



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 16.2.2005  
KOM(2005) 48 lõplik

2005/0008 (COD)

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS**

**lennureisijate teavitamise kohta lendu teenindavast lennuettevõtjast ning liikmesriikide poolt ohutusteabe edastamise kohta**

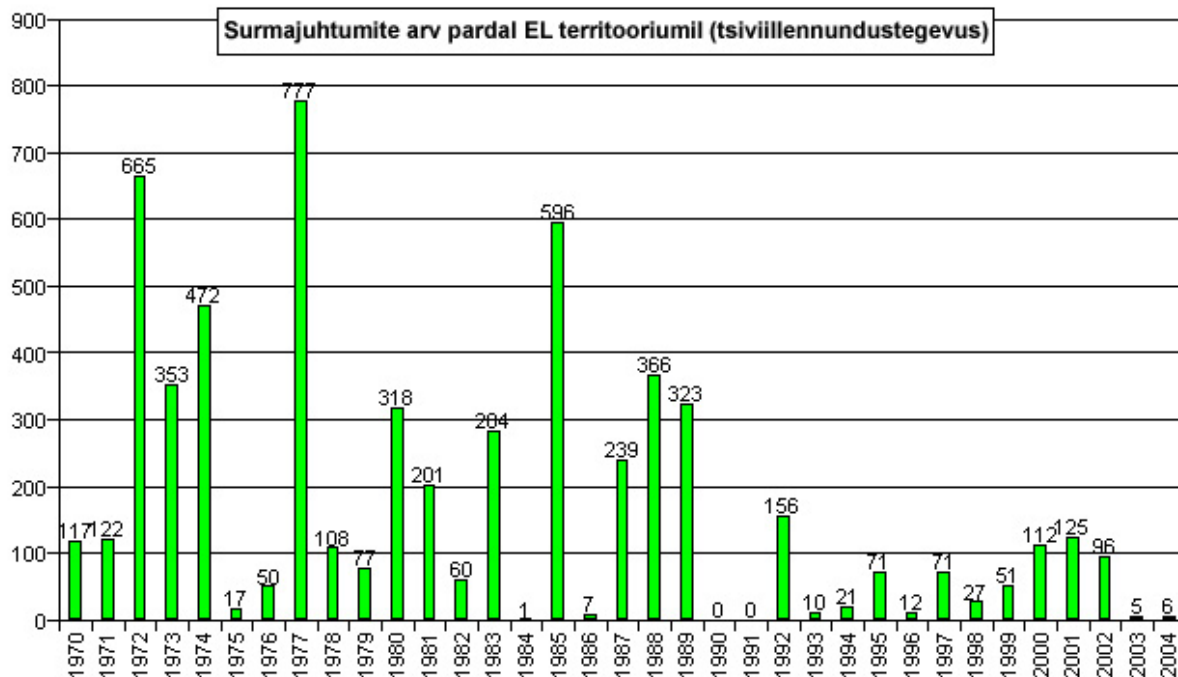
**(EMPs kohaldatav tekst)**

(komisjoni esitatud)

## SELETUSKIRI

### 1. Vajadus võtta meetmeid, et tõhustada ohutust

Statistikast nähtub (vt järgmine tabel), et lennuõnnetused on Euroopas muutunud äärmiselt harvaks. 2003. aastal suri viis inimest lennuõnnetustes, mis toimusid EL territooriumil. Võrdluseks võib tuua näiteks asjaolu, et sama aja jooksul reisis läbi üheainsa suure lennujaama (London Heathrow) üle 63,47 miljoni reisija<sup>1</sup>.



Selline kõrge ohutustase on kestvate jõupingutuste tulemus, mida ei tehta mitte ainult selleks, et lennundustegevus oleks ohutu, vaid ka ohutustaseme pidevaks parandamiseks. Järelikult lennuõnnetustest tingitud surmajuhtude suhtarv üha väheneb, kuna lennuõnnetustes surma saanud inimeste absoluutarv kahaneb jätkuvalt, samal ajal kui reisijate arv kasvab.

