



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 16.2.2005
KOM(2005) 48 lopullinen

2005/0008 (COD)

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamisesta lentomatkustajille ja jäsenvaltioiden suorittamasta turvallisuustietojen toimittamisesta

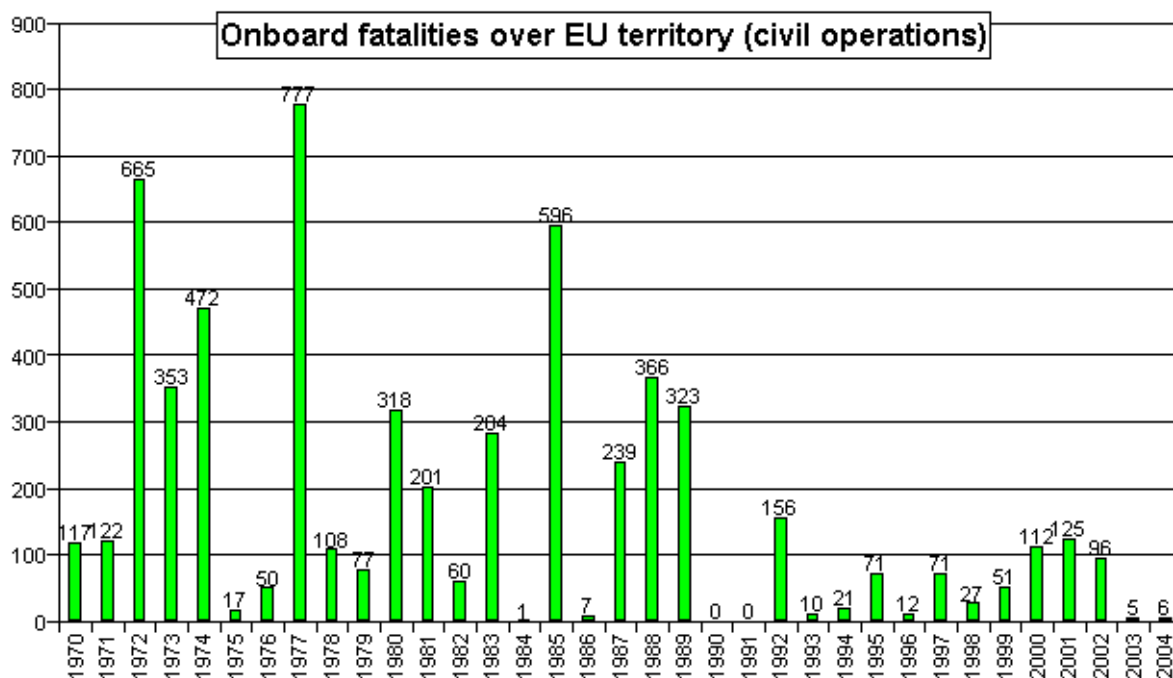
(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(komission esittämä)

PERUSTELUT

1. Turvallisuutta parantavan toiminnan tarve

Tilastot osoittavat (ks. jäljempänä oleva taulukko), että lentoliikenteen onnettomuuksista on tullut erittäin harvinaisia Euroopassa. Vuonna 2003 EU:n alueella sattuneissa lentoliikenteen onnettomuuksissa kuoli viisi henkilöä. Tätä lukua voidaan verrata samana aikana yhden suuren lentoaseman kautta kulkeneeseen matkustajamäärään, joka esimerkiksi Lontoon Heathrown tapauksessa oli 63,47 miljoonaa matkustajaa¹.



Korkea turvallisuustaso on seurausta jatkuvista toimista, joilla ei ainoastaan pyritä ylläpitämään liikenteen turvallisuutta vaan myös jatkuvasti parantamaan sitä. Tästä syystä lentoliikenteen onnettomuuksista aiheutuneiden kuolemantapausten suhteellinen osuus pienenee edelleen, kun lentoliikenteen onnettomuuksissa kuolleiden henkilöiden absoluuttinen lukumäärä laskee samalla kun matkustajamäärät kasvavat.

