



EUROPÄISCHE UNION

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

DER RAT

**Brüssel, den 29. November 2005
(OR. en)**

2005/0008 (COD)

PE-CONS 3660/05

**AVIATION 164
CODEC 987
OC 798**

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.: VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES
RATES über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrt-
unternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung
ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die
Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung
des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG
GEMEINSAME LEITLINIEN
Konsultationsfrist: 1.12.2005

**VERORDNUNG (EG) NR. .../2005 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES
RATES**

vom

**über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die
in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung
von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und
zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG
(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80
Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags²,

¹ Stellungnahme vom 28. September 2005 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

² Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 16. November 2005 (noch nicht im
Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs sollten vorrangig auf einen hohen Schutz der Fluggäste vor Sicherheitsrisiken abzielen. Darüber hinaus sollte allgemein den Erfordernissen des Verbraucherschutzes in vollem Umfang Rechnung getragen werden.
- (2) Eine gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, die den geltenden Sicherheitskriterien nicht genügen, sollte den Fluggästen zur Kenntnis gebracht werden, um eine höchstmögliche Transparenz herzustellen. Diese gemeinschaftliche Liste sollte auf gemeinsamen Kriterien beruhen, die auf Gemeinschaftsebene erstellt werden.
- (3) Für die in der gemeinschaftlichen Liste aufgeführten Luftfahrtunternehmen sollte eine Betriebsuntersagung gelten. Die in der gemeinschaftlichen Liste aufgeführten Betriebsuntersagungen sollten im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten, für das der Vertrag gilt, durchgesetzt werden.
- (4) Luftfahrtunternehmen, die in einem oder mehreren Mitgliedstaaten über keine Rechte zur Nutzung des Luftraums verfügen, können trotzdem in die Gemeinschaft fliegen und diese wieder verlassen, wenn ihre Flugzeuge mit oder ohne Besatzung von Unternehmen gemietet werden, die über solche Rechte verfügen. Es sollte vorgesehen werden, dass eine in der gemeinschaftlichen Liste aufgeführte Betriebsuntersagung auch auf solche Luftfahrtunternehmen anwendbar ist, da diese Luftfahrtunternehmen anderenfalls in der Gemeinschaft tätig sein könnten, obwohl sie nicht die geltenden Sicherheitsnormen einhalten.

- (5) Einem Luftfahrtunternehmen, für das eine Betriebsuntersagung gilt, könnte die Ausübung von Verkehrsrechten bei der Nutzung eines einschließlich Besatzung gemieteten Flugzeugs (Wet-Lease) eines Luftfahrtunternehmens, für das keine Betriebsuntersagung gilt, gestattet werden, wenn die geltenden Sicherheitsnormen eingehalten werden.
- (6) Das Verfahren zur Aktualisierung der gemeinschaftlichen Liste sollte schnelle Entscheidungen ermöglichen, um den Fluggästen angemessene und aktuelle Sicherheitsinformationen zu bieten und zu gewährleisten, dass Luftfahrtunternehmen, die Sicherheitsmängel behoben haben, so schnell wie möglich von der Liste gestrichen werden. Gleichzeitig sollten die Verfahren die Verteidigungsrechte der Luftfahrtunternehmen beachten und internationale Übereinkommen und Konventionen, denen die Mitgliedstaaten oder die Gemeinschaft beigetreten sind, insbesondere das Chicagoer Übereinkommen von 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt, unberührt lassen. Die von der Kommission zu erlassenden Durchführungsmaßnahmen sollten insbesondere diesen Anforderungen entsprechen.
- (7) Ist gegen ein Luftfahrtunternehmen eine Betriebsuntersagung erlassen worden, so sollten angemessene Schritte eingeleitet werden, um dieses Luftfahrtunternehmen bei der Behebung der für diese Untersagung ausschlaggebenden Mängel zu unterstützen.