Ohutusjärelvalvet reguleeritakse ülemaailmselt 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni raames ning see põhineb nimetatud konventsiooniga loodud Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni poolt väljatöötatud standarditel. Põhijoontes teostab lennuettevõtjate üle järelvalvet, eriti nende ohutusnõuetele vastavuse suhtes, nende päritoluriik, st riik, kes väljastas neile tegevusloa, ja/või riik, kus on registreeritud nende poolt kasutatav õhusõiduk. Nimetatud süsteem on viimase viiekümne aasta jooksul taganud piisava ohutustaseme. Rahvusvaheliste standardite range kohaldamine ja kvaliteedikriteeriumide täitmine ei ole praegu kogu maailmas siiski võrdselt tagatud.

1 Allikas: 2003. aasta lendudega seotud nõuete statistika ja 2003. aastal avaldatud EUROSTATi statistika, peatükk 3.5.14 „liiklus valitud suuremates lennujaamades”; kõnealune statistika tugineb andmetele, mis on seotud järgmistest allikatest saadud informatsiooniga: Rahvusvaheline Lennujaamade Nõukogu, Rahvusvaheline Tsiviillennundusorganisatsiooni, *Airports Magazine* ja piirkondlikud lennujaamade asutused.

Euroopa Liidus põhinevad ohutuseeskirjad rangelt jõustatavatel ühenduse õigusaktidel<sup>2</sup>, mis tagab eespool nimetatud kõrge ohutustaseme. Eelkõige oli Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) loomine 2002. aastal nurgakiviks ohutusnõuete ühtsele kohaldamisele, milles sätestati ainukontroll kõigi lennundustoodete lennukõlblikkuse sertifitseerimise suhtes, kaasa arvatud nende konstrueerimis-, tootmis- ja hooldusettevõtted. Nagu on sätestatud määruse (EÜ) nr 1592/2002<sup>3</sup> alusel, tagab Euroopa Lennundusohutusameti pädevuse kavandatud laiendamine selle, et kogu lennundustegevus kuulub peagi ameti vastutuse alla. Selle tulemuseks on lennundustoodete ja nende osade konstrueerimise, tootmise, hooldamise ja kasutamise, samuti nende tegevustega seotud ühenduses asuvate ettevõtete ja isikute range ohutuskontroll, mis on kavandatud kaitsma reisijaid, õhutransporditöötajaid ja lennujaamade ümbruses elavaid kodanikke.

Väljaspool ELi sõltub ohutustase kolmandates riikides kohaldatava järelevalvemenetluse tõhususest. Et tagada kõigi ühendusse lendavate, sealt väljuvate ja ühenduse piires lendavate õhusõidukite kõrge lennuohutustase, võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu hiljuti vastu direktiivi 2004/36/EÜ ühenduse lennujaamu kasutatavate kolmandate riikide õhusõidukite ohutuse kohta<sup>4</sup>, millega sätestatakse välismaiste õhusõidukite ühtlustatud kontrollisüsteem, kui need õhusõidukid kasutavad ühenduse lennuvälju. Lisaks sellele sätestatakse nimetatud direktiiviga liikmesriikidevahelise teabevahetuse kord ning võimalus laiendada kogu ühendusele ühe liikmesriigi poolt kolmanda riigi rahvusvahelistele ohutusstandarditele mittevastava õhusõiduki või lennuettevõtja vastu võetud meetmeid.

Kõnealune ühtlustatud kontrollisüsteem põhineb juba järeleproovitud nn SAFA programmi (välismaiste õhusõidukite ohutushinnang) raames 1996. aastast kehtival Euroopa tsiviillennunduskonverentsi poolt väljatöötatud menetlusel. Nn rambikontrolli ajal uuritakse Euroopa lennuväljadel maandunud välismaiste õhusõidukite valimit nende suhtes kohaldatavatele rahvusvahelistele ohutusstandarditele vastavuse osas, mis sisalduvad Chicago konventsiooni 1., 6. ja 8. lisas. Igasugune avastatud mittevastavus, nn leid, võib õhusõiduki ohutusnõuete rikkumise raskusest sõltuvalt nõuda viivitamatut mittevastavuse kõrvaldamist või õigustada õhusõiduki maandamist.

