

EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Zittingsdocument

DEFINITIEVE VERSIE
A6-0310/2005

19.10.2005

*****I**

VERSLAG

over het 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
(COM(2005)0048 – C6-0046/2005 – 2005/0008(COD))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Christine De Veyrac

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- *** Instemming
Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen
- ***I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- ***II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- ***III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

Amendementen op wetsteksten

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in vet cursief aangegeven. De markering in mager cursief is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT.....	5
TOELICHTING	31
PROCEDURE.....	35

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het 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 (COM(2005)0048 – C6-0046/2005 – 2005/0008(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2005)0048)¹,
 - gelet op artikel 251, lid 2 en artikel 80, lid 2 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C6-0046/2005),
 - gelet op artikel 51 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A6-0310/2005),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendementen van het Parlement

Amendement 1 Titel

Ontwerpverslag over het 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***

Ontwerpverslag over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij en ***de vaststelling van een communautaire lijst van aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde exploitatieverboden en verkeersrechtenbeperkingen.***

¹ Nog niet in het PB gepubliceerd.

Amendement 2
Overweging 2

(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.

(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 **alle nodige** informatie krijgt om met kennis van zaken een keuze te maken.

Motivering

De consument moet niet alleen voldoende informatie krijgen, maar alle informatie die nodig is om de garantie te hebben dat zij hun uiteindelijke keuze op complete en integrale informatie hebben gebaseerd.

Amendement 3
Overweging 2 bis (nieuw)

(2 bis) Deze verordening is onderdeel van een wetgevingsproces dat moet leiden tot een efficiënte en coherente aanpak, gericht op verbetering van de communautaire luchtveiligheid. In dit kader, dat onder andere maatregelen omvat ter verbreding van de bevoegdheden van het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de burgerluchtvaart (EASA) en ter versterking van het op het SAFA-programma (programma voor de veiligheidsbeoordeling van buitenlandse vliegtuigen) gebaseerde inspectieprogramma, moeten zowel het aantal als de kwaliteit van de veiligheidsinspecties van vliegtuigen worden verhoogd en moeten deze inspecties worden geharmoniseerd.

Amendement 4
Overweging 6

(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

(6) Deze praktijken vergroten de flexibiliteit en maken een betere dienstverlening aan de passagiers mogelijk. **Bovendien** zijn wijzigingen op het laatste ogenblik onvermijdelijk en noodzakelijk om de veiligheid van het luchtvervoer te

garanderen). Tegenover deze flexibiliteit moet echter wel transparantie voor de consumenten staan.

garanderen. Tegenover deze flexibiliteit moet echter wel **verificatie staan dat de maatschappijen die de vluchten feitelijk uitvoeren voldoen aan de veiligheidsvoorschriften, alsmede** transparantie voor de consumenten **opdat hun recht op definitieve keuze gegarandeerd is. Gestreefd moet worden naar een goed evenwicht tussen commerciële levensvatbaarheid van luchtvaartmaatschappijen en de toegang voor passagiers tot informatie.** transparantie voor de consumenten staan **opdat hun recht op definitieve keuze gegarandeerd is.**

Motivering

Verduidelijking.

Wijzigingen die op het laatste ogenblik plaatsvinden en de exploiterende luchtvaartmaatschappij treffen, moeten ter wille van een complete informatie-overbrenging aan de passagier en om zijn definitieve keuze te garanderen, worden medegedeeld.

Amendement 5

Overweging 6 bis (nieuw)

(6 bis) Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2002¹ belast het EASA met name met de totstandbrenging en instandhouding van een hoog uniform niveau van veiligheid van de burgerluchtvaart en van milieubescherming, maar het agentschap is nog niet bevoegd voor vliegtuigen van derde landen. Als de Commissie overweegt de bevoegdheden van dit agentschap uit te breiden, met name ten aanzien van de afgifte van certificaten voor vliegtuigen van derde landen, dan moet deze verordening worden herzien, zodat zij aansluit bij de vaststelling door de Gemeenschap van een samenhangend en doeltreffend systeem van toezicht op de veiligheid van maatschappijen die vliegen

op lidstaten.

Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2002¹ tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (PB L 240 van 7.9.2002, blz. 1, laatstelijk gewijzigd door verordening (EG) nr. 1701/2003 van de Commissie (PB L 243 van 27.9.2003, blz. 5).

Motivering

Het is zinvol melding te maken van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart en de kwestie van het toezicht op de veiligheid van vliegtuigen van derde landen, die beter op het technische vlak geregeld kan worden (exploitatiecertificaten), dan op het politieke.

Als dit op dit moment echter niet mogelijk is, dan moet toch worden gepleit voor een snelle uitbreiding van de bevoegdheden van het agentschap inzake de afgifte van exploitatiecertificaten aan vliegtuigen van derde landen.

Amendement 6

Overweging 6 ter (nieuw)

(6 ter) Aangezien verandering van de maatschappij die de vlucht feitelijk uitvoert een unilaterale wijziging van het contract van de vervoersmaatschappij met zich meebrengt, moet ervoor worden gezorgd dat deze operationele flexibiliteit de passagiers geen nadeel berokkent.

Motivering

Men moet erkennen dat een verandering van maatschappij een wijziging in het contract met zich meebrengt. Hoewel deze wijziging aan operationele redenen te wijten is, moet worden vermeden dat de consument misbruik gaat maken van deze flexibiliteit.

Amendement 7

Overweging 6 quater (nieuw)

(6 quater) Aangezien de Commissie overweegt de bevoegdheden van de EASA uit te breiden met de afgifte van certificaten voor vliegtuigen van derde landen, moet deze verordening worden herzien, zodat zij aansluit bij de vaststelling door de Gemeenschap van een samenhangend en doeltreffend systeem van toezicht op de veiligheid van maatschappijen die de lidstaten aandoen. Voor de financiering van deze nieuwe taken moeten kredieten worden gereserveerd.

Motivering

Rekening houdend met de nieuwe verantwoordelijkheden van de EASA, moet in de nodige financiering worden voorzien.

Amendement 8
Overweging 7

(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 **luchtvervoerexploitanten** verbeteren.

(7) Om het algemene veiligheidsniveau van het luchtvervoer in de Gemeenschap te verhogen, is het van essentieel belang dat de lidstaten de **informatieverstrekking** over de veiligheid van **luchtvaartmaatschappijen** verbeteren **en dat deze informatie op een communautaire lijst wordt gepubliceerd.**

Motivering

Een verwijzing naar de lijst die wordt genoemd in artikel 4 van deze verordening.

