



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 16.2.2005  
COM(2005) 48 definitief

2005/0008 (COD)

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**betreffende het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende  
luchtvaartmaatschappij en het mededelen van veiligheidsinformatie door de lidstaten**

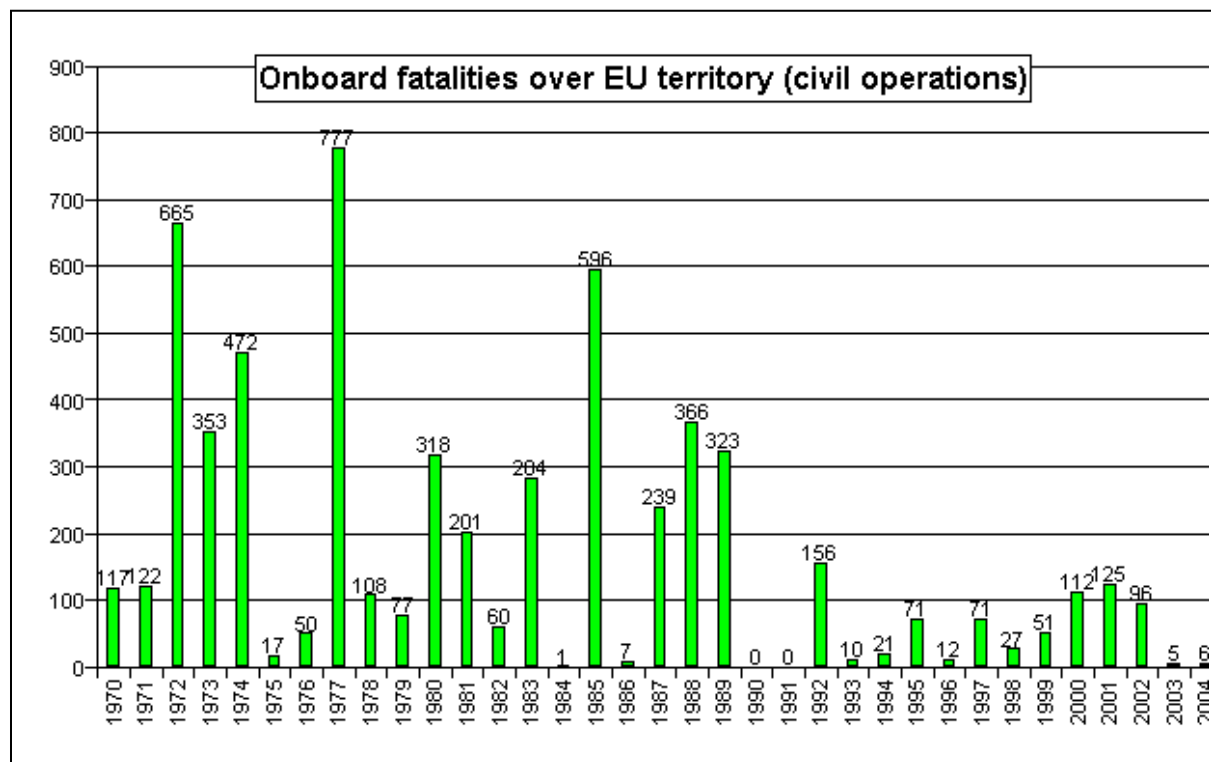
**(Voor de EER relevante tekst)**

(door de Commissie ingediend)

## TOELICHTING

### 1) Behoeftte aan maatregelen ter verbetering van de veiligheid

Uit statistieken blijkt (zie onderstaande tabel) dat luchtvaartongelukken in Europa bijzonder zeldzaam geworden zijn. In 2003 kostten vliegtuigongelukken op het grondgebied van de EU aan 5 mensen het leven. Vergelijk dit bijvoorbeeld met de meer dan 63,47 miljoen passagiers die gedurende dezelfde periode via één grote luchthaven (London-Heathrow) reisden<sup>1</sup>.