Kokkuvõttes kohustab SAFA direktiiv liikmesriike kehtestama teabe kogumise mehhanisme, mis võimaldavad neil teha kindlaks võimalikud ohtlikud lennuettevõtjad ja teha rambikontrolle, et hinnata, kas ühenduse lennuvälja kasutatav õhusõiduk vastab rahvusvahelistele ohutusstandarditele. Kogutud teave ja läbiviidud kontrollide aruanded on kõikide liikmesriikide vahelise teabevahetuse aluseks, et võimaldada neil teha otsus edaspidiste lõplike kontrollide kohta või hinnata, kas varasemad puudujäägid on kõrvaldatud. Lisaks sellele sätestati direktiiviga menetlus, mille kohaselt komisjon võib üksnes soovitada liikmesriigi poolt lennuettevõtja suhtes võetud meetmete laiendamist kogu ühendusele.

---

2 Vt nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses; Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1592/2002, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja Euroopa Lennundusohutusameti loomist; nõukogu direktiiv 94/56/EÜ, millega kehtestatakse tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimisepõhimõtted; Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv nr 2003/42/EÜ vahejuhtumitest teatamise kohta tsiviillennunduses.

3 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1592/2002 (mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja Euroopa Lennundusohutusameti loomist) artikkel 7.

4 ELT L 143, 30.4.2004, lk 76.

Siiski kukkus 3. jaanuaril 2004. aastal 148 inimest kandev Pariisi suunduv reisilennuk alla varsti pärast õhku tõusmist Egiptuse kuurordist Sharm-El-Sheikh, tuues surma kõigile pardalviibinutele. Hiljem selgus, et vähemalt mõned reisijad ei olnud ette teadnud, milline lennuettevõtja oli määratud lendu teenindama, ja et kõnealusel lennuettevõtjal oli õnnetuse ajal keelatud Šveitsi lendamine probleemide tõttu ohutustasemes, kuid oli tegevusluba teistes liikmesriikides. Tänapäevani ei ole täie kindlusega teada õnnetuse põhjus. Uurimine jätkub ja seepärast on järeldused katastroofi põhjuste kohta ennatlikud.

Sharm-el-Sheikh'is toimunud õnnetus näitas siiski, et olemasolevate eeskirjade asemel on vaja rangemaid eeskirju rambikontrolli kohustuslikuks muutmiseks ja liikmesriikide kohustamiseks osalema laiemas teabevahetuses ning kohaldama nende kontrollimiste tulemusel vastu võetud ühiseid meetmeid.

Käesoleva seadusandliku ettepaneku eesmärk on eelkõige parandada reisijate seisundit õhuveonduse suhtes. Sel eesmärgil tehakse ettepanek anda reisijatele õigus teada lennuettevõtjat, kes teenindab lendu(sid), mille nad on ette tellinud, ning samaaegselt tugevdada liikmesriikide kohustust vahetada ohutusalast teavet. Tuleks märkida, et kolmandatest riikidest pärit õhusõiduki võib maandada või keelata tal lennata ühendusse või ühendusest välja erinevatel põhjustel, üks oluline põhjus on esitatud SAFA direktiivis.

Komisjonil on kavas sobival ajal esitada ettepanek kehtival SAFA direktiivil 2004/36/EÜ põhineva ohutuskontrolli süsteemi tugevdamiseks. Komisjon uurib praegu, kuidas parimal ja tõhusaimal viisil teha muudatusi, kasutades rakendusmeetmeid, mis mõjutavad SAFA direktiivile lisatud menetluse sisu.