Amendement 9
Overweging 7 bis (nieuw)

(7 bis) Alle informatie betreffende de veiligheid van de luchtvaartmaatschappijen moet op doeltreffende wijze openbaar worden gemaakt. Hiertoe moeten de passagiers in kennis worden gesteld van een communautaire lijst van maatschappijen die niet aan de veiligheidscriteria beantwoorden, om zo tot een maximale coherentie en zichtbaarheid te komen.

Deze communautaire lijst moet steunen op gemeenschappelijke, op communautair niveau door de Commissie en een comité van nationale deskundigen op het gebied van de burgerluchtvaart vastgestelde criteria voor publicatie, zodat een gelijke behandeling van de passagiers en maatschappijen op het hele grondgebied van de Unie verzekerd is. Bij de vaststelling van de criteria voor de lijst moet men zich baseren op de meest strikte veiligheidsnormen die in de Unie van toepassing zijn.

Bovendien moeten de op de communautaire lijst vermelde aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde exploitatieverboden en verkeersrechtbeperkingen in alle lidstaten gelden ter waarborging van een gelijke behandeling van passagiers en vervoerders binnen de gehele EU.

Motivering

Het door de rapporteur voorgestelde amendement 7 bis (nieuw) moet zo worden aangevuld dat bij de vaststelling van criteria op communautair niveau rekening wordt gehouden met de normen die reeds van kracht zijn.

Deze overweging is een verduidelijking van artikel 4 van de verordening. Er moet op worden gewezen dat de gemeenschappelijke criteria op communautair niveau worden opgesteld, in samenwerking met de Commissie en de commissie van nationale deskundigen op het gebied van luchtvaartveiligheid.

Amendement 10 Overweging 7 ter (nieuw)

(7 ter) Wat de uitwisseling van informatie over de veiligheid betreft, moeten de luchtvaartmaatschappijen tegenover de passagiers een transparant beleid voeren. De publicatie van dergelijke informatie zal tot de sensibilisatie van de passagiers op het niveau van betrouwbaarheid van de vliegtuigmaatschappijen leiden.

Motivering

Luchtvaartmaatschappijen moeten op politiek en veiligheidsniveau een transparant beleid voeren opdat de consument geïnformeerde keuzes kan maken. Sommige maatschappijen publiceren op hun site bijvoorbeeld prestatiegegevens, zoals vertragingen.

Amendement 11

Overweging 7 quater (nieuw)

(7 quater) Niet alleen moeten luchtvaartmaatschappijen de nationale autoriteiten die op het gebied van luchtveiligheid bevoegd zijn, onmiddellijk over elk veiligheidsrisico informeren en dit verhelpen, maar tevens moeten grond- en boordpersoneel ingeval van geconstateerde veiligheidsrisico's passende maatregelen treffen. Deze verplichting mag voor het personeel geen nadelige gevolgen hebben, met name gelet op 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 burgerluchtvaart¹.

¹ PB L 167, 4.7.2003, blz. 23.

Amendement 12

Overweging 7 quinquies (nieuw)

(7 quinquies) Maatschappijen die geen verkeersrechten in de lidstaten van de Unie hebben, kunnen toch vluchten op de Unie uitvoeren als hun vliegtuigen worden gecharterd door maatschappijen die dergelijke rechten wel hebben. In afwachting van een communautaire harmonisatie van de voorwaarden voor het charteren van vliegtuigen van maatschappijen van derde landen met de reeds bestaande voorwaarden zoals die voor communautaire maatschappijen reeds zijn voorzien in Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan

luchtvaartmaatschappijen², moet het mogelijk zijn de lijst van maatschappijen waarvan de verkeersrechten zijn ingetrokken of beperkt uit te breiden tot dergelijke maatschappijen.

² ***PB L 240, 24.8.1992, blz. 1.***

Motivering

Luchtvaartmaatschappijen met verkeersrechten op het grondgebied van de Europese Unie charteren soms vliegtuigen van maatschappijen die geen verkeersrechten in de Unie hebben en geen aanvaardbare veiligheidsgaranties bieden. Dit was met name het geval met Onur Air die vliegtuigen uit Sierra Leone charterde.

De lijst moet dus ook gelden voor maatschappijen die op deze wijze passagiers in de Unie vervoeren.

Amendement 13

Overweging 7 sexies (nieuw)

(7 sexies) Er moeten voorschriften worden vastgesteld voor de compensatie van luchtreizigers in geval van een wijziging van de identiteit van de exploiterende maatschappij als voor deze een exploitatieverbod geldt dat is gepubliceerd volgens gemeenschappelijke criteria; dit is het geval als een passagier heeft geboekt bij een maatschappij die vervolgens blijkt op een lijst te staan van maatschappijen waarvoor een exploitatieverbod of beperkte verkeersrechten gelden; ook is dit het geval als de oorspronkelijke maatschappij na de boeking de vlucht laat uitvoeren door een maatschappij die op deze lijst staat.

Motivering

Een motivering en toelichting van het nieuwe artikel 6, lid 1, waarin wordt voorgesteld om passagiers recht op compensatie te geven.

Amendement 14

Overweging 7 octies (nieuw)

(7 octies) Bij niet-nakoming van de verplichting om de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij bekend te maken moeten sancties opgelegd kunnen worden om daadwerkelijke uitvoering van deze verplichting te verzekeren. De aard en hoogte van de sanctie moet door de lidstaten vastgesteld worden overeenkomstig hun nationale recht.

Motivering

Een motivering en toelichting van het nieuwe artikel 6, lid 3, op grond waarvan de lidstaten moeten zorgen voor een goede toepassing van deze verordening.

Amendement 15

Overweging 7 nonies (nieuw)

(7 nonies) Deze verordening mag de lidstaten niet verhinderen op nationaal niveau en in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht een keurmerksysteem voor luchtvaartmaatschappijen in te voeren, waarvoor de criteria andere beschouwingen kunnen bevatten dan de minimale vereisten op veiligheidsniveau.

Amendement 16

Overweging 7 decies (nieuw)

(7 decies) De onderhavige verordening doet geen afbreuk aan 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 en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91¹.

¹ PB L 46, 17.2.2004, blz. 1.

Amendement 17

Artikel 1, titel

Onderwerp

Onderwerp

Motivering

Wijziging betreft alleen de Franse tekst.

