



RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 26. Mai 2014
(OR. en)

9820/14
ADD 1 REV 1

Interinstitutionelles Dossier:
2013/0072 (COD)

AVIATION 112
CONSOM 115
CODEC 1288

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)/Rat

Nr. Vordok.: 8785/14 AVIATION 103 CONSOM 112 CODEC 1059

Nr. Komm.dok.: 7615/13 AVIATION 47 CONSOM 47 CODEC 616 + ADD 1 + ADD 2

Betr.: *Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 5. Juni 2014*

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr

–_ Sachstandsbericht

Die Delegationen erhalten in der Anlage eine überarbeitete Fassung des obengenannten Vorschlags. Die Änderungen betreffen die Korrektur offensichtlicher Fehler (Seiten 4, 33 und 38) und die Präzisierung einiger Fußnoten (Fußnoten 11, 20, 39 und 54) im Anschluss an die Tagung des Ausschusses der Ständigen Vertreter vom 23. Mai 2014.

2013/0072 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr

(Text von Bedeutung für den EWR)

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 wird wie folgt geändert:

1a. Artikel 1 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

"c) Verspätung des Flugs bei Abflug oder Landung,";

b) die folgenden Buchstaben werden angefügt:

"d) Verschiebung des Flugs,

e) Höherstufung oder Herabstufung."

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Begriffsbestimmung unter Buchstabe c erhält folgende Fassung:

"'Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft' ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft¹ erteilt wurde;"

b) die Begriffsbestimmung unter Buchstabe d erhält folgende Fassung:

"'Veranstalter' eine Person im Sinne von Artikel 2 Nummer 2 der Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen²;"

ba) die Begriffsbestimmung unter Buchstabe f erhält folgende Fassung:

"'Flugschein' ein gültiges, einen Anspruch auf Beförderungsleistung begründendes Dokument oder eine gleichwertige papierlose, auch elektronisch ausgestellte Berechtigung, das bzw. die von dem Luftfahrtunternehmen oder dem Flugscheinverkäufer ausgegeben oder genehmigt wurde;"

bb) die Begriffsbestimmung unter Buchstabe g erhält folgende Fassung:

"'Buchung' den Umstand, dass der Fluggast über einen Flugschein oder einen anderen Beleg verfügt, aus dem hervorgeht, dass die Buchung von dem Luftfahrtunternehmen, dem Veranstalter oder dem Flugscheinverkäufer akzeptiert und registriert wurde;"

bc) die Begriffsbestimmung unter Buchstabe h erhält folgende Fassung:

"'Endziel' den Zielort auf dem bei der Abfertigung vorgelegten Flugschein bzw. bei Anschlussflügen den Zielort des letzten Fluges;"

¹ ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3.

² ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 59.

- c) die Begriffsbestimmung unter Buchstabe i erhält folgende Fassung:

"Person **mit Behinderung oder Person** mit eingeschränkter Mobilität' jede Person im Sinne von Artikel 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Fluggreisenden und Fluggreisenden mit eingeschränkter Mobilität³";

- ca) **die Begriffsbestimmung unter Buchstabe k wird gestrichen;**

- d) die Bestimmung des Begriffs "Annullierung" unter Buchstabe l wird um folgenden Satz ergänzt:

[...] **"Ein Flug, bei dem das Luftfahrzeug gestartet ist, anschließend jedoch zum Ausgangsflughafen [...] zurückkehren muss und die Fluggäste dieses Luftfahrzeugs auf andere Flüge verlegt werden, gilt auch als annullierter Flug;"**;

- e) folgende Begriffsbestimmungen werden hinzugefügt:

"m) 'außergewöhnliche Umstände' Umstände, die vom **Luftfahrtunternehmen** tatsächlich nicht zu beherrschen sind. Für die Zwecke dieser Verordnung schließen außergewöhnliche Umstände **unter anderem** auch die im Anhang aufgeführten Umstände ein;⁴

³ ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 1.

⁴ Der Vorsitz schlägt folgende Ergänzung zu Erwägung 3 vor: *"Die Umstände, die zu einer Verspätung oder Annullierung geführt haben, sind von Fall zu Fall anhand dieser Liste zu bewerten, insbesondere wenn die Reiseunterbrechung auf mehrere Faktoren zurückzuführen ist. Zudem ist im Fall von außergewöhnlichen Umständen in einer Einzelfallbewertung festzustellen, ob sich die Reiseunterbrechung – selbst wenn das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen getroffen hätte – nicht hätte vermeiden lassen und daher bestimmte Verpflichtungen im Rahmen dieser Verordnung nicht für das Luftfahrtunternehmen gelten sollten."* DE proposes to complement the recital with the following text: *"It is possible to deviate from that list if an exceptional case so requires."*

DE and FI prefer a non-binding Annex allowing NEBs to divert from the Annex in justified cases and propose to add *"as a general rule"* in the text. EE, IE, LU, MT, NL, UK, PL, PT, RO, SE and the Commission prefer a binding Annex to ensure legal certainty.

mm) 'unerwarteter Flugsicherheitsmangel' ein(en) oder mehrere technische Mängel und/oder technische Probleme, die

- ein Risiko für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs darstellen,**
- kurz vor oder während der Durchführung des Flugs erstmals festgestellt werden und**
- auftreten, obwohl die Instandhaltungsarbeiten nach den geltenden Sicherheitsbestimmungen korrekt durchgeführt wurden.**

Die Kriterien, nach denen technische Mängel und/oder Probleme als unerwartete Sicherheitsmängel einzustufen sind, sind in Anhang 2 im Detail aufgeführt;^{5 6}

- n) 'Flug' einen Beförderungsvorgang im Luftverkehr zwischen zwei **bestimmten** Flughäfen; Zwischenlandungen zu rein technischen oder betrieblichen Zwecken werden dabei nicht berücksichtigt;
- nn) 'Zubringerflug' einen Flug, der zur Beförderung von Fluggästen an einen Umsteigepunkt dient, an dem sie einen Anschlussflug nehmen, sofern die Flüge im Rahmen desselben Beförderungsvertrags stattfinden;**
- o) 'Anschlussflug' einen Flug, **der zur Beförderung von Fluggästen ab einem Umsteigepunkt dient, zu dem sie mit einem Zubringerflug befördert wurden, sofern die Flüge im Rahmen eines einzigen Beförderungsvertrags stattfinden. Dies gilt nicht für Flugunterbrechungen, d.h. die freiwillige Unterbrechung der Ausführung des Beförderungsvertrags durch den Fluggast, die im Voraus mit dem Luftfahrtunternehmen vereinbart wurde, wie auf dem Flugschein vermerkt. Eine Stelle, an der eine solche Flugunterbrechung erfolgt, gilt als Endziel;**

⁵ AT and DE do not support the separation of technical defects in a new definition.

⁶ DE proposes to move the following text from Annex 2, paragraph 1 to the definition of unexpected flight safety shortcomings: *"unless the defect is the result of damage caused by the carrier itself or its contracted agents working under the carrier's responsibility"*.

- p) 'Reise' einen Flug oder eine Abfolge von [...] Flügen zur Beförderung des Fluggastes vom Ausgangsflughafen an sein Endziel entsprechend **einem einzigen** Beförderungsvertrag. **Bei Hin- und Rückflug handelt es sich nicht um ein und dieselbe Reise;**
- q) 'Flughafen' jedes speziell für das Landen, Starten und Manövrieren von Luftfahrzeugen ausgebaute Gelände, einschließlich der für den Luftverkehr und die Dienstleistungen erforderlichen zugehörigen Einrichtungen, wozu auch die Einrichtungen für die Abfertigung gewerblicher Flugdienste gehören;
- r) 'Flughafenleitungsorgan' eine Stelle, die nach den nationalen Rechts- oder Verwaltungsvorschriften oder Verträgen – gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten – die Aufgabe hat, die Einrichtungen eines Flughafens oder Flughafenetzes zu verwalten und zu betreiben, und der die Koordinierung und Überwachung der Tätigkeiten der verschiedenen Akteure auf dem betreffenden Flughafen oder in dem betreffenden Flughafenetz obliegt;
- s) 'Flugscheinpreis' den kompletten Preis eines Flugscheins, einschließlich des Beförderungstarifs und aller anwendbaren Steuern und Gebühren, Zuschläge und Entgelte, **einschließlich der vom Luftfahrtunternehmen verrechneten Verwaltungsgebühren**, die für alle im Flugschein eingeschlossenen fakultativen und nicht fakultativen Dienstleistungen entrichtet werden;
- t) [...]
- u) 'Abflugzeit' den Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug die Abflugposition verlässt, entweder durch Pushback oder mit eigener Kraft (Off-Block-Zeit);
- v) 'Ankunftszeit' den Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug seine Ankunftsposition erreicht und die Parkbremsen gesetzt wurden (In-Block-Zeit);

- w) 'Verspätung auf der Rollbahn' die Zeit, die sich das Luftfahrzeug entweder beim Abflug zwischen dem [...] **Schließen der Türen oder in jedem Fall dem Zeitpunkt, ab dem die Fluggäste das Luftfahrzeug nicht mehr verlassen können**, und der Startzeit oder bei der Ankunft zwischen der Landung und dem Beginn des Ausstiegs der Fluggäste am Boden befindet;
- x) [...]
- y) [...](ab) **'Drittland' jeden Staat, in dem der Vertrag nicht gilt, oder jeder Teil des Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaats, der nicht den Vertragsbestimmungen unterliegt;**
- ac) **'Verspätung bei Abflug' den Zeitunterschied zwischen der geplanten Abflugzeit, die auf dem Flugschein des Fluggastes angegeben ist, und der tatsächlichen Abflugzeit eines Flugs;**
- ad) **'Verspätung bei Ankunft' den Zeitunterschied zwischen der geplanten Ankunftszeit, die auf dem Flugschein des Fluggastes angegeben ist, und der tatsächlichen Ankunftszeit;**
- ae) **'Beförderungsklasse' einen Teil der Fluggastkabine eines Luftfahrzeugs, der durch unterschiedliche Sitze, eine unterschiedliche Anordnung der Sitze oder jeden anderen Unterschied beim Standardservice für die Fluggäste im Vergleich zu anderen Teilen der Kabine gekennzeichnet ist;**
- af) **'anderweitige Beförderung' ein alternatives Beförderungsangebot, bei dem dem Fluggast keine zusätzlichen Kosten entstehen und das es ihm ermöglicht, sein Endziel oder ein mit dem Fluggast vereinbartes alternatives Ziel zu erreichen;**
- ag) **'Flugplanänderung' die Verschiebung der planmäßigen Abflug- und/oder Ankunftszeit des Flugs auf einen früheren oder späteren Zeitpunkt;**

ah) **'Flugscheinverkäufer' den Verkäufer eines Flugscheins, bei dem es sich nicht um ein Luftfahrtunternehmen oder einen Veranstalter handelt und der einem Fluggast im Namen eines Luftfahrtunternehmens einen Beförderungsvertrag vermittelt, unabhängig davon, ob es sich um einen Flug allein oder als Teil einer Pauschalreise handelt.'**

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"Absatz 1 gilt unter der Bedingung, dass die Fluggäste

a) über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug verfügen und – im Fall einer **Nichtbeförderung** gemäß Artikel 4 – sich **nach dem Online-Check-in oder dem Check-in am Flughafen**