Turvallisuusvalvontaa säännellään maailmanlaajuisesti kansainvälisestä siviili-ilmailusta vuonna 1944 tehdyllä Chicagon yleissopimuksella, ja se perustuu kyseisellä yleissopimuksella perustetun Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön laatimiin normeihin. Lentoliikenteen harjoittajia valvoo erityisesti turvallisuusmääräysten noudattamisen osalta niiden kotimaa eli maa, joka on antanut yhtiölle liikenneluvan ja/tai johon yhtiön liikennöimät ilma-alukset on rekisteröity. Viimeksi kuluneiden 50 vuoden aikana tällä järjestelmällä on pääosin voitu varmistaa riittävä turvallisuustaso. Kansainvälisten normien tiukkaa soveltamista ja laatukriteerien noudattamisen valvontaa ei kuitenkaan voida nykyisin taata kaikkialla maailmassa.

¹ Lähde: Airclaims tilastot vuodelta 2003 ja vuonna 2003 julkaistujen Eurostatin tilastojen kohta 3.5.14 "Traffic at selected major airports". Nämä tilastot perustuvat Kansainväliseltä lentokenttäjärjestöltä (ACI), Kansainväliseltä siviili-ilmailujärjestöltä (ICAO), Airports Magazine -lehestä ja paikallisilta lentoasemaviranomaisilta saatuihin tietoihin.

EU:ssa turvallisuusmenettelyt perustuvat tiukasti täytäntöön pantuun yhteisön oikeuteen², jolla varmistetaan edellä mainittu korkea turvallisuustaso. Erityisesti Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) perustaminen vuonna 2002 oli käännekohta turvallisuusvaatimusten soveltamisen yhdenmukaistamisessa, sillä virasto vastaa keskitetysti kaikkien ilmailualan tuotteiden lentokelpoisuuden hyväksynnästä niiden suunnittelun, valmistuksen ja huollon osalta. Kuten asetuksessa (EY) N:o 1592/2002³ on jo säädetty, EASA:n toimivallan suunnitellulla laajentamisella varmistetaan, että kaikki lentotoiminnot kuuluvat pian viraston vastuualueeseen. Tämän tuloksena ilmailualan tuotteiden ja komponenttien suunnitteluun, valmistukseen, huoltoon ja toimintaan sekä yhteisöön sijoittautuneisiin organisaatioihin ja henkilöihin, jotka ovat mukana näissä toiminnoissa, sovelletaan tiukkaa turvallisuusvalvontaa matkustajien, ilmailualan työntekijöiden ja lentoasemien lähistöllä asuvien kansalaisten suojelemiseksi.

EU:n ulkopuolella turvallisuustaso riippuu kolmansissa maissa sovellettavien valvontamenettelyjen tehokkuudesta. Kaikkien yhteisöön, yhteisöstä ja yhteisön sisällä liikennöivien ilma-alusten korkean lentoturvallisuustason varmistamiseksi Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat hiljattain direktiivin 2004/36/EY yhteisön lentoasemia käyttävien kolmansien maiden ilma-alusten turvallisuudesta⁴. Direktiivillä perustetaan yhdenmukaistettu järjestelmä ulkomaalaisten ilma-alusten tarkastamiseksi niiden käydessä yhteisön lentoasemilla. Direktiivissä säädetään myös jäsenvaltioiden välisestä tietojenvaihdosta sekä mahdollisuudesta ulottaa koko yhteisöön toimenpiteet, jotka yksi jäsenvaltio on toteuttanut sellaista kolmannen maan ilma-alusta tai lentoliikenteen harjoittajaa vastaan, joka ei noudata kansainvälisiä turvallisuusnormeja.

Tämä yhdenmukaistettu tarkastusjärjestelmä perustuu jo toimiviksi todettuihin, Euroopan siviili-ilmailukonferenssin vuodesta 1996 kehittämiin menettelyihin, joita noudatetaan ns. Safa-ohjelman (Safety Assessment of Foreign Aircraft) puitteissa. Ns. asematasotarkastuksissa tarkastetaan ulkomaalaisia, eurooppalaisille lentoasemille laskeutuneita ilma-aluksia sen osalta, noudattavatko ne Chicagon yleissopimuksen liitteissä 1, 6 ja 8 määriteltyjä ja maailmanlaajuisesti sovellettavia kansainvälisiä turvallisuusnormeja. Mahdollisten laiminlyöntien perusteella voidaan – ilma-aluksen turvallisuusrikkomuksen vakavuudesta riippuen – vaatia välitöntä korjaamista tai asettaa ilma-alus lentokieltoon.

