



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 23. Februar 2005 (24.02)
(OR. en)**

**Interinstitutionelles Dossier:
2005/0008 (COD)**

6624/05

LIMITE

**AVIATION 6
CODEC 108**

VORSCHLAG

der Kommission
vom 21. Februar 2005

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens sowie den Austausch sicherheitsrelevanter Informationen zwischen den Mitgliedstaaten

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Frau Patricia BUGNOT, Direktorin, an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der Kommission.

Anl.: KOM(2005) 48 endg.



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 16.2.2005
KOM(2005) 48 endg.

08/2005 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden
Luftfahrtunternehmens sowie den Austausch sicherheitsrelevanter Informationen
zwischen den Mitgliedstaaten**

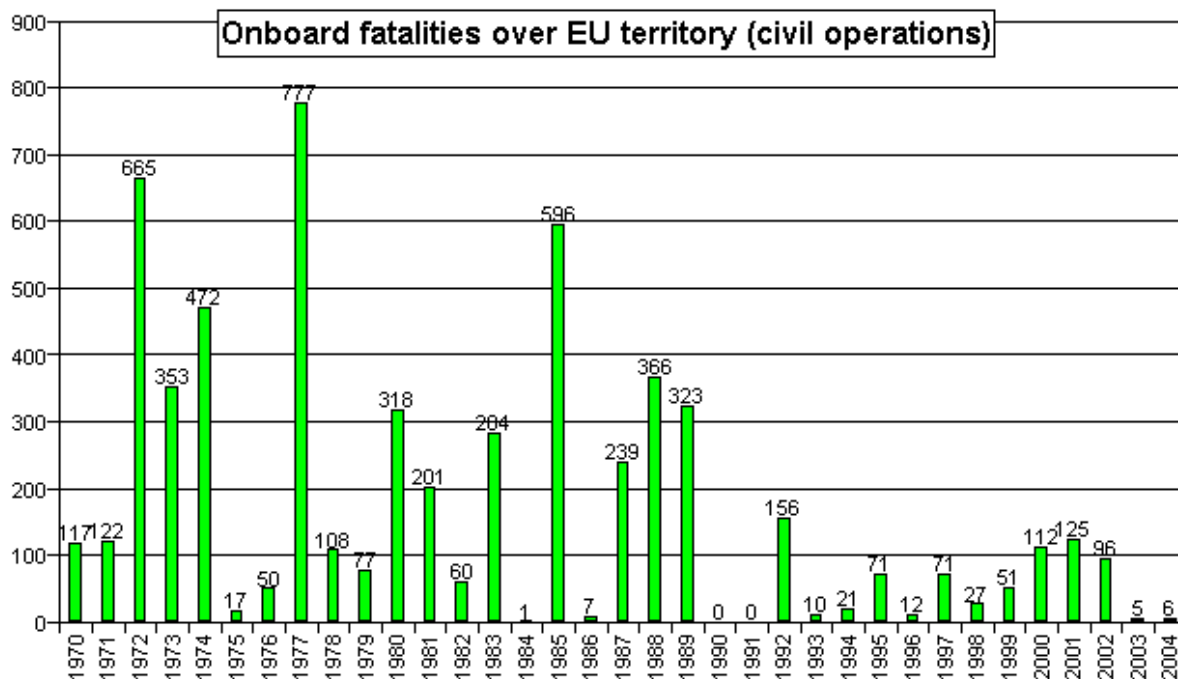
(Text von Bedeutung für den EWR)

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1. Notwendige Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit

Die Statistik zeigt, dass Unfälle im Flugverkehr in Europa äußerst selten geworden sind (siehe nachstehende Grafik). Innerhalb der EU kamen 2003 fünf Menschen bei Flugzeugunglücken ums Leben. Dies ist im Verhältnis beispielsweise zu den über 63,47 **Millionen** Fluggästen zu sehen, die im selben Zeitraum allein den Großflughafen London-Heathrow benutzten¹.