– wie vorgegeben und zu der zuvor schriftlich (einschließlich auf elektronischem Wege) von dem Luftfahrtunternehmen, dem Veranstalter oder einem **Flugscheinverkäufer auf dem Flugschein** angegebenen Zeit

oder, falls keine **Einstiegszeit** angegeben wurde,

– spätestens 45 Minuten vor der **auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen** planmäßigen Abflugzeit zur Abfertigung einfinden oder

b) von einem Luftfahrtunternehmen oder Veranstalter von einem Flug, für den sie eine Buchung besaßen, auf einen anderen Flug verlegt wurden, ungeachtet des Grundes hierfür.";

aa) **in Absatz 3 wird das Wort "Reiseunternehmen" durch das Wort "Veranstalter" ersetzt ;**

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"4. Unbeschadet des Artikels [...] **6a Absatz 4a** gilt diese Verordnung nur für Fluggäste, die mit motorisierten Starrflügelflugzeugen befördert werden."; [...]

ba) **Absatz 5 erhält folgende Fassung:**

"Diese Verordnung gilt für alle ausführenden Luftfahrtunternehmen, die Beförderungen für Fluggäste im Sinne der Absätze 1 und 2 erbringen. Besteht kein Vertrag zwischen dem ausführenden Luftfahrtunternehmen und dem Fluggast, so ist davon auszugehen, dass derjenige, der die Rechte und Pflichten im Rahmen dieser Verordnung ausübt, im Namen der Vertragsparteien handelt.";

c) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

"6. Diese Verordnung gilt auch für Fluggäste, die aufgrund von Pauschalreiseverträgen befördert werden, lässt allerdings die aufgrund der Richtlinie 90/314/EWG des Rates bestehenden Fluggastrechte unberührt. [...] Diese Verordnung gilt nicht für Fälle, in denen die Annullierung, Verspätung **oder Verschiebung** einer Pauschalreise andere Gründe als die Annullierung, Verspätung **oder Verschiebung** des Flugs hat."

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

aa) **Absatz 1 erhält folgende Fassung:**

"Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nach vernünftigem Ermessen absehbar, dass Fluggästen die Beförderung zu verweigern ist, so versucht es zunächst, Fluggäste gegen eine entsprechende Gegenleistung unter Bedingungen, die zwischen dem betreffenden Fluggast und dem ausführenden Luftfahrtunternehmen zu vereinbaren sind, zum freiwilligen Verzicht auf ihre Buchungen zu bewegen. Eine solche Vereinbarung mit einem Freiwilligen über Gegenleistungen ersetzt nur dann das Recht des Fluggastes auf Ausgleich nach Artikel 7 Absatz 1, wenn sie durch ein vom Freiwilligen unterzeichnetes Dokument bestätigt wird und der Fluggast gemäß Artikel 14 Absatz 2 informiert wurde. Den Freiwilligen werden von dem ausführenden Luftfahrtunternehmen zusätzlich zu den in diesem Absatz erwähnten Gegenleistungen Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 sowie Betreuungsleistungen gemäß Artikel 9 angeboten.";

a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"3. Wird Fluggästen gegen ihren Willen die Beförderung verweigert, so erbringt das ausführende Luftfahrtunternehmen diesen unverzüglich die [...] Unterstützungsleistungen gemäß Artikel [...] 8 und bietet ihnen die [...] Betreuungsleistungen gemäß Artikel [...] 9 an. [...] Das ausführende Luftfahrtunternehmen leistet dem Fluggast gemäß Artikel 7 unaufgefordert innerhalb von zehn Tagen ab dem Tag der Nichtbeförderung Ausgleich.";

b) folgender Absatz wird angefügt:

[...] ⁷

⁷ BE, BG, FI, HU, MT, PL and the Commission do not agree with the deletion of the paragraph on no-show policy.

"5. Meldet der Fluggast oder ein [...] **Veranstalter** einen Fehler in der Namensschreibung eines oder mehrerer Fluggäste desselben Beförderungsvertrags, so berichtigt das Luftfahrtunternehmen dies bis 72 Stunden vor dem Abflug mindestens einmal ohne zusätzliche Gebühr für den Fluggast oder den [...] **Veranstalter**, sofern ihm dies aufgrund **geltender** nationaler oder internationaler Rechtsvorschriften, **die die Gefahrenabwehr betreffen**, nicht untersagt ist."

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

[...]

[...]1.

"Bei Annullierung eines Fluges wird den betroffenen Fluggästen vom ausführenden Luftfahrtunternehmen klar und zuverlässig Folgendes angeboten:

a) **die Wahl zwischen den in Artikel 8 genannten Optionen und**

b) **die Betreuungsleistungen gemäß Artikel 9."**

aa) Folgender Absatz 1a wird eingefügt:

"1a. Die Fluggäste haben das Recht, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen auf Antrag eine Ausgleichszahlung gemäß Artikel 7 zu erhalten, es sei denn,

- i) sie werden über die Annullierung mindestens 14 Tage vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet oder**
- ii) sie werden über die Annullierung weniger als 14 Tage vor der ursprünglichen planmäßigen Abflugzeit unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, ihr Endziel zu erreichen, und zwar**
 - a) spätestens fünf Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit bei**
 - i) allen Reisen über eine Entfernung von weniger als 1 500 km,**
 - ii) Reisen innerhalb der EU über eine Entfernung von mindestens 1 500 km;**
 - b) bei Reisen nach/aus Drittländern über eine Entfernung zwischen 1 500 und 3 500 km spätestens neun Stunden nach der ursprünglichen planmäßigen Ankunftszeit;**
 - c) bei Reisen nach/aus Drittländern über eine Entfernung von mehr als 3 500 km spätestens zwölf Stunden nach der ursprünglichen planmäßigen Ankunftszeit. ^{8 9} ;"**

⁸ AT, DE and FI cannot support a 5-9-12 hour threshold. DK and SK would like to have a single threshold of 5 hours, without reference to distances. MT prefers a 3-7-10 hour threshold, while BE and ES a 3-5- 9 hour threshold. BG proposes to have a 3-hour threshold with a reduced compensation amount of 150 EUR. NL could accept 3 hours for short-haul flights, provided that the amounts are adjusted to maintain the proportionality of the EC proposed for delay compensation. RO, although supports the 5-9-12 hour thresholds, prefers as corresponding distances 3500/6000/ and longer. RO also considers that the new thresholds for the distances cannot be accepted as they are introducing discrimination between the air carriers and passengers of intra-Community and, respectively those of non-Community flights. For the same length of the flight (between 1500 and 3500 km) and for the same delay, passengers of intra Community flights are entitled to compensations, while passengers of non-Community flights are not.

⁹ HR, IE, NL, LU, LV, SI, SE and UK propose to use the word "flight" in this paragraph.

ab) Folgender Absatz 1b wird eingefügt:

"1b. Findet Absatz 1a Ziffer ii Anwendung, so ist ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen zu leisten, wenn der Fluggast mehr als 24 Stunden vor der planmäßigen Abflugzeit informiert wurde und ein Angebot zur anderweitigen Beförderung erhält, bei dem der Beförderungsbeginn nicht mehr als eine Stunde vor der ursprünglichen planmäßigen Abflugzeit liegt und das es ihm ermöglicht, in dem in Absatz 1a Ziffer ii genannten zeitlichen Rahmen sein Endziel zu erreichen." ¹⁰ ;

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"3. Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn [...] **die beiden folgenden Bedingungen erfüllt sind:**

- die Annullierung geht auf außergewöhnliche Umstände **oder unerwartete Flugsicherheitsmängel** zurück und
- [...] die Annullierung hätte sich auch dann nicht vermeiden lassen, wenn **das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen** ergriffen hätte.
[...]" ;

¹⁰ The Presidency proposes to insert a recital to clarify that the 1-hour flexibility is provided only to incentivise airlines to provide effective rerouting. DE prefers to move this paragraph to Article 8.

ba) folgender Absatz 3a wird eingefügt:

"Unbeschadet des Absatzes 3 können außergewöhnliche Umstände, die ein einziges Luftfahrzeug betreffen, wie etwa die Ziffern iii, iv, viii, ix, x und xi des Anhangs I, und unerwartete Flugsicherheitsmängel, die die in Anhang II genannten Bedingungen erfüllen, nur geltend gemacht werden, wenn sie sich auf den betroffenen Flug auswirken oder wenn die planmäßige Abflugzeit des betroffenen Flugs innerhalb einer Zeitspanne von 24 Stunden ab der planmäßigen Ankunftszeit des ersten betroffenen Flugs, der mit demselben Luftfahrzeug durchgeführt wird oder werden soll, liegt.

Die Mitgliedstaaten können Flüge, die nach, aus und in Gebieten in äußerster Randlage durchgeführt werden, im Einklang mit Artikel 349 AEUV von diesen Bestimmungen ausnehmen. In diesem Fall informieren sie die Kommission entsprechend. Die Kommission veröffentlicht diese Informationen im Internet."¹¹.

¹¹ ES proposes to limit the right to invoke extraordinary circumstances to two preceding flights in the case of short-haul flights, and one flight in the case of long haul flights. HU and RO do not support a concept based on hours and support the Commission proposal. In the FI view, recital explaining the appropriate treatment of major disruptions should be inserted. BE could support a distinction between flight, while DE and EE prefers a limitation lower than 24 hours, given that the time of arrival is the starting point of the limitation period, increasing the flexibility for airlines. DE considers that the first sentence should be rephrased to express the causal link between exceptional circumstances and the fact of cancellation or delay for subsequent flights.

[...]

[...]

12

¹² HU proposes to insert the following paragraph in Articles 5 and 6: "*Passengers who have exercised the right to reimbursement under Article 8(1) retain their right to compensation referred to in this Article.*"

5. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

"Artikel 6

[...] Verspätung¹³

1. Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen absehbar, dass sich der **Abflug** über die planmäßige Abflugzeit hinaus verspätet, so wird den Fluggästen vom ausführenden Luftfahrtunternehmen **klar und zuverlässig** Folgendes angeboten:

i) **die Betreuungsleistungen gemäß Artikel 9 während der Wartezeit bis zum Abflug des verspäteten Fluges,**

[...]

[...]

ii[...]wenn die Verspätung mindestens fünf Stunden¹⁴ beträgt, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a.

¹³ AT, DE and ES propose to introduce a right to rerouting in case of long delays.

¹⁴ DE, ES and FI consider the 5-hour waiting time for assistance too long.

2. Die Fluggäste haben das Recht, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen **auf Antrag** eine Ausgleichszahlung gemäß Artikel 7 zu erhalten, wenn sie ihr Endziel¹⁵
- a) fünf Stunden oder mehr nach der **ursprünglichen** planmäßigen Ankunftszeit erreichen; dies gilt bei
 - i) allen [...] Reisen über eine Entfernung **von weniger als 1 500 km**,
 - ii) [...] **Reisen innerhalb der EU über eine Entfernung von mindestens 1 500 km**;
 - b) bei Reisen nach/aus Drittländern über eine Entfernung zwischen **1 500 und 3 500 km** neun Stunden oder mehr nach der **ursprünglichen** planmäßigen Ankunftszeit erreichen;
 - c) bei Reisen nach/aus Drittländern über eine Entfernung von mehr **als 3 500 km** zwölf Stunden oder mehr nach der planmäßigen Ankunftszeit erreichen.^{16 17 18}

¹⁵ HR, IE, NL, LU, SI, SE and UK propose to delete the word "*final*".