Lyhyesti sanottuna ”SAFA-direktiivillä” velvoitetaan jäsenvaltioita perustamaan tiedonkeruujärjestelmä, jonka avulla ne voivat tunnistaa turvamääräyksiä mahdollisesti rikkovia liikenteenharjoittajia ja suorittaa asematasotarkastuksia, joissa arvioidaan, noudattavatko yhteisön lentoasemia käyttävät ilma-alukset kansainvälisiä normeja. Kerätyt tiedot ja suoritetuista tarkastuksista laaditut raportit on vaihdettava kaikkien jäsenvaltioiden kesken, jotta jäsenvaltiot voivat päättää, suorittavatko ne jatkotarkastuksia, tai arvioida, onko aiemmin todetut puutteet korjattu. Lisäksi direktiivillä on otettu käyttöön menettely, jonka

² Ks. teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 3922/91, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1592/2002, siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkiminnan perusperiaatteista annettu neuvoston direktiivi 94/56/EY sekä poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/42/EY.

³ Yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1592/2002 7 artikla.

⁴ EUVL L 143, 30.4.2004, s. 76.

avulla komissio voi pelkästään suositella, että toimet, jotka jokin jäsenvaltio on toteuttanut liikenteenharjoittajaa vastaan, laajennetaan koskemaan koko yhteisöä.

Egyptiläisestä lomakohteesta Sharm-El-Sheikhistä Pariisiin matkalla ollut matkustajakone putosi kuitenkin heti lentoonlähdön jälkeen 3. tammikuuta 2004. Kaikki koneessa olleet 148 henkilöä menehtyivät. Onnettomuuden jälkeen kävi ilmi, että lennosta vastannutta lentoyhtiötä oli kielletty lentämästä Sveitsiin yhtiön turvallisuustasoon liittyneiden epäilyjen vuoksi. Yhtiöllä oli kuitenkin liikennelupa tietyissä EU:n jäsenvaltioissa. Onnettomuuden tarkka syy ei ole vielä tiedossa. Onnettomuustutkinta on edelleen käynnissä, joten onnettomuuteen johtaneista syistä on vielä ennen aikaista esittää johtopäätöksiä.

Sharm-el-Sheikhin onnettomuus kuitenkin osoitti, että tarvitaan tiukempia sääntöjä kuin ne, joilla tehdään asematasotarkastuksista pakollisia ja velvoitetaan jäsenvaltiot osallistumaan laajempaan tiedonvaihtoon ja toteuttamaan näiden tarkastusten perusteella sovittuja yhteisiä toimia.

Tämän lainsäädäntöehdotuksen tarkoituksena on ennen kaikkea parantaa lentomatkustajien asemaa suhteessa lentoyhtiöihin. Siinä ehdotetaan, että matkustajille annetaan oikeus saada tietää, mikä lentoliikenteen harjoittaja liikennöi lennot, joille he ovat tehneet varauksen. Lisäksi tiukennetaan jäsenvaltioiden velvoitetta tiedottaa turvallisuuteen liittyvistä asioista. On huomattava, että kolmansien maiden ilma-alusten lentoonlähtö yhteisön alueelta tai laskeutuminen yhteisön alueelle voidaan kieltää useista syistä, eikä vähiten SAFA-direktiivissä säädetyistä syistä.

Komissio aikoo vastaisuudessa ehdottaa SAFA-direktiiviin 2004/36/EY perustuvan nykyisen turvatarkastusjärjestelmän tehostamista. Se selvittelee parhaillaan, kuinka muutoksia voitaisiin tehdä mahdollisimman tehokkaasti hyödyntämällä täytäntöönpanotoimien tarjoamia mahdollisuuksia vaikuttaa SAFA-direktiivin liitteissä yksilöityjen menettelyjen sisältöön.