Dieser hohe Sicherheitsstandard ist den ständigen Bemühungen zu verdanken, die Flüge nicht nur sicher durchzuführen, sondern auch den Sicherheitsstandard ständig zu erhöhen. Dies führt zu einer kontinuierlichen Verringerung der Quote tödlicher Flugzeugunfälle, da die absolute Zahl der Todesopfer weiterhin sinkt und die Passagierzahlen gleichzeitig steigen.

Die Sicherheitsaufsicht ist weltweit durch das Chicagoer Übereinkommen von 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt geregelt und stützt sich auf Normen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation, die aufgrund dieses Übereinkommens eingerichtet wurde. Weltweit werden die Luftfahrtunternehmen, vor allem was ihre Sicherheit betrifft, in ihrem Heimatland überwacht, d. h. dem Land, das dem betreffenden Unternehmen eine Betriebsgenehmigung erteilt hat und/oder in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist. In den letzten 50 Jahren hat diese Sicherheitsüberwachung weitgehend für einen ausreichenden Sicherheitsstandard gesorgt. Die strenge Anwendung der internationalen Normen und Durchsetzung von Qualitätsstandards ist derzeit jedoch nicht in allen Teilen der Welt gleichermaßen sichergestellt.

¹ Quelle: Airclaims 2003 und EUROSTAT 2003, Kapitel 3.5.14 „Luftverkehr auf ausgewählten Flughäfen“; den Statistiken liegen Daten des Airports Council International (ACI, Internationaler Flughafenrat), der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation, des Airport Magazine sowie der örtlichen Flughafenbehörden zugrunde.

In der EU werden die auf Gemeinschaftsrecht² beruhenden Sicherheitsmaßnahmen rigoros verstärkt, so dass der erwähnte hohe Sicherheitsstandard gewährleistet ist. Mit der Gründung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) im Jahr 2002 wurde eine Grundvoraussetzung für die einheitliche Anwendung von Sicherheitsvorschriften erfüllt, indem eine einheitliche Anlaufstelle für die Bescheinigung der Lufttüchtigkeit aller luftfahrttechnischen Erzeugnisse sowie für deren Konstruktions-, Produktions- und Instandhaltungsbetriebe geschaffen wurde. Wie bereits in der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002³ vorgesehen, wird demnächst mit der geplanten Erweiterung der Zuständigkeit der EASA der gesamte Flugbetrieb in den Verantwortungsbereich der Agentur fallen. Das heißt, dass die Sicherheit hinsichtlich der Konstruktion, Produktion, Instandhaltung und des Betriebs luftfahrttechnischer Erzeugnisse sowie der in diesem Bereich tätigen und in der EU ansässigen Luftfahrtunternehmen und Personen streng kontrolliert wird, um die Reisenden, aber auch die Angestellten der Luftfahrtunternehmen und die in der Umgebung von Flughäfen lebenden Bürger zu schützen.

Außerhalb der EU hängt das Sicherheitsniveau von der Wirksamkeit der in Drittländern geltenden Überwachungsverfahren ab. Um einen hohen Sicherheitsstandard aller Luftfahrzeuge zu garantieren, die auf Strecken in die Gemeinschaft, aus oder innerhalb der Gemeinschaft verkehren, haben das Europäische Parlament und der Rat vor kurzem die Richtlinie 2004/36/EG über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen⁴, erlassen, die eine harmonisierte Regelung für die Inspektion ausländischer Flugzeuge bei der Benutzung europäischer Flughäfen einführt. Darüber hinaus sieht die Richtlinie einen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten sowie die Möglichkeit vor, die Maßnahmen, die ein Mitgliedstaat gegenüber einem Luftfahrzeug oder Betreiber aus einem Drittstaat ergreift, das bzw. der nicht den internationalen Sicherheitsnormen entspricht, auf die gesamte Gemeinschaft auszudehnen.