¹⁶ A recital justifying the difference in treatment according to journey distance should be inserted. The Commission recalls that these thresholds are significantly higher for extra-EU flights compared to the Commission proposal.

¹⁷ AT, DE and FI cannot support a 5-9-12 hour threshold. AT prefers a 3-5-7 hour threshold. DK and SK would like to have a single threshold of 5 hours, without reference to distances. MT prefers a 3-7-10 hour threshold, while BE and ES a 3-5-9 hour threshold. BG proposes to have a 3-hour threshold with a reduced compensation amount of 150 EUR. NL could accept 3 hours for short-haul flights, provided that the amounts are adjusted to maintain the proportionality of the Commission proposal for delay compensation. RO, although supports the 5-9-12 hour thresholds, prefers as corresponding distances 3500/6000/ and longer. RO also considers that the new thresholds for the distances cannot be accepted as they are introducing discrimination between the air carriers and passengers of intra-Community and, respectively those of non-Community flights. For the same length of the flight (between 1500 and 3500 km) and for the same delay, passengers of intra Community flights are entitled to compensations, while passengers of non-Community flights are not.

¹⁸ HR, IE, NL, LU, LV, SI, SE and UK propose to use the word "flight" in this paragraph.

3. [...]
4. [...] **Die in Artikel 5 Absätze 3 und 3a genannten Ausnahmen von den Ausgleichszahlungen gelten auch für Flüge, die bei ihrer Ankunft verspätet sind.**
5. [...]
6. **In Fällen, in denen das Luftfahrzeug gestartet ist, anschließend jedoch auf einem anderen Flughafen als dem Flughafen, für den die Buchung erfolgte, landen muss, bietet das ausführende Luftfahrtunternehmen den Fluggästen die in Artikel 8 Absatz 1 aufgeführten Optionen sowie Betreuungsleistungen gemäß Artikel 9 an. Die Absätze 4 bis 7 dieses Artikels finden entsprechend Anwendung."**¹⁹.

¹⁹ NL and PL suggest that for a diverted flight, Article 6 apply automatically. When the flight is cancelled, Article 5 should apply. The final sentence of the definition in Article 2, point (l) should therefore be deleted.

5a. Folgender Artikel wird eingefügt:

"Artikel 6-2a

Verspätung auf der Rollbahn

- 1. Bei Verspätungen auf der Rollbahn stellt das ausführende Luftfahrtunternehmen vorbehaltlich sicherheitsbezogener Beschränkungen an Bord unentgeltlich Toiletten und Trinkwasser zur Verfügung und sorgt für eine angemessene Beheizung oder Kühlung der Kabine sowie bei Bedarf für eine angemessene medizinische Versorgung.**
- 2. Erreicht die Verspätung auf der Rollbahn beim Abflug von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, die Höchstdauer von zwei Stunden, so kehrt das Luftfahrzeug an den Flugsteig oder einen anderen geeigneten Ausstiegspunkt zurück, an dem die Fluggäste aussteigen können, es sei denn, dem Piloten liegen bestätigte Informationen vor, wonach das Luftfahrzeug in den nächsten 45 Minuten²⁰ starten wird. Ist das Luftfahrzeug trotz dieser bestätigten Informationen nach 2 Stunden und 45 Minuten nicht gestartet, so kehrt es unverzüglich an den Flugsteig oder einen anderen geeigneten Ausstiegspunkt zurück, an dem die Fluggäste aussteigen können. Sind diese Höchstzeiten überschritten, so kann eine Verspätung auf der Rollbahn nur in Fällen verlängert werden, in denen das Luftfahrzeug aus Gründen im Zusammenhang mit der Sicherheit, den Einwanderungsbestimmungen oder der Gefahrenabwehr seine Position auf der Rollbahn nicht verlassen kann.**
- 3. Erreicht die Verspätung auf der Rollbahn bei der Ankunft auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, die Höchstdauer von zwei Stunden, so begibt sich das Luftfahrzeug an den Flugsteig oder einen anderen geeigneten Ausstiegspunkt, an dem die Fluggäste aussteigen können, es sei denn, das Luftfahrzeug kann aus Gründen im Zusammenhang mit der Sicherheit, den Einwanderungsbestimmungen oder der Gefahrenabwehr seine Position auf der Rollbahn nicht verlassen.**
- 4. Zusätzlich zu den in den Absätzen 2 und 3 genannten Rechten haben die Fluggäste Anspruch auf die Rechte nach Artikel 6."**

²⁰ ES cannot support 45 minutes. CY, IE, LV, NL, and UK propose to have 5 hours for tarmac delay. NL requests the deletion of paragraph 3. BE proposes to refer only to the airport other than the airport for which the reservation was made.

6. Folgender Artikel wird eingefügt:

"Artikel 6a

Verpasste Anschlussflüge

1. Verpasst ein Fluggast **auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt**, einen Anschlussflug wegen einer Verspätung eines **Zubringerfluges**, so bietet ihm das Luftfahrtunternehmen, das **diesen Zubringerflug** durchführt, Unterstützungsleistungen **gemäß Artikel 8 und Betreuungsleistungen gemäß Artikel 9** an.
2. Verpasst ein Fluggast **auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt**, einen Anschlussflug wegen einer Verspätung eines **Zubringerfluges**, so hat er gegenüber dem Luftfahrtunternehmen, das diesen **Zubringerflug** durchführt, einen Ausgleichsanspruch gemäß Artikel 6 Absatz 4²¹, **es sei denn, die ursprüngliche planmäßige Umsteigezeit am Umsteigepunkt betrug weniger als 90 Minuten.**²²

²¹ DE would prefer to retain the sentence on the calculation of the delay.

²² The Presidency proposes to add a recital justifying the difference in the treatment of passengers of direct and connecting flights. CY, HR, FR, IE, LU, LV, NL, PT, SI, SE and UK propose to add the following sentence at the end of paragraph 1: "*Compensation in accordance with Article 7 shall not be payable in respect of missed connecting flights.*" Paragraphs 2 and 3 would then be deleted.

3. Etwaige Ausgleichsmodalitäten, die die betroffenen Luftfahrtunternehmen miteinander vereinbaren, bleiben von Absatz 2 unberührt.

4. [...].'

4a. Wird ein Fluggast gemäß einem einzigen Beförderungsvertrag auf einem Teil der Reise mit einem anderen Verkehrsträger befördert, der im Beförderungsvertrag genannt ist, so wird er bei der Buchung darüber informiert, ob und welche Vereinbarungen zwischen dem Luftfahrtunternehmen und den anderen Verkehrsunternehmen für den Fall eines verpassten Anschlusses getroffen wurden, insbesondere im Hinblick auf Betreuungs- und Unterstützungsleistungen."

7a. Folgender Artikel wird eingefügt:

**"Artikel 6b
Flugplanänderung²³**

- 1. Verschiebt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen die planmäßige Abflugzeit nach der Buchung einseitig auf einen späteren Zeitpunkt, so gilt Artikel 6 entsprechend. Das ausführende Luftfahrtunternehmen ist jedoch nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass der Fluggast mindestens 14 Tage vor der ursprünglichen planmäßigen Abflugzeit, wie sie auf dem Flugschein des Fluggasts angegeben ist, über die Flugplanänderung informiert wurde.**
- 2. Verschiebt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen die planmäßige Abflugzeit nach der Buchung einseitig auf einen früheren Zeitpunkt, so gilt Artikel 5 entsprechend, es sei denn, der Fluggast hat den verschobenen Flug angetreten.**
- 3. Verpasst ein Fluggast auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, einen Anschlussflug wegen einer Verschiebung der planmäßigen Abflugzeit des Zubringerflugs auf einen späteren Zeitpunkt oder einer Verschiebung der planmäßigen Abflugzeit des Anschlussflugs auf einen früheren Zeitpunkt, so gilt Artikel 6a entsprechend.**
- 4. Verlängert sich die Anschlusszeit eines Fluggasts für einen Anschlussflug wegen einer früheren Abflugzeit des Zubringerflugs um mindestens zwei Stunden, so werden ihm Betreuungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 [...] angeboten."**

²³ AT, NL, FR, SE and UK would prefer to move the provisions on change of schedule into the corresponding articles on cancellation, delay and connecting flights. In addition, NL proposes to delete paragraph 4. DE considers that in paragraph 2 a distinction has to be made: If the flight is missed due to the advancement of the scheduled time of departure Article 5 applies accordingly. If the flight is not missed the passenger shall have the rights of assistance under Article 8, if the advancement is more than [3/5] hours. FI and the Commission propose the deletion of the phrase "*unless the passenger has taken the rescheduled flight*", as it creates a situation where advancement of the schedule and cancellation are treated unequally. FR proposes to add at the end of paragraph 2 "*or a rerouted flight departing before the flight whose schedule was changed*".

7. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

[...] "Artikel 7

Ausgleichsanspruch

1. Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so gelten folgende Beträge für Ausgleichszahlungen:

- a) 250 EUR bei**
 - i) allen Flügen²⁴ über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger und**
 - ii) Flügen innerhalb der EU über eine Entfernung zwischen 1 500 und 3 500 km,**
- b) 400 EUR bei**
 - i) allen Flügen innerhalb der EU über eine Entfernung von mehr als 3 500 km und**
 - ii) Flügen nach/aus Drittländern über eine Entfernung zwischen 1 500 und 3 500 km,**
- c) 600 EUR bei Flügen nach/aus Drittländern über eine Entfernung von mindestens 3 500 km.**

Bei der Bestimmung der Entfernung wird das Endziel zugrunde gelegt.²⁵

[...]

²⁴ AT, CZ, DE, DK and FI propose to use the word "journey" in paragraph 1 and clarify how compensation is paid for connecting flights. Commission draws attention to the fact that modifying the distance bands would have a serious impact on the amounts of compensation.

²⁵ RO and IE cannot support this paragraph as it introduces discrimination (as regards the level of compensation) between the passengers of intra-Community and, respectively those of non-Community flights for the flights between 1500 - 3500 km. RO supports the text of the current Regulation in force. CY, HR, IE, LU, LV, NL, PT, SI and SE propose the deletion of the last sentence.

2. Wenn sich der Fluggast für die Fortsetzung seiner Reise gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b entscheidet **und es während der anderweitigen Beförderung zu einer weiteren Annullierung oder einem weiteren verpassten Anschlussflug kommt**, hat der **Fluggast** bis zum Erreichen seines Endziels **für ein und denselben Grund** nur einmal Anspruch auf Ausgleichsleistungen [...].²⁶
3. Die Ausgleichszahlungen nach Absatz 1 erfolgen **innen 10 Tagen, nachdem der Fluggast einen entsprechenden Antrag gestellt hat**, durch Barzahlung, durch elektronische oder gewöhnliche Überweisung, **durch Kreditkartengutschrift** oder durch Scheck. **Nach angemessener Information des Fluggastes über seine ihm nach dieser Verordnung zustehenden Rechte und nach bestätigter Zustimmung des Fluggastes kann die Ausgleichszahlung auch in Form von Reisegutscheinen und/oder anderen Dienstleistungen erfolgen.**
4. Die in Absatz 1 genannten Entfernungen werden nach der Methode der Großkreisentfernung ermittelt.

