

Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

► **B** VERORDENING (EG) Nr. 2111/2005 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD  
van 14 december 2005

betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG

(Voor de EER relevante tekst)

(PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
► <b><u>M1</u></b>	Verordening (EG) nr. 596/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009	L 188	14	18.7.2009

Gerectificeerd bij:

- **C1** Rectificatie PB L 291 van 21.10.2006, blz. 44 (2111/2005)



**VERORDENING (EG) Nr. 2111/2005 VAN HET EUROPEES  
PARLEMENT EN DE RAAD**

**van 14 december 2005**

**betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van  
luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen  
de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers  
over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en  
tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG**

**(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité <sup>(1)</sup>,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag <sup>(2)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Communautaire maatregelen op het gebied van het luchtvervoer moeten bij voorrang tot doel hebben de passagiers een hoog niveau van bescherming tegen veiligheidsrisico's te bieden. Bovendien moet ten volle rekening worden gehouden met de vereisten van consumentenbescherming in het algemeen.
- (2) Een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen die niet aan de geldende veiligheidseisen voldoen moet omwille van een maximale transparantie ter kennis van de luchtreizigers worden gebracht. De communautaire lijst moet berusten op gemeenschappelijke criteria die op communautair niveau vastgesteld zijn.
- (3) Luchtvaartmaatschappijen die op de communautaire lijst staan, moeten een exploitatieverbod opgelegd krijgen. De exploitatieverboden die op de communautaire lijst staan, gelden overal op het grondgebied van de lidstaten waarop het Verdrag van toepassing is.
- (4) Luchtvaartmaatschappijen die in een of meer lidstaten geen verkeersrechten genieten, mogen niettemin naar en vanuit de Gemeenschap vliegen wanneer hun vliegtuigen met of zonder bemanning (respectievelijk „wet-leased” of „dry-leased”) gehuurd zijn van maatschappijen welke die rechten wel genieten. Het is zaak ervoor te zorgen dat een op de communautaire lijst vermeld exploitatieverbod eveneens voor dergelijke luchtvaartmaatschappijen geldt, omdat deze anders binnen de Gemeenschap zouden kunnen opereren zonder aan de geldende veiligheidseisen te voldoen.
- (5) Een luchtvaartmaatschappij die een exploitatieverbod opgelegd heeft gekregen, kan toestemming krijgen verkeersrechten te gebruiken door te vliegen met een „wet-leased” gehuurd vliegtuig van een andere maatschappij waarvoor geen exploitatieverbod geldt, mits aan de geldende veiligheidseisen voldaan is.
- (6) De procedure voor het bijwerken van de communautaire lijst moet een vlotte besluitvorming mogelijk maken, zodat de luchtreizigers over juiste en recente informatie beschikken en lucht-

<sup>(1)</sup> Advies van 28 september 2005 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

<sup>(2)</sup> Advies van het Europees Parlement van 16 november 2005 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 5 december 2005.

**▼B**

vaartmaatschappijen die veiligheidstekortkomingen ongedaan hebben gemaakt, zo spoedig mogelijk van de lijst worden afgevoerd. Tevens moeten de procedures het recht van verweer van de luchtvaartmaatschappijen onverlet laten en mogen ze geen inbreuk maken op de internationale overeenkomsten waarbij de lidstaten of de Gemeenschap als zodanig partij zijn, met name het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van 1944. Deze vereisten gelden met name voor de procedurele uitvoeringsvoorschriften die de Commissie zal vaststellen.