“DODELIJKE SLACHTOFFERS VAN VLIEGTUIGONGELUKKEN OP HET GRONDGEBIED VAN DE EU (BURGERLUCHTVAART)”

Dit hoge veiligheidsniveau is te danken aan de permanente inspanningen die worden geleverd, niet alleen om veilig te blijven werken, maar ook om het vliegen steeds veiliger te maken. Verhoudingsgewijs komen steeds minder mensen om het leven bij vliegtuigongelukken, daar het absolute aantal dodelijke slachtoffers blijft afnemen en het aantal passagiers toeneemt.

Het toezicht op de veiligheid van het vliegverkeer is wereldwijd gereguleerd in het kader van het uit 1944 daterende Verdrag van Chicago inzake de Internationale Burgerluchtvaart en is gebaseerd op normen die ontwikkeld zijn door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, welke bij dat verdrag in het leven is geroepen. In wezen staan de luchtvaartmaatschappijen, in het bijzonder wat de naleving van de veiligheidsvereisten betreft, onder toezicht van hun thuisland, d.i. het land dat hun exploitatievergunning heeft verleend en/of het land waar de door hen geëxploiteerde vliegtuigen zijn ingeschreven. Dankzij dit systeem zijn de veiligheidsniveaus de afgelopen vijftig jaar ruimschoots voldoende geweest. Een strikte

1 Bron: Statistieken van Airclaims voor 2003 en in 2003 gepubliceerde statistische gegevens van EUROSTAT, hoofdstuk 3.5.14 « Traffic at selected major airports » ; deze statistieken zijn gebaseerd op gecorreleerde gegevens van Airports Council International, de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, het Airports Magazine en lokale luchthavenautoriteiten.

toepassing van internationale normen en het toezicht op de naleving van kwaliteitscriteria zijn momenteel echter niet overal ter wereld in gelijke mate gegarandeerd.

Binnen de EU zijn de veiligheidsprocedures gebaseerd op communautaire wetgeving, die streng wordt gehandhaafd<sup>2</sup>, waardoor de hierboven genoemde hoge veiligheidsniveaus kunnen worden verzekerd. Met name de oprichting van het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de burgerluchtvaart (EASA) in 2002 vormt een fundamentele bouwsteen voor de uniforme toepassing van veiligheidsvereisten in de vorm van een “one-stop-shop” voor de luchtwaardigheidscertificering van alle aëronautische producten, met inbegrip van ontwerp, fabricage en onderhoud. Zoals reeds bepaald in Verordening (EG) nr. 1592/2002<sup>3</sup> zal met de geplande uitbreiding van de bevoegdheden van het EASA worden verzekerd dat binnenkort alle verrichtingen van luchtvaartmaatschappijen onder de verantwoordelijkheid van het Agentschap zullen vallen. Als gevolg hiervan is er nu een strikt toezicht op de veiligheid bij het ontwerpen, vervaardigen, onderhouden en gebruiken van aëronautische producten, alsook op de in de Gemeenschap gevestigde organisaties en personen die bij deze activiteiten zijn betrokken, met het oogmerk reizigers, werknemers in de luchtvaartsector en rond luchthavens wonende burgers te beschermen.

Buiten de EU hangen de veiligheidsniveaus af van de doeltreffendheid van de toezichtprocedures die in derde landen worden toegepast. Om de veiligheid te garanderen van alle vliegtuigen die binnen de Gemeenschap, naar de Gemeenschap of naar bestemmingen buiten de Gemeenschap vliegen, hebben het Europees Parlement en de Raad onlangs Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van luchthavens in de Gemeenschap<sup>4</sup> goedgekeurd, welke voorziet in een geharmoniseerd systeem van inspecties van buitenlandse vliegtuigen die Europese luchthavens gebruiken. Daarnaast voorziet deze richtlijn in de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten en in de mogelijkheid om door een lidstaat genomen maatregelen tegen een derde land of exploitant die zich niet aan de internationale veiligheidsnormen houdt, tot de gehele Gemeenschap uit te breiden.