[...]

²⁶ SE proposes the deletion of "*final*". IE, FR, NL, PL, UK and the Commission propose the deletion of "*for the same reason*".

8. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

"Artikel 8

Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung

1. Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so stehen den Fluggästen folgende drei Optionen unentgeltlich zur Auswahl:
 - a) – Erstattung des Flugscheinpreises binnen [...] **zehn** Tagen nach Antrag des Fluggastes nach den in Artikel 7 Absatz 3 genannten Modalitäten für nicht zurückgelegte Reiseabschnitte sowie für bereits zurückgelegte Reiseabschnitte, wenn der Flug im Hinblick auf den ursprünglichen Reiseplan des Fluggastes zwecklos geworden ist, gegebenenfalls in Verbindung mit
 - einem Rückflug zum ersten Abflugort zum frühestmöglichen Zeitpunkt **nach der ursprünglichen planmäßigen Abflugzeit;**
 - b) Fortsetzung der Reise durch anderweitige Beförderung zum Endziel zum frühestmöglichen Zeitpunkt **nach der ursprünglichen planmäßigen Abflugzeit** oder
 - c) anderweitige Beförderung zum Endziel [...] zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes, vorbehaltlich verfügbarer Plätze.
2. Absatz 1 Buchstabe a gilt auch für Fluggäste, deren Flüge Bestandteil einer Pauschalreise sind, mit Ausnahme des Anspruchs auf Erstattung, sofern dieser sich aus der Richtlinie 90/314/EWG ergibt.
 - 2a. **Nimmt der Fluggast sein Recht auf anderweitige Beförderung gemäß Absatz 1 Buchstabe b wahr, so kann ihm das ausführende Luftfahrtunternehmen einen alternativen Flug mit einer früheren Abflugzeit als ursprünglich geplant anbieten, wenn der Fluggast dem zustimmt. Lehnt der Fluggast eine frühere anderweitige Beförderung ab, so hat er dennoch Anspruch auf die Option einer anderweitigen Beförderung zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach der ursprünglichen planmäßigen Abflugzeit.**

3. Bietet ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einem Fluggast einen Flug zu oder von einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Flughafen an, so trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen die Kosten für die Beförderung des Fluggastes von dem anderen Flughafen zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Flughafen oder, bezogen auf den Zielflughafen, zu einem sonstigen nahe gelegenen, mit dem Fluggast vereinbarten Zielort.
4. Mit Zustimmung des Fluggastes können für den Rückflug bzw. die Rückflüge gemäß Absatz 1 Buchstabe a oder die anderweitige Beförderung gemäß Absatz 1 Buchstabe b oder c Verkehrsdienste **mit vergleichbaren Bedingungen im Hinblick auf den Komfort, wie sie im Beförderungsvertrag genannt sind**, genutzt werden, die von einem anderen Luftfahrtunternehmen, mit einer anderen Streckenführung oder, **wenn dies für die zurückzulegende Strecke angemessen ist**, mit einem anderen Verkehrsträger durchgeführt werden.
5. Wählt der Fluggast die Option in Absatz 1 Buchstabe b, so hat er vorbehaltlich verfügbarer Plätze Anspruch auf anderweitige Beförderung mit einem anderen Luftfahrtunternehmen oder einem anderen Verkehrsträger, wenn **abzusehen ist, dass** das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht in der Lage ist, den Fluggast mit eigenen Verkehrsdiensten innerhalb von 12 Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit an sein Endziel zu befördern. [...]

[...]”²⁷

²⁷ FR, ES and FI would prefer to reinstate this paragraph on the continued application of this Regulation even if rerouting is done by another mode of transport.

9. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

[...]

"1. Wird auf diesen Artikel Bezug genommen und

- i) ist der Abflug um mindestens zwei Stunden verspätet oder**
 - ii) liegt die Abfahrtszeit der anderweitigen Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b mindesten zwei Stunden²⁸ nach der ursprünglichen Abflugzeit des annullierten Fluges oder des Fluges, den die Nichtbeförderung betraf, oder**
 - iii) verlängert sich die Wartezeit des Fluggastes auf den Anschluss im Fall eines verpassten Anschlussflugs, einer anderweitigen Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b oder eines Rückflugs gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a um mindestens zwei Stunden,**
- so sind Fluggästen folgende Leistungen unverzüglich und unentgeltlich anzubieten:**
- a) Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit,**
 - b) die Wahl zwischen zwei Telefongesprächen, Faxbotschaften, E-Mails oder Mitteilungen über andere webbasierte Nachrichtendienste.**

2. Zusätzlich sind den Fluggästen folgende Leistungen unentgeltlich anzubieten, wenn ein Aufenthalt von einer Nacht oder mehreren Nächten notwendig ist:

- a) Hotelunterbringung,**

²⁸ IE suggests to have 3 hours in this point, to limit the obligation of the air carrier to provide care only when physically possible. Commission disagrees with this approach.

b) Beförderung vom Flughafen an den Ort der Unterbringung (Hotel, Wohnort des Fluggastes oder Sonstiges) und zurück.";

aa) Absatz 3 wird gestrichen ;

b) Folgende Absätze werden angefügt:

"4. Geht die Annullierung, die Verspätung bei Abflug oder die Flugplanänderung auf außergewöhnliche Umstände zurück und hätte die Annullierung, die Verspätung oder die Flugplanänderung sich auch dann nicht vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären, so kann das **Luftfahrtunternehmen** die Gesamtkosten der Unterbringung gemäß Absatz 1 Buchstabe b auf höchstens drei Nächte beschränken.²⁹ Ausführende Luftfahrtunternehmen, die von dieser Ausnahme Gebrauch machen, informieren die Fluggäste gleichwohl über verfügbare Unterbringungsmöglichkeiten nach diesen drei Nächten, zusätzlich zu ihren fortlaufenden Informationspflichten gemäß Artikel 14.³⁰

5. [...] **Die Mitgliedstaaten können Luftfahrtunternehmen von der Unterbringungspflicht gemäß Absatz 2 Buchstabe a befreien, wenn der betroffene Flug von einem Flughafen in seinem Gebiet startet, die Flugentfernung 250 km oder weniger beträgt und die Kapazität des Luftfahrzeugs 80 Sitzplätze nicht übersteigt, es sei denn, es handelt sich um einen Zubringer- oder Anschlussflug. Ausführende Luftfahrtunternehmen, die von dieser Ausnahme Gebrauch machen, informieren die Fluggäste gleichwohl über verfügbare Unterbringungsmöglichkeiten. Die Mitgliedstaaten, die von dieser Ausnahme Gebrauch machen, informieren die Kommission darüber, bevor die Ausnahmeregelung in Kraft tritt.**

²⁹ HU, LV and MT are against the deletion of the monetary limit to accommodation. DK and SE propose to have a 5-night limitation in this paragraph.

³⁰ AT, BE, CY, DE, HU, MT and SK propose to add a new provision, giving the possibility of arranging accommodation personally when the air carrier failed to provide accommodation. BE adds that this should not lead to situations where air carriers systematically discharge themselves from their initial obligations in this regard. ES considers that the passenger should have the right to look for accommodation and if chooses to do so, a price cap on accommodation should be introduced in order to ensure consistency also with paragraph 7.

6. Entscheidet sich der Fluggast für eine Erstattung des Flugpreises gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a und befindet er sich am **ersten Abflugort** [...] oder entscheidet er sich für eine anderweitige Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c, so hat er in Bezug auf den betreffenden Flug keine weiteren Ansprüche auf Betreuungsleistungen nach Artikel 9 Absatz 1.

7. **Bei der Ausübung ihrer Rechte gemäß diesem Artikel tragen die Fluggäste dazu bei, die Kosten für das Luftfahrtunternehmen möglichst gering zu halten, insofern dies vertretbar und angemessen ist."**

10. [...] Artikel 10 erhält folgende Fassung:

**"Artikel 10
Höherstufung und Herabstufung**

- 1. Verlegt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einen Fluggast in eine höhere Beförderungsklasse als die, für die der Flugschein erworben wurde, so darf es dafür keinerlei Aufschlag oder Zuzahlung erheben.**
- 2. Verlegt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einen Fluggast in eine niedrigere Beförderungsklasse als die, für die der Flugschein erworben wurde, so erstattet es binnen zehn Tagen nach den in Artikel 7 Absatz 3 genannten Modalitäten**
 - a) bei allen Flügen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger 30 % des Flugscheinpreises oder**
 - b) bei allen Flügen innerhalb der EU über eine Entfernung von mehr als 1 500 km, mit Ausnahme von Flügen zwischen dem europäischen Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten und den französischen Regionen in äußerster Randlage, und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung zwischen 1 500 km und 3 500 km 50 % des Flugscheinpreises oder**
 - c) bei allen nicht unter Buchstabe a oder b fallenden Flügen, einschließlich Flügen zwischen dem europäischen Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten und den französischen Regionen in äußerster Randlage, 75 % des Flugscheinpreises.**
- 3. Ist der Preis des betroffenen Flugs auf einem Flugschein für mehrere Flüge nicht angegeben, so wird die in Absatz 2 genannte Erstattung im Verhältnis zum Anteil des Flugs an der mit dem Flugschein abgedeckten Gesamtentfernung berechnet."**

10a. Folgender Artikel 10a wird eingefügt:

"Artikel 10a

Flughafen-Notfallpläne

1. **Auf Flughäfen der Union, die zumindest in den vorangegangenen drei Jahren mehr als fünf Millionen Fluggäste³¹ jährlich zu verzeichnen hatten, gewährleistet das Flughafenleitungsorgan die Koordinierung der Aktivitäten des Flughafens und der Flughafenutzer, vor allem der Luftfahrtunternehmen und Bodenabfertigungsunternehmen, durch einen angemessenen Notfallplan für den möglichen Fall mehrfacher Flugausfälle und/oder -verspätungen, bei denen eine erhebliche Anzahl von Fluggästen am Flughafen festsitzen könnte. Der Notfallplan wird erstellt, um eine angemessene Information der festsitzenden Fluggäste zu gewährleisten; zudem enthält er Vorkehrungen, um Wartezeiten und Unannehmlichkeiten auf ein Mindestmaß zu beschränken.**
2. **Der Notfallplan wird gemäß der Richtlinie 96/67/EG des Rates über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft und unter Beteiligung des Nutzerausschusses erstellt. Er sollte auch die Kontaktdaten der Person(en) enthalten, die von den einzelnen Luftfahrtunternehmen als Vertretung vor Ort gegenüber den Behörden, dem Flughafenleitungsorgan und den Fluggästen bei mehrfachen Flugausfällen und/oder -verspätungen benannt wurde(n). Das Luftfahrtunternehmen gewährleistet, dass die benannte(n) Person(en) mit den erforderlichen Mitteln ausgestattet sind, um Fluggäste gemäß den Verpflichtungen aus dieser Verordnung im Fall von Annullierung, Verspätung oder Nichtbeförderung unterstützen zu können.**
3. **Das Flughafenleitungsorgan übermittelt der nach Artikel 16 benannten nationalen Durchsetzungsstelle oder einer anderen zu diesem Zweck benannten Stelle den Notfallplan und seine etwaigen Änderungen.**

³¹ MT and the Commission prefer a threshold of 3 million passengers.