- (7) Wanneer een luchtvaartmaatschappij een exploitatieverbod opgelegd heeft gekregen, dienen stappen te worden genomen om de maatschappij te helpen de tekortkomingen die aan het verbod ten grondslag liggen ongedaan te maken.
- (8) De lidstaten moeten de mogelijkheid krijgen om in uitzonderingsgevallen eenzijdig maatregelen te nemen. In spoedeisende gevallen en wanneer zich een onvoorzienbaar veiligheidsprobleem voordoet, moeten de lidstaten de mogelijkheid hebben om met onmiddellijke ingang een exploitatieverbod voor hun eigen grondgebied op te leggen. Ook in het geval dat de Commissie heeft besloten een maatschappij niet op de communautaire lijst te plaatsen, moeten de lidstaten de mogelijkheid hebben om wegens een veiligheidsprobleem dat zich in de andere lidstaten niet voordoet, een exploitatieverbod op te leggen of te handhaven. De lidstaten moeten met terughoudendheid van deze mogelijkheden gebruikmaken, uitgaande van het communautaire belang en van het streven naar een gemeenschappelijke aanpak op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart. Hierbij mag geen inbreuk worden gemaakt op artikel 8 van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart <sup>(1)</sup> en artikel 10 van Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart <sup>(2)</sup>.
- (9) Informatie over de veiligheid van luchtvaartmaatschappijen moet op doeltreffende wijze openbaar worden gemaakt, bijvoorbeeld via internet.
- (10) Wil men bereiken dat het concurrentiekader in de luchtvaartsector voor luchtvervoersondernemingen en passagiers de grootste mogelijke voordelen oplevert, dan is het belangrijk dat de consument alle nodige informatie krijgt om met kennis van zaken een keuze te maken.
- (11) De identiteit van de luchtvaartmaatschappij(en) die de vlucht de facto uitvoert/uitvoeren is essentiële informatie. In de praktijk worden consumenten die een vervoerscontract sluiten, dat zowel een heen- als een retourvlucht kan omvatten, niet altijd ingelicht over de identiteit van de maatschappij(en) die de vlucht feitelijk verzorgt/verzorgen.
- (12) Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreis pakketten <sup>(3)</sup> schrijft voor welke informatie aan de consument moet worden verstrekt, maar de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij maakt geen deel uit van deze informatie.

<sup>(1)</sup> PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2871/2000 van de Commissie (PB L 333 van 29.12.2000, blz. 47).

<sup>(2)</sup> PB L 240 van 7.9.2002, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1701/2003 van de Commissie (PB L 243 van 27.9.2003, blz. 5).

<sup>(3)</sup> PB L 158, 23.6.1990, blz. 59.

**▼B**

- (13) Verordening (EEG) nr. 2299/89 van de Raad van 24 juli 1989 betreffende gedragsregels voor geautomatiseerde boekingsssystemen (CRS) <sup>(1)</sup> geeft consumenten die via een geautomatiseerd boekingsstelsysteem een vlucht reserveren het recht te worden geïnformeerd over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij. Niettemin zijn er, zelfs in het geregelde luchtvervoer, praktijken zoals wet-lease of code-sharing waarbij, indien de vlucht zonder CRS is geboekt, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht onder haar naam heeft verkocht, deze niet zelf verzorgt en waarbij de passagier momenteel niet wettelijk het recht heeft te worden geïnformeerd over de identiteit van de luchtvervoerder die de dienst de facto verstrekt.
- (14) Deze praktijken vergroten de flexibiliteit en maken een betere dienstverlening aan de passagiers mogelijk. Bovendien zijn wijzigingen op het laatste ogenblik, met name om technische redenen, onvermijdelijk en noodzakelijk om de veiligheid van het luchtvervoer te garanderen. Tegenover deze flexibiliteit moet echter wel staan dat wordt geverifieerd of de maatschappijen die de vluchten feitelijk uitvoeren voldoen aan de veiligheidsvoorschriften, alsmede transparantie voor de consumenten opdat hun recht op een gefundeerde keuze gegarandeerd is. Gestreefd moet worden naar een goed evenwicht tussen commerciële levensvatbaarheid van luchtvaartmaatschappijen en de toegang voor passagiers tot informatie.
- (15) De luchtvaartmaatschappijen moeten jegens de luchtreizigers een beleid van transparantie op het gebied van veiligheid voeren. Openbaarmaking van dat soort informatie moet een bijdrage leveren tot het inzicht van de reizigers in de betrouwbaarheid van de maatschappijen op veiligheidsgebied.
- (16) De luchtvaartmaatschappijen behoren tekortkomingen op veiligheidsgebied aan de nationale luchtvaartinspectie te melden en tekortkomingen onverwijld aan te pakken. Lucht- en grondpersoneel worden geacht adequate maatregelen te nemen als zij tekortkomingen ontdekken. Het zou niet bevorderlijk voor de veiligheid van de luchtvaart zijn als personeelsleden daarvoor gestraft zouden worden, zoals ook voortvloeit uit artikel 8, lid 4 van Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart <sup>(2)</sup>.
- (17) Afgezien van situaties als bedoeld in Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten <sup>(3)</sup>, hebben de betrokken reizigers recht op terugbetaling of een andere vlucht in bepaalde andere gevallen die onder deze verordening vallen, indien er sprake is van een voldoende nauwe relatie tot de Gemeenschap.
- (18) Naast de bepalingen van deze verordening moeten de consequenties van veranderingen in de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die het vervoerscontract uitvoert, geregeld worden door het nationale contractenrecht en de toepasselijke communautaire regelgeving, met name Richtlijn 90/314/EEG en Richtlijn 93/13/EEG van de Raad van 5 april 1993 betreffende oneerlijke bedingen in consumentenovereenkomsten <sup>(4)</sup>.
- (19) Deze verordening maakt deel uit van een wetgevingsproces dat is gericht op een doelmatige en coherente aanpak van de verbeter-