- (8) In Ausnahmefällen sollte es Mitgliedstaaten gestattet sein, einseitige Maßnahmen zu ergreifen. Mitgliedstaaten sollten in dringenden Fällen sowie beim Auftreten eines unvorhergesehenen Sicherheitsproblems die Möglichkeit haben, unverzüglich eine Betriebsuntersagung für ihr eigenes Hoheitsgebiet zu erlassen. Außerdem sollten die Mitgliedstaaten in dem Fall, dass die Kommission beschlossen hat, ein Luftfahrtunternehmen nicht in der gemeinschaftliche Liste aufzuführen, in der Lage sein, bei einem Sicherheitsproblem, das in den anderen Mitgliedstaaten nicht besteht, eine Betriebsuntersagung zu erlassen oder aufrechtzuerhalten. Die Mitgliedstaaten sollten unter Berücksichtigung der Interessen der Gemeinschaft und im Hinblick auf ein gemeinsames Herangehen an die Flugsicherheit von diesen Möglichkeiten zurückhaltend Gebrauch machen. Artikel 8 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt¹ und Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit² sollten davon unberührt bleiben.
- (9) Informationen über die Sicherheit von Luftfahrtunternehmen sollten in effizienter Weise veröffentlicht werden, beispielsweise durch die Nutzung des Internets.
- (10) Damit die wettbewerblichen Rahmenbedingungen im Luftverkehr von größtmöglichem Nutzen für die Unternehmen und Fluggäste sind, ist es wichtig, dass die Verbraucher die für eine fundierte Entscheidung erforderlichen Informationen erhalten.

¹ ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2871/2000 der Kommission (ABl. L 333 vom 19.12.2000, S. 47).

² ABl. L 240 vom 7.9.2002, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1701/2003 der Kommission (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 5).

- (11) Die Identität des den Flug tatsächlich durchführenden Luftfahrtunternehmens ist eine wesentliche Information. Verbraucher, die einen Beförderungsvertrag abschließen, der sowohl einen Hin- als auch einen Rückflug umfassen kann, werden jedoch nicht immer über die Identität des Luftfahrtunternehmens, das den betreffenden Flug bzw. die betreffenden Flüge durchführt, unterrichtet.
- (12) Die Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen¹ verlangt, dass den Verbrauchern bestimmte Informationen zur Verfügung gestellt werden; diese Informationen schließen jedoch nicht die Angabe der Identität des den Flug durchführenden Luftfahrtunternehmens ein.
- (13) Gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 des Rates vom 24. Juli 1989 über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen (CRS)², haben Verbraucher, die einen Flug über ein computergesteuertes Buchungssystem buchen, Anspruch auf Unterrichtung über die Identität des den Flug durchführenden Luftfahrtunternehmens. Dennoch ist es selbst im Linienflugverkehr Branchenpraxis, etwa im Fall des Wet-Lease oder Code-Sharing, dass das Luftfahrtunternehmen, das den Flug unter seinem Namen verkauft hat, diesen nicht tatsächlich durchführt, und der Fluggast bei Buchung ohne computergesteuertes Buchungssystem derzeit keinen gesetzlichen Anspruch darauf hat, über die Identität des Luftfahrtunternehmens, das ihn tatsächlich befördert, unterrichtet zu werden.

¹ ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 59.

² ABl. L 220 vom 29.7.1989, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 323/1999 (ABl. L 40 vom 13.2.1999, S. 1).

- (14) Diese Praktiken erhöhen die Flexibilität und ermöglichen eine bessere Dienstleistung für die Fluggäste. Außerdem lassen insbesondere technisch begründete Änderungen in letzter Minute sich nicht immer vermeiden und tragen zur Sicherheit des Luftverkehrs bei. Diese Flexibilität sollte jedoch durch eine Überprüfung, ob die den Flug tatsächlich durchführenden Unternehmen die Sicherheitskriterien einhalten, und durch Verbrauchertransparenz ausgeglichen werden, um deren Recht auf eine informierte Entscheidung zu gewährleisten. Es sollte ein angemessener Ausgleich zwischen der Wirtschaftlichkeit der Luftfahrtunternehmen und dem Zugang der Fluggäste zu Informationen angestrebt werden.
- (15) Luftfahrtunternehmen sollten hinsichtlich sicherheitsrelevanter Informationen eine Politik der Transparenz gegenüber Fluggästen betreiben. Die Veröffentlichung dieser Informationen sollte dazu beitragen, den Fluggästen den Grad der Zuverlässigkeit der Luftunternehmen in Sicherheitsfragen bewusst zu machen.
- (16) Die Luftfahrtunternehmen sind für die Meldung von Sicherheitsmängeln bei den nationalen Flugsicherheitsbehörden sowie für die unverzügliche Behebung solcher Mängel verantwortlich. Es wird vom Flug- und Bodenpersonal erwartet, dass sie bei für sie ersichtlichen Sicherheitsmängeln angemessene Schritte einleiten. Wie sich aus Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt¹ ergibt, würde eine Bestrafung des Personals aus diesem Grund den Interessen der Flugsicherheit widersprechen.

