

Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2005 on the establishment of a Community list of air carriers subject to an operating ban within the Community and on informing air transport passengers of the identity of the operating air carrier, and repealing Article 9 of Directive 2004/36/EC

# EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 2111/2005

av 14. desember 2005

## om opprettelse av en fellesskapsliste over luftfartsselskaper underlagt driftsforbud i Fellesskapet og om informasjon til lufttransportpassasjerer om identiteten til utførende luftfartsselskaper, og om oppheving av artikkel 9 i direktiv 2004/36/EF

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>(1)</sup>,

etter å ha rådspurt Regionkomiteen,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>(2)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Fellesskapets tiltak på lufttransportområdet bør først og fremst ha som mål å sikre passasjerene et høyt vernnivå mot sikkerhetsrisikoer. Dessuten bør det tas fullt hensyn til de alminnelige kravene til forbrukervern.
- 2) En fellesskapsliste over luftfartsselskaper som ikke oppfyller gjeldende sikkerhetskrav, bør stilles til rådighet for passasjerene for å sikre størst mulig klarhet. Fellesskapslisten bør være basert på felles kriterier fastsatt på fellesskapsplan.
- 3) Luftfartsselskaper som er oppført på fellesskapslisten, bør være underlagt driftsforbud. Driftsforbudene i fellesskapslisten bør få anvendelse på hele den delen av medlemsstatenes territorium som traktaten har anvendelse på.
- 4) Luftfartsselskaper som ikke har trafikkrettigheter i en eller flere medlemsstater, kan likevel fly til og fra Fellesskapet dersom luftfartøyet, med eller uten besetning, er leid av selskaper som har slike rettigheter. Det bør fastsettes at et driftsforbud som er oppført på fellesskapslisten, også får anvendelse på slike luftfartsselskaper, fordi de ellers vil kunne fly i Fellesskapet uten å oppfylle gjeldende sikkerhetsstandarder.
- 5) Et luftfartsselskap underlagt driftsforbud vil kunne få tillatelse til å utøve trafikkrettigheter ved å leie et luftfartøy med besetning fra et luftfartsselskap som ikke er underlagt driftsforbud, forutsatt at det oppfyller gjeldende sikkerhetsstandarder.

---

<sup>(1)</sup> Uttalelse avgitt 28. september 2005 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentsuttalelse av 16. november 2005 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 5. desember 2005.

- 6) Framgangsmåten for ajourføring av fellesskapslisten bør gjøre det mulig å ta raske beslutninger slik at flypassasjerene får tilgang til tilfredsstillende og ajourført sikkerhetsinformasjon, og for å sikre at luftfartsselskaper som har utbedret sikkerhetsmangler, strykes fra listen snarest mulig. Samtidig bør framgangsmåtene respektere luftfartsselskapenes rett til å forsvare seg og ikke berøre internasjonale avtaler og konvensjoner som medlemsstatene eller Fellesskapet er part i, særlig Chicago-konvensjonen av 1944 om internasjonal sivil luftfart. Gjennomføringstiltakene som Kommisjonene skal vedta med hensyn til framgangsmåte, bør særlig ta hensyn til disse kravene.
- 7) Når et luftfartsselskap har fått driftsforbud, bør det vedtas hensiktsmessige tiltak for å hjelpe det berørte luftfartsselskapet med å utbedre manglene som førte til forbudet.
- 8) I ekstraordinære tilfeller bør medlemsstatene kunne vedta ensidige tiltak. I nødstilfeller og ved uforutsette sikkerhetsproblemer bør medlemsstatene ha mulighet til å pålegge et umiddelbart driftsforbud med hensyn til eget territorium. Dersom Kommisjonen har vedtatt å ikke oppføre et luftfartsselskap på fellesskapslisten, bør medlemsstatene også kunne pålegge eller opprettholde et driftsforbud med henvisning til et sikkerhetsproblem som ikke forekommer i de andre medlemsstatene. Medlemsstatene bør med hensyn til Fellesskapets interesse og for å utvise en felles holdning til flysikkerhet gjøre begrenset bruk av disse mulighetene. Dette bør ikke berøre artikkel 8 i rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart<sup>(1)</sup> og artikkel 10 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 av 15. juli 2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av Det europeiske flysikkerhetsbyrå<sup>(2)</sup>.
- 9) Informasjon om luftfartsselskapenes sikkerhet bør offentliggjøres på en effektiv måte, for eksempel på Internett.
- 10) For at konkurranseforholdene på lufttransportområdet skal gi størst mulig fordeler for selskapene og passasjerene, må forbrukerne få den informasjon som kreves for å kunne gjøre velbegrunnede valg.
- 11) Identiteten til det utførende luftfartsselskapet er en viktig opplysning. Forbrukere som inngår en transportavtale, som kan omfatte både en utreise og en hjemreise, blir ikke alltid underrettet om identiteten til det eller de luftfartsselskaper som faktisk utfører den aktuelle flygingen.
- 12) I henhold til rådsdirektiv 90/314/EØF av 13. juni 1990 om pakkereiser, herunder pakkeferier og pakketurer<sup>(3)</sup> har forbrukeren krav på å få visse opplysninger, men identiteten til det utførende luftfartsselskapet er ikke blant dem.
- 13) I henhold til rådsforordning (EØF) nr. 2299/89 av 24. juli 1989 om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer<sup>(4)</sup> har forbrukere som reserverer en flyging via et edb-