Amendement 18

Artikel 1

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.***

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 ***en de Commissie verplicht om aan de hand van gemeenschappelijke criteria een lijst op te stellen met de namen van de luchtvaartmaatschappijen waarvoor een exploitatieverbod of beperkte verkeersrechten gelden en deze informatie op communautair niveau bekend te maken in de vorm van een lijst.***

Motivering

Het doel van deze verordening is niet alleen maar uitwisseling van informatie tussen lidstaten, maar ook de verplichting – enerzijds van de lidstaten en anderzijds van de Commissie – om veiligheidsinformatie bekend te maken en een communautaire lijst op te stellen op basis van geharmoniseerde criteria.

Amendement 19

Artikel 2, letter (c)

(c) "***contractsluitende luchtvaartmaatschappij***": de luchtvaartmaatschappij die een vervoerscontract met de passagier sluit; indien het contract een pakket omvat, is de ***contractsluitende maatschappij*** de touroperator;

(c) "***contractant van het luchtvervoer***": de luchtvaartmaatschappij die een vervoerscontract met de passagier sluit; indien het contract een pakket omvat, is de ***contractant van het luchtvervoer*** de touroperator; ***ter fine van deze verordening wordt ook elke verkoper van een reisbiljet die een vervoerscontract sluit als een contractant van het luchtvervoer beschouwd;***

Motivering

De luchtvaartmaatschappij heeft een aantal verantwoordelijkheden waaraan andere categorieën, touroperators bijvoorbeeld, niet onderworpen zijn.

Hoewel de term "contractsluitende luchtvaartmaatschappij" alleen voor deze verordening wordt gebruikt, is het beter een juridisch neutralere term te gebruiken, zoals "contractant van het luchtvervoer".

De verplichting de passagier in kennis te stellen van de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij moet behalve voor luchtvaartmaatschappijen en touroperators in het kader van pakketreizen ook gelden voor alle andere verkopers van vliegtickets.

Amendement 20 Artikel 2, letter (f)

(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.

(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, de reisorganisatie **of de verkoper van het reisbiljet.**

Motivering

Met het oog op de samenhang met artikel 2 (c).

Amendement 21 Artikel 2, letter (f bis) (nieuw)

(f bis) "verkoper van een reisbiljet": de verkoper van een ticket voor luchtvervoer, ongeacht de vraag of het alleen de vliegreis of een pakketreis betreft;

Motivering

De in de amendementen 10 en 11 geïntroduceerde term verkoper van een reisbiljet moet gedefinieerd worden.

Amendement 22 Artikel 3

Artikel 3

schrappen

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.

Motivering

In het voorstel voor een verordening moet een onderscheid worden gemaakt tussen het onderdeel "voorlichting" en het onderdeel "zwarte lijst". Er moet dus niet één toepassingsgebied zijn, maar twee die elk worden beschreven in een apart artikel. Een deel van artikel 3 komt dan ook in artikel 5 te staan.

Amendement 23
Artikel 4 - Titel

Uitwisseling van informatie

Opstelling van een communautaire lijst

Motivering

Dit artikel moet een andere titel krijgen, zodat duidelijker is om welk deel het gaat.

Amendement 24
Artikel 4, lid 1

1. De lidstaten publiceren een lijst van alle luchtvaartmaatschappijen voor wie in hun luchtruim een vliegverbod geldt of aan wie om veiligheidsredenen

1. Elke lidstaat stelt een lijst op van alle luchtvaartmaatschappijen waaraan om veiligheidsredenen de toestemming is ontzegd om luchtvaartdiensten op zijn

verkeersrechtenbeperkingen zijn opgelegd. Deze informatie wordt voor alle lidstaten en de Commissie beschikbaar gemaakt. De Commissie publiceert een geconsolideerde lijst van deze luchtvaartmaatschappijen.

luchthavens te exploiteren, waarvan de verkeersrechten zijn beperkt of die het verboden is in zijn vliegzone te komen.

Deze lijsten kunnen om veiligheidsredenen ook de naam bevatten van maatschappijen die zelf geen verkeersrechten op het grondgebied van de lidstaten hebben, maar toch vluchten kunnen uitvoeren middels een leasing contract.

Motivering

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de paragraaf over de opstelling van de lijst en die over de publicatie ervan.

Luchtvaartmaatschappijen die verkeersrechten op het grondgebied van de Europese Unie hebben, charteren soms vliegtuigen van maatschappijen die geen verkeersrechten in Europa hebben en geen aanvaardbare veiligheidsgaranties bieden. Dit was met name het geval met Onur Air, die vliegtuigen uit Sierra Leone charterde. Bijgevolg moet de toepassingsfeer van de lijst worden uitgebreid tot de maatschappijen die passagiers naar de Unie zouden kunnen vervoeren.

De bepalingen van de verordening inzake de bekendmaking van de lijst aan de Commissie en aan de lidstaten zijn in paragraaf 1 quater opgenomen.

Amendement 25 Artikel 4, lid 1 bis (nieuw)

1 bis. De lijsten waarvan in de eerste alinea sprake is, bevatten uitsluitend de namen van luchtvaartmaatschappijen waarvoor maatregelen gelden die in overeenstemming zijn met de gemeenschappelijke criteria die door de Commissie zijn vastgesteld, zoals opgenomen in paragraaf 1 ter met het doel de bekwaamheid van de luchtvaartmaatschappijen systematisch te controleren op het hele grondgebied van de lidstaten waar het EG-Verdrag van toepassing is.

De gemeenschappelijke criteria hebben betrekking op de objectieve aard van overtredingen van de veiligheidsvoorschriften voor de burgerluchtvaart en niet alleen op de duur van een exploitatieverbod of beperking van de verkeersrechten. Deze criteria zijn in

overeenstemming met de algemene beginselen van bijlage I van deze verordening.

De Europese Commissie kan deze gemeenschappelijke criteria wijzigen, met name om rekening te houden met de technische ontwikkelingen, overeenkomstig de procedure uit artikel 6.

Motivering

Om te voorkomen dat er storende verschillen in de publicatiecriteria tussen de verschillende lidstaten zijn, moet men het eens worden over gemeenschappelijke criteria voor de opstelling van de lijst.

Bepaalde verboden en beperkingen worden opgelegd voor onbepaalde duur “totdat de inbreuk op de veiligheid is hersteld”. De duur mag dus niet het enige criterium zijn op grond waarvan maatschappijen op de lijst worden gezet.

Anderzijds moeten deze criteria kunnen worden gewijzigd om de inbreuken op de luchtveiligheid beter te kunnen weergeven, afhankelijk van de ontwikkeling van het luchttransport.