¹ ABl. L 167 vom 4.7.2003, S. 23.

- (17) Zusätzlich zu Fällen, die durch die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen¹ geregelt sind, sollte den Fluggästen in bestimmten anderen Fällen, die in den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung fallen, das Recht auf Erstattung oder auf anderweitige Beförderung angeboten werden, wenn eine ausreichend direkte Verbindung zur Gemeinschaft besteht.
- (18) Zusätzlich zu den Bestimmungen dieser Verordnung sollte für die Folgen von Änderungen der Identität des den Beförderungsvertrag ausführenden Luftfahrtunternehmens das auf Verträge anwendbare Recht der Mitgliedstaaten und das einschlägigen Gemeinschaftsrecht maßgeblich sein, insbesondere die Richtlinien 90/314/EWG des Rates² und 93/13/EWG des Rates vom 5. April 1993 über missbräuchliche Klauseln in Verbraucherverträgen³.
- (19) Diese Verordnung ist Teil eines Rechtsetzungsprozesses mit dem Ziel eines effizienten und kohärenten Vorgehens zur Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr in der Gemeinschaft, in dem die Europäische Agentur für Flugsicherheit eine wichtige Rolle spielt. Durch eine Ausweitung der Zuständigkeitsbereiche dieser Agentur, etwa in Bezug auf Flugzeuge aus Drittstaaten, könnte ihre Rolle im Rahmen dieser Verordnung weiter ausgeweitet werden. Der weiteren Verbesserung der Qualität und Quantität von Sicherheitsinspektionen an Flugzeugen und deren Harmonisierung sollte besondere Beachtung geschenkt werden.

¹ ABl. L 46 vom 17.2.2004, S. 1.

² ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 59.

³ ABl. L 95 vom 21.4.1993, S. 29.

- (20) Die Kommission sollte die Möglichkeit haben, bei einem Sicherheitsrisiko, das durch den bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten nicht angemessen gelöst wurde, vorläufige Sofortmaßnahmen zu treffen. In einem solchen Fall sollte der die Kommission gemäß dieser Verordnung unterstützende Ausschuss nach dem Beratungsverfahren des Artikels 3 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹ tätig werden.
- (21) In allen anderen Fällen sollte der die Kommission gemäß dieser Verordnung unterstützende Ausschuss nach dem Regelungsverfahren des Artikels 5 des Beschlusses 1999/468/EG tätig werden.
- (22) Artikel 9 der Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen², sollte aus Gründen der Rechtssicherheit aufgehoben werden, da anderenfalls das Verhältnis zwischen dieser Verordnung und dem genannten Artikel unklar wäre.
- (23) Die Mitgliedstaaten sollten Vorschriften für Sanktionen festlegen, die bei einem Verstoß gegen die Bestimmungen des Kapitels III dieser Verordnung zu verhängen sind, und deren Anwendung gewährleisten. Die Sanktionen, die sowohl zivilrechtlicher als auch verwaltungsrechtlicher Natur sein können, sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

¹ ABl. L 184 vom 17.1.1999, S. 23.

² ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 76.

- (24) Die Kommission sollte die Anwendung dieser Verordnung prüfen und nach einem ausreichenden Zeitraum über ihre Wirksamkeit Bericht erstatten.
- (25) Jede zuständige Zivilluftfahrtbehörde in der Gemeinschaft kann beschließen, dass Luftfahrtunternehmen – einschließlich solcher, die nicht in dem Gebiet der Mitgliedstaaten tätig sind, in denen der Vertrag gilt – bei dieser Behörde einen Antrag auf Durchführung systematischer Kontrollen des den Antrag stellenden Luftfahrtunternehmens stellen könnten, um die Wahrscheinlichkeit zu bewerten, dass die geltenden Sicherheitsnormen eingehalten werden.
- (26) Diese Verordnung sollte die Mitgliedstaaten nicht daran hindern, auf nationaler Ebene ein Gütesiegelsystem für Luftfahrtunternehmen einzuführen, dessen Kriterien über die Mindestanforderungen im Bereich der Sicherheit gemäß dem Gemeinschaftsrecht hinaus weitere Gesichtspunkte umfassen könnten.
- (27) Am 2. Dezember 1987 haben das Königreich Spanien und das Vereinigte Königreich in London in einer gemeinsamen Erklärung ihrer Minister für auswärtige Angelegenheiten eine engere Zusammenarbeit bei der Nutzung des Flughafens Gibraltar vereinbart. Diese Vereinbarung ist noch nicht wirksam –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Gegenstand