<sup>(1)</sup> EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4. Forordningen sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 2871/2000 (EFT L 333 av 29.12.2000, s. 47).

<sup>(2)</sup> EFT L 240 av 7.9.2002, s. 1. Forordningen sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 1701/2003 (EUT L 243 av 27.9.2003, s. 5).

<sup>(3)</sup> EFT L 158 av 23.6.1990, s. 59.

<sup>(4)</sup> EFT L 220 av 29.7.1989, s. 1. Forordningen sist endret ved forordning (EF) nr. 323/1999 (EFT L 40 av 13.2.1999, s. 1).

basert reservasjonssystem, rett til å bli underrettet om identiteten til det utførende luftfartsselskapet. Selv innen regelbundet luftfart forekommer det likevel at luftfartøyer leies ut med besetning eller at det brukes felles rutenummer ved reservasjoner utenfor et edb-basert system, der luftfartsselskapet som har solgt flygingen i sitt navn, faktisk ikke utfører den, og for tiden har passasjerer ikke rett til å bli underrettet om identiteten til luftfartsselskapet som faktisk utfører flygingen.

- 14) Denne praksisen gjør det mulig å øke fleksibiliteten og gi passasjerene bedre service. Dessuten er det uunngåelig at et visst antall endringer må gjøres i siste liten, særlig av tekniske årsaker, noe som bidrar til å øke flysikkerheten. Flexibiliteten bør imidlertid oppveies av kontroller som viser at selskapene som faktisk utfører flygingene, oppfyller sikkerhetskravene, og av klarhet for forbrukerne for å sikre dem retten til å gjøre et velbegrunnet valg. En rimelig balanse mellom luftfartsselskapenes kommersielle levedyktighet og passasjerens tilgang til opplysninger bør tilstrebes.
- 15) Luftfartsselskapene bør være klare og tydelige overfor passasjerene med hensyn til sikkerhetsinformasjon. Offentliggjøring av slik informasjon bør bidra til å gjøre passasjerene mer bevisst på luftfartsselskapenes pålitelighet når det gjelder sikkerhet.
- 16) Luftfartsselskaper er ansvarlige for å melde fra om sikkerhetsmangler til nasjonale flysikkerhetsmyndigheter samt for å utbedre slike mangler umiddelbart. Det forventes at besetningen i flyet og på bakken gjør det som er nødvendig dersom de oppdager sikkerhetsmangler. Det ville stride mot flysikkerhetens interesse dersom besetningen skulle bli straffet for dette, slik det følger av artikkel 8 nr. 4 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF av 13. juni 2003 om rapportering av hendelser i sivil luftfart<sup>(1)</sup>.
- 17) I tillegg til situasjoner omfattet av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 261/2004 av 11. februar 2004 om fastsettelse av felles regler for erstatning og assistanse til passasjerer ved nektet ombordstigning og ved innstilte eller vesentlig forsinkede flyginger<sup>(2)</sup>, bør passasjerer tilbys rett til erstatning eller omruting i visse andre særlige situasjoner som omfattes av virkeområdet for denne forordning, dersom det finnes en tilstrekkelig nær forbindelse til Fellesskapet.
- 18) I tillegg til bestemmelsene fastsatt i denne forordning bør konsekvensene av endringer i identiteten til det utførende luftfartsselskapet for gjennomføringen av transportavtalen, reguleres ved medlemsstatenes lovgivning om avtaler samt relevant fellesskapsrett, særlig rådsdirektiv 90/314/EØF og 93/13/EØF av 5. april 1993 om urimelige vilkår i forbrukeravtaler<sup>(3)</sup>.