Teine kaugemaleulatav meede, tõenäoliselt direktiivi muutmise teel, võiks olla sellise hoiatussüsteemi sätestamine, mis tagaks kõikide liikmesriikide inspektorite tähelepanu suunamise olulistele ohutusvaldkondadele, ja anda välja järgitavate üksikasjalike eeskirjade kogu. Selline samm aitaks parandada andmete kvaliteeti ja standardiseerimist, võimaldaks kättesaadava teabe paremat analüüsimist ning probleemsete valdkondade kergemat avastamist. Lisaks võetaks muudatusettepanekutes arvesse rahvusvahelisi algatusi, nagu Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni (IATA) käitamisohtuse kontroll (IOSA), millega nähakse ette standardiseeritud auditikava, mis põhineb rahvusvaheliselt tunnustatud standarditel ja kontrolliga seotud teabe jagamise korrastatud süsteemil.

Tuleb märkida, et eespool nimetatud meetmed nõuavad asjaomase personali täiustatud ühiskoolitust ning ühenduse kogemuste kasutamist erinevate liikmesriikide töötajate vahetuse valdkonnas. Nii toimides õpiksid inspektorid paremini tundma häid tavasid, mis omakorda looks vajaliku usalduse ühtses, kogu ühendust hõlmavas süsteemis töötamiseks.

Lisaks kõnealustele tehnilistele meetmetele võib olla vajalik ette näha rohkem ühistegevusi ohtlikuks peetavate lennuettevõtjate vastu, andes laiemalt avalikkusele teada õhusõidukite maandamisjuhtudest ja võttes otsustavamaid ühismeetmeid nende kolmandate riikide suhtes, kes ei järgi oma järelevalvekohustusi, mis tulenevad komisjoni esialgsest, 1997. aasta ettepanekust, mida olulisel määral leevendati.

## **2) Vajadus võtta meetmeid, et suurendada läbipaistvust**

Et anda lennuliini reisijatele õigus valida lend, omades paremaid teadmisi lendu teenindava lennuettevõtja kohta broneerimise ajal, peab reisijatel olema võimalik teada, milline lennuettevõtja lendu teenindab.

Pärast Sharm-El-Sheikh'i õnnetust tundis üldsus, et reisijaid tuleks täpselt teavitada neid tegelikult transportivast lennuettevõtjast. Suurem läbipaistvus sunniks lennuettevõtjaid tugevdama ohutusega seonduvaid kohustusi.

Juba praegu teavad reisijad enamikul juhtudel, milline lennuettevõtja nende poolt broneeritud lendu teenindab. Ühelt poolt, kui nad ostavad lennu ühe teenusena, ostavad nad teenuse kindlaksmääratud konkreetsest lennuettevõtjalt. Selles sektoris on kaks tava, mille korral võib mõnikord tekkida olukord, kui ettevõtja, kes oma kaubamärgi all lennu müüs, ei teeninda tegelikult lendu. Üheks selliseks tavaks on koodi jagamine, mille puhul kaks lennuettevõtjat otsustab müüa istekohti mitmele lennule kummagi ettevõtja vastava nim all, kuigi osa lendusid teenindab üks ettevõtja ja osa lendusid teine. Seega on võimalik osta pilet lennuettevõtjalt x, aga tegelikult teenindab lendu lennuettevõtja y.

Siiski, kui reisija broneerib lennu ühe tootena arvutipõhise ettetellimissüsteemi kaudu, muudab EÜ toimimisyjuhend arvutipõhiste ettetellimissüsteemide puhul<sup>5</sup> lendu teenindava lennuettevõtja kuvamise juba kohustuslikuks. See kohustus ei kehti broneerimisel otse lennuettevõtjalt ilma arvutipõhise ettetellimissüsteemi kasutamata, nt internetimüügi teel. Siiski on enamik Euroopa lennuettevõtjaid, kes jagavad koodi, kirjutanud alla lennureisiteenuse dokumendile (APSC),<sup>6</sup> kohustades üksteist andma kõnealust teavet vabatahtlikkuse alusel. Ilmneb, et sellest kohustusest peetakse laialdaselt kinni.