1. Diese Verordnung legt Vorschriften fest:
 - a) zur Erstellung und Veröffentlichung einer auf gemeinsamen Kriterien beruhenden gemeinschaftlichen Liste von Luftfahrtunternehmen, gegen die aus Sicherheitsgründen eine Betriebsuntersagung in der Gemeinschaft erlassen wurde, und
 - b) über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des Luftfahrtunternehmens, das ihren Flug durchführt.
2. Die Anwendung dieser Verordnung auf den Flughafen von Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, auf dem sich der Flughafen befindet.

3. Die Anwendung dieser Verordnung auf den Flughafen Gibraltar wird bis zum Wirksamwerden der Regelung ausgesetzt, die in der Gemeinsamen Erklärung der Minister für auswärtige Angelegenheiten des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs vom 2. Dezember 1987 enthalten ist. Die Regierungen Spaniens und des Vereinigten Königreichs unterrichten den Rat über den Zeitpunkt des Wirksamwerdens.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „Luftfahrtunternehmen“ ein Lufttransportunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung oder einer gleichwertigen Genehmigung;
- b) „Beförderungsvertrag“ einen Vertrag über Luftverkehrsdienste oder einen solche Dienste umfassenden Vertrag; die Beförderung kann zwei oder mehr Flüge umfassen, die von demselben oder von verschiedenen Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden;
- c) „Vertragspartner für die Beförderung im Luftverkehr“ das Luftfahrtunternehmen, das einen Beförderungsvertrag mit einem Fluggast schließt, oder im Falle einer Pauschalreise, der Reiseveranstalter. Jeder Verkäufer von Flugscheinen gilt auch als Vertragspartner für die Beförderung im Luftverkehr;

- d) „Verkäufer von Flugscheinen“ den Verkäufer eines Flugscheins, der einem Fluggast einen Beförderungsvertrag vermittelt, unabhängig davon, ob es sich um einen Flug allein oder als Teil einer Pauschalreise handelt, soweit es sich nicht um ein Luftfahrtunternehmen oder einen Reiseveranstalter handelt;
- e) „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ ein Luftfahrtunternehmen, das im Rahmen eines Vertrags mit einem Fluggast oder im Namen einer anderen juristischen oder natürlichen Person, die mit dem betreffenden Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht, einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt;
- f) "Betriebserlaubnis oder technische Genehmigung" jeden legislativen oder verwaltungstechnischen Akt eines Mitgliedstaats, der vorsieht, dass ein Luftfahrtunternehmen Luftverkehrsdienste zu seinen Flughäfen und von seinen Flughäfen durchführen, in seinem Luftraum operieren oder Verkehrsrechte wahrnehmen kann;
- g) "Betriebsuntersagung" die Ablehnung, die Aussetzung, den Widerruf oder die Beschränkung der Betriebserlaubnis oder technischen Genehmigung für ein Luftfahrtunternehmen aus Sicherheitsgründen, oder alle gleichwertigen Sicherheitsmaßnahmen in Bezug auf ein Luftfahrtunternehmen, das über keine Verkehrsrechte in der Gemeinschaft verfügt, dessen Flugzeuge jedoch anderenfalls im Rahmen eines Mietvertrags in der Gemeinschaft eingesetzt werden könnten;
- h) „Pauschalreise“ die in Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 90/314/EWG definierten Leistungen;

- i) „Buchung“ den Umstand, dass der Fluggast über einen Flugschein oder einen anderen Beleg verfügt, aus dem hervorgeht, dass die Buchung von dem Vertragspartner für die Beförderung im Luftverkehr akzeptiert und registriert wurde;
- j) ‘geltende Sicherheitsnormen’ im Chicagoer Übereinkommen und dessen Anhängen sowie gegebenenfalls im einschlägigen Gemeinschaftsrecht enthaltene internationale Sicherheitsnormen.

KAPITEL II

Gemeinschaftliche Liste

Artikel 3

Erstellung der gemeinschaftlichen Liste

1. Zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit wird eine Liste von Luftfahrtunternehmen erstellt, die in der Gemeinschaft einer Betriebsuntersagung unterliegen (nachstehend ‘gemeinschaftliche Liste’ genannt). Jeder Mitgliedstaat sorgt in seinem Hoheitsgebiet für die Durchsetzung der in der gemeinschaftlichen Liste aufgeführten Betriebsuntersagungen gegenüber den Luftfahrtunternehmen, gegen die diese Untersagungen ergangen sind.