- 19) Denne forordning inngår i en lovgivningsprosess med henblikk på en effektiv og enhetlig metode for å styrke flysikkerheten i Fellesskapet der Det europeiske flysikkerhetsbyrå spiller en viktig rolle. Ved å styrke byråets myndighet, for eksempel med hensyn til tredjestaters luftfartøyer, kan dets rolle i henhold til denne forordning utvides ytterligere. Det bør legges særlig vekt på ytterligere forbedring av kvaliteten på og antallet sikkerhetsinspeksjoner av luftfartøyer og på harmonisering av inspeksjonene.

<sup>(1)</sup> EUT L 167 av 4.7.2003, s. 23.

<sup>(2)</sup> EUT L 46 av 17.2.2004, s. 1.

<sup>(3)</sup> EFT L 95 av 21.4.1993, s. 29.

- 20) Dersom en sikkerhetsrisiko ikke er blitt utbedret av den berørte medlemsstat, bør Kommisjonen ha mulighet til å vedta umiddelbare tiltak på midlertidig grunnlag. I slike tilfeller skal komiteen som bistår Kommisjonen i dens arbeid i henhold til denne forordning, handle etter framgangsmåten med rådgivende komité fastsatt i artikkel 3 i rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen<sup>(1)</sup>.
- 21) I alle andre tilfeller skal komiteen som bistår Kommisjonen i dens arbeid i henhold til denne forordning, handle etter framgangsmåten med forskriftskomite fastsatt i artikkel 5 i beslutning 1999/468/EF.
- 22) For å unngå et uklart forhold mellom denne forordning og artikkel 9 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/36/EF av 21. april 2004 om sikkerheten til tredjestaters luftfartøyer som benytter lufthavner i Fellesskapet<sup>(2)</sup>, bør nevnte artikkel oppheves med henblikk på rettssikkerheten.
- 23) Medlemsstatene bør fastsette regler om sanksjoner som får anvendelse ved overtredelse av bestemmelsene i kapittel III i denne forordning og sikre at disse sanksjonene håndheves. Sanksjonene, som kan være av sivil eller administrativ art, bør være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.
- 24) Kommisjonen bør analysere anvendelsen av forordningen, og etter et tilstrekkelig tidsrom framlegge en rapport om hvor virkningsfulle bestemmelsene har vært.
- 25) Enhver vedkommende sivil luftfartsmyndighet i Fellesskapet kan beslutte at luftfartsselskaper, herunder de som ikke er virksomme på de delene av medlemsstatenes territorium der traktaten anvendes, kan anmode myndigheten om å få gjennomgå systematiske kontroller for å vurdere sannsynligheten for at det oppfyller gjeldende sikkerhetsstandarder.
- 26) Denne forordning bør ikke hindre medlemsstatene i å innføre på nasjonalt plan og i samsvar med fellesskapsretten et kvalitetsmerkingssystem for luftfartsselskaper, der kriteriene omfatter andre hensyn enn minste sikkerhetskrav.
- 27) 2. desember 1987 ble det i London i en felleserklæring fra Kongeriket Spanias og Det forente kongerikets utenriksministre oppnådd enighet mellom de to stater om en ordning for økt samarbeid om bruken av Gibraltar lufthavn. Denne ordningen er ennå ikke iverksatt —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