<sup>(1)</sup> PB L 220 van 29.7.1989, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 323/1999 (PB L 40 van 13.2.1999, blz. 1).

<sup>(2)</sup> PB L 167 van 4.7.2003, blz. 23.

<sup>(3)</sup> PB L 46 van 17.2.2004, blz. 1.

<sup>(4)</sup> PB L 95 van 21.4.1993, blz. 29.

▼B

ring van de veiligheid van de luchtvaart in de Gemeenschap, waarin het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart een belangrijke rol speelt. Verruiming van de bevoegdheden van dit agentschap, bijvoorbeeld met betrekking tot vliegtuigen uit derde landen, kan zijn rol in het kader van deze verordening versterken. Bijzondere aandacht moet worden geschonken aan verdere verbetering van de kwaliteit en aan intensivering van de inspecties van vliegtuigen en aan harmonisatie van de inspecties.

- (20) In geval van een veiligheidsrisico dat niet door de betrokken lidstaat/lidstaten is opgelost, moet de Commissie de mogelijkheid hebben om voorlopige spoedmaatregelen te nemen. In dat geval moet het comité dat de Commissie bij haar werkzaamheden uit hoofde van deze verordening bijstaat, te werk gaan volgens de procedure van artikel 3 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden <sup>(1)</sup>.
- (21) In alle overige gevallen gaat het comité dat de Commissie bij haar werkzaamheden uit hoofde van deze verordening bijstaat, te werk volgens de regelgevingsprocedure van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG.
- (22) Aangezien de verhouding tussen deze verordening en artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruikmaken van luchthavens in de Gemeenschap <sup>(2)</sup> anders onduidelijk zou zijn, moet dat artikel omwille van de rechtszekerheid ingetrokken worden.
- (23) De lidstaten moeten regels vaststellen inzake sancties in geval van overtreding van de bepalingen van hoofdstuk III van deze verordening en erop toezien dat de sancties worden toegepast. De sancties, die van civiel- of bestuursrechtelijke aard kunnen zijn, moeten doeltreffend en evenredig zijn en een afschrikkende werking hebben.
- (24) De Commissie moet de toepassing van deze verordening aan een analyse onderwerpen en, na verloop van een toereikende periode, verslag uitbrengen over de doeltreffendheid van de hierin vervatte bepalingen.
- (25) Elke bevoegde burgerluchtvaartautoriteit in de Gemeenschap kan besluiten dat een luchtvaartmaatschappij, ook als die niet opereert op het grondgebied van de lidstaten waarop het Verdrag van toepassing is, een verzoek tot die autoriteit mag richten om de betrokken maatschappij aan systematische inspectie te onderwerpen om na te gaan of zij aan de geldende veiligheidsnorm voldoet.
- (26) Deze verordening belet de lidstaten niet om op nationaal niveau een systeem van kwaliteitslabels voor luchtvaartmaatschappijen in te voeren waarvan de criteria, in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht, ook andere aspecten dan de minimale veiligheidsvereisten kunnen omvatten.
- (27) Het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk hebben op 2 december 1987 in Londen afspraken over nauwere samenwerking betreffende het gebruik van de luchthaven van Gibraltar neergelegd in een gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van de beide landen. Deze afspraken zijn nog steeds niet ten uitvoer gelegd,