Kauaskantoisempi toimi, joka saattaa edellyttää direktiivin muuttamista, voisi olla sellaisen varoitusjärjestelmän käyttöönotto, jolla varmistettaisiin, että tärkeät turvallisuuskysymykset saatetaan jäsenvaltioiden kaikkien tarkastajien tietoon. Lisäksi määriteltäisiin seikkaperäiset menettelyt, joita olisi noudatettava. Tällaisella järjestelmällä voitaisiin parantaa tietojen laatua, standardointia ja analysointia sekä helpottaa ongelma-alueiden havaitsemista. Muutosehdotuksissa otettaisiin huomioon myös kansainväliset toimet, kuten IATA:n Operational Safety Audit -järjestelmä (IOSA). Se tarjoaa kansainvälisesti tunnustettuihin standardeihin perustuvan arviointiohjelman sekä järjestelmän, jonka avulla arviointien tuloksina saatuja tietoja voidaan toimittaa muille.

On huomattava, että edellä kuvatut toimet edellyttäisivät tehostettua henkilöstön yhteistä koulutusta sekä eri jäsenvaltioiden välisestä henkilöstövaihdosta saadun kokemuksen hyödyntämistä. Näiden avulla tarkastajat oppisivat paremmin tuntemaan parhaita käytäntöjä, mikä puolestaan lisäisi sitä luottamusta, jota tarvitaan, jotta voitaisiin toimia yhdenmukaisessa yhteisön laajuisessa järjestelmässä.

Näiden teknisten toimien lisäksi saatetaan tarvita muitakin yhteisiä toimia sellaisia lentoliikenteen harjoittajia kohtaan, joiden katsotaan rikkovan turvallisuusmääräyksiä. Yksittäisten ilma-alusten lentokiellot voitaisiin tuoda näkyvämmiin julkisuuteen, ja valvontavelvollisuutensa laiminlyöviä kolmansia maita vastaan voitaisiin ryhtyä määrätietoisempiin yhteisiin toimiin komission vuonna 1997 tekemän alkuperäisen, sittemmin huomattavasti vesitetyn ehdotuksen mukaisesti.

2. Avoimuutta lisäävän toiminnan tarve

Jotta lentomatikustajilla olisi varaushetkellä riittävät tiedot lennon valintaa varten, heidän on saatava tietää, mikä lentoliikenteen harjoittaja todellisuudessa suorittaa lennon.

Sharm-el-Sheikhin onnettomuuden jälkeen yleisö oli laajalti sitä mieltä, että matkustajille olisi tarkkaan ilmoitettava, mikä lentoyhtiö heitä tosiasiaassa kuljettaa. Avoimuuden lisääminen johtaisi siihen, että yhtiöt vahvistaisivat sitoumustaan turvallisuuden varmistamiseen.

Jo nykyisinkin matkustajat useimmiten tietävät, mikä lentoliikenteen harjoittaja vastaa lennosta. Jos he ostavat lennon yhtenä tuotteena, he ostavat palvelun tietyltä ja tunnistettavalta lentoyhtiöltä. Alalla on kuitenkin kaksi käytäntöä, jotka saattavat toisinaan johtaa tilanteeseen, jossa lentoliikenteen harjoittaja, joka on myynyt lennon yritysnimellään, ei käytännössä suorita sitä. Toinen tällainen käytäntö on yhteistunnuksen käyttö (code-sharing), jossa kaksi lentoyhtiötä myy paikkoja lennoille kumpikin omalla nimellään, vaikka osan lennoista suorittaa toinen ja osan toinen lentoyhtiö. Tällöin on mahdollista ostaa lippu lentoyhtiöltä x, mutta lentää käytännössä lentoyhtiöllä y.

Jos matkustaja kuitenkin varaa lennon yhtenä tuotteena tietokonepohjaisen paikanvarausjärjestelmän kautta, tällaisten järjestelmien käyttöä koskevissa EU:n menettelysäännöissä⁵ on lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan näyttäminen säädetty pakolliseksi. Tämä velvoite ei koske sen sijaan lentoyhtiöiltä suoraan ilman tietokonepohjaista paikanvarausjärjestelmää, kuten Internetin kautta, tehtäviä varauksia. Useimmat yhteistunnuksin lentävät eurooppalaisyhtiöt ovat kuitenkin sitoutuneet ns. Airline Passenger Service Commitments -sitoumukseen (APSC)⁶, jonka myötä ne antavat tämän tiedon vapaaehtoisesti. Vaikuttaa siltä, että tätä sitoumusta noudatetaan laajalti.