## KAPITTEL I

### ALMINNELIGE BESTEMMELSER

---

<sup>(1)</sup> EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

<sup>(2)</sup> EUT L 143 av 30.4.2004, s. 76.

## Artikkel 1

### Formål

1. Ved denne forordning fastsettes regler for
  - a) opprettelse og offentliggjøring av en fellesskapsliste, basert på felles kriterier, over luftfartsselskaper som av sikkerhetsgrunner er underlagt driftsforbud i Fellesskapet, og
  - b) informasjon til flypassasjerer om identiteten til luftfartsselskapet som utfører flygingen som passasjerene benytter.
2. Anvendelsen av denne forordning på Gibraltar lufthavn skal ikke berøre henholdsvis Kongeriket Spanias og Det forente kongerikes standpunkter i forbindelse med tvisten om suvereniteten over territoriet der lufthavnen ligger.
3. Anvendelsen av denne forordning på Gibraltar lufthavn skal utsettes til ordningen fastsatt i felleserklæringen til utenriksministrene for Kongeriket Spania og Det forente kongerike av 2. desember 1987 blir iverksatt. Regjeringene i Spania og Det forente kongerike skal underrette Rådet om ikrafttredelsesdatoen.

## Artikkel 2

### Definisjoner

I denne forordning menes med

- a) «luftfartsselskap» et lufttransportforetak som har gyldig lisens eller tilsvarende,
- b) «transportavtale» en avtale som omhandler eller omfatter lufttransporttjenester, herunder når transporten består av to eller flere flyginger som utføres av samme eller ulike luftfartsselskaper,
- c) «part i lufttransport» luftfartsselskapet som inngår en transportavtale med en passasjer eller, dersom avtalen gjelder en pakkereise, reisearrangøren. Alle billettselgere skal også anses som parter i lufttransport,
- d) «billettselger» den som selger en flybillett og formidler en transportavtale til en passasjer, uansett om billetten gjelder for bare en flyging eller er en del av en pakkereise, men ikke et luftfartsselskap eller en reisearrangør,
- e) «utførende luftfartsselskap» et luftfartsselskap som utfører eller har til hensikt å utføre en flyging i henhold til en transportavtale med en passasjer, eller på vegne av en annen person, juridisk eller fysisk, som har en transportavtale med vedkommende passasjer,
- f) «driftstillatelse eller teknisk tillatelse» enhver lovgivningsmessig eller administrativ handling fra en medlemsstats side som gir et luftfartsselskap tillatelse til enten å gjennomføre flyginger til og fra medlemsstatens lufthavner, å bruke medlemsstatens luftrom eller å utøve trafikkrettigheter,

- g) «driftsforbud» nektelse, oppheving, tilbakekalling eller begrensning av et luftfartsselskaps driftstillatelse eller tekniske tillatelse av sikkerhetsgrunner, eller tilsvarende sikkerhetstiltak overfor et luftfartsselskap som ikke har trafikkrettigheter i Fellesskapet, men hvis luftfartøy ellers ville kunne gjennomføre flyginger i Fellesskapet i henhold til en leieavtale,
- h) «pakkereise» enhver tjeneste som definert i artikkel 2 nr. 1 i direktiv 90/314/EØF,
- i) «reservasjon» at passasjeren har en billett eller annet bevis som viser at reservasjonen er godkjent og registrert av parten i lufttransporten,
- j) «gjeldende sikkerhetsstandarder» de internasjonale sikkerhetsstandardene fastsatt i Chicago-konvensjonen og dens vedlegg, samt eventuelt sikkerhetsstandardene i gjeldende fellesskapsrett.