2. Die gemeinsamen Kriterien zum Erlass einer Betriebsuntersagung gegen Luftfahrtunternehmen, die auf den einschlägigen Sicherheitsnormen beruhen, sind im Anhang geregelt (nachstehend ‚gemeinsame Kriterien‘ genannt). Die Kommission kann den Anhang nach dem in Artikel 15 Absatz 3 genannten Verfahren ändern, insbesondere um der wissenschaftlichen und technischen Entwicklung Rechnung zu tragen.
3. Zum Zwecke der erstmaligen Erstellung der gemeinschaftlichen Liste teilen die Mitgliedstaaten der Kommission bis zum ...^{*} die Identität der Luftfahrtunternehmen mit, die in ihrem Gebiet einer Betriebsuntersagung unterliegen, und die Gründe, die zum Erlass dieser Untersagungen geführt haben, sowie alle anderen relevanten Informationen. Die Kommission unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten über diese Betriebsuntersagungen.
4. Innerhalb eines Monats nach Erhalt der von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen beschließt die Kommission auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien nach dem in Artikel 15 Absatz 3 genannten Verfahren über eine Betriebsuntersagung gegenüber den betroffenen Luftfahrtunternehmen und erstellt die gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die sie eine Betriebsuntersagung erlassen hat.

^{*} Ein Monat nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

Artikel 4
Aktualisierung der gemeinschaftlichen Liste

1. Die gemeinschaftliche Liste wird aktualisiert, um
 - a) eine Betriebsuntersagung gegenüber einem Luftfahrtunternehmen zu erlassen und dieses Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien in die gemeinschaftliche Liste aufzunehmen;
 - b) ein Luftfahrtunternehmen aus der gemeinschaftlichen Liste zu streichen, wenn der Sicherheitsmangel oder die Sicherheitsmängel, die zur Aufnahme des Luftfahrtunternehmens in die gemeinschaftliche Liste geführt hat bzw. haben, beseitigt wurde bzw. wurden und es auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien keinen weiteren Grund mehr gibt, das Luftfahrtunternehmen in der gemeinschaftlichen Liste zu belassen;
 - c) die Bedingungen einer Betriebsuntersagung zu ändern, die gegenüber einem in der gemeinschaftlichen Liste aufgeführten Luftfahrtunternehmen erlassen wurde.
2. Die Kommission beschließt von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats, die gemeinschaftliche Liste nach dem in Artikel 15 Absatz 3 genannten Verfahren und auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien auf den neuesten Stand zu bringen, sobald dies gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels erforderlich ist. Die Kommission prüft mindestens alle drei Monate, ob eine Aktualisierung der gemeinschaftlichen Liste erforderlich ist.

3. Die Mitgliedstaaten und die Europäische Agentur für Flugsicherheit übermitteln der Kommission alle Informationen, die im Zusammenhang mit der Aktualisierung der gemeinschaftlichen Liste von Bedeutung sein können. Die Kommission leitet alle einschlägigen Informationen an die anderen Mitgliedstaaten weiter.

Artikel 5

Vorläufige Maßnahmen zur Aktualisierung der gemeinschaftlichen Liste

1. Ist offensichtlich, dass ein weiterer Betrieb eines Luftfahrtunternehmens in der Gemeinschaft ein gravierendes Sicherheitsrisiko darstellen kann, und dass ein solches Risiko nicht zufrieden stellend durch Dringlichkeitsmaßnahmen des betreffenden Mitgliedstaats oder der betreffenden Mitgliedstaaten gemäß Artikel 6 Absatz 1 beseitigt wurde, so kann die Kommission die in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a oder Buchstabe c genannten Maßnahmen nach dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Verfahren vorläufig erlassen.
2. Die Kommission legt die Angelegenheit dem in Artikel 15 Absatz 1 genannten Ausschuss so rasch wie möglich, auf jeden Fall aber innerhalb von zehn Arbeitstagen vor und beschließt, nach dem in Artikel 15 Absatz 3 genannten Verfahren die gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels erlassenen Maßnahmen zu bestätigen, zu ändern, aufzuheben oder zu verlängern.