Dit geharmoniseerde inspectiesysteem berust op procedures die van kracht zijn in het kader van het zogenoemde "SAFA-programma" (programma voor de veiligheidsbeoordeling van buitenlandse vliegtuigen) dat sinds 1996 door de Europese Burgerluchtvaartconferentie is ontwikkeld. Deze procedures hebben hun doeltreffendheid reeds bewezen. Tijdens zogeheten "ramp inspections", worden buitenlandse vliegtuigen, na hun landing op een Europese luchthaven, steekproefsgewijs onderzocht om na te gaan of zij voldoen aan de wereldwijd geldende internationale veiligheidsnormen, als vermeld in de bijlagen 1, 6 en 8 van het Verdrag van Chicago. Hierbij kan een vastgestelde tekortkoming in de naleving, een zogenoemde “bevinding”, afhankelijk van de ernst van de gevolgen voor de veiligheid van het

---

2 Zie Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart; Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart; Richtlijn 94/56/EG van de Raad houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart; Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart.

3 Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, artikel 7.

4 PB L 143, 30.4.2004, blz. 76.

vliegtuig, een onmiddellijk corrigerend ingrijpen vereisen of wettigen dat het vliegtuig aan de grond wordt gehouden.

Kort samengevat worden de lidstaten er door de "SAFA-richtlijn" toe verplicht een mechanisme te creëren voor het verzamelen van informatie aan de hand waarvan zij dan potentieel onveilige exploitanten kunnen identificeren en "ramp inspections" kunnen uitvoeren om na te gaan of vliegtuigen die communautaire luchthavens gebruiken, aan de internationale veiligheidsnormen voldoen. Over de verzamelde informatie en de verslagen van de uitgevoerde inspecties vindt dan een gedachtewisseling plaats tussen alle lidstaten zodat zij besluiten kunnen nemen ten aanzien van eventuele verdere inspecties of kunnen nagaan in hoeverre eerder geconstateerde tekortkomingen zijn gecorrigeerd. Bovendien wordt in de richtlijn een procedure vastgesteld waarmee de Commissie kan aanbevelen dat de door een lidstaat tegen een exploitant genomen maatregelen tot de gehele Gemeenschap worden uitgebreid.

Ondanks deze maatregelen stortte op 3 januari 2004 een passagiersvliegtuig op weg naar Parijs kort na het opstijgen neer bij de Egyptische badplaats Sharm-El-Sheikh, waarbij alle 148 inzittenden om het leven kwamen. Na het ongeval kwam aan het licht dat de exploiterende maatschappij ten tijde van het ongeluk niet op Zwitserland mocht vliegen omdat daar twijfels waren gerezen over de veiligheid. De maatschappij had wel toestemming om naar bepaalde EU-lidstaten te vliegen. Tot op heden kan niets met zekerheid worden gezegd over de oorzaak van de ramp. Het onderzoek duurt voort en conclusies over de toedracht zouden derhalve voorbarig zijn.

Door de vliegcrash in Sharm-el-Sheikh werd echter nog eens duidelijk dat er meer stringente regels nodig zijn om "ramp inspections" verplicht te stellen en de lidstaten ertoe te verplichten op grotere schaal informatie uit te wisselen en de uit deze controles voortvloeiende gemeenschappelijke maatregelen ten uitvoer te leggen.

Het onderhavige voorstel voor een verordening heeft in de eerste plaats tot doel verbetering te brengen in de positie van het reizigerspubliek ten opzichte van de luchtvaartsector. Te dien einde wordt voorgesteld passagiers het recht te geven te worden geïnformeerd over de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die door hen gereserveerde vlucht(en) exploiteert en tegelijkertijd zwaarder de nadruk te leggen op de verplichting van de lidstaten veiligheidsgerelateerde informatie mede te delen. Er zij op gewezen dat vliegtuigen van derde landen op verscheidene gronden, en niet in de laatste plaats om de in de "SAFA-richtlijn" genoemde redenen, aan de grond kunnen worden gehouden of een vliegverbod voor vluchten naar en uit de Gemeenschap kunnen krijgen.