## KAPITTEL II

### FELLESSKAPSLISTE

#### *Artikkel 3*

#### **Opprettelse av fellesskapslisten**

1. Med henblikk på å styrke flysikkerheten skal det opprettes en liste over luftfartsselskaper underlagt driftsforbud i Fellesskapet (heretter kalt «fellesskapslisten»). Hver medlemsstat skal på sitt territorium håndheve driftsforbudene omfattet av fellesskapslisten overfor de luftfartsselskaper som er underlagt nevnte driftsforbud.
2. De felles kriterier for å pålegge et luftfartsselskap driftsforbud, som skal baseres på gjeldende sikkerhetsstandarder, er fastsatt i vedlegget (heretter kalt «felles kriterier»). Kommisjonen kan endre vedlegget, særlig for å ta hensyn til den vitenskapelige og tekniske utvikling, etter framgangsmåten i artikkel 15 nr. 3.
3. Med henblikk på opprettelsen av fellesskapslisten for første gang skal alle medlemsstater innen 16. februar 2006 underrette Kommisjonen om identiteten til de luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud på deres territorium, og angi årsakene til forbudet samt all annen relevant informasjon. Kommisjonen skal underrette de øvrige medlemsstatene om driftsforbudene.
4. Senest en måned etter at den har mottatt opplysningene fra medlemsstatene og på grunnlag av de felles kriterier skal Kommisjonen beslutte om den skal pålegge de berørte luftfartsselskapene driftsforbud og opprette fellesskapslisten over luftfartsselskaper som den har pålagt driftsforbud, etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 15 nr. 3.

#### *Artikkel 4*

#### **Ajourføring av fellesskapslisten**

1. Fellesskapslisten skal ajourføres

- a) for å pålegge et luftfartsselskap driftsforbud og oppføre luftfartsselskapet på fellesskapslisten, på grunnlag av de felles kriterier,
  - b) for å stryke et luftfartsselskap fra fellesskapslisten dersom sikkerhetsmanglene eller manglene som førte til at luftfartsselskapet ble oppført på fellesskapslisten, er utbedret og det ikke foreligger noen andre årsaker, på grunnlag av de felles kriterier, til å beholde luftfartsselskapet på fellesskapslisten,
  - c) for å endre vilkårene for et driftsforbud pålagt et luftfartsselskap som er omfattet av fellesskapslisten.
2. Kommisjonen skal, på eget initiativ eller på anmodning fra en medlemsstat, beslutte å ajourføre fellesskapslisten straks det er nødvendig i henhold til nr. 1, etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 15 nr. 3 og på grunnlag av de felles kriterier. Minst hver tredje måned skal Kommisjonen kontrollere om fellesskapslisten bør ajourføres.
3. Hver medlemsstat og Det europeiske flysikkerhetsbyrå skal underrette Kommisjonen om alle opplysninger som kan være relevante for ajourføringen av fellesskapslisten. Kommisjonen skal videreformidle alle relevante opplysninger til de andre medlemstatene.

#### *Artikkel 5*

#### **Midlertidige tiltak for ajourføring av fellesskapslisten**

1. Dersom det er åpenbart at et luftfartsselskaps fortsatte drift i Fellesskapet sannsynligvis vil utgjøre en alvorlig sikkerhetsrisiko, og at risikoen ikke er utbedret på en tilfredsstillende måte ved hjelp av hastetiltak vedtatt av de berørte medlemsstater i samsvar med artikkel 6 nr. 1, kan Kommisjonen midlertidig vedta tiltakene omhandlet i artikkel 4 nr. 1 bokstav a) eller c) etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 15 nr. 2.
2. Kommisjonen skal snarest mulig og senest innen ti arbeidsdager framlegge saken for komiteen nevnt i artikkel 15 nr. 1 og beslutte om den skal bekrefte, endre, oppheve eller forlenge tiltaket den har vedtatt i henhold til nr. 1 i denne artikkel, etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 15 nr. 3.