4. Die Mitgliedstaaten können den in Absatz 1 genannten Schwellenwert für Flughäfen in ihrem Gebiet herabsetzen, allerdings nicht auf weniger als 3 Millionen Fluggäste. Auf Flughäfen mit einem Fluggastaufkommen unter dem festgesetzten Schwellenwert unternimmt das Flughafenleitungsorgan alle zumutbaren Anstrengungen, um die Flughafennutzer zu koordinieren und mit den Flughafennutzern Vereinbarungen zu treffen, um festsitzende Fluggäste in solchen Situationen zu informieren. ".³²

³² LU and NL would prefer to delete paragraph 4 due to the possible effect on airlines in different Member States if the derogation is applied.

11. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

"Artikel 11

Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität oder mit besonderen Bedürfnissen

- 1. Die ausführenden Luftfahrtunternehmen geben Personen mit Behinderungen oder mit eingeschränkter Mobilität und deren Begleitpersonen oder Begleithunden mit entsprechender Bescheinigung sowie Minderjährigen ohne Begleitung bei der Beförderung Vorrang.³³**
- 2. Bei den Betreuungs- und Unterstützungsleistungen gemäß den Artikeln 8 und 9 [...] widmet das Luftfahrtunternehmen den Bedürfnissen der in Absatz 1 genannten Personen besondere Aufmerksamkeit. Die Luftfahrtunternehmen erbringen diese Betreuungs- und Unterstützungsleistungen so rasch wie möglich.**
- 2a. Bei Erstellung des Notfallplans nach Artikel 10a widmen die Luftfahrtunternehmen und die Flughafenleitungsorgane den besonderen Bedürfnissen der in Absatz 1 genannten Fluggäste besondere Aufmerksamkeit.**
- 3. [...] Artikel 9 Absätze 4 und 5 findet keine Anwendung auf die in Absatz 1 genannten Fluggäste, Schwangere oder Personen mit speziellen medizinischen Bedürfnissen, sofern das Luftfahrtunternehmen, sein Vermittler oder der Veranstalter [...] zum Zeitpunkt der Ankündigung der Annullierung, der Flugplanänderung oder der Verspätung bei Abflug über die speziellen Bedürfnisse unterrichtet wurde. Diese Unterrichtung gilt für die gesamte Reise und die Rückreise, sofern für beide Reisen ein Vertrag mit demselben Luftfahrtunternehmen geschlossen wurde. "**³⁴

³³ HU considers that the term "*unaccompanied minors*" should be clarified.

³⁴ CZ, DE and FI oppose the requirement of notification.

11a. Die Überschrift des Artikels 12 wird durch die Überschrift "Weitere Rechte" ersetzt.
Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"1. Diese Verordnung gilt unbeschadet der Rechte und Ansprüche von Fluggästen im Rahmen anderer Rechtsakte einschließlich der Richtlinie 90/314/EWG. Wenn diese Rechte jedoch dasselbe Interesse schützen oder dasselbe Ziel haben, so wird die gemäß Artikel 7 bzw. Artikel 10 Absatz 2 dieser Verordnung gewährte Ausgleichszahlung oder Preisminderung von der im Rahmen anderer Rechtsakte gewährten Ausgleichszahlung abgezogen und umgekehrt."³⁵

12. Artikel 13 erhält folgende Fassung:

"Artikel 13

Regressansprüche

In Fällen, in denen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen eine Ausgleichszahlung leistet oder die sonstigen sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen erfüllt, kann keine Bestimmung dieser Verordnung [...] ³⁶ in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des Luftfahrtunternehmens beschränkt, für die aufgrund dieser Verordnung entstandenen Kosten bei Dritten, die zu dem die Ausgleichszahlung oder sonstige Verpflichtungen begründenden Ereignis beigetragen haben, Regress zu nehmen."

³⁵ DE proposes to delete the phrase "*if these rights safeguard the same interest or have the same objective*" due to its potential restriction of liability in the context of the Montreal Convention.

³⁶ ES, SI and the Commission do not support the deletion of the reference "*or of national law*".

13. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

"Artikel 14

Verpflichtung zur Information der Fluggäste über ihre Rechte

1. Das [...] ausführende Luftfahrtunternehmen stellt sicher, dass ein klar lesbarer Hinweis mit folgendem Wortlaut **bei der Buchung auf seiner Webseite erscheint** bzw. an den Abfertigungsschaltern (einschließlich der Check-in-Automaten) und am Flugsteig für die Fluggäste deutlich sichtbar angebracht wird: "Wenn Ihnen die Beförderung verweigert wird oder wenn Ihr Flug annulliert wird oder um mindestens zwei Stunden verspätet ist **oder verschoben wird**, verlangen Sie am Abfertigungsschalter oder am Flugsteig das Informationsblatt, in dem Ihre Rechte, insbesondere in Bezug auf Unterstützungs-, **Betreuungs-** und eventuelle Ausgleichsleistungen, angegeben sind." **Dieses Informationsblatt ist zumindest in der bzw. den Sprache(n) des Abflugorts und in Englisch abgefasst.**
- 1a. **Das ausführende Luftfahrtunternehmen veröffentlicht das in Absatz 1 genannte Informationsblatt über die Fluggastrechte nach dieser Verordnung auf seiner Webseite. Es stellt diese Informationen auch in Papierform oder in dem elektronischen Buchungsformular bereit.**
2. Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen, das **versucht, Freiwillige im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 zu finden**, Fluggästen die Beförderung verweigert oder einen Flug annulliert, händigt jedem betroffenen Fluggast einen schriftlichen Hinweis aus, in dem die Regeln für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen gemäß dieser Verordnung dargelegt werden, einschließlich Informationen über mögliche Beschränkungen gemäß Artikel 9 Absätze 4 und 5. Ferner wird allen Fluggästen, die von einer Flugverspätung oder Flugplanänderung von mindestens zwei Stunden betroffen sind, ein entsprechender Hinweis ausgehändigt. Die Kontaktinformationen der nach den **Artikeln 16 und 16a** benannten zuständigen Beschwerdestellen werden dem Fluggast ebenfalls in schriftlicher Form ausgehändigt.

- 2aa. Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte zur Festlegung des standardisierten Informationsblattes erlassen, das die Luftfahrtunternehmen für die Zwecke der Absätze 1a und 2 nutzen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 16c Absatz 2 genannten Verfahren erlassen.**
- 2a. Bei der Buchung erteilen die Luftfahrtunternehmen, Veranstalter und Flugscheinverkäufer dem Fluggast Informationen über die Fristen und das Verfahren für die Beantragung der kostenlosen Berichtigung eines Schreibfehlers gemäß Artikel 4 Absatz 5.**
- 2b. Luftfahrtunternehmen, Veranstalter und andere Flugscheinverkäufer veröffentlichen u.a. auf ihrer Webseite Informationen über die Beschwerdeverfahren des Luftfahrtunternehmens im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung festgelegten Rechten und über die entsprechenden Kontaktadressen, an die die Fluggäste ihre Forderungen – auch auf elektronischem Weg – richten können, sowie Informationen über die gemäß Artikel 16 Absatz 1 und Artikel 16a Absatz 3 benannte(n) Stelle(n).**
3. Bei blinden oder sehbehinderten Personen sind die Bestimmungen dieses Artikels durch den Einsatz geeigneter alternativer Mittel anzuwenden.
4. Das Flughafenleitungsorgan stellt sicher, dass in den Fluggastbereichen des Flughafens allgemeine Informationen über Fluggastrechte deutlich sichtbar angebracht sind. [...]

5. Bei Annullierung oder Verspätung des Abflugs informiert das ausführende Luftfahrtunternehmen die Fluggäste so rasch wie möglich, jedoch spätestens zur planmäßigen Abflugzeit, über die Lage. [...] **Die Fluggäste werden auch über die Gründe für die Annullierung oder Verspätung und über die voraussichtliche Abflugzeit unterrichtet, sobald diese Informationen vorliegen.**

6. Erwirbt der Fluggast seinen Flugschein nicht unmittelbar beim ausführenden Luftfahrtunternehmen, sondern über einen in der Union niedergelassenen **Veranstalter oder Flugscheinverkäufer**, [...]so übermittelt **dieser Veranstalter oder Flugscheinverkäufer** dem Luftfahrtunternehmen die Kontaktinformationen des Fluggastes, sofern der Fluggast dem ausdrücklich und in schriftlicher Form zugestimmt hat. Diese Zustimmung muss vom Fluggast bestätigt werden ("Opt-in"), **nachdem er über den Zweck dieser Datenübermittlung informiert wurde**. Das Luftfahrtunternehmen darf die **gemäß diesem Absatz gewonnenen** Kontaktinformationen nur zur Erfüllung der Informationspflichten gemäß dieser **Verordnung** und nicht zu Marketingzwecken verwenden [...]. Die Verarbeitung, Abfrage und Speicherung dieser Daten erfolgen im Einklang mit der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr³⁷.

7. [...] **Veranstalter und Flugscheinverkäufer** sind von den Bestimmungen des Absatzes 6 ausgenommen, wenn sie nachweisen können, dass durch ein alternatives System die Unterrichtung des Fluggastes ohne die Übermittlung seiner Kontaktinformationen sichergestellt ist. **In diesem Fall kommt das Luftfahrtunternehmen seinen Informationspflichten gemäß diesem Artikel gegenüber dem Veranstalter oder Flugscheinverkäufer nach, der für die korrekte und rechtzeitige Übermittlung der Informationen an den Fluggast zu sorgen hat."**

³⁷ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

14. Artikel 16 erhält folgende Fassung:

"Artikel 16

Durchsetzung

1. Jeder Mitgliedstaat benennt eine nationale Durchsetzungsstelle, die für die Durchsetzung dieser Verordnung in Bezug auf Flüge von in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Flughäfen und Flüge von einem Drittland zu diesen Flughäfen zuständig ist. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, welche Stelle gemäß diesem Absatz benannt worden ist.
 2. Die nationale Durchsetzungsstelle überwacht die Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung mit besonderer Aufmerksamkeit und ergreift die zur Wahrung der Fluggastrechte erforderlichen Maßnahmen. Zu diesem Zweck stellen die Luftfahrtunternehmen und die Flughafenleitungsorgane der nationalen Durchsetzungsstelle auf deren Verlangen die einschlägigen Unterlagen zur Verfügung.
- [...]2a. Die nationale Durchsetzungsstelle kann auf der Grundlage der Informationen, die sie aus von Fluggästen vorgelegten Einzelbeschwerden gewinnt, auch Untersuchungen durchführen und Durchsetzungsmaßnahmen beschließen.**
3. Die von den Mitgliedstaaten für Verstöße gegen diese Verordnung festgelegten Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. **Insbesondere müssen diese Sanktionen hinreichend sein, um Luftfahrtunternehmen einen finanziellen Anreiz zur konsequenten Einhaltung dieser Verordnung zu geben.**³⁸

³⁸ FI, IE and UK propose to delete the second sentence of this paragraph. NL and PL propose the harmonisation of sanctions and enforcement measures by NEBs.

[...]