Amendement 26
Artikel 4, lid 1 ter (nieuw)

1 ter. Vanaf de publicatie van deze verordening in het Publicatieblad van de Europese Unie past de Commissie, in overeenstemming met de procedure uit artikel 6, de gemeenschappelijke criteria toe en voegt ze als bijlage bij deze verordening.

Motivering

De gemeenschappelijke criteria moeten bij de inwerkingtreding van deze verordening worden vastgesteld, zodat ze onmiddellijk van toepassing kunnen worden.

Amendement 27
Artikel 4, lid 1 quater (nieuw)

1 quater. Uiterlijk één maand na het aannemen van de gemeenschappelijke criteria, die in lid 1 ter van dit artikel zijn voorzien, delen de lidstaten hun lijst mee aan de Commissie en aan de andere

lidstaten.

Motivering

Er moet een redelijke termijn worden bepaald voor het bekendmaken van de nationale lijsten aan de Commissie en aan de andere lidstaten.

Amendement 28

Artikel 4, lid 2

2. De Commissie neemt passende maatregelen om de **in lid 1 genoemde** uitwisseling van informatie te vergemakkelijken.

2. De Commissie neemt passende maatregelen om de uitwisseling van informatie **tussen de lidstaten** te vergemakkelijken.

Motivering

Duidelijker formulering.

Amendement 29

Artikel 4, lid 2 bis (nieuw)

2 bis. Indien binnen de termijn van één maand na de mededeling van de nationale lijst van de in lid 1 bedoelde vliegtuigmaatschappijen, een lidstaat verzet aantekent tegen de vermelding van de naam van een luchtvaartmaatschappij in de communautaire lijst, beslist de Commissie, na de betrokken maatschappij op de hoogte te hebben gesteld en overeenkomstig de procedure van artikel 6, over de vermelding op de lijst.

Amendement 30

Artikel 4, lid 2 ter (nieuw)

2 ter. Na afloop van de termijn die in lid 2 bis is voorzien, stelt de Commissie een communautaire lijst op. De op deze lijst voorkomende luchtvaartmaatschappijen wordt een exploitatieverbod of worden verkeersrechtenbeperkingen opgelegd op het hele grondgebied van de lidstaten waar het EG-Verdrag van toepassing is.

Motivering

In het kader van deze verordening moet op het gebied van luchtvaartveiligheid aan alle Europese burgers dezelfde zekerheid worden geboden – ongeacht de lidstaat van waaruit ze vertrekken.

De zwarte lijst moet dus in de hele Unie beschikbaar zijn en de verboden die in de lijst zijn opgenomen moeten op alle lidstaten van toepassing zijn.

Amendement 31
Artikel 4 bis (nieuw)

Artikel 4 bis

Bijwerken van de communautaire lijst

Motivering

Er moet onderscheid worden gemaakt tussen het opstellen van de lijst en het bijwerken daarvan.

Amendement 32
Artikel 4 bis, lid 1 (nieuw)

1. De communautaire lijst wordt minstens eens in de drie maanden door de Commissie bijgewerkt, hetzij op eigen initiatief dan wel op verzoek van een lidstaat, en wel volgens de spoedprocedure van artikel 6, lid 3, en op basis van de gemeenschappelijke criteria die volgens artikel 4 zijn ingevoerd.

Motivering

Het bijwerken moet snel gebeuren om zo de doeltreffendheid van de lijst te waarborgen en om te voorkomen dat passagiers met defecte vliegtuigen worden vervoerd.

De Commissie moet kunnen voorstellen een naam op de communautaire lijst te zetten of te schrappen.

Amendement 33
Artikel 4 bis, lid 2 (nieuw)

2. Wanneer de overtreding van de veiligheidsvoorschriften die aanleiding was voor het exploitatieverbod of de beperking van de verkeersrechten voor een luchtvaartmaatschappij ongedaan is

gemaakt, kan de Commissie, op eigen initiatief of op verzoek van een lidstaat en conform de procedure uit artikel 6, beslissen om de naam van een luchtvaartmaatschappij van de communautaire lijst te schrappen.

Motivering

De namen van maatschappijen die hun ten laste gelegde problemen hebben opgelost, moeten niet op de lijst blijven staan.

Amendement 34
Artikel 4 bis, lid 3 (nieuw)

3. Om de communautaire lijst doeltreffend te kunnen bijwerken, stellen de lidstaten en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart de Commissie en de andere lidstaten in kennis van alle relevante informatie die kan bijdragen tot een exploitatieverbod of een verkeersrechtenbeperking ten aanzien van deze maatschappij.

Motivering

Er moet een grote transparantie komen en een betere uitwisseling van informatie met betrekking tot de luchtvaartveiligheid in de Europese Unie.

Amendement 35
Artikel 4 ter (nieuw)

Artikel 4 ter
Striktere maatregelen

Amendement 36
Artikel 4 ter, lid 1 (nieuw)

1. Deze verordening laat de mogelijkheid van de lidstaten onverlet om onmiddellijk te reageren als deze met een onvoorzien veiligheidsrisico worden geconfronteerd waardoor een exploitatieverbod voor de maatschappij nodig is of waardoor de maatschappij (rekening houdende met de gemeenschappelijke criteria van de

**Commissie overeenkomstig artikel 4)
verkeersrechtenbeperkingen moeten
worden opgelegd.**

Motivering

Een lidstaat moet in noodgevallen kunnen reageren wanneer hij plotseling met een veiligheidsprobleem wordt geconfronteerd. Hij kan dus onverwijld maatregelen nemen tegen de maatschappij vooraleer de bijwerking van de communautaire lijst in beweging wordt gezet.

Amendement 37
Artikel 4 ter, lid 2 (nieuw)

2. De beslissing om de naam van een vliegtuigmaatschappij niet volgens de procedure uit artikel 6 op de lijst te zetten, mag voor een lidstaat geen belemmering vormen om veiligheidsmaatregelen ten aanzien van deze maatschappij te nemen, wanneer in die lidstaat sprake is van een veiligheidsprobleem dat niet in andere lidstaten voorkomt en dat dus geen vliegverbod voor de gehele Gemeenschap rechtvaardigt.