#### *Artikkel 6*

#### **Ekstraordinære tiltak**

1. I nødstilfeller skal denne forordning ikke hindre en medlemsstat i å reagere på et uforutsett sikkerhetsproblem ved å innføre et umiddelbart driftsforbud for sitt eget territorium, idet det tas hensyn til de felles kriterier.
2. En beslutning av Kommisjonen om ikke å oppføre et luftfartsselskap på fellesskapslisten etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 3 nr. 4 eller artikkel 4 nr. 2 skal ikke hindre en medlemsstat i å pålegge eller opprettholde et driftsforbud overfor det berørte luftfartsselskapet på grunn av et sikkerhetsproblem som særlig berører medlemsstaten.
3. I tilfellene nevnt i nr. 1 og 2 skal den berørte medlemsstaten umiddelbart underrette Kommisjonen, som skal underrette de andre medlemsstatene. I tilfellet nevnt i nr. 1 skal den



berørte medlemsstaten umiddelbart anmode Kommisjonen om å ajourføre fellesskapslisten i samsvar med artikkel 4 nr. 2.

#### *Artikkel 7*

### **Rett til forsvar**

Når Kommisjonen tar beslutningene nevnt i artikkel 3 nr. 4, artikkel 4 nr. 2 og artikkel 5 skal den påse at det berørte luftfartsselskapet får mulighet til å bli hørt, idet det tas hensyn til at det i visse tilfeller er behov for hastesaksbehandling.

#### *Artikkel 8*

### **Gjennomføringstiltak**

1. Kommisjonen skal etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 15 nr. 3 om nødvendig vedta gjennomføringstiltak for å fastsette nærmere regler for framgangsmåtene nevnt i dette kapittel.
2. Når den vedtar disse tiltakene skal Kommisjonen ta behørig hensyn til behovet for at det tas raske beslutninger om ajourføring av fellesskapslisten og om nødvendig gjøre det mulig med hastesaksbehandling.

#### *Artikkel 9*

### **Offentliggjøring**

1. Fellesskapslisten og eventuelle endringer i den skal umiddelbart offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende*.
2. Kommisjonen og medlemsstatene skal treffe de tiltak som er nødvendige for å lette offentlighetens tilgang til fellesskapslisten i siste ajourførte versjon, særlig gjennom bruk av Internett.
3. Parter i lufttransport, nasjonale sivile luftfartsmyndigheter, Det europeiske flysikkerhetsbyrå og lufthavner på medlemsstatenes territorier skal gjøre passasjerene oppmerksomme på fellesskapslisten, både på sine nettsted og, der det er relevant, i sine lokaler.

## **KAPITTEL III**

### **INFORMASJON TIL PASSASJERER**

## Artikkel 10

### Virkeområde

1. Bestemmelsene i dette kapittel får anvendelse på transport av passasjerer med luftfartøy, når flygingen inngår i en transportavtale og transporten starter innenfor Fellesskapet, og
  - a) flygingen avgår fra en lufthavn på en medlemsstats territorium der traktaten har anvendelse,  
  
eller
  - b) flygingen avgår fra en lufthavn i en tredjestat og ankommer en lufthavn på en medlemsstats territorium der traktaten har anvendelse,  
  
eller
  - c) flygingen avgår fra en lufthavn i en tredjestat og ankommer en annen tilsvarende lufthavn.
2. Bestemmelsene i dette kapittel får anvendelse uavhengig av om flygingen er regelbunden eller ikke, og uavhengig av om flygingen inngår i en pakkereise eller ikke.
3. Bestemmelsene i dette kapittel berører ikke passasjerenes rettigheter i henhold til direktiv 90/314/EØF og forordning (EØF) nr. 2299/89.

## Artikkel 11

### Informasjon om identiteten til det utførende luftfartsselskapet

1. I forbindelse med reservasjonen skal parten i lufttransporten underrette passasjerer om identiteten til det eller de utførende luftfartsselskaper, uansett reservasjonsmåte.
2. Dersom identiteten til det eller de utførende luftfartsselskaper ikke er kjent ved tidspunktet for reservasjonen, skal parten i lufttransporten sørge for at passasjerer underrettes om navnet på det eller de luftfartsselskaper som forventes å utføre den eller de berørte flygingene. I slike tilfeller skal parten i lufttransporten sikre at passasjerer underrettes om identiteten til det eller de utførende luftfartsselskaper straks identiteten er kjent.
3. Dersom det eller de luftfartsselskaper som skal utføre flygingen, endres etter reservasjonen, skal parten i lufttransporten, uavhengig av årsaken til endringen, umiddelbart vedta alle nødvendige tiltak for å sikre at passasjerene straks blir underrettet om endringen. Passasjerene skal i alle tilfeller underrettes ved innsjekking, eller ved ombordstiging dersom det ikke skal sjekkes inn i forbindelse med en korresponderende flyging.
4. Luftfartsselskapet eller eventuelt reisearrangøren skal sikre at den relevante parten i lufttransporten underrettes om identiteten til det eller de transporterende luftfartsselskaper straks den er kjent, særlig når identiteten endres.

5. En billettselger som ikke er blitt underrettet om identiteten til det utførende luftfartsselskapet, skal ikke holdes ansvarlig for manglende overholdelse av bestemmelsene i denne artikkel.
6. Plikten som påhviler parten i lufttransporten til å underrette passasjerer om identiteten til det eller de utførende luftfartsselskaper, skal angis i de allmenne salgsvilkårene som gjelder for transportavtalen.

### *Artikkel 12*

#### **Rett til erstatning eller omruting**

1. Denne forordning skal ikke berøre retten til erstatning eller omruting i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004.
2. I tilfeller der forordning (EF) nr. 261/2004 ikke får anvendelse, og
  - a) det utførende luftfartsselskapet som passasjerer ble underrettet om, er blitt oppført på fellesskapslisten og underlagt driftsforbud, noe som har medført innstilling av den berørte flygingen, eller ville ha medført innstilling dersom den berørte flygingen var blitt utført i Fellesskapet,

eller

  - b) det utførende luftfartsselskapet som passasjerer ble underrettet om, er blitt erstattet av et annet utførende luftfartsselskap som er blitt oppført på fellesskapslisten og underlagt driftsforbud, noe som har medført innstilling av den berørte flygingen, eller ville ha medført innstilling dersom den berørte flygingen var blitt utført i Fellesskapet,

skal parten i lufttransporten, som er avtalepart i transportavtalen, tilby passasjerene den rett til erstatning eller omruting som er fastsatt i artikkel 8 i forordning (EF) nr. 261/2004, forutsatt at passasjerer, selv om flygingen ikke ble avlyst, valgte å avstå fra flygingen.
3. Nr. 2 i denne artikkel får anvendelse uten at det berører artikkel 13 i forordning (EF) nr. 261/2004.

### *Artikkel 13*

#### **Sanksjoner**

Medlemsstatene skal sikre at reglene fastsatt i dette kapittel overholdes og fastsette sanksjoner som får anvendelse ved overtredelse av dem. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

## KAPITTEL IV

### **SLUTTBESTEMMELSER**

#### *Artikkel 14*

### **Informasjon og endring**

Innen 16. januar 2009 skal Kommisjonen framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen av denne forordning. Rapporten skal om nødvendig være vedlagt forslag til endring av denne forordning.

#### *Artikkel 15*

### **Komité**

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nevnt i artikkel 12 i forordning (EØF) nr. 3922/91 («komiteen»).
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 3 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.
3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet nevnt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.

4. Kommisjonen kan rådspørre komiteen om alle andre spørsmål som gjelder anvendelsen av denne forordning.
5. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

#### *Artikkel 16*

### **Oppheving**

Artikkel 9 i direktiv 2004/36/EF oppheves.