Grundlage dieser harmonisierten Inspektionsregelung sind bereits erprobte Verfahren, die im Rahmen des von der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) seit 1996 entwickelten SAFA-Programms (Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern) angewandt werden. Während der so genannten Vorfeldinspektionen werden eine Reihe von Luftfahrzeugen, die aus einem Drittland stammen und auf europäischen Flughäfen gelandet sind, daraufhin geprüft, ob sie die weltweit geltenden Sicherheitsnormen, die in den Anhängen 1, 6 und 8 des Chicagoer Übereinkommens enthalten sind, erfüllen. Jeglicher dabei festgestellte Mangel kann, je nachdem, wie stark die Sicherheit des Luftfahrzeugs beeinträchtigt ist, die Ergreifung umgehender Korrekturmaßnahmen erfordern oder ein Festhalten am Boden rechtfertigen.

2 Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt; Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit; Richtlinie 94/56/EG des Rates über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt; Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt.

3 Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit.

4 ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 76.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Mitgliedstaaten aufgrund der SAFA-Richtlinie verpflichtet sind, ein Verfahren zur Sammlung von Informationen einzurichten, das es ihnen ermöglicht, mit Sicherheitsrisiken behaftete Luftfahrtunternehmen zu erkennen. Ferner müssen sie anhand von Vorfeldinspektionen beurteilen, ob Luftfahrzeuge aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen, die internationalen Sicherheitsnormen erfüllen. Die Mitgliedstaaten tauschen die entsprechenden Informationen und Inspektionsberichte miteinander aus, um gegebenenfalls zusätzliche Inspektionen veranlassen zu können oder um festzustellen, ob frühere Mängel beseitigt wurden. Außerdem wurde mit der Richtlinie ein Verfahren eingeführt, nach dem die Kommission empfehlen kann, die von einem Mitgliedstaat gegenüber einem Betreiber ergriffenen Maßnahmen auf die gesamte Gemeinschaft auszudehnen.

Am 3. Januar 2004 stürzte jedoch ein Flugzeug mit 148 Menschen an Bord auf dem Weg nach Paris kurz nach dem Start in dem ägyptischen Ferienort Sharm-El-Sheikh ab. Alle Insassen kamen dabei ums Leben. Anschließend stellte sich heraus, dass das fragliche Unternehmen zur Zeit des Unfalls zwar in einigen Mitgliedstaaten zugelassen, ihm der Anflug von Schweizer Flughäfen aus Sicherheitsgründen allerdings untersagt war. Bis heute ist die Unfallursache nicht mit Sicherheit geklärt. Da die Untersuchungen noch andauern, wären Schlüsse hinsichtlich der Gründe, die zu der Katastrophe geführt haben, verfrüht.

Das Unglück in Sharm-El-Sheikh hat allerdings deutlich gemacht, dass die derzeit geltenden Vorschriften dahingehend verschärft werden müssen, Vorfeldinspektionen verbindlich vorzuschreiben und die Mitgliedstaaten zu verpflichten, einen umfassenderen Informationsaustausch zu betreiben und gemeinsame Maßnahmen durchzuführen, die auf der Grundlage der Inspektionsergebnisse beschlossen werden.

Ziel dieses Legislativvorschlags ist es zunächst, die Position der Reisenden gegenüber der Luftverkehrsbranche zu stärken. Zu diesem Zweck wird vorgeschlagen, den Reisenden einen gesetzlichen Anspruch darauf zu geben, über die Identität des Luftfahrtunternehmens, das den von ihnen gebuchten Flug tatsächlich durchführt, unterrichtet zu werden, und gleichzeitig die Mitgliedstaaten noch stärker zum Austausch sicherheitsrelevanter Informationen zu verpflichten. Hierzu ist anzumerken, dass aus Drittländern stammende Luftfahrzeuge aus verschiedenen Gründen, nicht zuletzt auch den in der SAFA-Richtlinie genannten, am Boden festgehalten werden können oder ihnen die Nutzung des gemeinschaftlichen Luftraums untersagt werden kann.