Amendement 38
Artikel 4 ter, lid 3 (nieuw)

3. De luchtvaartmaatschappijen, met inbegrip van de luchtvaartmaatschappijen die niet actief zijn op het grondgebied van de lidstaten waar het verdrag van toepassing is, kunnen het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart verzoeken aan systematische controles te worden onderworpen, om aan te tonen dat ze de gemeenschappelijke criteria zoals bedoeld in artikel 4, lid 1 ter respecteren en hun machines bijgevolg geschikt zijn om volgens de Europese veiligheidscriteria te vliegen, waar hun activiteiten ook plaatsvinden.

Amendement 39
Artikel 4 quater (nieuw)

Artikel 4 quater

Publicatie van de communautaire lijst

De oorspronkelijke lijst en de bijgewerkte versies daarvan worden in het Publicatieblad bekendgemaakt.

De Commissie en de lidstaten nemen maatregelen die bijdragen tot een ruimere verspreiding van de lijst, met name via publicatie op het internet.

Verkopers van reisbiljetten, nationale burgerluchtvaartautoriteiten en luchthavens van de lidstaten maken de in deze verordening bedoelde communautaire lijst in hun lokalen en/of op hun internetwebsite bekend.

Motivering

Teneinde de passagiers een betere toegang tot de informatie te bieden en in kennis te stellen van de namen van maatschappijen die een exploitatieverbod hebben gekregen en bijgevolg op de lijst staan, moet de toegang tot deze informatie op elk moment mogelijk zijn, met name bij de aankoop van reisbiljetten, evenals bij het vertrek.

Amendement 40

Artikel 5, lid 1

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).

1. Bij de reservatie licht de **contractant van het luchtvervoer** de passagiers die een vervoerscontract met **hem** sluiten in over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij(en), **ongeacht de vorm van de reservering**.

Motivering

Luchtvaartmaatschappijen hebben een aantal verantwoordelijkheden waaraan andere categorieën, touroperators bijvoorbeeld, niet zijn onderworpen.

Hoewel de term "contractsluitende luchtvaartmaatschappij" alleen voor deze verordening wordt gebruikt, is het beter een juridisch neutralere term te gebruiken, zoals "contractant van het luchtvervoer".

Er zij verder op gewezen dat de verplichting om informatie te verstrekken voor de contractant van het luchtvervoer zelfs geldt als de passagier bijvoorbeeld een elektronisch ticket koopt.

Amendement 41

Artikel 5, lid 1 bis (nieuw)

1 bis. Indien de exacte identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij(en) op het moment van de boeking nog niet bekend is, zorgt de contractant van het luchtvervoer ervoor dat de passagier in kennis wordt gesteld van de naam van de maatschappijen die waarschijnlijk als exploiterende luchtvaartmaatschappij voor de betrokken vlucht(en) zal optreden. In dat geval zorgt de contractant van het luchtvervoer ervoor dat de passagier in kennis wordt gesteld van de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij(en) zodra deze is vastgesteld.

Motivering

Reizen worden soms enkele maanden vóór het vertrek geboekt als de exploiterende maatschappij nog niet bekend is. De passagier moet dan toegang hebben tot alle informatie die de contractant van het luchtvervoer hem kan doen toekomen, met name de lijst van eventuele luchtvaartmaatschappijen. De contractant van het luchtvervoer moet de passagier vervolgens meedelen welke maatschappij de vlucht zal uitvoeren, zodra dit bekend is.

Amendement 42
Artikel 5, lid 2

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).

2. Na de reservatie stelt de ***contractant van het luchtvervoer*** de passagiers onmiddellijk op de hoogte van enige verandering – ongeacht de reden voor deze verandering - in de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij(en), ***onder andere door middel van de meest recente technologieën voor informatieoverdracht.***

Met name in geval van wijziging van de exploiterende maatschappij moeten de luchtvaartmaatschappij en de touroperator de contractant van het luchtvervoer in kennis stellen van de naam van de exploiterende maatschappij.

Amendement 43

Artikel 5, lid 2 bis (nieuw)

2 bis. In geval van wijziging van de exploiterende maatschappij enkele uren vóór het vertrek van het vliegtuig of, bij een reis met verscheidene vluchten, als de reis al is begonnen, doet de contractant van het luchtvervoer al het nodige om de passagier uiterlijk op het moment van het inchecken of het instappen bij een aansluitende vlucht zonder checkin van de verandering van exploiterende luchtvaartmaatschappij in kennis te stellen.

Motivering

Om veiligheidsredenen vervangen luchtvaartmaatschappijen een vliegtuig soms op het laatste moment. De verplichting om de passagier in kennis te stellen van de naam van de exploiterende maatschappij mag geen belemmering vormen voor de mogelijkheid een vliegtuig te vervangen als dit nodig is om de veiligheid van de luchtreizigers te verzekeren. De passagiers kunnen dan pas bij het inchecken of instappen worden gewaarschuwd.

Amendement 44

Artikel 5, lid 2 ter (nieuw)

2 ter. De verplichting van de contractant van het luchtvervoer om de passagier in kennis te stellen van de identiteit van de exploiterende maatschappij wordt vermeld in de algemene verkoopvoorwaarden die van toepassing zijn voor de reis.

Motivering

De passagier moet weten wat zijn rechten zijn. Opneming van deze verplichting in de verkoopvoorwaarden zorgt ervoor dat de passagier weet dat hij er recht op heeft de naam te kennen van de luchtvaartmaatschappij die hem naar zijn bestemming zal brengen.

Amendement 45

Artikel 5, lid 2, punt b) (nieuw)

b) De luchtvaartmaatschappijen publiceren op hun website of via andere communicatiemiddelen met een grote reikwijdte alle relevante gegevens met betrekking tot hun veiligheidsrapporten en

veiligheidsbeleid.

Motivering

Teneinde de passagiers op een doeltreffende wijze te beschermen en hen te sensibiliseren om een zo goed mogelijk geïnformeerde keuze te maken, volstaat het niet om de identiteit van de maatschappij te kennen. Ze moeten eveneens in kennis worden gesteld van andere gegevens met betrekking tot de veiligheid van de maatschappij(en).

Amendement 46

Artikel 5, lid 2 quater (nieuw)

2 quater. Dit artikel 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, vanaf een luchthaven in een derde land met bestemming een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat als de contractant van het luchtvervoer een communautair bedrijf is, of vanaf een luchthaven in een derde land met bestemming een ander derde land, voorzover de vlucht deel uitmaakt van een reis die in de Gemeenschap is aangevangen en de contractant van het luchtvervoer een vestiging in de Gemeenschap heeft, het contract in de Gemeenschap is gesloten of de passagier in de Gemeenschap woonachtig is.