#### *Artikkel 17*

### **Ikrafttredelse**

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 10, 11 og 12 får anvendelse fra 16. juli 2006 og artikkel 13 fra 16. januar 2007.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 14. desember 2005.

*For Europaparlamentet*

*For Rådet*

J. BORRELL FONTELLES

*President*

C. CLARKE

*Formann*

## VEDLEGG

### **Felles kriterier for å vurdere et driftsforbud av sikkerhetsgrunner på fellesskapsplan**

Beslutninger om tiltak på fellesskapsplan skal tas på grunnlag av en vurdering av omstendighetene i hvert enkelt tilfelle. Avhengig av omstendighetene i hvert enkelt tilfelle, kan et luftfartsselskap eller alle luftfartsselskaper som er godkjent i samme stat, bli gjenstand for tiltak på fellesskapsplan.

Beslutningen om å pålegge et luftfartsselskap et fullstendig eller delvis driftsforbud, skal baseres på en vurdering av om luftfartsselskapet overholder gjeldende sikkerhetsstandarder, samtidig som det tas hensyn til følgende:

1. Bevis på alvorlige sikkerhetsmangler fra luftfartsselskapets side:
  - Rapporter som viser alvorlige sikkerhetsmangler, eller at selskapet til stadighet unnlater å utbedre mangler påvist ved inspeksjoner på bakken utført innenfor rammen av SAFA-programmet som tidligere er blitt forelagt selskapet.
  - Alvorlige sikkerhetsmangler påvist innenfor rammen av bestemmelsene om innhenting av opplysninger i artikkel 3 i direktiv 2004/36/EF om sikkerheten til tredjestaters luftfartøyer.
  - Driftsforbud pålagt et luftfartsselskap av en tredjestat på grunn av dokumenterte mangler med hensyn til internasjonale sikkerhetsstandarder.
  - Dokumenterte opplysninger om ulykker eller alvorlige hendelser som tyder på mulige sikkerhetsmangler i systemet.
2. Manglende evne og/eller vilje hos et luftfartsselskap til å utbedre sikkerhetsmangler, som kommer til uttrykk ved:
  - Manglende klarhet eller mangel på tilstrekkelig informasjon i rett tid fra luftfartsselskapets side som svar på en forespørsel fra en medlemsstats sivile luftfartsmyndighet når det gjelder sikkerhetsaspektene ved selskapets drift.
  - Uegnet eller utilstrekkelig plan for korrigerende tiltak som svar på en påvist alvorlig sikkerhetsmangel.
3. Manglende evne og/eller vilje hos myndigheten som er ansvarlig for tilsynet med et luftfartsselskap, til å utbedre sikkerhetsmangler, som kommer til uttrykk ved:
  - Manglende samarbeid fra en annen stats vedkommende myndigheters side med en medlemsstats sivile luftfartsmyndigheter, når det reises tvil om sikkerheten i forbindelse med et luftfartsselskap som har lisens eller er godkjent i den berørte stat.
  - Manglende evne hos vedkommende myndigheter som er ansvarlige for tilsynet med luftfartsselskapet til å gjennomføre og håndheve gjeldende sikkerhetsstandarder. Det bør tas særlig hensyn til følgende:

- a) revisjoner og tilhørende planer for korrigerende tiltak utarbeidet i henhold til ICAOs universelle revisjonsprogram for sikkerhetstilsyn eller annen gjeldende fellesskapsrett,
  - b) om driftstillatelsen eller den tekniske tillatelsen for ethvert luftfartsselskap som står under den aktuelle statens tilsyn, tidligere er blitt nektet eller tilbakekalt av en annen stat,
  - c) om luftfartsselskapets godkjenning ikke er utstedt av vedkommende myndighet i staten hvor luftfartsselskapet har sitt hovedforretningskontor.
- Manglende evne hos vedkommende myndigheter i staten der luftfartøyet som brukes av luftfartsselskapet, er registrert, til å føre tilsyn med luftfartøyet som brukes av luftfartsselskapet, i samsvar med bestemmelsene i Chicago-konvensjonen.