Artikel 6
Außerordentliche Maßnahmen

1. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht, in dringenden Fällen als Reaktion auf ein unvorhergesehenes Sicherheitsproblem unter Berücksichtigung der gemeinsamen Kriterien eine sofortige Betriebsuntersagung für ihr eigenes Hoheitsgebiet zu erlassen.
2. Ein Beschluss der Kommission, ein Luftfahrtunternehmen nicht nach dem in Artikel 3 Absatz 4 oder Artikel 4 Absatz 2 genannten Verfahren in die gemeinschaftliche Liste aufzunehmen, hindert einen Mitgliedstaat nicht daran, auf Grund eines speziell diesen Mitgliedstaat betreffenden Sicherheitsproblems eine Betriebsuntersagung gegenüber einem Luftfahrtunternehmen zu erlassen oder eine solche Betriebsuntersagung aufrechtzuerhalten.
3. In den in den Absätzen 1 und 2 genannten Fällen unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat unverzüglich die Kommission, die die anderen Mitgliedstaaten unterrichtet. In dem in Absatz 1 genannten Fall beantragt der betreffende Mitgliedstaat bei der Kommission unverzüglich die Aktualisierung der gemeinschaftlichen Liste gemäß Artikel 4 Absatz 2.

Artikel 7
Verteidigungsrechte

Die Kommission stellt sicher, dass das betroffene Luftfahrtunternehmen bei der Annahme von Beschlüssen nach Artikel 3 Absatz 4, Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 5 Gelegenheit erhält, sich hierzu zu äußern, wobei in einigen Fällen die Notwendigkeit eines Dringlichkeitsverfahren zu berücksichtigen ist.

Artikel 8
Durchführungsmaßnahmen

1. Die Kommission nimmt nach dem in Artikel 15 Absatz 3 genannten Verfahren gegebenenfalls Durchführungsmaßnahmen zur Festlegung ausführlicher Regeln zu den in diesem Kapitel genannten Verfahren an.
2. Wenn die Kommission solche Maßnahmen beschließt, trägt sie der Notwendigkeit gebührend Rechnung, schnell Beschlüsse zur Aktualisierung der gemeinschaftlichen Liste zu fassen, und sieht gegebenenfalls die Möglichkeit eines Dringlichkeitsverfahrens vor.

Artikel 9
Veröffentlichung

1. Die gemeinschaftliche Liste und jede Änderung der Liste wird unmittelbar im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.
2. Die Kommission und die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um insbesondere durch die Nutzung des Internets den Zugang der Öffentlichkeit zu der auf den jeweils neuesten Stand gebrachten gemeinschaftlichen Liste zu erleichtern.

3. Vertragspartner für die Beförderung im Luftverkehr, die nationalen Zivilluftfahrtbehörden, die Europäische Agentur für Flugsicherheit und die Flughäfen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten bringen den Fluggästen die gemeinschaftliche Liste sowohl auf ihren Internetseiten und gegebenenfalls auch in ihren Räumlichkeiten zur Kenntnis.

KAPITEL III

Unterrichtung von Fluggästen

Artikel 10

Geltungsbereich

1. Dieses Kapitel gilt für die Beförderung von Fluggästen auf dem Luftwege, wenn der Flug Teil eines Beförderungsvertrags ist und diese Beförderung in der Gemeinschaft begonnen hat, und
- a) der Flug von einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ausgeht, für das der Vertrag gilt, oder
 - b) der Flug von einem Flughafen in einem Drittstaat ausgeht und auf einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, für das der Vertrag gilt, ankommt, oder
 - c) der Flug von einem Flughafen in einem Drittstaat ausgeht und auf einem solchen Flughafen ankommt.

2. Dieses Kapitel gilt unabhängig davon, ob es sich um einen Linienflug handelt oder nicht, sowie unabhängig davon, ob der Flug Teil einer Pauschalreise ist oder nicht.
3. Dieses Kapitel berührt nicht die Rechte der Fluggäste nach der Richtlinie 90/314/EWG und der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89.