5. Die nationalen Durchsetzungsstellen veröffentlichen jährlich bis spätestens Ende [...] **Juni** des jeweils folgenden Kalenderjahres [...] **einen Bericht** über ihre Tätigkeiten, **über die Durchsetzungsmaßnahmen und deren Ergebnisse**, einschließlich [...] verhängter Sanktionen. **Diese Berichte werden der Kommission vorgelegt und auf den Webseiten der nationalen Durchsetzungsstellen veröffentlicht.**
6. Die Luftfahrtunternehmen teilen [...] der nationalen Durchsetzungsstelle **die Kontaktdaten der Person(en) oder der Stelle mit, die sie als ihre ständige Vertretung in dem Mitgliedstaat, in dem sie tätig sind, für alle Angelegenheiten im Zusammenhang mit dieser Verordnung benannt haben.**".

15. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

"Artikel 16a

[...]

Beschwerden und Streitigkeiten

1.[...].

Luftfahrtunternehmen errichten oder unterhalten ein System zur Behandlung von Beschwerden, einschließlich Anträgen auf finanzielle Entschädigung³⁹ im Zusammenhang mit den Rechten und Pflichten nach dieser Verordnung. Dieses System ist auch online und in allen Sprachen verfügbar, die für die Buchung bei dem Luftfahrtunternehmen verwendet werden können. Es ist leicht zugänglich und wird transparent geführt.

³⁹ DE considers that the term "*request for monetary redress*" has to cover claims for compensation, claims for reimbursement and claims for prize reduction, and therefore suggests to use the term "*claims for monetary remedies*" or "*claims for payment*" in this Article.

2. [...] Fluggäste **können** binnen **sechs** Monaten ab dem Tag, an dem der Flug stattfand oder hätte stattfinden sollen, **beim ausführenden Luftfahrtunternehmen Beschwerden, einschließlich Anträgen auf finanzielle Entschädigung, einreichen.** Innerhalb von [...] **zehn** Tagen nach **Erhebung** der Beschwerde bestätigt das Beförderungsunternehmen deren Empfang [...]. Das Beförderungsunternehmen gibt dem Fluggast innerhalb von zwei Monaten nach **Erhebung** der Beschwerde eine ausführliche **begründete** Antwort, **die gegebenenfalls auch eine Erklärung der außergewöhnlichen Umstände oder der unerwarteten Flugsicherheitsmängel umfasst.** **Zudem enthält die Antwort die entsprechenden Kontaktinformationen der gemäß Absatz 3 benannten Stellen für eine außergerichtliche Streitbeilegung einschließlich ihrer Postanschrift, ihrer Telefonnummer, ihrer Internet-Adresse und ihrer E-Mail-Adresse.**
3. [...] Unbeschadet der Richtlinie 2013/11/EU stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass **Fluggäste Streitigkeiten in Bezug auf finanzielle Entschädigung gemäß dieser Verordnung einer oder mehreren nationalen Stellen für die außergerichtliche Beilegung von Streitfällen vorlegen können.**⁴⁰ **Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, welche Stelle bzw. Stellen gemäß diesem Absatz benannt worden ist bzw. sind. Die Mitgliedstaaten können beschließen, diesen Absatz nur auf Streitigkeiten zwischen Luftfahrtunternehmen und Verbrauchern anzuwenden.**

⁴⁰ A recital clarifying that the passenger is not obliged to retain a lawyer for requests of monetary redress and out-of-court dispute resolution will be inserted (see also doc. 7995/14).

4. [...] Unbeschadet der Richtlinie 2013/11/EU stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Fluggäste die außergerichtliche Streitbeilegung kostenlos oder gegen ein nominales Entgelt in Anspruch nehmen können und dass die gemäß Absatz 3 benannte(n) Stelle(n) mindestens ⁴¹
- die Anforderungen nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben a, h und j sowie Artikel 7 Absatz 2 der genannten Richtlinie erfüllt bzw. erfüllen;
 - dem Fluggast innerhalb der in Artikel 8 Buchstabe e der Richtlinie 2013/11/EU gesetzten Frist und im Falle hochkomplexer Streitigkeiten spätestens neun Monate nach dem Tag, an dem die benannte Stelle die vollständige Beschwerdeakte erhalten hat, eine begründete Antwort mit dem Ergebnis des Streitbeilegungsverfahrens übermittelt bzw. übermitteln.⁴²
5. [...] Handelt es sich bei der/den gemäß Absatz 3 benannten Stelle(n) nicht um die mit der Durchsetzung dieser Verordnung beauftragte(n) Stelle(n) gemäß Artikel 16 Absatz 1, so arbeiten sie zusammen und tauschen Informationen aus.⁴³

⁴¹ DE suggests to delete the term "*as a minimum*" and add the following sentence instead: "*Member states may maintain or introduce rules that go beyond those laid down by this paragraph, in order to ensure a higher level of consumer protection.*"

⁴² DE does not support the addition in the last sentence on highly complex issues.

⁴³ DE and SE prefer to delete paragraph 5.

6. Die Verfahren nach den Absätzen 2 und 3 und die Beteiligung des Fluggastes an diesen Verfahren lassen dessen Recht unberührt, sein Recht innerhalb bestimmter Fristen im Einklang mit dem nationalen Recht gerichtlich geltend zu machen oder Beschwerden gemäß Artikel 16 Absatz 2a zu erheben.⁴⁴;

Artikel 16aa
Beweislast⁴⁵

Die Beweislast im Zusammenhang mit folgenden Aspekten liegt beim Luftfahrtunternehmen:

- **Information des Fluggastes über**
 - i) **die Annullierung oder Flugplanänderung eines Flugs innerhalb der in Artikel 5 Absatz 1a und Artikel 6b Absatz 1 genannten Fristen,**
 - ii) **die Nichtbeförderung und die Annullierung, Verspätung oder Flugplanänderung seines Flugs gemäß den Verpflichtungen nach Artikel 14,**
- **das Angebot einer anderweitigen Beförderung, die es dem Fluggast ermöglicht, sein Endziel früher zu erreichen, als nach den in Artikel 5 Absatz 1a Ziffer ii Buchstaben a bis c genannten Fristen vorgegeben;**
- **die Geltendmachung von außergewöhnlichen Umständen und den damit zusammenhängenden zumutbaren Maßnahmen, aufgrund deren das Luftfahrtunternehmen von seinen Ausgleichsverpflichtungen gemäß den Artikeln 5 und 6 befreit ist,**
- **außergewöhnliche Umstände oder unerwartete Flugsicherheitsmängel, die zur Annullierung oder Verspätung bei der Landung geführt haben, und der sich daraus ergebende Umstand, dass die Annullierung oder Verspätung bei der Landung nicht vermieden werden konnte, obwohl das ausführende Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen gemäß Artikel 5 Absatz 3, Artikel 6 Absatz 4 und Artikel 9 Absatz 4 getroffen hat,**

⁴⁴ NL, PL and UK propose to insert a two-year period of limitation for introducing claims.

⁴⁵ This Article will be reviewed by experts with a view to simplification and its possible limitation to cases of a potential civil law dispute.

- **außergewöhnliche Umstände oder unerwartete Flugsicherheitsmängel, die den betroffenen Flug oder vorhergehende Flüge gemäß Artikel 5 Absatz 3a beeinträchtigt haben,**
- **die ursprünglich geplante Umsteigezeit am Umsteigepunkt, die gemäß Artikel 6a Absatz 2 weniger als 90 Minuten betrug,**
- **die Zustimmung des Fluggastes gemäß Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 8 Absätze 2a, 3 und 4.**

Artikel 16b

Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission

1. Die Kommission unterstützt durch den in Artikel 16c **Absatz 1** genannten Ausschuss den Dialog **und den Informationsaustausch zwischen den nationalen Durchsetzungsstellen** [...] über die Anwendung dieser Verordnung. **Dieser Informationsaustausch betrifft in erster Linie Verstöße, Sanktionen und bewährte Durchsetzungsverfahren.**
- 1a. **Auf Ersuchen der Kommission übersenden ihr die nationalen Durchsetzungsstellen maßgebliche Informationen über die nationale Auslegung und Anwendung dieser Verordnung.**

[...]

[...]

4. Die Kommission untersucht auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus Fälle, in denen Bestimmungen dieser Verordnung, insbesondere in Bezug auf die Auslegung außergewöhnlicher Umstände **und unerwarteter Flugsicherheitsmängel, von den nationalen Durchsetzungsstellen** unterschiedlich angewendet und durchgesetzt werden. [...] Die Kommission kann zu diesem Zweck nach Anhörung des in Artikel 16c **Absatz 1** genannten Ausschusses eine Empfehlung abgeben.
5. [...] **Im Fall einer bestimmten fragwürdigen Vorgehensweise eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen, die gleichzeitig in mehreren Mitgliedstaaten erfolgt, kann die Kommission die betroffenen Mitgliedstaaten auffordern**, diese bestimmte Vorgehensweise zu untersuchen und der Kommission innerhalb von [...] **sechs** Monaten nach dem Ersuchen ihre Ergebnisse mitzuteilen. **Die Kommission unterstützt den Informationsaustausch und die Koordinierung der jeweiligen nationalen Durchsetzungsstellen im Hinblick auf das betreffende Problem.**⁴⁶

Artikel 16c

Ausschussverfahren⁴⁷

1. Die Kommission wird vom Ausschuss für Fluggastrechte unterstützt, der sich aus jeweils zwei Vertretern der einzelnen Mitgliedstaaten zusammensetzt, von denen mindestens einer eine nationale Durchsetzungsstelle vertritt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011."

⁴⁶ AT and DE would prefer to delete this paragraph and FI opposes the 6-month deadline.

⁴⁷ AT and HU do not see the need for this Article. DK, FR, ES and UK would prefer to use the examination procedure.

16. Artikel 17 erhält folgende Fassung:

"Artikel 17

Bericht

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum [...] **XX.XX.20XX [drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung]** Bericht über die Anwendung und Wirkung dieser Verordnung. [...] Die Kommission **nimmt in diesen Bericht auch Informationen auf**, die den im Rahmen internationaler Luftverkehrsabkommen gewährten verbesserten Schutz von Reisenden auf Flügen aus Drittländern, die von gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, betreffen. [...]

17. Die Anhänge 1 **und 2 in Anhang 1** dieser Verordnung werden der Richtlinie (EG) Nr. 261/2004 hinzugefügt.

Artikel 2

Die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 wird wie folgt geändert:

1a. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Begriffsbestimmung unter Buchstabe b erhält folgende Fassung:

"b) 'Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft' ein Luftfahrtunternehmen mit einer von einem Mitgliedstaat im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 erteilten gültigen Betriebsgenehmigung;"

b) Folgende Begriffsbestimmung wird angefügt:

"h) 'Mobilitätshilfen' alle Ausrüstungsgegenstände, die dazu dienen, Personen mit Behinderungen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität im Sinne des Artikels 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006⁴⁸ die Fortbewegung zu ermöglichen oder zu erleichtern."

1. In Artikel 3 Absatz 1 wird der folgende Satz angefügt, und Artikel 3 Absatz 2 wird gestrichen:

[...] "Dies umfasst auch die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft für Verspätungen bei der Beförderung von Fluggästen oder Reisegepäck."

⁴⁸ Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität, ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 1.