Die Kommission beabsichtigt, zu gegebener Zeit Vorschläge zu unterbreiten, um die derzeitige, auf der SAFA-Richtlinie 2004/36/EG beruhende Regelung für Sicherheitsinspektionen zu verschärfen. Dazu prüft sie zurzeit Möglichkeiten, um im Rahmen der Durchführungsmaßnahmen zu den Verfahren im Anhang der SAFA-Richtlinie möglichst wirksame Veränderungen herbeizuführen.

Im Rahmen weiter reichender Maßnahmen könnte, gegebenenfalls durch eine Richtlinienänderung, ein Warnsystem eingerichtet werden, das die Inspektoren aller Mitgliedstaaten über wichtige Sicherheitsaspekte unterrichtet und eine Reihe detaillierter Verfahren vorschreibt. Dies käme der Qualität und Standardisierung dieser Daten zugute und würde eine genauere Analyse der vorhandenen Information sowie eine einfachere Erkennung von Problembereichen ermöglichen. Darüber hinaus würden in die Änderungsvorschläge auch internationale Initiativen einfließen, beispielsweise das „IATA Operational Safety Audit“ (IOSA), das ein standardisiertes Prüfverfahren auf der Grundlage international anerkannter

Normen sowie ein strukturiertes Instrument für den Austausch prüfungsrelevanter Informationen vorsieht.

Allerdings bleibt anzumerken, dass für die genannten Maßnahmen eine optimierte gemeinsame Ausbildung des beteiligten Personals notwendig ist und die Erfahrungen der Gemeinschaft im Bereich des Austauschs von Mitarbeitern verschiedener Mitgliedstaaten genutzt werden müssen. Auf diese Weise würden die Inspektoren bewährte Verfahren besser kennen lernen und das notwendige Vertrauen gewinnen, um in einem kohärenten, auf Gemeinschaftsebene organisierten Rahmen zu arbeiten.

Neben diesen technischen Maßnahmen könnten auch Aktionen allgemeiner Art in Betracht kommen, etwa gegenüber als unsicher eingestuften Luftfahrtunternehmen durch die Bekanntgabe von Flugverböten, oder ein entschlosseneres gemeinsames Vorgehen gegenüber Drittstaaten, die ihren Überwachungsaufgaben nicht nachkommen, wie es bereits der ursprüngliche und erheblich abgeschwächte Vorschlag der Kommission von 1997 vorsah.

2. Notwendige Maßnahmen zur Verbesserung der Transparenz

Damit Fluggäste einen Flug in Kenntnis des ausführenden Luftfahrtunternehmens wählen können, muss ihnen bereits bei der Buchung bekannt sein, welches Unternehmen den betreffenden Flug durchführen wird.

Nach dem Flugzeugunglück in Sharm-El-Sheikh wurde in der Öffentlichkeit vielfach die Ansicht vertreten, dass Fluggäste über die genaue Identität des Unternehmens, das sie tatsächlich befördert, unterrichtet werden sollten. Ein höheres Maß an Transparenz würde die Unternehmen veranlassen, sich stärker für die Sicherheit zu engagieren.

Bereits heute ist den Fluggästen in den meisten Fällen bekannt, welches Unternehmen den von ihnen gebuchten Flug durchführen wird. Wenn sie einen Flug als einzelnes Produkt buchen, kaufen sie den Dienst einer bestimmten, namentlich bekannten Fluggesellschaft. In der Praxis kann es in zweierlei Fällen dazu kommen, dass das Luftfahrtunternehmen, welches den Flug unter seinem Markennamen verkauft hat, diesen nicht tatsächlich auch durchführt. Der eine Fall ist das Code-Sharing, bei dem zwei Fluggesellschaften vereinbaren, für eine Reihe von Flügen Sitze unter ihrer beiden Namen zu verkaufen, auch wenn ein Teil der Flüge von dem einen und ein anderer Teil vom anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden. Auf diese Weise ist es möglich, ein Ticket von der Fluggesellschaft X zu kaufen, tatsächlich aber mit der Fluggesellschaft Y zu fliegen.