Artikel 11

Informationen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens

1. Bei der Buchung unterrichtet der Vertragspartner für die Beförderung im Luftverkehr unabhängig vom genutzten Buchungsweg die Fluggäste bei der Buchung über die Identität des/der ausführenden Luftfahrtunternehmen(s).
2. Ist die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens bei der Buchung noch nicht bekannt, so stellt der Vertragspartner für die Beförderung im Luftverkehr sicher, dass der Fluggast über den Namen des bzw. der Luftfahrtunternehmen unterrichtet wird, das bzw. die wahrscheinlich als ausführende(s) Luftfahrtunternehmen der betreffenden Flüge tätig wird bzw. werden. In diesem Fall sorgt der Vertragspartner für die Beförderung im Luftverkehr dafür, dass der Fluggast über die Identität des bzw. der ausführenden Luftfahrtunternehmen unterrichtet wird, sobald diese Identität feststeht.
3. Wird das bzw. die ausführenden Luftfahrtunternehmen nach der Buchung gewechselt, so leitet der Vertragspartner für die Beförderung im Luftverkehr unabhängig vom Grund des Wechsels unverzüglich alle angemessenen Schritte ein, um sicherzustellen, dass der Fluggast so rasch wie möglich über den Wechsel unterrichtet wird. In jedem Fall werden die Fluggäste bei der Abfertigung oder, wenn keine Abfertigung bei einem Anschlussflug erforderlich ist, beim Einstieg unterrichtet.

4. Das Luftfahrtunternehmen oder gegebenenfalls der Reiseveranstalter sorgen dafür, dass der betreffende Vertragspartner für die Beförderung im Luftverkehr über die Identität des oder der Luftfahrtunternehmen unterrichtet wird, sobald diese Identität feststeht, insbesondere im Falle eines Wechsels des Luftfahrtunternehmens.
5. Wurde ein Verkäufer von Flugscheinen nicht über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens unterrichtet, so ist er für die Nichteinhaltung der Vorschriften dieses Artikels nicht verantwortlich.
6. Die Verpflichtung des Vertragspartners für die Beförderung im Luftverkehr zur Unterrichtung des Fluggasts über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens ist in den für den Beförderungsvertrag geltenden allgemeinen Geschäftsbedingungen aufzuführen.

Artikel 12

Recht auf Erstattung oder anderweitige Beförderung

1. Diese Verordnung berührt nicht das Recht auf Erstattung oder anderweitige Beförderung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 261/2004.
2. In Fällen, in denen die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 keine Anwendung findet, und
 - a) das dem Fluggast mitgeteilte ausführende Luftfahrtunternehmen in die gemeinschaftliche Liste aufgenommen wurde und einer Betriebsuntersagung unterliegt, was zur Annullierung des betreffenden Fluges geführt hat oder zu einer solchen Annullierung geführt hätte, wenn der Flug innerhalb der Gemeinschaft durchgeführt worden wäre, oder

- b) das dem Fluggast mitgeteilte ausführende Luftfahrtunternehmen durch ein anderes ausführendes Luftfahrtunternehmen ersetzt wurde, das in die gemeinschaftliche Liste aufgenommen wurde und einer Betriebsuntersagung unterliegt, was zur Annullierung des betreffenden Fluges geführt hat oder zu einer solchen Annullierung geführt hätte, wenn der Flug innerhalb der Gemeinschaft durchgeführt worden wäre,

bietet der Vertragspartner für die Beförderung im Luftverkehr, der Vertragspartner des Beförderungsvertrags ist, dem Fluggast das Recht auf Erstattung oder auf anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 an, vorausgesetzt, der Fluggast hat sich, wenn der Flug nicht annulliert wurde, entschieden, diesen Flug nicht anzutreten.

3. Absatz 2 des vorliegenden Artikels gilt unbeschadet des Artikels 13 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004.

Artikel 13

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten treffen die zur Einhaltung der in diesem Kapitel festgelegten Regeln erforderlichen Maßnahmen und legen für Verstöße gegen diese Regeln Sanktionen fest. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

KAPITEL IV

Schlussbestimmungen

Artikel 14

Information und Änderung

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum ...^{*} Bericht über die Anwendung der Verordnung. Gegebenenfalls fügt sie dem Bericht Vorschläge für eine Änderung der Verordnung bei.

Artikel 15

Ausschuss

1. Die Kommission wird von dem in Artikel 12 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 genannten Ausschuss (nachstehend "Ausschuss" genannt) unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

^{*} 3 Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

4. Die Kommission kann den Ausschuss mit jeder weiteren Frage, die die Anwendung dieser Verordnung betrifft, befassen.
5. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 16

Aufhebung

Artikel 9 der Richtlinie 2004/36/EG wird aufgehoben.

Artikel 17
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Die Artikel 10, 11 und 12 gelten ab dem ...^{*} und Artikel 13 gilt ab dem ...^{**}

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in den Mitgliedstaaten.