Te zijner tijd wil de Commissie voorstellen doen ter versterking van het huidige systeem van veiligheidsinspecties, dat gebaseerd is op "SAFA-richtlijn" 2004/36/EG. De Commissie onderzoekt momenteel wat de meest efficiënte manier is om, gebruik makend van de mogelijkheden die worden geboden door maatregelen ten aanzien van de inhoud van de aan de "SAFA-richtlijn" gehechte procedures, de nodige veranderingen door te voeren.

Andere, verdergaande maatregelen, mogelijk via een wijziging van de Richtlijn, hebben betrekking op de invoering van een waarschuwingssysteem om te verzekeren dat belangrijke veiligheidskwesties onder de aandacht van de inspecteurs van alle lidstaten worden gebracht en om een reeks gedetailleerde, in dergelijke gevallen te volgen procedures vast te stellen. Een dergelijk initiatief zou de kwaliteit en normalisering van de gegevens helpen verbeteren, een betere analyse van de beschikbare informatie mogelijk maken en de opsporing van

probleemgebieden vergemakkelijken. Tevens zou bij wijzigingsvoorstellen rekening worden gehouden met internationale initiatieven als de Operational Safety Audit (IOSA) van de IATA, waarbij wordt voorzien in een genormaliseerd auditprogramma gebaseerd op internationaal erkende normen en een gestructureerd systeem voor het delen van met de audit verband houdende informatie.

Er zij op gewezen dat bovengenoemde maatregelen een verbeterde gemeenschappelijke opleiding van het betrokken personeel zouden vereisen, alsmede de gebruikmaking van de ervaring van de Gemeenschap op het vlak van de uitwisseling van personeelsleden uit de verschillende lidstaten. Zodoende zouden de inspecteurs een betere kennis verkrijgen van de terzake bestaande beste praktijken, hetgeen dan weer bevorderlijk zou zijn voor het vertrouwen en de zekerheid die nodig zijn om in een coherent, de gehele Gemeenschap omspannend systeem te kunnen werken.

Naast deze technische maatregelen zal het wellicht noodzakelijk zijn meer gemeenschappelijke acties te overwegen tegen onveilig geachte exploitanten. Zo zou men meer publiciteit kunnen geven aan gevallen van vliegtuigen die aan de grond worden gehouden en resoluter kunnen optreden tegen derde landen die hun toezichtverantwoordelijkheid niet serieus genoeg nemen, zoals uiteengezet in het oorspronkelijke voorstel van de Commissie uit 1997, dat aanzienlijk is afgezwakt.

## **2) Behoeftte aan maatregelen ter verbetering van de transparantie**

Om luchtreizigers in staat te stellen hun vlucht te boeken met een betere kennis van de maatschappij die de dienst in kwestie verzorgt, moeten zij toegang tot deze informatie hebben.

Na het ongeval in Sharm-el-Sheikh heerste bij het grote publiek het gevoel dat passagiers op de hoogte moeten worden gebracht van de precieze identiteit van de maatschappij die hen zal vervoeren. Een grotere transparantie zou vliegtuigmaatschappijen ertoe aanzetten hun verbintenissen op veiligheidsgebied te versterken.

Vandaag de dag is het al zo dat passagiers in de meeste gevallen weten welke luchtvervoersonderneming de door hen gereserveerde vlucht uitvoert. Wanneer zij een afzonderlijk vliegtuigticket (dat geen deel uitmaakt van een pakketreis) kopen, hebben zij te maken met één bepaalde luchtvaartmaatschappij. Er zijn echter twee praktijken in de branche die soms tot de situatie leiden dat de maatschappij die de vlucht onder haar merknaam heeft verkocht, deze niet de facto uitvoert. Eén van deze praktijken is code-sharing, waarbij twee luchtvaartbedrijven overeenkomen onder beider merknamen stoelen op een aantal vluchten te verkopen, hoewel sommige vluchten door de ene en andere door de andere onderneming worden verzorgd. Het is dan mogelijk een ticket van luchtvaartbedrijf x te kopen, maar door luchtvaartbedrijf y te worden vervoerd.