Motivering

De informatieplicht moet ook gelden voor reizen van en naar het grondgebied van de Gemeenschap die zijn gekocht bij een communautaire contractant van het luchtvervoer.

Het hebben van een vestiging in de Gemeenschap is geen voldoende voorwaarde, want een lokale vervoerder uit een derde land kan bijvoorbeeld in het kader van een pakketreis een deel van de reis verzorgen zonder een vestiging in de Gemeenschap te hebben. Hetzelfde geldt voor verkoop via het internet. Het toepassingsgebied moet dan ook worden uitgebreid.

Amendement 47

Artikel 5, lid 2 quinquies (nieuw)

2 quinquies. Dit artikel is van toepassing

ongeacht de vraag of het een geregelde of ongeregelde vlucht betreft, en of de vlucht al dan niet deel uitmaakt van een pakket.

Motivering

Het toepassingsgebied van de informatieplicht moet ook de relevante bepalingen van het geschrapte artikel 3 van het voorstel omvatten.

Amendement 48
Artikel 5, lid 2 sexies (nieuw)

2 sexies. Dit artikel laat de rechten van de passagiers uit hoofde van richtlijn 90/314/EEG en verordening (EEG) nr. 2299/89 onverlet.

Motivering

Zie het voorgaande amendement.

Amendement 49
Artikel 5 bis (nieuw)

Artikel 5 bis

Tenuitvoerlegging van het recht op informatie

1. Passagiers hebben recht op compensatie indien de aangewezen maatschappij na boeking van de reis op de in artikel 4 van deze verordening bedoelde communautaire lijst wordt gezet of wordt vervangen door een andere maatschappij die op deze lijst staat. In dat geval is de maatschappij die contractant is van het luchtvervoer gehouden om de passagier op diens verzoek een gelijkwaardige reis aan te bieden of de prijs van het ticket integraal te vergoeden zonder dat hieraan voor hem kosten zijn verbonden.

2. Afgezien van de in lid 1 bedoelde gevallen geldt ten aanzien van de gevolgen van wijzigingen in de identiteit van de exploiterende maatschappij voor

***de uitvoering van het
luchtvervoercontract de op het contract
toepasselijke wetgeving van de lidstaten
en de toepasselijke communautaire
wetgeving, met inbegrip van artikel 4, lid
5 van richtlijn 90/314/EEG van de Raad
van 13 juni 1990¹ betreffende
pakketreizen, met inbegrip van
vakantiepakketten en rondreispakketten
en de regeling met betrekking tot
misleidende clausules in de met
consumenten afgesloten contracten die
het voorwerp zijn van Richtlijn
93/13/EEG².***

Amendement 50
Artikel 5 ter (nieuw) – Titel

***Artikel 5 ter
Overtredingen***

Motivering

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen het deel dat betrekking heeft op de rechten van de passagiers en dat van de tenuitvoerlegging van deze verordening.

Amendement 51
Artikel 5 ter, lid 1 (nieuw)

***1. De lidstaten nemen de nodige
maatregelen zodat de niet-naleving van het
recht van informatie over de identiteit van
de exploiterende luchtvaartmaatschappij,
zoals bedoeld in artikel 5 van deze
verordening, aanleiding geeft tot sancties
ingeval de in het bezit van de
luchtvervoerscontractant zijnde informatie
niet is doorgezonden.***

Amendement 52
Artikel 5 ter, lid 2 (nieuw)

***2. De door de lidstaten opgestelde sancties
bij overtreding van deze verordening
moeten doeltreffend, redelijk en***

¹ PB L 158 van 23.6.1990, blz. 59.

² PB L 95 van 21.4.1993, blz. 29.

afschrikkend zijn.

Amendement 53

Artikel 6

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.

Uiterlijk **drie** 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.

Motivering

De balans van deze verordening moet al na kortere tijd worden opgemaakt.

Amendement 54

Artikel 6 bis (nieuw)

Artikel 6 bis

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het in artikel 10 van Richtlijn 2004/36/EG¹ bedoelde comité.

2. Wanneer er naar onderhavig lid wordt verwezen, zijn de artikelen 4 en 7 van Besluit 1999/468/EG² van toepassing, in overeenstemming met artikel 8 daarvan.

3. Het comité stelt zijn intern reglement vast en voorziet in geval van dringende noodzaak en voor de bijwerking van de communautaire lijst in een spoedprocedure.

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

¹ 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 (PB L 143 van 30.4.2004, blz. 76).

² 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 (PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23).

Motivering

De procedureregels in verband met het comité moeten in een onafhankelijk artikel worden opgenomen.

De commissie van nationale deskundigen op het vlak van luchtvaartveiligheid, zoals bedoeld in Richtlijn 2004/36/EG oftewel de SAFA-richtlijn, is het meest geschikt om de Commissie bij te staan bij het opstellen van relevante criteria voor publicatie, in het kader van de comitologieprocedure.

Het comité moet binnen een korte termijn een beslissing kunnen nemen, met name in het kader van de bijwerking van de communautaire lijst.

TOELICHTING

De kwestie van het vaststellen van de identiteit van luchtvaartmaatschappijen en het opstellen van lijsten van maatschappijen waarvoor een vliegverbod op het grondgebied van de Unie geldt, is niet nieuw.

Na een vliegramp voor de kust van de Dominicaanse Republiek heeft het Europees Parlement op 15 februari 1996 een resolutie aangenomen, waarin de Commissie en de lidstaten wordt verzocht een lijst op te stellen van luchtvaartmaatschappijen die zich niet houden aan de mondiale veiligheidsnormen voor luchtvaartuigen en dus niet meer op het grondgebied van de Unie mogen landen of opstijgen. In dezelfde resolutie wordt de Commissie verzocht een voorstel voor een richtlijn in te dienen om de informatieverstrekking aan de consument over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij te verbeteren.

Het verongelukken van een Boeing van de Egyptische chartermaatschappij Flash Airlines voor de kust van Sharm-El-Sheikh op 3 januari 2004 riep dezelfde vragen op en liet zien dat de coördinatie tussen de Europese landen ten aanzien van besluiten op het gebied van de veiligheid van het luchtvervoer problematisch was.

Tenslotte bleek uit het vliegverbod dat Nederland de chartermaatschappij Onur Air oplegde, onlangs nog dat er opnieuw sprake is van een slecht functioneren. Alleen Duitsland, Frankrijk en Zwitserland hebben de aan Onur Air verleende vluchtvergunningen onmiddellijk ingetrokken. Vele toeristen die met een vlucht van Onur Air op weg waren naar of terugkwamen uit Turkije zijn hierdoor opgestegen vanaf of geland op de luchthavens van Brussel en Charleroi.