1b. Artikel 3a erhält folgende Fassung:

"Artikel 3a

Der Zuschlag, den ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal und unbeschadet des Artikels 6a verlangen kann, wenn ein Fluggast sein Interesse an der Ablieferung am Bestimmungsort betragsmäßig angegeben hat, richtet sich nach einem Tarif, der sich auf die Kosten für die Beförderung und die Versicherung des betreffenden Reisegepäcks bezieht, die über die Kosten für Reisegepäck bis zum Haftungshöchstbetrag hinausgehen. Der Tarif wird den Fluggästen auf Anfrage mitgeteilt."

2. Artikel 5 Absätze 1 und 2 erhält folgende Fassung:

"1. Im Fall des Todes oder einer Verletzung eines Fluggastes⁴⁹ zahlt das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft unverzüglich, spätestens jedoch 15 Tage nach der Feststellung der Identität der schadensersatzberechtigten natürlichen Person einen Vorschuss zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse, und zwar im Verhältnis zur Schwere des Falls.

2. Unbeschadet des Absatzes 1 beläuft sich der Vorschuss im Fall des Todes von Fluggästen je Fluggast mindestens auf [...] 16 % der Haftungsobergrenze gemäß Artikel 21 Absatz 1 des Übereinkommens von Montreal und im Einklang mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation nach Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal getroffenen Entscheidungen zur Überprüfung der Haftungsobergrenze. [...]"

⁴⁹ DE and RO propose to add a reference to '*serious injury*'. AT supports the Commission proposal.

3. **Artikel 6 wird wie folgt geändert:**

a) In Artikel 6 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

"Der Kommission wird die Befugnis übertragen, die im Anhang genannten Beträge [...] durch einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 6c **unter Berücksichtigung der** von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation nach Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal getroffenen Entscheidungen anzupassen."⁵⁰

b) **Artikel 6 Absatz 2 erhält folgende Fassung:**

"2. Neben den Informationen nach Absatz 1 übergeben alle Luftfahrtunternehmen jedem Fluggast bei einer in der Union gegen Entgelt vereinbarten Beförderung im Luftverkehr schriftliche Angaben über

- **den bei [...] der Reise auf der Grundlage des Beförderungsvertrags geltenden Höchstbetrag für die Haftung des Luftfahrtunternehmens für Tod oder Körperverletzung, sofern ein solcher Höchstbetrag besteht;**
- **den bei [...] der Reise auf der Grundlage des Beförderungsvertrags geltenden Höchstbetrag für die Haftung des Luftfahrtunternehmens für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck mit dem Hinweis, dass der Fluggast Reisegepäck, dessen Wert diesen Betrag übersteigt, vor Antritt der Reise dem Luftfahrtunternehmen bei der Abfertigung melden oder es vollständig versichern sollte;**
- **den bei [...] der Reise auf der Grundlage des Beförderungsvertrags geltenden Höchstbetrag für die Haftung des Luftfahrtunternehmens für Schäden durch Verspätung."**

⁵⁰ FR opposes the delegated acts foreseen in this paragraph.

c) Folgender Absatz wird angefügt:

"4. Alle Luftfahrtunternehmen halten auf Flughäfen und in Verkaufsstellen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, ein Formular bereit, mit dem der Fluggast unverzüglich Beschwerde aufgrund der Beschädigung, der Verspätung oder des Verlusts von Gepäckstücken erheben kann; sie stellen dieses Formular auch auf ihre Webseiten. Für das Luftfahrtunternehmen gilt das Datum der Beschwerdeerhebung als Datum der Einreichung der Beschwerde gemäß Artikel 31 Absätze 2 und 3 des Übereinkommens von Montreal, auch wenn das Luftfahrtunternehmen zu einem späteren Zeitpunkt weitere Auskünfte einholt. Diese Möglichkeit lässt das Recht des Fluggastes unberührt, eine Beschwerde auf anderem Wege innerhalb der im Übereinkommen von Montreal festgelegten Fristen einzureichen."

4. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

"Artikel 6a

1. Bei der Beförderung aufgebener Mobilitätshilfen bietet das Luftfahrtunternehmen **der Gemeinschaft Personen mit Behinderung oder Personen** mit eingeschränkter Mobilität im Sinne des Artikels 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006⁵¹ bei der Buchung und spätestens bei der Übergabe der Mobilitätshilfen die Gelegenheit, eine besondere Interessenserklärung gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal abzugeben. **Die besondere Interessenserklärung kann kostenlos angeboten werden.**⁵²

[...]

3. Bei Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder verspäteter Beförderung aufgebener Mobilitätshilfen haftet das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft bis zur Höhe des vom Fluggast angegebenen Betrags, sofern es nicht nachweist, dass der beanspruchte Betrag höher ist als das tatsächliche betragsmäßig angegebene Interesse der Person an der Ablieferung am Bestimmungsort.

⁵¹ Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität, ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 1.

⁵² FI, HU and the Commission consider that the special declaration should always be made available free of charge.

[...] ⁵³

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

⁵³ A recital will be inserted on the need for effective enforcement. PL opposes such a recital. Commission opposes the deletion of this Article.

Artikel 6c

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 6 Absatz 1 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung übertragen.
3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 6 Absatz 1 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 6 Absatz 1 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert. ;

Artikel 6d

1. [...] **Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008** geben **die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft** bei der Buchung und an den Abfertigungsschaltern (einschließlich Check-in-Automaten) eindeutig die zulässigen Freimengen für Handgepäck – **einschließlich der Freimengen nach Absatz 1a** – und aufgegebenes Gepäck an, die die Fluggäste in der Kabine und im Frachtraum des Luftfahrzeugs auf den einzelnen Flügen einer Buchung befördern dürfen; des Weiteren geben sie alle etwaigen Beschränkungen der Anzahl von Gepäckstücken im Rahmen der zulässigen Gepäckfreimengen an. **Dabei geben sie auch an, zu welchen Bedingungen zerbrechliche Gegenstände oder Wertgegenstände wie etwa Musikinstrumente, Sportausrüstungen und Kinderwägen in der Kabine oder im Frachtraum des Luftfahrzeugs befördert werden.** Werden für die Gepäckbeförderung zusätzliche Gebühren erhoben, so geben die Luftfahrtunternehmen bei der Buchung und auf Anfrage am Flughafen genaue Einzelheiten zu diesen Gebühren an.
- 1a. **Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 können die Obergrenzen des zulässigen Handgepäcks ausschließlich in Höchstabmessungen und/oder einem Höchstgewicht des gesamten zulässigen Handgepäcks pro Fluggast angegeben werden, wobei jedoch die Anzahl der Gepäckstücke nicht begrenzt werden darf. Zusätzlich zu den vorgeschriebenen zulässigen Freimengen für Handgepäck dürfen die Fluggäste grundlegende persönliche Gegenstände oder Sachen, einschließlich einer vertretbaren Anzahl von Gegenständen, die nach Passieren der ersten Bordkartenkontrolle erworben wurden, kostenfrei in die Kabine mitnehmen. Die zusätzliche Freimenge für diese erworbenen Gegenstände kann auch in Höchstabmessungen und/oder einem Höchstgewicht angegeben werden.**⁵⁴

⁵⁴ BE, CZ, IE, LV, NL and UK consider that as long as sufficient information is provided to the passenger, further rules on baggage should not be introduced and these aspects should be left to the commercial decision of the carrier. CZ proposes to delete the word "*purchased*" in the last sentence.

2. Stehen [...] **bestimmte Gründe** wie Sicherheitsgründe oder eine nach der Buchung vorgenommene Änderung des Luftfahrzeugtyps der Beförderung als Handgepäck zugelassener Gegenstände in der Kabine entgegen, so können sie vom Luftfahrtunternehmen im Frachtraum des Luftfahrzeugs, allerdings ohne Aufpreis für den Fluggast, befördert werden.

3. [...] Die in europäischen und internationalen Sicherheits- und Gefahrenabwehrvorschriften, unter anderem in den Verordnungen (EG) Nr. 300/2008, (EG) Nr. 820/2008 **und (EG) Nr. 216/2008**, festgelegten Beschränkungen für Handgepäck bleiben von **diesem Artikel** unberührt." ;

[...] ⁵⁵

[...]

[...]

⁵⁵ A recital will be inserted encouraging the transportation of musical instruments under appropriate conditions.

5. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

"Artikel 7

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum [...] **XX.XX.20XX [drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung]** Bericht über die Anwendung und Wirkung dieser Verordnung. [...]"

6. Der Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 wird durch Anhang 2 dieser Verordnung ersetzt.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft. **Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 in der durch die vorliegende Verordnung geänderten Fassung gilt ab dem XX.XX.20XX [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung]. Die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 in der durch die vorliegende Verordnung geänderten Fassung gilt für Rechte und Pflichten** aufgrund von Verträgen, die nach ihrem Inkrafttreten geschlossen werden.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident

"Anhang 1: Nicht erschöpfende Liste außergewöhnlicher Umstände⁵⁶ [...]"

1. Folgende Umstände sind als "außergewöhnlich" anzusehen:
 - i. **Natur- und/oder Umweltkatastrophen, bei denen davon auszugehen ist, dass sie die sichere Durchführung des Fluges beeinträchtigen;**
 - ii. [...] ein versteckter Fabrikationsfehler, der vom Hersteller oder einer zuständigen Behörde entdeckt wird und die Flugsicherheit beeinträchtigt;
 - iii. Sicherheitsrisiken, Sabotageakte oder [...] **rechtswidrige Handlungen, die nicht mit der sicheren Durchführung des Fluges vereinbar sind;**
 - iii.(a) Krieg oder eine politisch instabile Lage, wenn die zuständigen nationalen Behörden des Abfluglands von Reisen abraten;**
 - iv. [...] Gesundheitsrisiken oder medizinische Notfälle (**wie schwere Krankheiten**), **die erst kurz vor Abflug festgestellt werden oder** eine Unterbrechung oder Umleitung des betreffenden Fluges erfordern [...];
 - v. Beschränkungen durch das Flugverkehrsmanagement oder die Schließung eines Luftraums [...];
 - v.(a) außerplanmäßige Schließung eines Flughafens;**

⁵⁶ DE and FI prefer a non-binding Annex allowing NEBs to divert from the Annex in justified cases and propose to add "*as a general rule*" in the text. EE, IE, LU, MT, NL, UK, PL, PT, RO, SE and the Commission prefer a binding Annex to ensure legal certainty.

- vi. Wetterbedingungen, die mit **der Flugsicherheit** nicht zu vereinbaren sind **oder zu Kapazitätsbeschränkungen auf dem Abflug- oder Ankunftsflughafen führen**;
- vii. Arbeitsstreitigkeiten [...] bei den Erbringern grundlegender Dienstleistungen wie Flughäfen, Flugsicherungsdiensten **oder Bodenabfertigungsdiensten**;⁵⁷
- viii. **störendes Verhalten von Fluggästen, das die sichere Durchführung des Flugs gefährdet**;
- ix. **Vogelschlag oder Einschlag von Fremdkörpern am Luftfahrzeug während eines Fluges, der Schäden verursachen kann, die eine sofortige obligatorische Kontrolle und möglicherweise eine Instandsetzung erfordern**;
- x. **Beschädigung des Flugzeugs am Boden vor dem Abflug durch Dritte, zu denen das Luftfahrtunternehmen keine vertraglichen Beziehungen hat und für die es daher nicht verantwortlich ist, sofern diese Beschädigung eine sofortige Prüfung oder Instandsetzung erfordert**;
- xi. **Beschädigung des Flugzeugs, die die Flugsicherheit oder die Integrität des Flugzeugs beeinträchtigen könnte und eine sofortige Prüfung und/oder Instandsetzung erfordert und die durch Wetterereignisse verursacht wurde (z.B. Blitzschlag, Hagel, Gewitter, schwere Turbulenzen usw.)**.