Maar indien een passagier een afzonderlijk ticket (dat geen deel uitmaakt van een pakketreis) boekt via een computerreserveringssysteem (CRS), is het uit hoofde van de EU-gedragscode voor deze systemen<sup>5</sup> reeds verplicht aan te geven welke de exploiterende luchtvaartmaatschappij is. Deze verplichting geldt niet voor rechtstreekse boekingen bij luchtvaartondernemingen, zonder tussenkomst van een CRS, bijvoorbeeld wanneer via het internet wordt gereserveerd. De meeste Europese luchtvaartmaatschappijen die aan code-

---

<sup>5</sup> Verordening (EG) nr. 323/1999 van de Raad van 8 februari 1999 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2299/89 betreffende gedragsregels voor geautomatiseerde boekingsystemen (CRS).

sharing doen hebben de Airline Passenger Service Commitments (APSC)<sup>6</sup> onderschreven, en er zich aldus toe verbonden deze informatie vrijwillig te verstrekken. In de praktijk is gebleken dat deze verbintenis goed wordt nageleefd.

De andere praktijk die onduidelijkheid doet ontstaan rond de identiteit van de exploiterende maatschappij is de zogeheten "wet lease", waarbij een luchtvaartmaatschappij een vliegtuig met bemanning van een andere maatschappij huurt. Bij automatische boekingsystemen hoeft deze informatie niet op het scherm te verschijnen. Deze praktijk, die eveneens onder de APSC valt, is echter niet zo wijdverbreid als code-sharing.

Voor vluchten die wel deel uitmaken van een pakketreis bestaat binnen de branche momenteel geen enkele verplichting of verbintenis om de luchtreiziger in te lichten over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij. Niettemin wordt deze informatie in vele gevallen reeds vrijwillig gegeven omdat ze ook als commercieel instrument wordt gebruikt.

In beginsel is het een voor de hand liggende vereiste van een beleid ter bescherming van de consument dat luchtreizigers het recht hebben te weten welke exploitanten het voornaamste aandeel hebben in vakantiepakketten of vluchten die zij kopen. Niemand zou bijvoorbeeld verwachten dat consumenten onwetend worden gehouden over het hotel waarin zij zullen verblijven. De voorgestelde maatregelen zijn er zorgvuldig op gericht de veiligheid van de passagiers te garanderen en tegelijk de negatieve gevolgen voor het concurrentievermogen van de reisindustrie tot een minimum te beperken, met name door de flexibiliteit bij de keuze van een exploiterende luchtvaartmaatschappij te behouden. Hoewel een uitgebreide effectbeoordeling gerechtvaardigd zou kunnen zijn - met name wanneer uitgebreidere maatregelen nodig waren - is gezien de aard van de voorgestelde maatregelen (vooral omdat de te nemen maatregelen hoogdringend zijn en omdat moet worden voorkomen dat uiteenlopende nationale regels worden goedgekeurd), een snelle goedkeuring van dit voorstel vereist.