<sup>(1)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

<sup>(2)</sup> PB L 143 van 30.4.2004, blz. 76.

**▼B**

HEBBERN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

## HOOFDSTUK I

## ALGEMENE BEPALINGEN

*Artikel 1***Onderwerp**

1. Met deze verordening worden regels vastgesteld inzake:
  - a) het opstellen en openbaar maken van een op gemeenschappelijke criteria gebaseerde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen die om veiligheidsredenen een exploitatieverbod in de Gemeenschap opgelegd hebben gekregen,
  - en
  - b) het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die hun vlucht verzorgt.
2. De toepassing van deze verordening op de luchthaven van Gibraltar wordt geacht geen afbreuk te doen aan de respectieve juridische standpunten van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot het geschil over de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven gelegen is.
3. De toepassing van deze verordening op de luchthaven van Gibraltar wordt opgeschort totdat de afspraken neergelegd in de gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van Spanje en het Verenigd Koninkrijk van 2 december 1987 ten uitvoer zijn gelegd. De regeringen van de beide landen stellen de Raad in kennis van de tenuitvoerlegging van de afspraken.

*Artikel 2***Definities**

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a) „luchtvaartmaatschappij”: een luchtvervoersonderneming met een geldige ►C1 exploitatietoestemming ◀ of een gelijkwaardig document;
- b) „vervoerscontract”: een contract voor of met inbegrip van luchtvervoersdiensten, waaronder begrepen vervoer middels twee of meer vluchten die door dezelfde of verschillende luchtvaartmaatschappijen worden verzorgd;
- c) „luchtvervoerscontractant”: een luchtvaartmaatschappij die een vervoerscontract met een passagier sluit of; indien het contract een pakket omvat, de touroperator. Elke ticketverkoper wordt eveneens als een luchtvervoerscontractant beschouwd;
- d) „ticketverkoper”: een verkoper van een vliegticket die geen luchtvaartmaatschappij of touroperator is en die, hetzij voor een afzonderlijke vlucht of als onderdeel van een pakket, een vervoerscontract met een reiziger tot stand brengt;
- e) „exploiterende luchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert of voornemens is uit te voeren uit hoofde van een met een passagier gesloten vervoerscontract, dan wel namens een andere natuurlijke of rechtspersoon, die een vervoerscontract met die passagier heeft;
- f) „►C1 exploitatietoestemming ◀ of technische toestemming”: elke wettelijke of bestuursrechtelijke maatregel van een lidstaat die een luchtvaartmaatschappij toestaat luchtvervoersdiensten naar en vanuit de luchthavens van die lidstaat te exploiteren dan wel in het lucht-ruim van die lidstaat te opereren of verkeersrechten te gebruiken;

**▼B**

- g) „exploitatieverbod”: afwijzing, opschorting, intrekking of inperking van de ►C1 exploitatietoestemming ◀ of technische toestemming van een luchtvaartmaatschappij om veiligheidsredenen, of gelijkwaardige veiligheidsmaatregelen jegens een luchtvaartmaatschappij die geen verkeersrechten in de Gemeenschap geniet maar waarvan de vliegtuigen anders via een leaseovereenkomst in de Gemeenschap geëxploiteerd zouden kunnen worden;
- h) „pakket”: de diensten gedefinieerd in artikel 2, lid 1, van Richtlijn 90/314/EEG;
- i) „reservatie”: het feit dat de passagier over een ticket of ander bewijsmiddel beschikt waaruit blijkt dat zijn reservatie is aanvaard en geregistreerd door de luchtvervoerscontractant;
- j) „geldende veiligheidsnormen”: de internationale veiligheidsnormen neergelegd in het Verdrag van Chicago en de bijlagen daarbij alsmede, voorzover van toepassing, die in de desbetreffende communautaire wetgeving.

