet olyan légi közlekedési szolgáltatások nyújtására kell alkalmazni, amelyek esetén a repülőjárat kiindulási repülőtere valamely, a Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található, továbbá harmadik országban található kiindulási repülőtér esetén akkor, ha a repülőjárat olyan út része, amely a Közösségből indult, feltéve hogy a szerződő légi fuvarozó rendelkezik telephellyel a Közösségben.
2. A rendelet arra tekintet nélkül alkalmazandó, hogy a járat menetrend szerinti-e vagy része-e szervezett utazási formának.
3. Ez a rendelet nem sérti az utasokat a 90/314/EGK irányelv és a számítógépes helyfoglalási rendszerek ügyviteli szabályzatáról szóló 2299/89/EGK rendelet alapján megillető jogokat.

4. cikk

Információcsere

1. A tagállamok közzéteszik azoknak a légi fuvarozóknak a jegyzékét, amelyek ki vannak tiltva a légterükből vagy amelyekre vonatkozóan biztonsági megfontolásokból közlekedési jogi korlátozások állnak fenn. Ezt a jegyzéket a többi tagállam és a Bizottság rendelkezésére bocsátják. A Bizottság közzéteszi ezeknek a légi fuvarozóknak az egységes szerkezetbe foglalt jegyzékét.
2. A Bizottság megteszi a megfelelő intézkedéseket annak érdekében, hogy megkönnyítse az (1) bekezdésben említett információcsereét.

5. cikk

Tájékoztatás az üzemeltető légi fuvarozó kilétéről

1. A szerződő légi fuvarozó helyfoglaláskor köteles tájékoztatni az utast az üzemeltető légi fuvarozó vagy fuvarozók kilétéről.
2. A szerződő légi fuvarozó haladéktalanul köteles értesíteni az utast, ha az üzemeltető légi fuvarozó vagy fuvarozók kiléte megváltozott, függetlenül e változás okától.

6. cikk

Tájékoztatás és felülvizsgálat

A rendelet hatálybalépését követő öt éven belül a Bizottság jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé a rendelet alkalmazásáról. Amennyiben szükséges, a jelentés a rendelet felülvizsgálatára vonatkozó javaslatokat is tartalmaz.

7. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő 20. napon lép hatályba.

Brüsszel, (...) -án/-én

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*