Tussen het tijdstip van de reservering en de verstrekking van de dienst kan er echter een lange tijd verlopen, en het kan gebeuren dat er veranderingen in de oorspronkelijk overeengekomen voorwaarden moeten worden aangebracht. De mogelijkheid om flexibel op marktontwikkelingen te kunnen inspelen is van wezenlijk belang om succesvol te kunnen werken in de reisindustrie. Bovendien kunnen er technische redenen zijn die dienstverstrekkers, zowel luchtvaartmaatschappijen als touroperators, ertoe nopen op het allerlaatste ogenblik van exploiterende maatschappij te veranderen, bijvoorbeeld wanneer het door een technisch defect aan een vliegtuig absoluut noodzakelijk wordt een vliegtuig van een andere luchtvervoersonderneming in te zetten. Het is daarom nodig dat de vereisten van transparantie en flexibiliteit met elkaar in evenwicht worden gebracht. Transparantie vereist dat de luchtreiziger onmiddellijk wordt gewaarschuwd wanneer een andere luchtvaartmaatschappij de vlucht overneemt; flexibiliteit vereist dat luchtvaartondernemingen en touroperators op korte termijn van exploiterende maatschappij kunnen veranderen zonder dat hun bedrijfsactiviteiten verder worden onderbroken.

Om te garanderen dat de contractsluitende luchtvaartmaatschappijen aantrekkelijke prijzen kunnen bieden, bijvoorbeeld in het geval van pakketreizen die door touroperators worden aangeboden, en rekening houdend met het feit dat pakketreizen vaak ruim van tevoren worden

---

<sup>6</sup> Vrijwillig door de bedrijfstak aangegane verbintenis, ondertekend op 14 februari 2002; website: [http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/commitments\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/commitments_en.htm).

geboekt, is het van belang dat de contractsluitende luchtvaartmaatschappijen over de nodige flexibiliteit beschikken om de vlucht eventueel te laten verzorgen door een andere maatschappij dan oorspronkelijk gepland, mits ze de passagiers in kennis stellen van deze wijziging.

Luchtreizigers moeten dus in alle gevallen het recht hebben te weten welke luchtvaartmaatschappij hun vlucht uitvoert. De Commissie zal in de toekomst nagaan of het verstrekken van deze informatie voldoende bescherming biedt aan de passagiers.

Maar transparantie is een grondbeginsel dat ook tussen de lidstaten toepassing moet vinden. Om deze reden voorziet de onderhavige verordening tevens in een algemene verplichting voor de lidstaten om informatie over de veiligheid van luchtvervoerexploitanten uit te wisselen, teneinde overal in Europa een doeltreffende en uniforme tenuitvoerlegging van veiligheidsbeslissingen te verzekeren.

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**betreffende het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij en het mededelen van veiligheidsinformatie door de lidstaten**

**(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<sup>1</sup>,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>2</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>3</sup>,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>4</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Communautaire maatregelen op het gebied van het luchtvervoer moeten onder andere 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) Wil men bereiken dat het concurrentiekader in de luchtvaartsector voor luchtvervoersondernemingen en passagiers de grootst mogelijke voordelen oplevert, dan is het belangrijk dat de consument voldoende informatie krijgt om met kennis van zaken een keuze te maken.
- (3) De identiteit van de luchtvaartmaatschappij die de dienst de facto verstrekt is fundamentele informatie. In de praktijk worden consumenten die een vlucht boeken niet altijd ingelicht over de identiteit van de maatschappij die de vlucht feitelijk verzorgt.
- (4) In Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten<sup>5</sup> is bepaald welke informatie aan

---

<sup>1</sup> PB C, , blz.

<sup>2</sup> PB C, , blz.

<sup>3</sup> PB C, , blz.

<sup>4</sup> PB C, , blz.

<sup>5</sup> PB L 158, 23.6.1990, blz. 59.



de consument moet worden verstrekt, maar de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij maakt geen deel uit van deze informatie.

- (5) Verordening (EEG) nr. 2299/89 van de Raad van 24 juli 1989 betreffende gedragsregels voor geautomatiseerde boekingsystemen (CRS)<sup>6</sup> geeft consumenten die via een geautomatiseerd boekingssysteem een vlucht reserveren het recht te worden geïnformeerd over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij<sup>7</sup>. 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.
- (6) Deze praktijken vergroten de flexibiliteit en maken een betere dienstverlening aan de passagiers mogelijk (soms zijn wijzigingen op het laatste ogenblik immers onvermijdelijk en noodzakelijk om de veiligheid van het luchtvervoer te garanderen). Tegenover deze flexibiliteit moet echter wel transparantie voor de consumenten staan.
- (7) Om het algemene veiligheidsniveau van het luchtvervoer in de Gemeenschap te verhogen, is het van essentieel belang dat de lidstaten de mededeling van informatie over de veiligheid van luchtvervoersexploitanten verbeteren.
- (8) 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,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