## HOOFDSTUK II

## COMMUNAUTAIRE LIJST

*Artikel 3***Vaststelling van de communautaire lijst**

1. Ter verhoging van de veiligheid van de luchtvaart wordt er een lijst vastgesteld van luchtvaartmaatschappijen die een exploitatieverbod opgelegd hebben gekregen („communautaire lijst”). Elke lidstaat past op zijn grondgebied de exploitatieverboden toe die door middel van de lijst aan luchtvaartmaatschappijen opgelegd zijn.

**▼M1**

2. De gemeenschappelijke criteria voor het opleggen van een exploitatieverbod aan een luchtvaartmaatschappij, waaraan de geldende veiligheidsnormen ten grondslag liggen, staan vermeld in de bijlage. De Commissie kan de bijlage wijzigen, met name op grond van wetenschappelijke en technische ontwikkelingen. Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze verordening beogen te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 15, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

**▼B**

3. Elke lidstaat deelt de Commissie op 16 februari 2006 mee voor welke luchtvaartmaatschappijen een exploitatieverbod op het nationale grondgebied geldt, en geeft daarbij de redenen aan waarom het verbod is opgelegd en andere relevante informatie. De Commissie stelt de overige lidstaten in kennis van de nationale exploitatieverboden.

4. Uiterlijk één maand na de ontvangst van de informatie van de lidstaten besluit de Commissie aan de hand van de gemeenschappelijke criteria of er een exploitatieverbod aan de desbetreffende luchtvaartmaatschappijen wordt opgelegd en stelt zij overeenkomstig de procedure als bedoeld in artikel 15, lid 3 de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd, vast.

*Artikel 4***Bijwerking van de communautaire lijst**

1. De communautaire lijst wordt bijgewerkt wanneer

- a) er aan een luchtvaartmaatschappij op grond van de gemeenschappelijke criteria een exploitatieverbod wordt opgelegd en de maatschappij op de lijst wordt geplaatst;

**▼B**

- b) er een luchtvaartmaatschappij van de lijst wordt afgevoerd omdat zij de veiligheidstekortkoming(en) die tot opnemings op de lijst aanleiding gaven ongedaan heeft gemaakt en er op grond van de gemeenschappelijke criteria geen andere reden is om de maatschappij op de lijst te handhaven;
- c) de voorwaarden van het exploitatieverbod voor een luchtvaartmaatschappij die op de communautaire lijst staat gewijzigd worden.
2. De Commissie past de communautaire lijst eigener beweging of op verzoek van een lidstaat aan zodra zulks op grond van lid 1 vereist is, volgens de procedure van artikel 15, lid 3 en aan de hand van de gemeenschappelijke criteria. De Commissie gaat ten minste eens in de drie maanden na of de communautaire lijst aanpassing behoeft.
3. Alle lidstaten en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart stellen de Commissie in kennis van alle informatie die van belang kan zijn voor het bijwerken van de communautaire lijst. De Commissie geeft dergelijke informatie aan alle lidstaten door.

*Artikel 5***Tijdelijke maatregelen voor het bijwerken van de communautaire lijst**

1. Wanneer het duidelijk is dat een luchtvaartmaatschappij in de Gemeenschap een ernstig veiligheidsrisico oplevert en dat noodmaatregelen van de betrokken lidstaat/lidstaten overeenkomstig artikel 6, lid 1 geen bevredigende oplossing voor het risico hebben geboden, kan de Commissie tijdelijk de in artikel 4, lid 1, onder a) of c) bedoelde maatregelen nemen overeenkomstig de procedure van artikel 15, lid 2.
2. Zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen 10 werkdagen legt de Commissie de zaak aan het comité bedoeld in artikel 15, lid 1, voor en besluit zij de krachtens lid 1 van dit artikel aangenomen maatregel te bekrachtigen, te wijzigen, in te trekken of uit te breiden, waarbij zij te werk gaat overeenkomstig de procedure van artikel 15, lid 3.