Hierbij dringen zich drie vragen op:

1. Hoe kunnen maatregelen als vliegverboden geharmoniseerd en op coherente wijze uitgebreid worden teneinde zo veel mogelijk een gelijke en transparante behandeling van de luchtvaartmaatschappijen en de Europese passagiers te waarborgen?
2. Hoe kan ervoor worden gezorgd dat de Europese passagiers zo goed mogelijk worden geïnformeerd over de identiteit van de luchtvaartmaatschappijen, met name maatschappijen waarvoor verbodsmaatregelen in een lidstaat gelden?
3. Hoe kan de veiligheid van het luchtvervoer worden gewaarborgd en er tegelijkertijd voor worden gezorgd dat de commerciële bestaansmogelijkheden van de maatschappijen en de touroperators samengaan met de belangen van de passagiers?

De Unie heeft de eerste van deze vragen gedeeltelijk beantwoord in het kader van de "SAFA-richtlijn"¹ die vanaf mei 2006 in de mogelijkheid voorziet om een vliegverbod dat aan een luchtvaartmaatschappij uit een derde land wordt opgelegd, tot het gehele grondgebied van de Gemeenschap uit te breiden.

¹ Richtlijn 2004/36/EG van 21 april 2004 inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van luchthavens in de Gemeenschap.

Het voorstel van de Commissie moet evenwel aanmerkelijk worden verbeterd, zowel op dit punt als ten aanzien van het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de luchtvaartmaatschappij en de kwestie van de bekendmaking van luchtvaartmaatschappijen met een vliegverbod, die vallen onder het voorstel waarop dit document betrekking heeft.

De Commissie heeft gekozen voor het compileren van de zwarte lijsten die door elke lidstaat zijn opgesteld, waarbij telkens de naam van de lidstaat die de maatschappij een verbod of beperking van de verkeersrechten oplegt, wordt vermeld. Deze oplossing zou echter tot verwarring en rechtsonzekerheid voor de gebruikers en de exploitanten kunnen leiden. Bovendien zouden de verschillen in behandeling tussen de lidstaten de geloofwaardigheid van de nationale besluiten inzake de luchtveiligheid kunnen ondergraven en de mogelijkheid van compensatie juridisch kunnen bemoeilijken, als een of meer lidstaten een beperkende maatregel van een andere lidstaat niet overnemen.

De meest bevredigende oplossing zowel voor de gebruiker als voor de samenhang van het gemeenschappelijke beleid op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart, is om slechts één communautaire zwarte lijst te publiceren, die weliswaar door de lidstaten geleverde namen bevat, maar voor het hele EU-grondgebied geldt zonder dat onderscheid wordt gemaakt naar de lidstaat van oorsprong van de maatregel. Op deze wijze zou de coördinatie tussen de burgerluchtvaartautoriteiten van de lidstaten verbeterd worden, terwijl deze toch het initiatief houden bij het treffen van veiligheidsmaatregelen.

De Commissie zou in dat geval, bijgestaan door een comité van deskundigen van de lidstaten, gemeenschappelijke criteria voor de opstelling van de te publiceren communautaire lijst moeten opstellen, die het kader vormen waarbinnen de lidstaten opereren. Dit om te garanderen dat de gepubliceerde maatregelen werkelijk berusten op objectieve veiligheidsoverwegingen. Ook zou zo vastgesteld kunnen worden welke beperkende maatregelen voor luchtvaartmaatschappijen ter kennis van de passagiers gebracht moeten worden, willen zij gevolgen hebben.

Omdat veiligheidsmaatregelen vaak voor onbepaalde duur worden genomen, bijvoorbeeld totdat de tekortkoming die aanleiding voor de maatregel was is gecorrigeerd, moet ervoor worden gezorgd dat de gemeenschappelijke criteria niet uitsluitend betrekking hebben op de duur van de beperkende maatregel.

Om te voorkomen dat een luchtvaartmaatschappij ten onrechte op de communautaire lijst wordt gezet, moet elke lidstaat de mogelijkheid hebben om bezwaar aan te tekenen tegen de uitbreiding van een te publiceren maatregel tot het hele grondgebied van de EU, waarbij de Commissie bijgestaan door het comité van deskundigen uit de lidstaten het laatste woord heeft.

Dit voorstel voor een verordening geldt voor communautaire maatschappijen, waarvan de verkeersrechten in de lidstaten ingeperkt kunnen worden, maar vooral voor maatschappijen uit derde landen die verkeersrechten in de Unie hebben. De toepassing van de "zwarte lijst" moet evenwel worden uitgebreid tot andere maatschappijen. Bepaalde lidstaten hebben namelijk nationale lijsten opgesteld met de namen van maatschappijen die geen verkeersrechten in de betreffende lidstaat hebben, "maar die verkeersrechten ook niet zouden krijgen als zij daarom zouden verzoeken" omdat zij onvoldoende door de nationale

autoriteiten worden gecontroleerd (op basis van de audits van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie). Maatschappijen die wel verkeersrechten in de EU hebben zouden vliegtuigen van dergelijke maatschappijen kunnen charteren. Ook zouden Europese onderdanen gebruik kunnen maken van deze maatschappijen bij reizen buiten het grondgebied van de Unie. De Commissie en de lidstaten zouden dan de mogelijkheid moeten hebben om voor te stellen dergelijke maatschappijen op de communautaire lijst te zetten.

Het voorstel voor een verordening voorziet ten onrechte niet in andere wijzen van bekendmaking van de lijst dan publicatie door de Commissie. Men zou ook kunnen denken aan publicatie van de communautaire lijst door elke lidstaat en terbeschikkingstelling van de lijst door ticketverkopers, nationale burgerluchtvaartautoriteiten en luchthavens van de lidstaten. Het belangrijkste is dat de passagiers zinvolle informatie krijgen.

Bekendmaking van de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij aan de passagiers

Het informeren van de passagiers over de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die hen vervoert brengt vanwege de complexe regeling van het luchtvervoer (interlining¹, charters, code-sharing, pakketreizen, enz.) problemen met zich mee die een belemmering kunnen vormen voor een snelle en doeltreffende voorlichting van de passagiers.