### *Artikel 1* **Onderwerp**

Met deze verordening worden regels vastgesteld om te verzekeren dat luchtreizigers worden ingelicht over de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die de vluchten exploiteert waarop zij vliegen en worden de lidstaten verplicht om veiligheidsinformatie uit te wisselen.

### *Artikel 2* **Definities**

In deze verordening wordt verstaan onder:

- (a) "luchtvaartmaatschappij": een luchtvervoersonderneming met een geldige exploitatievergunning;
- (b) "vervoerscontract": een contract voor of met inbegrip van luchtvervoersdiensten;

---

<sup>6</sup> PB L 220 van 29.7.1989, blz. 1.

<sup>7</sup> PB L 40 van 13.2.1999, blz. 1.

- (c) "contractsluitende luchtvaartmaatschappij": de luchtvaartmaatschappij die een vervoerscontract met de passagier sluit; indien het contract een pakket omvat, is de contractsluitende maatschappij de touroperator;
- (d) "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;
- (e) "pakket": de diensten gedefinieerd in artikel 2, lid 1, van Richtlijn 90/314/EEG van de Raad betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten.
- (f) "reservatie": het feit dat de passagier over een ticket of ander bewijsmiddel beschikt waaruit blijkt dat zijn reservatie is aanvaard en geregistreerd door de luchtvaartmaatschappij of de reisorganisatie.

### *Artikel 3*

#### **Toepassingsgebied**

1. Deze verordening is van toepassing op het verlenen van luchtvervoersdiensten waarbij de vlucht vertrekt vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waar het Verdrag van kracht is of vanaf een luchthaven op het grondgebied van een derde land, voorzover de vlucht deel uitmaakt van een reis die in de Gemeenschap is aangevangen en de contractsluitende luchtvaartmaatschappij een vestiging heeft in de Gemeenschap.
2. De verordening is van toepassing ongeacht het een geregelde of ongeregelde vlucht betreft, en ongeacht de vlucht deel uitmaakt van een pakket of niet.
3. Deze verordening geldt onverminderd de rechten van passagiers uit hoofde van Richtlijn 90/314/EEG en Verordening (EEG) nr. 2299/89 betreffende gedragsregels voor geautomatiseerde boekingsystemen.

### *Artikel 4*

#### **Uitwisseling van informatie**

1. De lidstaten publiceren een lijst van alle luchtvaartmaatschappijen voor wie in hun luchtruim een vliegverbod geldt of aan wie om veiligheidsredenen verkeersrechtenbeperkingen zijn opgelegd. Deze informatie wordt voor alle lidstaten en de Commissie beschikbaar gemaakt. De Commissie publiceert een geconsolideerde lijst van deze luchtvaartmaatschappijen.
2. De Commissie neemt passende maatregelen om de in lid 1 genoemde uitwisseling van informatie te vergemakkelijken.

*Artikel 5*

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

1. Bij de reservatie licht de contractsluitende luchtvaartmaatschappij de passagiers die een vervoerscontract met haar sluiten in over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij(en).
2. Na de reservatie stelt de contractsluitende luchtvaartmaatschappij de passagiers onmiddellijk op de hoogte van enige verandering – ongeacht de reden voor deze verandering - in de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij(en).

*Artikel 6*

**Informatie en herziening**

Uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van deze verordening brengt de Commissie verslag uit over de vergezeld gaan van voorstellen voor herziening van de verordening. Indien nodig gaat dit verslag vergezeld van voorstellen voor herziening van de verordening.

*Artikel 7*

**Inwerkingtreding**

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

Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De Voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De Voorzitter*