*Artikel 6***Uitzonderingsmaatregelen**

1. Deze verordening staat er niet aan in de weg dat een lidstaat in noodgevallen een onvoorzien veiligheidsprobleem aanpakt door op grond van de gemeenschappelijke criteria een onmiddellijk exploitatieverbod voor het eigen grondgebied op te leggen.
2. Wanneer de Commissie overeenkomstig de procedure van artikel 3, lid 4, of artikel 4, lid 2, besluit een luchtvaartmaatschappij niet op de communautaire lijst te plaatsen, kan een lidstaat niettemin besluiten de betrokken luchtvaartmaatschappij een exploitatieverbod op te leggen of het verbod te handhaven wegens een veiligheidsprobleem dat specifiek zijn grondgebied betreft.
3. In gevallen als bedoeld in lid 1 en 2 stelt de betrokken lidstaat de Commissie onverwijld van zijn besluit in kennis. De Commissie geeft deze informatie door aan de overige lidstaten. In gevallen als bedoeld in lid 1 verzoekt de betrokken lidstaat de Commissie onverwijld de communautaire lijst aan te passen overeenkomstig artikel 4, lid 2.

*Artikel 7***Recht van verweer**

De Commissie zorgt ervoor dat bij besluiten als bedoeld in artikel 3, lid 4, artikel 4, lid 2 en artikel 5 de betrokken luchtvaartmaatschappij de gelegenheid krijgt gehoord te worden, rekening houdend met het spoedend karakter van sommige situaties.



**▼B***Artikel 8***Uitvoeringsmaatregelen****▼M1**

1. De Commissie stelt uitvoeringsmaatregelen vast om gedetailleerde voorschriften met betrekking tot de in dit hoofdstuk vermelde procedures te geven. Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze verordening beogen te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 15, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

**▼B**

2. Bij de vaststelling van deze maatregelen houdt de Commissie terdege rekening met de noodzaak van snelle besluitvorming bij de aanpassing van de communautaire lijst en voorziet zij in de mogelijkheid van een spoedprocedure waar zulks dienstig is.

*Artikel 9***Openbaarmaking**

1. De communautaire lijst en elke wijziging daarvan worden onmiddellijk in het *Publicatieblad van de Europese Unie* gepubliceerd.

2. De Commissie en de lidstaten nemen de nodige maatregelen om de toegang van het publiek tot de meest recente versie van de communautaire lijst te vergemakkelijken, met name door gebruik te maken van internet.

3. De contractanten van het luchtvervoer, nationale luchtvaartinspecties, het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart en de luchthavens op het grondgebied van de lidstaten brengen de communautaire lijst onder de aandacht van de reizigers, zowel via hun websites als, voorzover zinvol, in hun gebouwen.

## HOOFDSTUK III

**INFORMATIE AAN DE REIZIGERS***Artikel 10***Toepassingsgebied**

1. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing op het reizigersvervoer door de lucht wanneer de vlucht deel uitmaakt van een vervoerscontract en het vervoer in de Gemeenschap is aangevangen en

a) de vlucht vertrekt vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is,

of

b) de vlucht vertrekt vanaf een luchthaven in een derde land met als bestemming een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is,

of

c) de vlucht vertrekt vanaf een luchthaven in een derde land met als bestemming een luchthaven in een derde land.

2. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing ongeacht of het een geregelde of ongeregelde vlucht betreft, en ongeacht of de vlucht deel uitmaakt van een pakket of niet.

3. De bepalingen van dit hoofdstuk gelden onverminderd de rechten van passagiers uit hoofde van Richtlijn 90/314/EEG en van Verordening (EEG) nr. 2299/89.