Bucht jedoch ein Fluggast einen Flug als einzelnes Produkt über ein computergesteuertes Buchungssystem (CRS), ist die Angabe des ausführenden Luftfahrtunternehmens nach dem EU-Verhaltenskodex für CRS⁵ bereits zwingend vorgeschrieben. Diese Verpflichtung gilt nicht für die Direktbuchung bei Fluggesellschaften ohne CRS, z. B. über das Internet. Die meisten europäischen Fluggesellschaften, die das Code-Sharing praktizieren, haben die „Airline Passenger Service Commitment“ (APSC)⁶ unterzeichnet und sich damit verpflichtet, diese Informationen freiwillig zur liefern. Ganz offensichtlich wird diese Verpflichtung auch weitgehend eingehalten.

⁵ Verordnung (EG) Nr. 323/1999 des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen (CRS).

⁶ Freiwillige Verpflichtung der Branche, unterzeichnet am 14. Februar 2002. Siehe auch: http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/commitments_en.htm.

Der andere Fall, in dem das ausführende Luftfahrtunternehmen möglicherweise im Dunkeln bleibt, ist das so genannte Wet-Lease, bei dem eine Fluggesellschaft ein Flugzeug einschließlich der Besatzung von einer anderen Fluggesellschaft mietet. Diese Informationen brauchen beim CRS nicht zwingend angegeben zu werden. Allerdings ist das Wet-Lease nicht so sehr verbreitet wie das Code-Sharing und fällt ebenfalls unter die APSC.

Werden dagegen Flüge als Teil einer Pauschalreise gebucht, gibt es zurzeit keine gesetzliche oder freiwillige Verpflichtung der Branche, die Fluggäste über das ausführende Luftfahrtunternehmen aufzuklären, auch wenn ein beträchtlicher Teil der Branche diese Informationen bereits freiwillig als Mittel der Geschäftspolitik liefert.

Grundsätzlich gehört es zweifellos zum Verbraucherschutz, dass Fluggäste das Recht haben zu erfahren, wer einen wesentlichen Teil der Pauschalreise oder der Flugreise, die sie buchen wollen, durchführt. So würde auch niemand erwarten, dass die Verbraucher z. B. über das Hotel, in dem sie übernachten, im Unklaren gelassen werden. Bei den Vorschlägen handelt es sich um gezielte Maßnahmen, die die Sicherheit der Fluggäste gewährleisten sollen, die aber zugleich mögliche Beeinträchtigungen der Wettbewerbsfähigkeit der Reisebranche auf ein Minimum beschränken, indem insbesondere die Flexibilität bei der Wahl des ausführenden Luftfahrtunternehmens beibehalten wird. Zwar wäre unter Umständen eine ausführliche Folgenabschätzung gerechtfertigt, insbesondere wenn weiter reichende Maßnahmen gefordert würden, doch ist angesichts des Charakters der vorgeschlagenen Bestimmungen (insbesondere ihre Dringlichkeit und die Notwendigkeit, dem Beschluss verschiedener einzelstaatlicher Vorschriften zuvorzukommen) eine möglichst rasche Verabschiedung derselben notwendig.