Toinen käytäntö, joka saattaa hämärtää lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan, on ns. wet lease, jossa lentoyhtiö vuokraa toiselta yhtiöltä koneen miehistöineen. Tietoa ei ole pakko näyttää tietokonepohjaisessa paikanvarausjärjestelmässä. Kyseinen käytäntö ei ole kuitenkaan niin yleinen kuin yhteistunnuksen käyttö, ja siihenkin sovelletaan APSC-sitoumusta.

Toisaalta jos lennot ostetaan osana matkapakettia, tällä hetkellä ei ole olemassa velvoitetta tai alan sitoumusta, jonka perusteella matkustajalle pitäisi ilmoittaa lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan nimi. Huomattava osa alan yrityksistä kuitenkin ilmoittaa jo tämän tiedon vapaaehtoisesti myyntikeinona.

Periaatteessa kuluttajansuojan kannalta on aivan selvää, että matkustajilla pitäisi olla oikeus tietää, kuka vastaa heidän pakettilomaansa tai lentomatkansa kuuluvasta keskeisestä elementistä. Eihän kukaan esimerkiksi oleta, että kuluttajalle ei kerrotaisi hotellia, jossa he tulevat oleskelemaan. Ehdotetut toimenpiteet ovat tarkkaan kohdennettuja: niillä varmistetaan matkustajien turvallisuus, mutta samaan aikaan toteutetaan mahdollisimman vähän toimenpiteitä, joilla voisi olla kielteinen vaikutus matkailualan kilpailukykyyn. Erityisesti halutaan säilyttää mahdollisuus joustavasti valita lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja. Vaikka laajennetun vaikutusten arvioinnin toteuttaminen olisi voinut olla perusteltua – ennen muuta silloin, jos laaja-alaisemmat toimenpiteet olisivat olleet tarpeen – ehdotetut

⁵ Neuvoston asetus (EY) N:o 323/1999 tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien käyttöä koskevista käyttäytymissäännöistä annetun asetuksen (ETY) N:o 2299/89 muuttamisesta.

⁶ Ilmailualan vapaaehtoinen sitoumus, joka on allekirjoitettu 14. helmikuuta 2002; verkkosivu: http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/commitments_en.htm.

vaatimukset ovat luonteeltaan (erityisesti toteutettavien toimenpiteiden kiireellisyys ja tarve estää päällekkäisten kansallisten sääntöjen antaminen) sellaisia, että ne edellyttävät ehdotuksen nopeaa käsittelyä.

Varausajankohdan ja varsinaisen palvelun tarjoamisen välinen aika saattaa olla kuitenkin pitkä, ja alkuperäisiin järjestelyihin voidaan joutua tekemään muutoksia. Mahdollisuus reagoida joustavasti markkinoiden tapahtumiin on yksi tärkeimmistä menestystekijöistä matkailualalla. Myös tekniset syyt saattavat pakottaa palveluntarjoajat, niin lentoyhtiöt kuin matkanjärjestäjätkin, vaihtamaan lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan erittäin lyhyellä varoitusajalla, esimerkiksi jos koneeseen tulee tekninen vika ja se on pakko vaihtaa. Siksi avoimuus- ja joustavuusvaatimusten välille on saatava tasapaino. Avoimuus edellyttää, että kaikista lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan muutoksista ilmoitetaan välittömästi matkustajille; joustavuus puolestaan edellyttää, että lentoyhtiöt ja matkanjärjestäjät pystyvät vaihtamaan lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan lyhyellä varoitusajalla ilman, että niiden tarvitsee keskeyttää toimintojaan.