[...]

[...]

[...]”

⁵⁷ A recital shall be inserted to include the possibility of strikes at the air carrier to qualify as extraordinary circumstances under certain circumstances (when they are unannounced and not fault of the air carrier). DE would prefer a clarification in this paragraph that labour disputes within the airline concerned are extraordinary circumstances.

"Anhang 2: Liste der Kriterien, die technische Mängel und/oder Probleme erfüllen müssen, damit sie als unerwartete Flugsicherheitsmängel eingestuft werden können (Artikel 2 Buchstabe mm)⁵⁸

1. Gefährdung der Flugsicherheit

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 bzw. für Luftfahrtunternehmen aus Drittländern gemäß Anhang 6 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt und soweit der Mangel das Ergebnis eines Schadens ist, den das Beförderungsunternehmen selbst oder die unter seiner Verantwortung^{59 60} tätigen Vertragskräfte verursacht haben, gelten folgende Kriterien:

- a) Der Mangel steht im Zusammenhang mit der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs, scheint nicht in der Mindestausrüstungsliste (MEL) auf und erfordert eine Behebung, bevor der Flug gemäß Kapitel M.A.403 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 durchgeführt werden kann oder
- b) der Mangel liegt außerhalb des durch die MEL gesteckten Rahmens und erfordert eine sofortige Beendigung des Flugbetriebs oder
- c) es treten mehrere der in der MEL genannten Mängel auf und der verantwortliche Luftfahrzeugführer beschließt gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission, dass ein sicherer Betrieb des Luftfahrzeugs bei dieser Kombination von Mängeln nicht möglich ist.

2. Zeitpunkt der Entdeckung

Der maßgebliche Mangel wurde erstmals während oder nach der Vorflugkontrolle und vor Abschalten der Triebwerke am Bestimmungsort des Flugs festgestellt.

⁵⁸ AT and DE do not support the separation of technical defects in a new definition.

⁵⁹ The reference to damage caused by the carrier or its contracted agents will remain in the introductory paragraph until safety experts provide justification for its relevance only for point (a).

⁶⁰ DE proposes to move the following text from Annex 2, paragraph 1 to the definition of unexpected flight safety shortcomings: "*unless the defect is the result of damage caused by the carrier itself or its contracted agents working under the carrier's responsibility*".

3. Ordnungsgemäße Wartung

Die Wartungsarbeiten wurden von einem Wartungsdienst mit geeigneter Qualifikation gemäß dem aktuellen genehmigten Wartungsprogramm unter Verwendung der vorgeschriebenen Wartungsdaten gemäß Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 bzw. für Luftfahrtunternehmen aus Drittländern gemäß Anhang 6 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt durchgeführt."

"ANHANG

HAFTUNG VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN FÜR FLUGGÄSTE UND DEREN REISEGEPÄCK

Diese Hinweise fassen die Haftungsregeln zusammen, die von Luftfahrtunternehmen der Union nach den EU-Rechtsvorschriften und dem Übereinkommen von Montreal anzuwenden sind.

SCHADENSERSATZ BEI TOD ODER KÖRPERVERLETZUNG

Es gibt keine Höchstbeträge für die Haftung bei Tod oder Körperverletzung von Fluggästen bei Unfällen, die sich an Bord eines Flugzeugs oder beim Ein- oder Ausstieg ereignet haben. Für Schäden bis zu einer Höhe von 113 100 SZR (*das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Betrag in Landeswährung an*) kann das Luftfahrtunternehmen keine Haftungsfreistellung oder Haftungsbegrenzung geltend machen. Bei höheren Beträgen haftet das Luftfahrtunternehmen nicht, wenn es nachweist, dass

[...]

- **der Schaden nicht durch eine fahrlässige oder sonstige unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung des Luftfahrtunternehmens oder seiner Bediensteten oder Vermittler verursacht wurde oder**
- **der Schaden ausschließlich durch eine fahrlässige oder sonstige unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung eines Dritten verursacht wurde.**

VORSCHUSSZAHLUNGEN

Wird ein Fluggast getötet oder verletzt⁶¹, so hat das Luftfahrtunternehmen innerhalb von 15 Tagen nach Feststellung der schadensersatzberechtigten Person eine Vorschusszahlung zu leisten, um die unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse zu decken. Im Todesfall beträgt diese Vorschusszahlung nicht weniger als 18 096 SZR (***der Betrag entspricht je Fluggast 16 % der im vorhergehenden Absatz genannten Haftungsobergrenze und bleibt auch bei Anpassungen des Betrags gemäß Artikel 6 bei 16 %; das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern auch den gerundeten Betrag in Landeswährung an***).

VERSPÄTUNGEN BEI DER BEFÖRDERUNG VON FLUGGÄSTEN

Das Luftfahrtunternehmen haftet für Schäden durch Verspätung bei der Beförderung von Fluggästen, es sei denn, dass es alle zumutbaren Maßnahmen zur Schadensvermeidung ergriffen hat oder die Ergreifung dieser Maßnahmen unmöglich war. Die Haftung für Verspätungsschäden bei der Beförderung von Fluggästen ist auf 4 694 SZR (***das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Betrag in Landeswährung an***) begrenzt.

VERSPÄTUNGEN BEI DER BEFÖRDERUNG VON REISEGEPÄCK

Das Luftfahrtunternehmen haftet für Schäden durch Verspätung bei der Beförderung von Reisegepäck, es sei denn, dass es alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens **aufgrund einer solchen Verspätung ergriffen hat oder die Ergreifung dieser Maßnahmen unmöglich war. Die Haftung für Schäden durch Verspätung bei der Beförderung von Reisegepäck beträgt 1 131 SZR** (***das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Betrag in Landeswährung an***), wobei die Obergrenze für Ausgleichszahlungen je Fluggast und nicht je aufgegebenem Gepäckstück gilt.

⁶¹ DE and RO propose to add a reference to '*serious injury*'.

ZERSTÖRUNG, VERLUST ODER BESCHÄDIGUNG VON REISEGEPÄCK

Das Luftfahrtunternehmen haftet für Schäden durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck bis zu einer Höhe von 1 131 SZR (*das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Betrag in Landeswährung an*), wobei die Obergrenze für Ausgleichszahlungen je Fluggast und nicht je aufgegebenem Gepäckstück gilt.

[...] Das Luftfahrtunternehmen haftet für beschädigtes oder verloren gegangenes **aufgegebenes** Reisegepäck, **es sei denn**, die Beschädigung ist auf die Beschaffenheit, einen **Defekt** oder einen **Mangel** des Gepäcks zurückzuführen. [...] Das **Luftfahrtunternehmen** haftet nur dann für **nicht aufgegebenes Reisegepäck** (Handgepäck), einschließlich persönlicher Gegenstände, wenn die Beschädigung durch sein Verschulden **oder das Verschulden seiner Bediensteten oder Vermittler** verursacht wurde.

HÖHERE HAFTUNGSGRENZE FÜR AUFGEBENES REISEGEPÄCK

Eine höhere Haftungsgrenze gilt, wenn der Fluggast spätestens bei der Abfertigung eine besondere Erklärung abgibt und einen gegebenenfalls verlangten Zuschlag entrichtet. Ein solcher Zuschlag richtet sich nach einem Tarif, der sich auf die Kosten für die Beförderung und die Versicherung des betreffenden Reisegepäcks bezieht, die über den Haftungshöchstbetrag von 1 131 SZR (*das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Betrag in Landeswährung an*) hinausgehen. Der Tarif wird den Fluggästen auf Anfrage mitgeteilt. [...].

HAFTUNGSBEFREIUNG

Wenn das Luftfahrtunternehmen nachweist, dass jeglicher Schaden, der unter die von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 und dem Übereinkommen von Montreal angewandten Haftungsregeln fällt, einschließlich Todesfällen und Körperverletzungen, von der Person, die eine Ausgleichsleistung fordert, bzw. von der Person, von der sie ihre Rechte ableitet, durch eine fahrlässige oder sonstige unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung verursacht bzw. mitverursacht wurde, ist das Luftfahrtunternehmen in dem Maße ganz oder teilweise von seiner Haftung gegenüber dem Antragsteller befreit, in dem diese fahrlässige oder unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung den Schaden verursacht bzw. mitverursacht hat.

FRISTEN FÜR BEANSTANDUNGEN BEIM REISEGEPÄCK

Bei Beschädigung, Verspätung, Verlust oder Zerstörung von Reisegepäck hat der Fluggast dem Luftfahrtunternehmen so bald wie möglich schriftlich Anzeige zu erstatten. Bei **Beschädigung von aufgegebenem** Reisegepäck **muss der Fluggast** binnen sieben Tagen, bei verspätetem **Reisegepäck binnen 21** Tagen ab dem Tag, an dem das Reisegepäck dem Fluggast zur Verfügung gestellt wurde, **schriftlich Anzeige erstatten**. Um diese Fristen **problemlos einhalten zu können**, müssen die Luftfahrtunternehmen den Fluggästen die Gelegenheit bieten, am Flughafen **mittels eines Formulars** Beschwerde zu erheben. [...] **Solche Beschwerdeformulare müssen vom Luftfahrtunternehmen am Flughafen als Beschwerde entgegengenommen werden. Für das Luftfahrtunternehmen gilt das Datum der Beschwerdeerhebung als Datum der Einreichung der Beschwerde gemäß Artikel 31 Absätze 2 und 3 des Übereinkommens von Montreal, auch wenn das Luftfahrtunternehmen zu einem späteren Zeitpunkt weitere Auskünfte einholt.**

HAFTUNG DES VERTRAGLICHEN UND DES AUSFÜHRENDEN LUFTFAHRTUNTERNEHMENS⁶²

Wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht mit dem vertraglichen Luftfahrtunternehmen identisch ist, kann der Fluggast seine Anzeige oder Schadensersatzansprüche an jedes der beiden Unternehmen richten. Dies schließt auch Fälle ein, in denen das Interesse an der Lieferung gegenüber [...] **einem der beiden Luftfahrtunternehmen** betragsmäßig angegeben wurde.

KLAGEFRISTEN

Gerichtliche Klagen auf Schadensersatz müssen innerhalb von zwei Jahren, beginnend mit dem Tag der Ankunft des Flugzeugs oder dem Tag, an dem das Flugzeug hätte ankommen sollen, erhoben werden.

GRUNDLAGE DIESER INFORMATIONEN

Diese Bestimmungen beruhen auf dem Übereinkommen von Montreal vom 28. Mai 1999, das in der Europäischen Gemeinschaft durch die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 (geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 und die Verordnung (EU) Nr. xxx) und durch **einschlägige nationale Rechtsvorschriften** [...] umgesetzt wurde."

⁶² DE proposes to change the title as follows "*Liability of community air carriers and contracting [...] air carriers*" and to substitute "*air carrier*" by "*Community air carrier*" in the first sentence.