*Artikel 11*

**Informatie over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij**

1. Bij de reservatie licht de luchtvervoerscontractant de passagiers die een vervoerscontract met hem sluiten in over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij(en), ongeacht de vorm van de reservering.
2. Indien de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij(en) op het moment van de reservatie nog niet bekend is, zorgt de luchtvervoerscontractant ervoor dat de reiziger in kennis wordt gesteld van de naam van de maatschappij(en) die waarschijnlijk als exploitierende luchtvaartmaatschappij voor de betrokken vlucht(en) zal/zullen optreden. In dat geval zorgt de luchtvervoerscontractant ervoor dat de reiziger wordt ingelicht over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij(en) zodra deze bekend is.
3. Wanneer zich na de reservatie een verandering voordoet in de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij(en) — ongeacht de reden voor deze verandering — neemt de luchtvervoerscontractant alle nodige maatregelen om de reizigers zo spoedig mogelijk van de verandering in kennis te stellen. De reizigers moeten hoe dan ook worden ingelicht bij de check-in of, als er bij overstappen op een aansluitende vlucht geen check-in meer plaatsvindt, bij het instappen.
4. De luchtvaartmaatschappij of de touroperator zorgt ervoor dat de betrokken luchtvervoerscontractant ingelicht wordt over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij(en) zodra die bekend is, met name indien zich in de identiteit een verandering voordoet.
5. Indien een ticketverkoper niet is ingelicht over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, kan hij niet aansprakelijk worden geacht voor niet-naleving van de verplichtingen van dit artikel.
6. De verplichting van de luchtvervoerscontractant om de reiziger in te lichten over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij wordt vermeld in de algemene verkoopvoorwaarden die voor het vervoerscontract gelden.

*Artikel 12*

**Recht op terugbetaling of een andere vlucht**

1. Deze verordening doet geen afbreuk aan het recht op terugbetaling of een andere vlucht uit hoofde van Verordening (EG) nr. 261/2004.
2. In gevallen waarop Verordening (EG) nr. 261/2004 niet van toepassing is, en
  - a) de aangegeven luchtvaartmaatschappij op de communautaire lijst is geplaatst en een exploitatieverbod opgelegd heeft gekregen waardoor de betrokken vlucht geannuleerd is of geannuleerd zou zijn indien de vlucht in de Gemeenschap zou hebben plaatsgevonden,
  - of
  - b) de aangegeven luchtvaartmaatschappij is vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij die op de communautaire lijst is geplaatst en een exploitatieverbod opgelegd heeft gekregen waardoor de betrokken vlucht geannuleerd is of geannuleerd zou zijn indien de vlucht in de Gemeenschap zou hebben plaatsgevonden,
 biedt de luchtvervoerscontractant die het vervoerscontract is aangegaan de reiziger het recht op terugbetaling of een andere vlucht overeenkomstig artikel 8 van Verordening (EG) nr. 261/2004, indien de reiziger, wanneer de vlucht niet geannuleerd werd, besloten heeft van de vlucht af te zien.

**▼B**

3. Lid 2 van dit artikel laat artikel 13 van Verordening (EG) nr. 261/2004 onverlet.

*Artikel 13***Sancties**

De lidstaten zien toe op de naleving van de bepalingen van dit hoofdstuk en voorzien in sancties voor overtreding. De sancties moeten doeltreffend en evenredig zijn en een afschrikkende werking hebben.

## HOOFDSTUK IV

## SLOTBEPALINGEN

*Artikel 14***Informatie en herziening**

Uiterlijk 16 januari 2009 brengt de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de toepassing van de verordening. Het verslag gaat indien nodig vergezeld van voorstellen voor herziening van de verordening.

**▼M1***Artikel 15*

1. De Commissie wordt bijgestaan door het in artikel 12 van Verordening (EEG) nr. 3922/91 bedoelde comité (hierna: „het Comité”).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en lid 5, onder b), en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5 bis, lid 3, onder c), en lid 4, onder b) en e), van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijnen worden respectievelijk vastgesteld op een maand, een maand en twee maanden.

5. De Commissie kan het comité voor elke andere vraag in verband met de toepassing van deze verordening raadplegen.

**▼B***Artikel 16***Intrekking**

Artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG wordt ingetrokken.

*Artikel 17***Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

De artikelen 10, 11 en 12 zijn van toepassing vanaf 16 juli 2006 en artikel 13 is van toepassing vanaf 16 januari 2007.

**▼B**

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.



*BIJLAGE*

**Gemeenschappelijke criteria voor een eventueel communautair  
exploitatieverbod om veiligheidsredenen**

Bij besluiten over maatregelen op communautair niveau wordt elk individueel geval op zijn merites beoordeeld. Afhankelijk van de beoordeling van elk geval kan/kunnen een of alle in eenzelfde staat geregistreerde luchtvaartmaatschappij (en) voor communautaire maatregelen in aanmerking komen.

Om vast te stellen of een luchtvaartmaatschappij een volledig of gedeeltelijk verbod opgelegd moet krijgen, wordt nagegaan of zij aan de geldende veiligheidsnormen voldoet, waarbij de volgende factoren meespelen:

1. Geverifieerde aanwijzingen voor ernstige veiligheidstekortkomingen bij de luchtvaartmaatschappij:
  - Rapporten waaruit blijkt dat er sprake is van ernstige tekortkomingen of aanhoudend verzuim van de maatschappij om tekortkomingen aan te pakken die bij inspecties in het kader van het SAFA-programma aan het licht zijn gekomen en waarvan de maatschappij eerder op de hoogte is gesteld.
  - Ernstige veiligheidstekortkomingen die zijn vastgesteld bij het vergaren van informatie overeenkomstig artikel 3 van Richtlijn 2004/36/EG inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruikmaken van luchthavens in de Gemeenschap.
  - Exploitatieverbod opgelegd door een derde land wegens aantoonbare tekortkomingen met betrekking tot de internationale veiligheidsnormen.
  - Gegronde aanwijzingen in verband met ongelukken en ernstige voorvallen die wijzen op latente systematische veiligheidstekortkomingen.
2. Gebrek aan vermogen en/of bereidheid bij de luchtvaartmaatschappij om veiligheidstekortkomingen aan te pakken, hetgeen blijkt uit:
  - Gebrek aan openheid of onvoldoende adequate en tijdige informatieverstrekking door de maatschappij naar aanleiding van een onderzoek door de luchtvaartinspectie van een lidstaat naar de veiligheid van de exploitatie.
  - Ondeugdelijk of ontoereikend actieplan naar aanleiding van geconstateerde ernstige veiligheidstekortkomingen.
3. Gebrek aan vermogen en/of bereidheid bij het lichaam dat toezicht houdt op de luchtvaartmaatschappij om veiligheidstekortkomingen aan te pakken, hetgeen blijkt uit:
  - Luchtvaartautoriteiten die geen medewerking verlenen aan de burgerluchtvaartautoriteit van een lidstaat wanneer bezorgdheid over de veiligheid van de exploitatie van een in het betrokken land geregistreerde maatschappij is gerezen.
  - Toezichthoudende lichamen die er niet in slagen de geldende veiligheidsnormen te doen naleven. Daarbij moet vooral worden gelet op:
    - a) audits en daarmee verbandhoudende actieplannen opgesteld in het kader van het Universal Oversight Audit Programme van de ICAO of krachtens de desbetreffende communautaire wetgeving;
    - b) de vraag of de ► **C1** exploitatietoestemming ◀ of technische toestemming van een maatschappij, verleend door de desbetreffende staat, eerder door een andere staat is afgewezen of ingetrokken;
    - c) het certificaat niet is afgegeven door de bevoegde autoriteit in de staat waar de maatschappij voornamelijk werkzaam is.
  - Gebrek aan vermogen bij de bevoegde autoriteit in het land waar de vliegtuigen die de maatschappij gebruikt geregistreerd zijn, om toezicht op de toestellen te houden overeenkomstig haar verplichtingen ingevolge het Verdrag van Chicago.