Geschehen zu Brüssel am

<i>Im Namen des Europäischen Parlaments</i>	<i>Im Namen des Rates</i>
<i>Der Präsident</i>	<i>Der Präsident</i>

^{*} Sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung.
^{**} Ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

ANHANG

Gemeinsame Kriterien für die Prüfung einer Betriebsuntersagung aus Sicherheitsgründen auf Gemeinschaftsebene

Beschlüsse über Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene werden auf der Grundlage jedes Einzelfalls getroffen. In Abhängigkeit von der Sachlage jedes Einzelfalls kann ein Luftfahrtunternehmen oder können alle im selben Staat zugelassenen Luftfahrtunternehmen einer Maßnahme auf Gemeinschaftsebene unterliegen.

Bei der Prüfung, ob ein Luftfahrtunternehmen gänzlich oder zum Teil einer Betriebsuntersagung unterliegen sollte, ist zu prüfen, ob das Luftfahrtunternehmen die geltenden Sicherheitsnormen unter Berücksichtigung folgender Punkte erfüllt:

1. Stichhaltige Beweise für gravierende Sicherheitsmängel seitens eines Luftfahrtunternehmens:
 - Berichte, die gravierende Sicherheitsmängel aufzeigen oder belegen, dass das Luftfahrtunternehmen nichts unternimmt, um die zuvor bei Vorfeldinspektionen gemäß dem Programm zur Beurteilung der Sicherheit ausländischer Luftfahrzeuge (SAFA) erkannten und dem Luftfahrtunternehmen mitgeteilten Mängel zu beheben.
 - Schwere Sicherheitsmängel, die im Rahmen der Bestimmungen zur Erhebung von Informationen gemäß Artikel 3 der Richtlinie 2004/326/EG zur Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten festgestellt wurden.
 - Betriebsuntersagung, die ein Drittstaat gegenüber einem Luftfahrtunternehmen auf Grund belegter Mängel hinsichtlich internationaler Sicherheitsnormen erlassen hat.

- Information über belegte Unfälle oder schwere Störungen, die auf latente systematische Sicherheitsmängel hinweisen.
2. Fehlende Fähigkeit und/oder Bereitschaft eines Luftfahrtunternehmens, Sicherheitsmängel zu beheben, die sich zeigen in:
- fehlender Transparenz oder fehlende angemessene und rechtzeitige Mitteilung seitens eines Luftfahrtunternehmens in Folge einer Anfrage durch die Zivilluftfahrtbehörde eines Mitgliedstaates bezüglich der Sicherheitsaspekte seines Flugbetriebs.
 - einem unangemessenen oder unzureichenden Plan zur Mängelbehebung nach einem erkannten schweren Sicherheitsmangel.
3. Fehlende Fähigkeit und/oder Bereitschaft der für die Kontrolle eines Luftfahrtunternehmens zuständigen Behörden, Sicherheitsmängel abzuheben, die sich zeigen in:
- fehlender Kooperation mit der Zivilluftfahrtbehörde eines Mitgliedstaats seitens der zuständigen Behörden eines anderen Staates, nachdem Bedenken bezüglich der Sicherheit des Betriebs eines in diesem Staat genehmigten oder zugelassenen Luftfahrtunternehmens vorgebracht wurden.
 - fehlender Fähigkeit der für das Luftfahrtunternehmen zuständigen Aufsichtsbehörden, die geltenden Sicherheitsnormen um- oder durchzusetzen. Insbesondere sollte Folgendes Berücksichtigung finden:

- a) Prüfungen und Pläne für Abhilfemaßnahmen entsprechend dem Allgemeinen Sicherheitsprüfungsprogramm der IATA beziehungsweise gemäß dem anwendbaren Gemeinschaftsrecht
 - b) Frühere Ablehnung bzw. Aufhebung der Betriebserlaubnis oder technischen Genehmigung eines der Aufsicht dieses Staates unterliegenden Luftfahrtunternehmens durch einen anderen Staat;
 - c) Ausstellung der Bescheinigung des Luftfahrtunternehmens nicht durch die für den Hauptgeschäftssitz des Luftfahrtunternehmens zuständige Behörde.
- fehlender Fähigkeit der zuständigen Behörden des Staates, in dem das durch das Luftfahrtunternehmen genutzte Luftfahrzeug eingetragen ist, das von dem Luftfahrtunternehmen genutzte Luftfahrzeug in Übereinstimmung mit den Verpflichtungen gemäß dem Chicagoer Übereinkommen zu kontrollieren.
-