Allerdings ist es möglich, dass zwischen der Buchung und dem Antritt eines Fluges viel Zeit vergeht und Änderungen an den ursprünglichen Vereinbarungen erforderlich sind. Die Möglichkeit, auf Marktentwicklungen flexibel zu reagieren, ist einer der Schlüssel zum Erfolg in der Reisebranche. Außerdem müssen Dienstleister, d. h. Fluggesellschaften wie auch Reiseveranstalter, das ausführende Luftfahrtunternehmen unter Umständen aus technischen Gründen sehr kurzfristig wechseln, beispielsweise wenn das Flugzeug infolge eines technischen Defekts durch ein Flugzeug einer anderen Fluggesellschaft ersetzt werden muss. Darum muss zwischen der erforderlichen Transparenz und der nötigen Flexibilität Ausgewogenheit herrschen. Transparenz bedeutet, dass die betroffenen Fluggäste unverzüglich über jeden Wechsel des ausführenden Luftfahrtunternehmens unterrichtet werden, während Flexibilität besagt, dass Fluggesellschaft und Reiseveranstalter in der Lage sind, kurzfristig das Luftfahrtunternehmen zu wechseln, ohne dass der Betrieb dadurch unterbrochen würde.

Damit die vertragschließenden Luftfahrtunternehmen attraktive Preise anbieten können, etwa für die Pauschalreisen von Reiseveranstaltern, die häufig weit im Voraus gebucht werden, müssen diese Unternehmen flexibel reagieren und das bzw. die ausführenden Luftfahrtunternehmen wechseln können, sofern die Fluggäste darüber unterrichtet werden.

Die Fluggäste sollten daher Anspruch darauf haben, in jedem Fall die Identität des ihren Flug durchführenden Luftfahrtunternehmens zu erfahren. Die Kommission wird in Zukunft prüfen, ob die Bereitstellung dieser Angaben einen ausreichenden Schutz der Flugreisenden garantiert.

Transparenz ist jedoch ein elementarer Grundsatz und gilt auch für die Mitgliedstaaten. Deshalb sollte diese Verordnung auch eine allgemeine Verpflichtung der Mitgliedstaaten

beinhalten, Informationen über die Sicherheit von Luftfahrtunternehmen untereinander auszutauschen, um so eine einheitliche, wirksame und kohärente Durchsetzung sicherheitsrelevanter Entscheidungen in ganz Europa zu gewährleisten.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden
Luftfahrtunternehmens sowie den Austausch sicherheitsrelevanter Informationen
zwischen den Mitgliedstaaten**

(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 Kommission¹,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs sollten unter anderem auf einen hohen Schutz der Fluggäste vor Sicherheitsrisiken abzielen. Ferner sollte allgemein den Erfordernissen des Verbraucherschutzes in vollem Umfang Rechnung getragen werden.
- (2) Damit die wettbewerblichen Rahmenbedingungen im Luftverkehr von größtmöglichem Nutzen für die Unternehmen und Fluggäste sind, ist es wichtig, dass die Verbraucher für eine fundierte Entscheidung ausreichende Informationen erhalten.
- (3) Die Identität des die Leistung tatsächlich erbringenden Unternehmens ist eine grundlegende Information. Verbraucher, die einen Flug buchen, werden jedoch nicht immer über die Identität des Luftfahrtunternehmens, das den Flug durchführt, unterrichtet.
- (4) Die Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen⁵ sieht vor, dass den Verbrauchern eine Reihe von Informationen zur Verfügung gestellt

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 59.

werden; dies schließt jedoch nicht die Angabe der Identität des den Flug durchführenden Luftfahrtunternehmens ein.

- (5) Gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 des Rates über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen (CRS)⁶, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 323/1999⁷, 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, welches den Flug unter seinem Markennamen verkauft hat, diesen nicht tatsächlich auch 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.
- (6) Diese Gepflogenheiten der Unternehmen erhöhen zwar die Flexibilität und ermöglichen eine bessere Dienstleistung für die Fluggäste, auch lassen technisch begründete Änderungen in letzter Minute sich nicht immer vermeiden und tragen zur Sicherheit des Luftverkehrs bei. Im Gegenzug zu dieser Flexibilität müssen die Verbraucher jedoch gründlicher unterrichtet werden.
- (7) Ein besserer Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten bezüglich der Sicherheit von Luftfahrtunternehmen ist für die Erhöhung des allgemeinen Sicherheitsniveaus im gemeinschaftlichen Luftverkehr von wesentlicher Bedeutung.
- (8) Die Kommission sollte die Anwendung dieser Verordnung prüfen und nach einem ausreichenden Zeitraum über ihre Wirksamkeit Bericht erstatten –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1 **Gegenstand**