Sen varmistamiseksi, että sopimuksen tehneet lentoliikenteen harjoittajat pystyvät tarjoamaan kilpailukykyisiä hintoja esimerkiksi matkanjärjestäjien tarjoamien valmismatkojen yhteydessä, ja ottaen huomioon, että valmismatkat usein varataan hyvissä ajoin etukäteen, on tärkeää, että sopimuksen tehneet lentoliikenteen harjoittajat pystyvät joustavasti vaihtamaan lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan tai harjoittajat edellyttäen, että matkustajille ilmoitetaan kaikista lennon suorittavaan lentoliikenteen harjoittajaan tai harjoittajiin liittyvistä muutoksista.

Tämän vuoksi matkustajilla pitäisi olla kaikissa tapauksissa oikeus tietää heidän lennostaan vastaavan lentoliikenteen harjoittajan nimi. Jatkossa komissio selvittää, tarjoaako tämän tiedon antaminen riittävän suojan matkustajille.

Avoimuus on perusvaatimus, jota on sovellettava myös jäsenvaltioiden välillä. Tästä syystä asetuksessa asetetaan jäsenvaltioille yleinen velvoite lentoliikenteen harjoittajien turvallisuutta koskevien tietojen vaihtamisesta, jotta kaikkialla Euroopassa voitaisiin varmistaa turvallisuutta koskevien päätösten tehokas, johdonmukainen ja yhtenäinen täytäntöönpano.

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamisesta lentomatkustajille ja jäsenvaltioiden suorittamasta turvallisuustietojen toimittamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen¹,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon²,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon³,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä⁴,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Lentoliikenteen alalla toteutettavalla yhteisön toiminnalla olisi muiden tavoitteiden ohella pyrittävä varmistamaan matkustajien tehokas suojaaminen turvallisuusriskeiltä. Lisäksi olisi otettava kaikilta osin huomioon kuluttajansuojelun yleiset vaatimukset.
- (2) Jotta lentoliikenteen alan kilpailusta koituisi sekä yrityksille että matkustajille mahdollisimman paljon hyötyä, on tärkeää, että kuluttajat saavat riittävästi tietoa pystyäkseen tekemään tietoon perustuvia valintoja.
- (3) Tieto lentoliikennepalvelun varsinaisesti suorittavasta lentoliikenteen harjoittajasta on perustieto. Lentoa varaavat kuluttajat eivät saa kuitenkaan aina tietää, mikä lentoliikenteen harjoittaja varsinaisesti suorittaa lennon.
- (4) Matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista 13 päivänä kesäkuuta 1990 annetussa neuvoston direktiivissä 90/314/ETY⁵ säädetään joistakin kuluttajille annettavista tiedoista, mutta niihin ei sisälly tietoa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan nimestä.

¹ EUVL C , , s. .

² EUVL C , , s. .

³ EUVL C , , s. .

⁴ EUVL C , , s. .

⁵ EYVL L 158, 23.6.1990, s. 59.

- (5) Tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien käyttöä koskevista käyttäytymissäännöistä annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2299/89⁶, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 323/1999⁷, säädetään, että kuluttajilla, jotka varaavat lennon tietokonepohjaisen paikanvarausjärjestelmän kautta, on oikeus saada tietoonsa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan nimi. Säännöillisessäkin lentoliikenteessä sovelletaan kuitenkin sellaisia alan käytänteitä, joissa lennon omalla nimellään myynyt lentoyhtiö ei käytännössä suorita lentoa, ja joissa matkustajalla ole tällä hetkellä lakisääteistä oikeutta saada tietää, mikä lentoliikenteen harjoittaja palvelun käytännössä suorittaa; tällaisia ovat koneen vuokraaminen miehistöineen tai yhteistunnuksen käyttö tapauksissa, joissa varaus tehdään ilman tietokonepohjaista varausjärjestelmää.
- (6) Vaikka nämä käytänteet lisäävät joustavuutta ja mahdollistavat palvelujen paremman tarjonnan matkustajille, ei voida välttyä teknisistä syistä johtuvista viime hetken muutoksista, jotka liittyvät lentoturvallisuuteen. Tätä joustavuutta on tasapainotettava kuluttajille avoimella tiedotuksella.
- (7) Yhteisön lentoliikenteen yleisen turvallisuustason parantamisen kannalta on olennaista, että jäsenvaltiot tiedottavat tehokkaammin lentoliikenteen harjoittajien turvallisuuteen liittyvistä asioista.
- (8) Komission olisi tarkasteltava tämän asetuksen soveltamista ja laadittava riittävän ajan kuluttua kertomus sen säännösten tehokkuudesta,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Aihe