Het geval doet zich bijvoorbeeld voor dat de naam van de luchtvaartmaatschappij op het moment van reservering niet bekend is. In dat geval zou de passagier bij de reservering over de naam van de mogelijke vervoersondernemingen moeten worden geïnformeerd, en zou hij in kennis gesteld moeten worden van de naam van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, zodra deze bekend is. Deze informatie moet worden verstrekt met de modernste communicatiemiddelen (e-mail, SMS).

Wanneer de ticketverkoper niet in staat is de passagier op de hoogte te brengen van een verandering van luchtvaartmaatschappij (als de passagier op weg is naar de luchthaven, al in het vliegtuig zit of ingeval van een retourreis uit een derde land bijvoorbeeld), dan zou bovendien kunnen worden afgesproken dat de passagier uiterlijk tijdens het inchecken wordt gewaarschuwd.

De informatieplicht betreffende de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij zou in bepaalde gevallen uitgebreid moeten worden tot vluchten buiten het grondgebied van de Unie. Als de reis in de EU is begonnen en er zekere banden zijn, zou de informatieplicht ook moeten gelden voor de contractant van het luchtvervoer. Wil zo'n systeem efficiënt kunnen werken, dan moeten de maatschappijen deze informatieplicht serieus nemen, met name in het kader van hun interlining-overeenkomsten.

De plicht de passagier in kennis te stellen van de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die hem vervoert moet worden vermeld in het vervoerscontract (algemene verkoopvoorwaarden)

¹ Dankzij interlining kan een passagier één enkel ticket gebruiken om met meerdere maatschappijen te reizen. Hieronder vallen zowel reizen waarvoor de passagier van tevoren de identiteit van de verschillende vervoerders voor de verschillende trajecten kent, als reizen waarvoor de passagier een volledig flexibel ticket heeft, waarmee hij op elk moment van zijn reis van luchtvaartmaatschappij kan veranderen.

om te zorgen dat de passagier bekend is met zijn rechten, maar ook om het probleem van de tegenstrijdigheid met punt 9 van de aan het ticket gehechte IATA-voorwaarden te regelen¹.

Tenslotte moet, hoewel natuurlijk voorkomen moet worden dat de passagiers actiemiddelen worden verschaft die tot misbruik zouden kunnen leiden, toch worden stilgestaan bij de gevolgen die deze verordening voor het vervoerscontract zou kunnen hebben.

Voor het geval dat de oorspronkelijke maatschappij op een zwarte lijst wordt gezet na het sluiten van het contract of wordt vervangen door een maatschappij die vervolgens op een zwarte lijst komt te staan, zouden geharmoniseerde wijzen van compensatie van de passagier vastgesteld moeten worden in de vorm van een gelijkwaardig vervoersaanbod dan wel annulering zonder kosten voor de passagier.

Ook moet sprake zijn van een plicht van de lidstaten om sancties op te leggen ingeval de verkoper van de vliegticket zijn plicht om de passagier in kennis te stellen van de identiteit van de exploiterende maatschappij niet nakomt.

Andere punten

Definities

Het voorstel van de Europese Commissie bevat - in artikel 2 - een aantal definities die verbeterd of gepreciseerd zouden moeten worden, zoals de definitie van de contractant van het luchtvervoer. Het zou ook zinvol zijn om te vermelden wie verantwoordelijk is voor het verstrekken van de informatie en het begrip ticketverkoper een ruimere inhoud te geven, met dien verstande dat de verkoper van het reisbiljet verhaal moet kunnen nemen op degene die echt verantwoordelijk is voor de niet-nakoming van de informatieplicht.

Het EASA

Men zou zich ook kunnen afvragen wat in de toekomst de rol van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart bij de uitvoering van veiligheidsmaatregelen betreffende vliegtuigen van maatschappijen van derde landen zou moeten zijn. De rapporteur is van mening dat de bevoegdheden van het EASA ter zake uitgebreid moeten worden en dit agentschap straks een hoofdrol moet spelen bij het uitvoeren van dergelijke maatregelen.

De beste manier om de kwestie van de veiligheid van vliegtuigen van derde landen te regelen zou zijn om het EASA als taak te geven om toe te zien op de naleving van de internationale en communautaire luchtveiligheidsnormen door de afgifte van een veiligheidscertificaat voor maatschappijen van derde landen. Het Europees Parlement moet eisen dat het agentschap op korte termijn dergelijke bevoegdheden krijgt.

¹ Dit punt vermeldt namelijk: "De vervoerder is gerechtigd zonder voorafgaande kennisgeving (in de Engelse versie "without notice") het vervoer te doen geschieden middels andere vervoerders en andere vliegtuigen." Dit zou - met name in de Engelse versie - kunnen worden begrepen als een recht voor de vervoerder om de passagier niet te waarschuwen.

PROCEDURE

Titel	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		
Document- en procedurenummers	COM(2005)0048 – C6 0046/2005 – 2005/0008(COD)		
Rechtsgrondslag	Art. 251, lid 2 en art. 80, lid 2, EG		
Reglementsartikel(en)	Art. 51		
Datum indiening bij EP	17.2.2005		
Commissie ten principale Datum bekendmaking	TRAN 12.4.2005		
Medeadviserende commissie(s) Datum bekendmaking	IMCO 12.4.2005		
Geen advies Datum besluit	IMCO 18.4.2005		
Nauwere samenwerking Datum bekendmaking			
Rapporteur(s) Datum benoeming	Christine De Veyrac 15.3.2005		
Vervangen rapporteur(s)			
Vereenvoudigde procedure Datum besluit	Art. 43, lid 1/Art. 43, lid 2		
Betwisting rechtsgrondslag Datum JURI-advies			
Wijziging financiële voorzieningen Datum BUDG-advies			
Raadpleging Europees Economisch en Sociaal Comité Datum EP-besluit			
Raadpleging Comité van de regio's Datum EP-besluit			
Behandeling in de commissie	15.6.2005	30.8.2005	10.10.2005
Datum goedkeuring	11.10.2005		
Uitslag eindstemming	voor: 43 tegen: 1 onthoudingen: 1		
Bij de eindstemming aanwezige leden	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Arūnas Degutis, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Michael Henry Nattrass, Robert Navarro, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Renate Sommer, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle		
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Luigi Cocilovo, Den Dover, Markus Ferber, Sepp Kusstatscher, Pier Antonio Panzeri, Zita Pleštinská, Hannu Takkula		

Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 178, lid 2)	Johan Van Hecke	
Datum indiening– A6	19.10.2005	A6-0310/2005
Opmerkingen	...	