Diese Verordnung legt Vorschriften fest, die sicherstellen, dass Fluggäste über die Identität des Unternehmens, das ihren Flug durchführt, unterrichtet werden, und verpflichtet die Mitgliedstaaten zum Austausch sicherheitsrelevanter Informationen.

Artikel 2 **Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- (a) „Luftfahrtunternehmen“ ein Lufttransportunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung;

⁶ ABl. L 220 vom 29.7.1989, S. 1.

⁷ ABl. L 40 vom 13.2.1999, S. 1.

- (b) „Beförderungsvertrag“ einen Vertrag über Luftverkehrsdienste oder einen solche Dienste umfassenden Vertrag;
- (c) „vertragschließendes Luftfahrtunternehmen“ das Luftfahrtunternehmen, das mit einem Fluggast einen Beförderungsvertrag schließt. Umfasst der Vertrag eine Pauschalreise, so ist das vertragschließende Luftfahrtunternehmen der Reiseveranstalter;
- (d) „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;
- (e) „Pauschalreise“ die in Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 90/314/EWG über Pauschalreisen definierten Leistungen;
- (f) „Buchung“ den Umstand, dass der Fluggast über einen Flugschein oder einen anderen Beleg verfügt, aus dem hervorgeht, dass die Buchung von dem Luftfahrtunternehmen oder dem Reiseunternehmen akzeptiert und registriert wurde.

Artikel 3

Geltungsbereich

1. Diese Verordnung gilt für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten, wenn der Flug von einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates ausgeht, für das der EG-Vertrag gilt, oder von einem Flughafen in einem Drittstaat, sofern der Flug Teil einer Reise ist, die in der Gemeinschaft begann, und das vertragschließende Luftfahrtunternehmen eine Niederlassung in der Gemeinschaft besitzt.
2. Diese Verordnung gilt unabhängig davon, ob es sich um einen Linienflug handelt und ob der Flug Teil einer Pauschalreise ist.
3. Diese Verordnung berührt nicht die Rechte der Fluggäste als Verbraucher, die in der Richtlinie 90/314/EWG und der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen (CRS) verankert sind.

Artikel 4

Informationsaustausch

1. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen eine Liste aller Luftfahrtunternehmen, denen die Nutzung ihres Luftraums untersagt ist oder denen aus Sicherheitsgründen verkehrsrechtliche Beschränkungen auferlegt wurden. Diese Liste wird den Mitgliedstaaten und der Kommission zur Verfügung gestellt. Die Kommission veröffentlicht eine konsolidierte Fassung dieser Liste.
2. Die Kommission ergreift die nötigen Maßnahmen, um den in Absatz 1 genannten Informationsaustausch zu erleichtern.

Artikel 5

Informationen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens

1. Das vertragschließende Luftfahrtunternehmen unterrichtet die Fluggäste bei der Buchung über die Identität des/der ausführenden Luftfahrtunternehmens(s).
2. Das vertragschließende Luftfahrtunternehmen unterrichtet die betroffenen Fluggäste unverzüglich, wenn das/die ausführende(n) Luftfahrtunternehmen nach der Buchung aus irgendeinem Grund gewechselt wird/werden.

Artikel 6

Information und Überarbeitung

Spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Anwendung der Verordnung Bericht. Gegebenenfalls fügt sie dem Bericht Vorschläge für eine Überarbeitung der Verordnung bei.

Artikel 7

Inkrafttreten

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

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*