Teine tava, mis võib varjata lendu teenindavat lennuettevõtjat, on nn *wet lease*, mille puhul lennuettevõtja rendib lennuki koos meeskonnaga teiselt lennuettevõtjalt. Arvutipõhise ettetellimissüsteemi korral ei ole kohustuslik seda teavet esitada. Siiski ei ole nimetatud tava nii laialt levinud kui koodi jagamine ning seda reguleeritakse ka lennureisiteenuse dokumendiga (APSC).

Teiselt poolt ei ole osana reisipaketist ostetud lendude puhul praegu sektoris kohustust informeerida reisijat lendu teenindavast lennuettevõtjast. Vaatamata sellele annab juba suur osa sektori ettevõtetest selle teabe kaubandusliku vahendina vabatahtlikult.

Põhimõtteliselt on endastmõistetav tarbijakaitse nõue, et reisijatel oleks õigus teada, kes osutab neile võtmeosa nende ostetavast puhkusepaketist või lennust. Näiteks ei oota keegi, et tarbijatele ei öelda hotelli nime, kus nad peatuvad. Kavandatud meetmed on hoolikalt ette nähtud reisijate ohutuse tagamiseks, ning paindlikkuse säilitamisega lendu teenindava lennuettevõtja valikul püütakse samal ajal võimaluste piires vältida meetmeid, millel oleks reisisektori konkurentsivõimele kahjulik mõju. Kuigi laiendatud mõju hindamine oleks olnud õigustatud, eelkõige juhul, kui vajalikuks oleks osutunud põhjalikumad meetmed, nõuab kavandatud nõuete (eelkõige võetavate meetmete kiireloomulisus ja vajadus vältida mitmekordseid siseriiklikke eeskirju) iseloom käesoleva ettepaneku kiiret heakskiitmist.

Siiski võib broneerimise ja teenuse osutamise vaheline aeg olla pikk ja muudatused esialgsetes korraldustes võivad olla vajalikud. Võimalus turu arengutele paindlikult reageerida on reisisektori edu pant. Pealegi võib teenuse osutajatel, nii lennuettevõtjatel kui ka reisikorraldajatel, tekkida tehnilistel põhjustel vajadus muuta väga lühikese etteteatamisega lennu teenindajat, näiteks kui lennuki tehniline rike võib muuta hädavajalikuks teise

---

<sup>5</sup> Nõukogu määrus (EÜ) nr 323/1999, millega muudetakse määrust (EMÜ) nr 2299/89 toimimisyjuhendi kohta arvutipõhiste ettetellimissüsteemide puhul.

<sup>6</sup> Sektori vabatahtlik kohustus, mis on alla kirjutatud 14. veebruaril 2002; veebisait: [http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/commitments\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/commitments_en.htm).

lennuettevõtja lennuki kasutamise. Seetõttu on vaja hoida läbipaistvuse ja paindlikkuse nõuded tasakaalus. Läbipaistvus nõuab, et igast lennuettevõtja muutmisest teatataks viivitamata sellest mõjutatud reisijatele; paindlikkus nõuab, et lennuettevõtjad ja reisikorraldajad oleksid võimelised lennu teenindaja lühikese etteteatamisega asendama, katkestamata seejuures oma tegevust.

Selle tagamiseks, et lepingu sõlminud lennuettevõtjad saaksid pakkuda näiteks reisikorraldajate poolt korraldatud reisipakettide puhul huvipakkuvaid hindu ja võttes arvesse asjaolu, et reisipaketid tellitakse tihti üsna pikalt enne reisi toimumist ette, on oluline, et lepingu sõlminud lennuettevõtjatele võimaldatakse piisavalt paindlikkust, et muuta lennu teenindavat lennuettevõtjat või lennu teenindavaid ettevõtjaid, keda nad kavatsevad kasutada, tingimusel, et reisijatele teatatakse vastavatest muudatustest.

Seetõttu peaks reisijatel igal juhul olema õigus teada nende lende teenindavat lennuettevõtjat. Edaspidi uurib komisjon, kas sellise teabe andmine pakub reisijatele piisavalt kaitset.

Kuid läbipaistvus on aluspõhimõte, mida tuleb kohaldada ka liikmesriikide vahel. Sel põhjusel sisaldab käesolev määrus liikmesriikide jaoks üldist kohustust vahetada nende vahel lennuettevõtjate ohutust käsitlevat teavet, et tagada tõhus, järjepidev ja ühtne ohutusalaste otsuste täitmine kogu Euroopas.

Ettepanek:

## EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

**lennureisijate teavitamise kohta lendu teenindavast lennuettevõtjast ning liikmesriikide poolt ohutusteabe edastamise kohta**

**(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut<sup>1</sup>,

võttes arvesse Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust<sup>2</sup>,

võttes arvesse regioonide komitee arvamust<sup>3</sup>,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras<sup>4</sup>,

ning arvestades järgmist:

- (1) Ühenduse tegevuse eesmärgiks õhutranspordi alal peaks muu hulgas olema reisijate kõrgetasemelise kaitse tagamine ohtude puhul. Lisaks tuleks täies ulatuses arvestada üldisi tarbijakaitseõudeid.
- (2) Selleks et konkurentsivõime raamistik õhutranspordi alal tooks ettevõtetele ja reisijatele suurimat võimalikku kasu, on oluline, et tarbijad saaksid piisavalt teavet, et neil oleks võimalik teha teadlikke valikuid.
- (3) Kõige olulisem on teave tegelikult teenust osutava lennuettevõtja kohta. Siiski ei teavitata lendu broneerivaid tarbijaid iga kord tegelikult lendu teenindavast lennuettevõtjast.
- (4) Nõukogu 13. juuni 1990. aasta direktiiviga 90/314/EMÜ reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide kohta<sup>5</sup> on ette nähtud teabekogum, mis tuleb tarbijatele kättesaadavaks teha, kuid see ei hõlma lendu teenindavat lennuettevõtjat.

---

<sup>1</sup> ELT C, lk .

<sup>2</sup> ELT C, lk .

<sup>3</sup> ELT C, lk .

<sup>4</sup> ELT C, lk .

<sup>5</sup> EÜT L 158, 23.6.1990, lk 59.

- (5) Nõukogu määrusega (EMÜ) nr 2299/89<sup>6</sup>, mida on muudetud määrusega (EÜ) nr 323/1999 toimimisjuhendi kohta arvutipõhiste ettetellimissüsteemide puhul (CRS)<sup>7</sup>, kohustatakse informeerima tarbijat, kes broneerib lennu arvutipõhise ettetellimissüsteemi kaudu, lennu teenindavast lennuettevõtjast. Siiski on isegi regulaarlendude puhul olemas selline sektoris üldkasutatav tava nagu lennuki rentimine koos meeskonnaga (*wet lease*) või koodi jagamine, kui broneering on tehtud ilma arvutipõhist ettetellimissüsteemi kasutamata, mille puhul lennuettevõtja, kes oma nime all lennu välja müüb, ei teeninda seda tegelikult, ja mille puhul ei ole reisijal praegu seaduslikku õigust teada teenust tegelikult osutavat lennuettevõtjat.
- (6) Kuigi kõnealused tavad suurendavad paindlikkust ja võimaldavad reisijatele paremini teenuseid osutada, on mõned viimase hetke muudatused tehnilistel põhjustel vältimatud ja aitavad kaasa õhustranspordi ohutusele. Sellist paindlikkust tuleb tasakaalustada tarbija jaoks ettenähtud läbipaistvuse abil.
- (7) Õhustranspordi üldise ohutustaseme parandamiseks ühenduses on oluline parandada lennuettevõtjate ohutusteabe liikmesriikidepoolset edastamist.
- (8) Komisjon peaks analüüsima käesoleva määruse kohaldamist ja piisava aja möödumisel esitama aruande selle sätete tõhususe kohta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

*Artikkel 1*  
**Sisu**

Käesoleva määrusega kehtestatakse eeskirjad, et tagada lennureisijate teavitamine lennu teenindavast lennuettevõtjast ning kehtestatakse ohutusteabe vahetamise kohustus liikmesriikide vahel.

*Artikkel 2*  
**Määratlused**

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi määratlusi:

- (a) *lennuettevõtja* – kehtiva lennutegevusloaga õhustranspordiettevõtja;
- (b) *veoleping* – lennuteenuste osutamise leping või lennuteenuseid sisaldav leping;
- (c) *lepingu sõlminud lennuettevõtja* – lennuettevõtja, kes sõlmib reisijaga veolepingu; kui leping hõlmab pakettreise, on lepingu sõlminud lennuettevõtja reisikorraldaja;
- (d) *lennu teenindav lennuettevõtja* – lennuettevõtja, kes teostab või kavatses teostada lennu reisijaga sõlmitud veolepingu alusel või teise juriidilise või füüsilise isiku nimel, kes on sõlminud reisijaga veolepingu;

---

<sup>6</sup> EÜT L 220, 29.7.1989, lk.1.

<sup>7</sup> EÜT L 40, 13.2.1999, lk 1.



- (e) *pakettreis* – direktiivi 90/314/EMÜ reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide kohta artikli 2 punktis 1 määratletud teenused.
- (f) *ettetellimus* – asjaolu, et reisijal on pilet või muu tõend, mis näitab, et lennuettevõtja või reisikorraldaja on ettetellimise vastu võtnud ja registreerinud.

### *Artikkel 3*

#### **Kohaldamisala**

1. Käesolevat määrust kohaldatakse lennuteenuste osutamise suhtes, kui lend algab selle liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast, mille suhtes kohaldatakse asutamislepingut, või kolmandas riigis asuvast lennujaamast, kui lend on üks osa reisist, mis algas ühenduses, tingimusel et lepingu sõlminud lennuettevõtjal on ühenduses registrisse kantud asukoht.
2. Käesolevat määrust kohaldatakse olenemata sellest, kas tegemist on regulaar- või mitteregulaarlennuga, ning olenemata sellest, kas lend on osaks pakettreisist või mitte.
3. Käesolev määrus ei mõjuta reisijate õigusi, mis tulenevad direktiivist 90/314/ EMÜ ja nõukogu määrusest (EMÜ) nr 2299/89 toimimisyuhendi kohta arvutipõhiste ettetellimissüsteemide puhul.

### *Artikkel 4*

#### **Teabevahetus**

1. Iga liikmesriik avaldab lennuettevõtjate loetelu, kellel on keeld siseneda tema õhuruumi või kelle suhtes kohaldatakse ohutuse huvides liiklusrabaduse õiguste piiranguid. See loetelu tehakse kättesaadavaks kõigile liikmesriikidele ja komisjonile. Komisjon avaldab nende lennuettevõtjate koondloetelu.
2. Komisjon võtab asjakohaseid meetmeid lõikes 1 nimetatud teabevahetuse hõlbustamiseks.

### *Artikkel 5*

#### **Teave lendu teenindava lennuettevõtja kohta**

1. Lepingu sõlminud isik teeb reisijale ettetellimisel teatavaks lendu teenindava lennuettevõtja.
2. Kui lendu teenindavat lennuettevõtjat muudetakse pärast ettetellimist, teatab lepingu sõlminud lennuettevõtja sellest viivitamata reisijale, olenemata muutmise põhjustest.

*Artikkel 6*  
**Teave ja revideerimine**

Hiljemalt viis aastat pärast käesoleva määruse jõustumist esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse kohaldamise kohta. Aruandele lisatakse vajaduse korral ettepanekud määruse muutmise kohta.

*Artikkel 7*  
**Jõustumine**

Käesolev direktiiv jõustub 20. päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

*Brüssel,*

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*President*

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*