Tällä asetuksella vahvistetaan säännöt sen varmistamiseksi, että lentomatkustajat saavat tietoonsa, mikä lentoliikenteen harjoittaja suorittaa ne lennot, joilla he matkustavat, ja asetetaan jäsenvaltioiden välistä turvallisuustietojen vaihtoa koskeva velvoite.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- (a) 'lentoliikenteen harjoittajalla' lentoliikenneyritystä, jolla on voimassa oleva liikennelupa,
- (b) 'kuljetussopimuksella' sopimusta lentoliikennepalveluista tai sopimusta, johon sisältyy lentoliikennepalveluja,
- (c) 'sopimuksen tehneellä lentoliikenteen harjoittajalla' lentoliikenteen harjoittajaa, joka on tehnyt matkustajan kanssa kuljetussopimuksen. Jos

⁶ EYVL L 220, 29.7.1989, s. 1.

⁷ EYVL L 40, 13.2.1999, s. 1.

sopimus kattaa valmismatkan, sopimuksen tehnyt lentoliikenteen harjoittaja on matkanjärjestäjä.

- (d) 'lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla' lentoliikenteen harjoittajaa, joka suorittaa tai aikoo suorittaa lennon joko matkustajan kanssa tehdyn kuljetussopimuksen mukaisesti tai sellaisen toisen oikeushenkilön tai luonnollisen henkilön puolesta, joka on tehnyt matkustajan kanssa sopimuksen,
- (e) 'valmismatkalla' matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista annetun direktiivin 90/314/ETY 2 artiklan 1 kohdassa määritellyjä palveluja.
- (f) 'varauksella' sitä, että matkustajalla on lippu tai muu todiste, joka osoittaa, että lentoliikenteen harjoittaja tai matkanjärjestäjä on hyväksynyt ja rekisteröinyt varauksen.

3 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan lentoliikennepalvelujen tarjoamiseen silloin, kun lento lähtee perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta tai kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta, jos lento on osa matkaa, joka alkoi yhteisössä, edellyttäen, että sopimuksen tehneellä lentoliikenteen harjoittajalla on yhteisöön sijoittautunut toimipaikka.
2. Tätä asetusta sovelletaan riippumatta siitä, onko kyseessä säännöllisen vai muun lentoliikenteen lento, ja siitä, onko lento osa valmismatkaa vai ei.
3. Tämä asetus ei vaikuta direktiivin 90/314/ETY ja tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien käyttöä koskevista käyttäytymissäännöistä annetun asetuksen (ETY) N:o 2299/89 mukaisiin matkustajien oikeuksiin.

4 artikla

Tietojen vaihto

1. Jäsenvaltioiden on julkaistava luettelo kaikista lentoliikenteen harjoittajista, joilta on kielletty pääsy sen ilmatilaan tai joiden liikenneoikeuksia on rajoitettu turvallisuussyistä. Tämä luettelo on saatettava kaikkien jäsenvaltioiden ja komission tietoon. Komissio julkaisee näistä lentoliikenteen harjoittajista yhdistetyn luettelon.
2. Komissio toteuttaa tarpeelliset toimenpiteet 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen vaihtamisen helpottamiseksi.

5 artikla

Tieto lennosta vastaavasta lentoliikenteen harjoittajasta

1. Sopimuksen tehneen lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava matkustajille lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja tai harjoittajat varauksen tekemisen yhteydessä.

2. Sopimuksen tehneen lentoliikenteen harjoittajan on välittömästi ilmoitettava matkustajille, jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja tai harjoittajat jostain syystä vaihtuvat varauksen tekemisen jälkeen.

6 artikla

Tiedottaminen ja asetuksen tarkistaminen

Komissio esittää viimeistään viiden vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta neuvostolle ja Euroopan parlamentille kertomuksen asetuksen soveltamisesta. Kertomukseen liitetään tarvittaessa asetuksen tarkistamista koskevia ehdotuksia.

7 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja