

## I

*(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)***VERORDNUNG (EWG) Nr. 3089/93 DES RATES****vom 29. Oktober 1993****zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 über einen Verhaltenskodex  
im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84  
Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments <sup>(2)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialaus-  
schusses <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Die Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 <sup>(4)</sup> ist ein bedeut-  
samer Beitrag zur Gewährleistung eines unverzerrten  
Wettbewerbs zwischen Luftfahrtunternehmen und  
zwischen computergesteuerten Buchungssystemen und  
dient damit auch dem Schutz der Verbraucherinteressen.

Es ist erforderlich, den Geltungsbereich der Verordnung  
(EWG) Nr. 2299/89 auszudehnen und ihre Bestim-  
mungen deutlicher zu formulieren; dies sollte auf  
Gemeinschaftsebene geschehen, um sicherzustellen, daß  
die Ziele der Verordnung in allen Mitgliedstaaten erreicht  
werden.

Diese Verordnung steht der Anwendung der Artikel 85  
und 86 des Vertrages nicht entgegen.

Gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 83/91 der Kommis-  
sion <sup>(5)</sup> sind Vereinbarungen über den gemeinsamen  
Erwerb, die gemeinsame Entwicklung und den gemein-  
samen Betrieb computergesteuerter Buchungssysteme von  
Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages ausgenommen.

Der Bedarfsflugverkehr spielt im Gebiet der Gemein-  
schaft eine wichtige Rolle.

Der Großteil dieser Reisen sind Pauschalreisen oder  
gebündelte Produkte, bei denen die Beförderung mit dem  
Flugzeug nur ein Bestandteil des Produkts ist.

„Nur-Sitzplatz“- oder ungebündelte Produkte im Bedarfs-  
flugverkehr stehen im Prinzip in unmittelbarem Wettbe-  
werb mit Luftverkehrsprodukten, die im Linienverkehr  
angeboten werden.

Es ist anzustreben, daß gleiche Produkte gleich behandelt  
werden und daß gewährleistet ist, daß zwischen beiden  
Luftverkehrsproduktarten ein lauterer Wettbewerb  
herrscht und an den Verbraucher neutrale Informationen  
weitergegeben werden.

Es ist angezeigt, alle Fragen der Benutzung computerge-  
steuerter Buchungssysteme für alle Luftverkehrsprodukt-  
arten in ein und derselben Verordnung zu regeln.

Verbraucher, die andere Produkte wünschen, sollten die  
Möglichkeit haben, Anzeigen nur für planmäßige Flüge  
oder nur für den Bedarfsflugverkehr zu verlangen.

Es sollte klargestellt werden, daß die Verordnung (EWG)  
Nr. 2299/89 für computergesteuerte Buchungssysteme  
gelten sollte, die Endverbrauchern, ob Privatpersonen  
oder Unternehmen, zur Benutzung angeboten und/oder  
von diesen benutzt werden.

Luftfahrtunternehmen, die ein computergesteuertes  
Buchungssystem in ihren eigenen klar als solche gekenn-  
zeichneten Büro- und Verkaufsräumen benutzen, sollten  
nicht den Bestimmungen über die Hauptanzeige unter-  
liegen.

Es sollte eindeutig unterschieden werden zwischen einem  
Vertrag, mit dem die Teilnahme an einem System gere-  
gelt oder dessen Benutzung gestattet wird, und der Bereit-  
stellung der technischen Ausrüstung, die normalem  
Vertragsrecht unterliegt, so daß ein Systemverkäufer bei  
einer Kündigung eines Teilnahme- und Benutzervertrags  
gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung seine  
direkten Kosten einfordern kann.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 56 vom 26. 2. 1993, S. 28.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. 176 vom 28. 6. 1993, S. 65.

<sup>(3)</sup> ABl. Nr. C 108 vom 19. 4. 1993, S. 16.

<sup>(4)</sup> ABl. Nr. L 220 vom 29. 7. 1989, S. 1.

<sup>(5)</sup> ABl. Nr. L 10 vom 15. 1. 1991, S. 9. Verordnung zuletzt geän-  
dert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1618/93 (ABl. Nr. L  
155 vom 26. 6. 1993, S. 23).

Die Weigerung von Mutterluftfahrtunternehmen, anderen Systemen als den Systemen, deren Eigentümer sie sind, die gleichen Angaben über Flugpläne, Flugpreise und verfügbare Sitzplätze zur Verfügung zu stellen und Buchungen von diesen Systemen zu akzeptieren, kann den Wettbewerb zwischen computergesteuerten Buchungssystemen erheblich verzerren.

Die wettbewerbsmäßige Neutralität der computergesteuerten Buchungssysteme für Luftfahrtunternehmen muß in bezug auf das unterschiedslose Funktionieren und den Datenschutz insbesondere durch gleichen Zugang zu Funktion, Information/Daten und Schnittstellen sowie durch eine klare Trennung zwischen internen Buchungsmöglichkeiten und Vertriebsmöglichkeiten eines Luftfahrtunternehmens sichergestellt werden.

Die wettbewerbsmäßige Gleichheit muß dadurch sichergestellt werden, daß eine getrennte Rechtsnatur der computergesteuerten Buchungssysteme sichergestellt wird.

Einem Mutterluftfahrtunternehmen können aus der Kontrolle über sein computergesteuertes Buchungssystem im Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen unlautere Vorteile erwachsen. Daher ist eine völlige Gleichbehandlung von Mutterluftfahrtunternehmen und teilnehmenden Luftfahrtunternehmen erforderlich, wenn ein Mutterluftfahrtunternehmen die unter diese Verordnung fallenden Möglichkeiten seines eigenen Systems nutzt.

Im Interesse des Verbrauchers ist anzustreben, daß für jeden von ihm gewünschten Vorgang immer eine Hauptanzeige bereitgestellt wird.

Es ist anzustreben, daß den teilnehmenden Luftfahrtunternehmen detaillierte Marketing-, Buchungs- und Verkaufsdaten auf nichtdiskriminierender Grundlage und mit dem gleichen Maß an Aktualität bereitgestellt werden. Daten zur Identität oder persönliche Informationen über die Fluggäste oder die Unternehmen, die das System benutzen, dürfen jedoch nicht weitergegeben werden. Die Systemverkäufer haben daher durch technische Maßnahmen und angemessene Vorkehrungen zumindest im Hinblick auf die Software sicherzustellen, daß kein unerlaubter Zugang zu den Informationen möglich ist.

Die Abrechnungsinformationen müssen so detailliert sein, daß die teilnehmenden Luftfahrtunternehmen und die abonnierten Benutzer ihre Kosten kontrollieren können. Zur Erleichterung dieser Kontrolle sollten derartige Informationen auf Magnetdatenträgern bereitgestellt werden.

Im Interesse der Verbraucher sollte klargestellt werden, daß Flüge oder Flugkombinationen stets nur einmal in der Hauptanzeige ausgewiesen werden; eine Ausnahme bilden die Fälle, in denen jedes Luftfahrtunternehmen im Rahmen von Joint-ventures oder anderen Vereinbarungen das volle kommerzielle Risiko für das Anbieten und den Verkauf von Luftverkehrsprodukten auf den betreffenden Flügen trägt.

Der Systemverkäufer muß sicherstellen, daß der Grundsatz der technischen Übereinstimmung mit den Bestimmungen zum unterschiedslosen Funktionieren und dem Datenschutz von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer überwacht wird —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN :

#### *Artikel 1*

Die Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 wird wie folgt geändert :

1. Die Artikel 1, 2 und 3 erhalten folgende Fassung :

##### *„Artikel 1*

Diese Verordnung gilt für computergesteuerte Systeme zur Buchung von Luftverkehrsprodukten, sofern diese Systeme im Gebiet der Gemeinschaft zur Benutzung angeboten und/oder benutzt werden, und zwar ungeachtet

- des Status oder der Staatsangehörigkeit des Systemverkäufers,
- der benutzten Informationsquelle oder des Standorts der entsprechenden zentralen Datenverarbeitungsanlage,
- des Standorts der Flughäfen, zwischen denen die Beförderung mit einem Luftfahrzeug erfolgt.

##### *Artikel 2*

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) ‚ungebündeltes Luftverkehrsprodukt‘ die Beförderung eines Fluggasts mit einem Luftfahrzeug zwischen zwei Flughäfen einschließlich aller verwandten Nebenleistungen und Zugaben, die als fester Bestandteil dieses Produkts zum Verkauf angeboten und/oder verkauft werden ;
- b) ‚gebündeltes Luftverkehrsprodukt‘ eine im voraus zusammengestellte und zu einem Gesamtpreis zum Verkauf angebotene und/oder verkaufte Kombination eines ungebündelten Luftverkehrsprodukts mit anderen Leistungen, die keine Nebenleistungen der Beförderung mit einem Luftfahrzeug sind ;
- c) ‚Luftverkehrsprodukt‘ ein ungebündeltes oder ein gebündeltes Luftverkehrsprodukt ;
- d) ‚planmäßiger Flugdienst‘ eine Abfolge von Flügen, die durch alle folgenden Merkmale gekennzeichnet sind :
  - Der Dienst wird mit Luftfahrzeugen zwecks Beförderung von Fluggästen oder von Fluggästen und Fracht und/oder Post gegen Bezahlung erbracht, wobei auf jedem Flug Sitzplätze verfügbar sind, die von Verbrauchern einzeln (entweder unmittelbar vom Luftfahrtunternehmen oder von dessen bevollmächtigten Vertretungen) erworben werden können ;

— er verbindet zwei oder mehr Punkte

1. entweder nach einem veröffentlichten Flugplan oder

2. so regelmäßig oder häufig, daß eine systematische Abfolge erkennbar ist;

e) ‚Flugpreis‘ den für ungebündelte Luftverkehrsprodukte zu zahlenden Preis und die Bedingungen, unter denen dieser Preis gilt;

f) ‚computergesteuertes Buchungssystem‘ (CRS) ein computergestütztes System, das unter anderem Angaben über

— Flugpläne,

— verfügbare Sitzplätze,

— Flugpreis und

— verwandte Leistungen von

Luftfahrtunternehmen enthält und eventuell die Möglichkeit bietet,

— Buchungen vorzunehmen oder

— Flugscheine auszustellen,

soweit abonnierten Benutzern einige oder alle Leistungen dieses Systems verfügbar gemacht werden;

g) ‚Vertriebsmöglichkeiten‘ die Angebote, die von einem Systemverkäufer für die Bereitstellung von Informationen über Flugpläne, verfügbare Sitzplätze, Flugpreise und verwandte Leistungen von Luftfahrtunternehmen sowie für die Vornahme von Buchungen und/oder die Ausstellung von Flugscheinen und für sonstige verwandte Leistungen gemacht werden;

h) ‚Systemverkäufer‘ ein Unternehmen und seine Tochterunternehmen, die für den Betrieb oder die Vermarktung eines CRS verantwortlich sind;

i) ‚Mutterluftfahrtunternehmen‘ ein Luftfahrtunternehmen, das unmittelbar oder mittelbar, allein oder gemeinschaftlich Eigentümer eines Systemverkäufers ist oder ihn kontrolliert, sowie ein Luftfahrtunternehmen, das dem Mutterluftfahrtunternehmen gehört oder von diesem tatsächlich kontrolliert wird;

j) ‚tatsächliche Kontrolle‘ eine Beziehung, die durch Rechte, Verträge oder andere Mittel begründet ist, die einzeln oder zusammen und unter Berücksichtigung der tatsächlichen und rechtlichen Umstände die Möglichkeit bieten, unmittelbar oder mittelbar einen bestimmenden Einfluß auf ein Unternehmen auszuüben, insbesondere durch

— das Recht, die Gesamtheit oder Teile des Vermögens eines Unternehmens zu nutzen,

— Rechte oder Verträge, die einen bestimmenden Einfluß auf die Zusammensetzung, das Abstimmungsverhalten oder die Beschlüsse der Organe eines Unternehmens oder in anderer Weise einen bestimmenden Einfluß auf die Führung der Unternehmensgeschäfte gewähren;

k) ‚teilnehmendes Luftfahrtunternehmen‘ ein Luftfahrtunternehmen, das mit einem Systemverkäufer eine Vereinbarung über den Vertrieb von Luftverkehrsprodukten durch ein CRS getroffen hat. Sofern ein Mutterluftfahrtunternehmen die unter diese Verordnung fallenden Möglichkeiten seines eigenen CRS nutzt, gilt es als teilnehmendes Luftfahrtunternehmen;

l) ‚abonnierter Benutzer‘ eine Person oder ein nicht als teilnehmendes Luftfahrtunternehmen geltendes Unternehmen, die bzw. das aufgrund einer vertraglichen oder sonstigen Vereinbarung mit einem Systemverkäufer die Vertriebsmöglichkeiten eines CRS für Luftverkehrsprodukte nutzt;

m) ‚Verbraucher‘ eine Person, die Auskunft über ein Luftverkehrsprodukt wünscht und/oder dieses zu erwerben beabsichtigt;

n) ‚Hauptanzeige‘ eine umfassende neutrale Sichtung von Daten über Flugdienste zwischen Städtepaaren innerhalb einer bestimmten Zeitspanne;

o) ‚Flugzeit‘ die Zeitspanne zwischen planmäßiger Abflug- und Ankunftszeit;

p) ‚Verbesserung der Leistung‘ Produkte oder Leistungen, die keine Vertriebsmöglichkeiten sind und die ein Systemverkäufer von sich aus abonnierten Benutzern in Verbindung mit einem CRS bietet.

### Artikel 3

(1) Ein Systemverkäufer kann in seinem eigenen Namen als eine vom Mutterluftfahrtunternehmen getrennte Einheit Rechte und Pflichten jeder Art übernehmen, Verträge unter anderem mit Mutterluftfahrtunternehmen, teilnehmenden Luftfahrtunternehmen und abonnierten Benutzern schließen und sonstige Rechtshandlungen vornehmen sowie Kläger oder Beklagter sein.

(2) Ein Systemverkäufer gibt jedem Luftfahrtunternehmen die Gelegenheit, gleichberechtigt und ohne Diskriminierung an den Vertriebsmöglichkeiten seines Systems teilzunehmen, und zwar innerhalb der vorhandenen Systemkapazität und vorbehaltlich technischer Sachzwänge, die sich der Kontrolle des Systemverkäufers entziehen.

(3) a) Ein Systemverkäufer darf

— keine unangemessenen Bedingungen an Verträge mit einem teilnehmenden Luftfahrtunternehmen knüpfen,

— nicht auf der Annahme zusätzlicher Bedingungen bestehen, die weder sachlich noch nach Handelsbrauch in Beziehung zur Teilnahme an seinem CRS stehen, und hat für gleiche Leistungen gleiche Bedingungen zu stellen.

- b) Ein Systemverkäufer darf die Teilnahme an seinem CRS nicht an die Bedingung knüpfen, daß ein teilnehmendes Luftfahrtunternehmen nicht gleichzeitig an einem anderen System teilnimmt.
- c) Ein teilnehmendes Luftfahrtunternehmen kann seinen Vertrag mit einem Systemverkäufer unter Einhaltung einer Frist von höchstens sechs Monaten nicht vor Ablauf des ersten Jahres kündigen.

In einem solchen Fall ist der Systemverkäufer nicht berechtigt, mehr als die ihm durch die Kündigung unmittelbar entstandenen Kosten zu verlangen.

(4) Hat ein Systemverkäufer beschlossen, an den angebotenen Vertriebsmöglichkeiten oder an den für das Angebot dieser Möglichkeiten eingesetzten Geräten Verbesserungen vorzunehmen, so stellt er allen teilnehmenden Luftfahrtunternehmen, einschließlich den Mutterluftfahrtunternehmen, Informationen hierüber bereit und bietet ihnen diese Verbesserungen gleichermaßen zügig und zu gleichen Bedingungen — vorbehaltlich technischer Sachzwänge, die sich der Kontrolle des Systemverkäufers entziehen — und in einer solchen Weise an, daß bei der Vorlaufzeit für die Einführung der neuen Verbesserungen kein Unterschied zwischen Mutterluftfahrtunternehmen und teilnehmenden Luftfahrtunternehmen gemacht wird.“

2. Es wird folgender Artikel eingefügt :

„Artikel 3a

- (1) a) Ein Mutterluftfahrtunternehmen darf ein konkurrierendes CRS nicht diskriminieren, indem es sich weigert, diesem auf Verlangen gleichermaßen zügig dieselben Informationen hinsichtlich seiner eigenen Dienste über Flugpläne, Flugpreise und verfügbare Sitzplätze, die es seinem eigenen CRS bereitstellt, zur Verfügung zu stellen oder seine Luftverkehrsprodukte durch ein fremdes CRS zu vertreiben, oder aber indem es sich weigert, eine durch ein konkurrierendes CRS vorgenommene Buchung für seine Luftverkehrsprodukte, die durch sein eigenes CRS vertrieben werden, gleichermaßen zügig anzunehmen oder zu bestätigen. Das Mutterluftfahrtunternehmen ist nur verpflichtet, Buchungen gemäß seinen Flugpreisen und Bedingungen anzunehmen und zu bestätigen.
- b) Das Mutterluftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, in diesem Zusammenhang außer für die Reproduzierung der bereitzustellenden

Informationen und für angenommene Buchungen Kosten zu akzeptieren.

- c) Das Mutterluftfahrtunternehmen ist berechtigt, Kontrollen durchzuführen, um sicherzustellen, daß das konkurrierende CRS dem Artikel 5 Absatz 1 entspricht.

(2) Die Verpflichtung nach diesem Artikel gilt nicht zugunsten eines konkurrierenden CRS, wenn nach dem Verfahren des Artikels 6 Absatz 5 oder des Artikels 7 Absätze 3 und 4 entschieden worden ist, daß das CRS gegen Artikel 4a verstößt, oder wenn ein Systemverkäufer keine hinreichenden Garantien dafür geben kann, daß die Verpflichtungen des Artikels 6 hinsichtlich des unbefugten Zugangs von Mutterluftfahrtunternehmen zu Informationen eingehalten werden.“

3. Artikel 4 erhält folgende Fassung :

„Artikel 4

(1) Teilnehmende Luftfahrtunternehmen und andere Anbieter von Luftverkehrsprodukten tragen dafür Sorge, daß die Daten, die sie für eine Eingabe in ein CRS vorsehen, genau, nicht irreführend, transparent und nicht weniger umfassend als für ein anderes CRS sind. Diese Daten müssen es einem Systemverkäufer unter anderem ermöglichen, die im Anhang aufgeführten Kriterien für die Festlegung der Reihenfolge zu erfüllen.

Daten, die über Mittelspersonen eingegeben werden, dürfen von diesen nicht so manipuliert werden, daß ungenaue, irreführende oder diskriminierende Informationen entstehen.

(2) Ein Systemverkäufer darf die in Absatz 1 genannten Daten nicht so manipulieren, daß ungenaue, irreführende oder diskriminierende Informationen bereitgestellt werden.

(3) Daten, die von teilnehmenden Luftfahrtunternehmen bereitgestellt werden, werden vom Systemverkäufer — nur vorbehaltlich der Beschränkungen des von einzelnen teilnehmenden Luftfahrtunternehmen gewählten Eingabeverfahrens und der vom Systemverkäufer verwendeten Standardformate — gleichermaßen sorgfältig und zügig eingegeben und verarbeitet.“

4. Es wird folgender Artikel 4a eingefügt :

„Artikel 4a

(1) Die von einem Systemverkäufer bereitgestellten Eingabe- und/oder Verarbeitungsmöglichkeiten stehen allen Mutterluftfahrtunternehmen und teilnehmenden Luftfahrtunternehmen ohne Diskriminierung offen. Sind einschlägige und allgemein akzeptierte Luftfahrtindustrienormen verfügbar, so bieten die Systemverkäufer Möglichkeiten an, die mit diesen Normen vereinbar sind.

(2) Ein Systemverkäufer darf kein spezielles Eingabe- und/oder Verarbeitungsverfahren oder sonstige Vertriebsmöglichkeiten für eines oder mehrere seiner Mutterluftfahrtunternehmen vorbehalten.

(3) Ein Systemverkäufer stellt sicher, daß seine Vertriebsmöglichkeiten in klarer und nachprüfbarer Weise von den internen Buchungsbeständen, dem Ertragsmanagement und den Marketing-Einrichtungen eines Luftfahrtunternehmens getrennt sind. Die Trennung kann entweder logisch mittels Software oder physisch so eingerichtet werden, daß eine Verbindung zwischen den Vertriebsmöglichkeiten und den internen Buchungsmöglichkeiten nur über eine Schnittstelle von Anwendung zu Anwendung hergestellt werden kann. Ungeachtet der jeweiligen Trennungsmethode wird eine derartige Schnittstelle allen Mutterluftfahrtunternehmen und teilnehmenden Luftfahrtunternehmen unterschiedslos zugänglich gemacht, wobei eine Gleichbehandlung in bezug auf Verfahren, Protokolle, Input und Output gegeben ist. Sind einschlägige und allgemein akzeptierte Luftfahrtindustrienormen verfügbar, so bieten die Systemverkäufer Schnittstellen an, die mit diesen Normen vereinbar sind.“

5. Die Artikel 5 und 6 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 5

- (1) a) Die von einem CRS erzeugten Anzeigen sind klar und nichtdiskriminierend zu gestalten.
- b) Ein Systemverkäufer darf in seinem CRS weder vorsätzlich noch fahrlässig ungenaue oder irreführende Informationen anzeigen.
- (2) a) Ein Systemverkäufer stellt durch sein CRS für jeden Einzelvorgang eine Hauptanzeige oder mehrere Hauptanzeigen bereit und stellt darin die Daten teilnehmender Luftfahrtunternehmen über Flugpläne, Flugpreiskarten und verfügbare Sitzplätze klar und umfassend sowie — insbesondere hinsichtlich der Reihenfolge — unterschiedslos und neutral dar.
- b) Ein Verbraucher ist berechtigt zu verlangen, daß die Hauptanzeige auf Linienflugdienste oder auf Bedarfsflugdienste beschränkt wird.
- c) Bei der Zusammenstellung und Auswahl von Flügen für ein bestimmtes Städtepaar zur Aufnahme in eine Hauptanzeige darf keine Diskriminierung aufgrund des Umstandes erfolgen, daß verschiedene Flughäfen dieselbe Stadt bedienen.
- d) Die Flugmöglichkeiten erscheinen in einer Hauptanzeige gemäß der im Anhang festgelegten Reihenfolge.
- e) Die Kriterien für die Festlegung der Reihenfolge dürfen weder unmittelbar noch mittelbar mit der Identität des Luftfahrtunternehmens

im Zusammenhang stehen; sie sind auf alle teilnehmenden Luftfahrtunternehmen unterschiedslos anzuwenden.

(3) Stellt ein Systemverkäufer Informationen über Flugpreise bereit, so sind diese Informationen neutral und nichtdiskriminierend anzuzeigen; sie umfassen zumindest die Flugpreise, die für alle in der Hauptanzeige aufgenommenen Flüge teilnehmender Luftfahrtunternehmen bereitgestellt werden. Die Quelle dieser Informationen muß für die betroffene(n) teilnehmende(n) Luftfahrtgesellschaft(en) und den betroffenen Systemverkäufer annehmbar sein.

(4) Informationen über gebündelte Produkte, unter anderem hinsichtlich des Reiseveranstalters, der Verfügbarkeit der Produkte und der Preise, werden in der Hauptanzeige nicht angezeigt.

(5) Ein CRS, bei dem eine Anzeige geändert wird, um einen bestimmten Verbraucherwunsch bzw. bestimmte Verbraucherwünsche zu erfüllen, verstößt nicht gegen diese Verordnung.

Artikel 6

(1) Für die Bereitstellung von statistischen oder sonstigen Informationen durch einen Systemverkäufer aus seinem CRS gelten folgende Bestimmungen:

- a) Informationen über Einzelbuchungen werden nur dem bzw. den Luftfahrtunternehmen, das bzw. die an dem Dienst, den die Buchung betrifft, beteiligt ist bzw. sind, sowie den mit der Buchung befaßten abonnierten Benutzern, unterschiedslos bereitgestellt.
- b) Marketing-, Buchungs- und Verkaufsdaten werden auf folgender Grundlage bereitgestellt:
  - i) sie werden gleichermaßen zügig und unterschiedslos allen teilnehmenden Luftfahrtunternehmen, einschließlich Mutterluftfahrtunternehmen, angeboten;
  - ii) sie können — und müssen auf Anforderung — alle teilnehmenden Luftfahrtunternehmen und/oder abonnierten Benutzer abdecken, enthalten jedoch keinerlei Angaben zur Identität oder persönliche Informationen über die Fluggäste oder über die Unternehmen, die das System benutzen;
  - iii) alle Anforderungen für derartige Daten werden vorbehaltlich des vom jeweiligen Luftfahrtunternehmen gewählten Übermittlungsverfahrens gleichermaßen sorgfältig und zügig behandelt.

(2) Persönliche Informationen über einen Fluggast darf ein Systemverkäufer Dritten, die an dem Vorgang nicht beteiligt sind, nicht ohne Zustimmung des betreffenden Fluggastes verfügbar machen.

(3) Durch technische Maßnahmen und/oder angemessene Vorkehrungen zumindest im Hinblick auf die Software stellt ein Systemverkäufer sicher, daß die Bestimmungen der Absätze 1 und 2 insbesondere in der Weise eingehalten werden, daß ein oder mehrere Mutterluftfahrtunternehmen auf keinen Fall auf die von Luftfahrtunternehmen bereitgestellten oder für sie erstellten Informationen zugreifen können.

(4) Der Systemverkäufer stellt innerhalb von drei Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung allen teilnehmenden Luftfahrtunternehmen auf Anforderung eine detaillierte Beschreibung der technischen und innerbetrieblichen Maßnahmen zur Verfügung, die er in Übereinstimmung mit diesem Artikel getroffen hat.

(5) Die Kommission entscheidet nach Eingang der detaillierten Beschreibung der von einem Systemverkäufer eingeführten oder geänderten technischen und innerbetrieblichen Maßnahmen binnen drei Monaten, ob die Maßnahmen ausreichen, um die Sicherheiten gemäß diesem Artikel zu bieten. Anderenfalls kann die Kommission Artikel 3a Absatz 2 in Anspruch nehmen. Die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten unverzüglich über ihre Entscheidung. Faßt der Rat auf Antrag eines Mitgliedstaates binnen zwei Monaten nach der Entscheidung der Kommission keinen anderslautenden Beschluß, so tritt die Entscheidung in Kraft.“

6. Artikel 7 Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung :

„(1) Die in den Artikeln 3 und 4 bis 6 enthaltenen Verpflichtungen eines Systemverkäufers gelten nicht gegenüber einem Mutterluftfahrtunternehmen eines Drittlandes, soweit dessen CRS außerhalb des Gebiets der Gemeinschaft Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft nicht eine Behandlung gewährleistet, wie sie in dieser Verordnung und in der Verordnung (EWG) Nr. 83/91 der Kommission ( ) vorgesehen ist.

(2) Die in den Artikeln 3a, 4 und 8 enthaltenen Verpflichtungen von Mutterluftfahrtunternehmen oder teilnehmenden Luftfahrtunternehmen gelten nicht gegenüber einem CRS, das von einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines oder mehrerer Drittländer kontrolliert wird, soweit das oder die Mutter- oder teilnehmende Luftfahrtunternehmen außerhalb des Gebiets der Gemeinschaft nicht eine gleichwertige Behandlung erfährt bzw. erfahren, wie sie in dieser Verordnung und in der Verordnung (EWG) Nr. 83/91 der Kommission vorgesehen ist.

(<sup>1</sup>) ABl. Nr. L 10 vom 15. 1. 1991, S. 9.“

7. Zu Artikel 7 wird folgender Absatz hinzugefügt :

„(5) a) Wird eine schwerwiegende Diskriminierung im Sinne der Absätze 1 oder 2 festgestellt, so

kann die Kommission die CRS auf dem Entscheidungswege anweisen, ihre Arbeitsweise zu ändern, um diese Diskriminierung zu beseitigen. Die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten unverzüglich über eine derartige Entscheidung.

b) Faßt der Rat auf Antrag eines Mitgliedstaats innerhalb von zwei Monaten, nachdem die Kommission ihre Entscheidung getroffen hat, keinen anderslautenden Beschluß, so tritt die Entscheidung der Kommission in Kraft.“

8. Artikel 8 erhält folgende Fassung :

„Artikel 8

(1) Ein Mutterluftfahrtunternehmen darf die Benutzung eines bestimmten CRS durch einen abonnierten Benutzer weder mittelbar noch unmittelbar mit der Zahlung einer Provision oder der Gewährung oder Nichtgewährung eines sonstigen Anreizes für den Verkauf von auf seinen Flügen verfügbaren Luftverkehrsprodukten verbinden.

(2) Ein Mutterluftfahrtunternehmen darf weder mittelbar noch unmittelbar verlangen, daß für den Verkauf oder für die Ausstellung von Flugscheinen für unmittelbar oder mittelbar von ihm selbst angebotene Luftverkehrsprodukte ein abonnierter Benutzer ein bestimmtes CRS benutzt.

(3) Durch Bedingungen, die ein Luftfahrtunternehmen an die Ermächtigung eines Reisevermittlers zum Verkauf seiner Luftverkehrsprodukte und zur Ausstellung von Flugscheinen hierfür knüpfen kann, bleiben die Absätze 1 und 2 unberührt.“

9. Artikel 9 Absätze 4, 5 und 6 erhalten folgende Fassung :

„(4) a) Ein Systemverkäufer darf keine unangemessenen Bedingungen an einen Vertrag knüpfen, mit dem einem abonnierten Benutzer die Benutzung seines CRS gestattet wird; insbesondere kann ein abonnierter Benutzer seinen Vertrag mit einem Systemverkäufer unter Einhaltung einer Frist von höchstens drei Monaten frühestens zum Ablauf des ersten Jahres kündigen.

In einem solchen Fall ist der Systemverkäufer nicht berechtigt, mehr als die ihm durch die Kündigung unmittelbar entstandenen Kosten zu verlangen.

b) Vorbehaltlich des Absatzes 2 gilt Buchstabe a) nicht für die Bereitstellung technischer Ausrüstung.

(5) Ein Systemverkäufer stellt in allen Verträgen mit abonnierten Benutzern sicher, daß

- a) die Hauptanzeige gemäß Artikel 5 für jeden Einzelvorgang am Bildschirm abgerufen wird, sofern ein Verbraucher nicht Informationen nur zu einem Luftfahrtunternehmen oder nur zu gebündelten Luftverkehrsprodukten verlangt;
- b) der abonnierte Benutzer von CRS gelieferte Daten nicht in einer Weise manipuliert, die zu einer ungenauen, irreführenden oder diskriminierenden Darstellung der Informationen für den Verbraucher führen würde.

(6) Ein Systemverkäufer darf einen abonnierten Benutzer nicht zur Annahme eines Angebots über technische Ausrüstung oder Software verpflichten, kann aber die Verwendung einer mit seinem eigenen System kompatiblen Ausrüstung und Software verlangen.“

10. Artikel 10 Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung :

„(1) Gebühren werden von einem Systemverkäufer in nichtdiskriminierender Weise, angemessen strukturiert und in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten der erbrachten und in Anspruch genommenen Leistung festgesetzt ; insbesondere müssen sie für gleiche Leistungen gleich hoch sein.

Die Abrechnung von Leistungen eines CRS erfolgt so detailliert, daß die teilnehmenden Luftfahrtunternehmen und die abonnierten Benutzer genau erkennen können, welche Leistungen in Anspruch genommen worden und wie hoch die Gebühren dafür sind ; die Rechnungen für Buchungsgebühren müssen mindestens die nachstehenden Angaben für jedes Segment enthalten :

- Art der Buchung über ein CRS,
- Name des Fluggastes,
- Land,
- IATA/ARC-Abrechnungsnummer der Agentur,
- Städtecode,
- Städtepaar oder Segment,
- Buchungsdatum (Datum des Vorgangs),
- Flugdatum,
- Flugnummer,
- Buchungsstatuscode,
- Flugdienststart (Service-Klasse),
- PNR-Buchungsbestätigungsnummer,
- Buchungs-/Stornierungsanzeige.

Die Abrechnungsinformationen werden auf Magnetdatenträgern angeboten.

Einem teilnehmenden Luftfahrtunternehmen wird die Möglichkeit angeboten, sich zu dem Zeitpunkt einer Buchung/eines Vorgangs, für die/den eine Buchungsgebühr erhoben wird, entsprechend unterrichten zu lassen. Macht ein Luftfahrtunternehmen von dieser Unterrichtungsmöglichkeit Gebrauch, so wird ihm die Möglichkeit eingeräumt, solche Buchungen/Vorgänge zu untersagen, es sei denn, die Buchung/der Vorgang wurde bereits akzeptiert.

(2) Auf Anfrage erteilt ein Systemverkäufer Interessenten umfassende Auskünfte über Verfahren, Gebühren, Systeme, Systemeinstellungen einschließlich Schnittstellen sowie Aufarbeitungs- und Darstellungskriterien. Aufgrund dieser Vorschrift ist ein Systemverkäufer jedoch nicht verpflichtet, betriebsinterne Informationen, beispielsweise über Softwareprogramme, weiterzugeben.“

11. Artikel 21 erhält folgende Fassung :

#### „Artikel 21

Artikel 5, Artikel 9 Absatz 5 und der Anhang gelten nicht für CRS, die von einem Luftfahrtunternehmen oder von einer Gruppe von Luftfahrtunternehmen in seinen bzw. ihren klar als solche gekennzeichneten Büro- und Verkaufsräumen benutzt werden.“

12. Folgender Artikel wird eingefügt :

#### „Artikel 21a

(1) Der Systemverkäufer stellt sicher, daß die technische Übereinstimmung seines CRS mit den Artikeln 4a und 6 von einem unabhängigen Prüfer überwacht wird. Hierzu erhält der Prüfer jederzeit Zugang zu allen Programmen, Verfahren, Arbeitsgängen und Sicherungen, die bei den Rechnern oder Rechnersystemen verwendet werden, über die der Systemverkäufer seine Vertriebsmöglichkeiten bereitstellt. Jeder Systemverkäufer unterbreitet der Kommission mindestens einmal jährlich den Kontrollbericht seines Prüfers mit den entsprechenden Ergebnissen. Die Kommission prüft den Bericht im Hinblick auf etwaige Maßnahmen gemäß Artikel 11 Absatz 1.

(2) Der Systemverkäufer gibt den teilnehmenden Luftfahrtunternehmen und der Kommission den Prüfer mindestens drei Monate vor der Bestätigung seiner Bestellung und mindestens drei Monate vor jeder jährlichen Wiederbestellung bekannt. Erhebt binnen eines Monats nach der Bekanntgabe des Prüfers ein beteiligtes Luftfahrtunternehmen Einwände gegen dessen Befähigung, die nach diesem Artikel verlangten Aufgaben zu erfüllen, so entscheidet die Kommission binnen weiterer zwei Monate nach Anhörung des Prüfers, des Systemverkäufers und sonstiger Parteien, die ein berechtigtes Interesse geltend machen, ob der Prüfer gegebenenfalls zu ersetzen ist.“

## 13. Artikel 22 erhält folgende Fassung :

*„Artikel 22*

(1) Diese Verordnung berührt nicht die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über Sicherheit und öffentliche Ordnung und über Datenschutz.

(2) Die Nutznießer von aus Artikel 3 Absatz 4 sowie den Artikeln 4a, 6 und 21a abgeleiteten Rechten können weder im Vertragswege noch auf andere Weise auf diese Rechte verzichten.“

## 14. Artikel 23 erhält folgende Fassung :

*„Artikel 23*

(1) Der Rat beschließt auf einen Vorschlag der Kommission hin, der bis zum 31. März 1997 mit einem Bericht über die Anwendung dieser Verordnung vorzulegen ist, spätestens am 31. Dezember 1997 über die Überprüfung dieser Verordnung.

(2) Der Rat überprüft die Anwendung des Artikels 4a und des Artikels 6 Absatz 3 anhand eines Berichts,

den die Kommission bis spätestens Ende 1994 vorlegt.“

## 15. Der Anhang wird durch den Anhang dieser Verordnung ersetzt.

*Artikel 2*

(1) Diese Verordnung tritt am dreißigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

(2) Der neue Artikel 3 Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 sind erst sechs Monate nach dem in Absatz 1 genannten Tag des Inkrafttretens anzuwenden. Die Kommission kann für CRS, die den Bestimmungen des Artikels 3 Absatz 1 und des Artikels 5 Absatz 2 Buchstabe b) aus objektiven Gründen nicht entsprechen können, eine weitere Ausnahme für die Dauer von zwölf Monaten einräumen.

(3) Die Verpflichtung nach Nummer 9 Buchstabe c) des Anhangs zur Anzeige von Anschlußflügen mit einer Zeile je Luftfahrzeugsegment gilt ab dem 1. Januar 1995.

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

Geschehen zu Brüssel am 29. Oktober 1993.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

R. URBAIN



## ANHANG

**Kriterien für die Festlegung der Reihenfolge der Flüge, bei denen ungebündelte Luftverkehrsprodukte angeboten werden, in der Hauptanzeige**

1. Die Flugmöglichkeiten an dem oder den gewünschten Tagen werden in Hauptanzeigen in folgender Reihenfolge angezeigt, sofern es ein Verbraucher für einen Einzelvorgang nicht anders verlangt:
  - i) alle Direktflüge zwischen den betreffenden Städtepaaren ohne Zwischenlandung;
  - ii) sonstige Direktflüge zwischen den betreffenden Städtepaaren ohne Wechsel des Luftfahrzeugs;
  - iii) Anschlußflüge.
2. Dem Verbraucher wird zumindest die Möglichkeit gegeben, die Hauptanzeige auf Wunsch in der Reihenfolge der Abflug- oder Ankunftszeiten und/oder der Flugzeiten zu erhalten. Sofern der Verbraucher nichts anderes verlangt, erfolgt die Hauptanzeige für Flüge der Gruppe i) in der Reihenfolge der Abflugzeiten und für Flüge der Gruppen ii) und iii) in der Reihenfolge der Flugzeiten.
3. Ein Systemverkäufer, der für Städtepaare Informationen über Flugpläne oder Flugpreise nichtteilnehmender Luftfahrtunternehmen — aber nicht notwendigerweise aller nichtteilnehmenden Luftfahrtunternehmen — anzeigt, tut dies auf eine genaue, nicht irreführende und zwischen den angezeigten Luftfahrtunternehmen nicht diskriminierende Art und Weise.
4. Sind nach bestem Wissen des Systemverkäufers die Informationen über die Anzahl der direkten planmäßigen Flugdienste und über die betreffenden Luftfahrtunternehmen unvollständig, so wird dies in der betreffenden Anzeige deutlich angegeben.
5. Bedarfsflüge werden deutlich als solche gekennzeichnet.
6. Flüge mit Zwischenlandungen werden deutlich als solche gekennzeichnet.
7. Bei Flügen, die von einem anderen als dem durch die Luftfahrt-Kennzahl bezeichneten Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, wird das Luftfahrtunternehmen, das den Flug tatsächlich durchführt, deutlich gekennzeichnet. Eine Ausnahme von dieser Vorschrift ist nur bei kurzfristigen Ad-hoc-Vereinbarungen möglich.
8. Ein Systemverkäufer darf eine Hauptanzeige nicht so gestalten, daß eine bestimmte Flugmöglichkeit übermäßig hervorgehoben wird oder unrealistische Flugmöglichkeiten angezeigt werden.
9. Sofern in Nummer 10 nichts anderes vorgesehen ist, gilt folgendes:
  - a) Bei Direktflügen darf kein Flug mehr als einmal in einer Hauptanzeige erscheinen.
  - b) Bei Multisektorflügen mit Wechsel des Luftfahrzeugs darf keine Flugkombination mehr als einmal in einer Hauptanzeige erscheinen.
  - c) Flüge mit Wechsel des Luftfahrzeugs werden wie Anschlußflüge behandelt und mit einer Zeile je Luftfahrzeugsegment angezeigt.Jedoch ist nur eine Buchung erforderlich, wenn die Flüge von demselben Luftfahrtunternehmen und unter derselben Flugnummer durchgeführt werden und wenn das Luftfahrtunternehmen nur einen Flugschein verlangt.
10. 1. Haben teilnehmende Luftfahrtunternehmen ein Joint Venture oder andere Vereinbarungen geschlossen, so daß zwei oder mehr von ihnen vertraglich bei der Wahrnehmung getrennter Verantwortung für das Angebot und den Verkauf von Luftverkehrsprodukten auf einem Flug oder einer Flugkombination beteiligt sind, so sind die Begriffe „Flug“ (bei Direktflügen) und „Flugkombination“ (bei Multisektorflügen) in Nummer 9 so auszulegen, daß jedes der betreffenden Luftfahrtunternehmen — höchstens jedoch zwei — getrennt mit dem individuellen Kennzeichen des Luftfahrtunternehmens angezeigt werden darf.
2. Sind mehr als zwei Luftfahrtunternehmen beteiligt, so obliegt es dem Luftfahrtunternehmen, das den Flug tatsächlich durchführt, zu bestimmen, welche zwei Luftfahrtunternehmen die Ausnahmeregelung nach Nummer 10.1 in Anspruch nehmen dürfen.
11. Eine Hauptanzeige umfaßt, soweit praktisch möglich, Anschlußverbindungen an Linienflüge teilnehmender Luftfahrtunternehmen, die unter Verwendung von mindestens neun Anschlußpunkten zusammengestellt werden. Auf Verlangen eines teilnehmenden Luftfahrtunternehmens nimmt ein Systemverkäufer eine indirekte Flugverbindung auf, sofern deren Streckenführung 130 % der Großkreisentfernung zwischen den betreffenden zwei Flughäfen nicht überschreitet und sofern dies nicht zum Ausschluß von Flügen mit einer kürzeren Flugzeit führt. Anschlußpunkte mit Streckenführungen, bei denen 130 % überschritten werden, brauchen nicht berücksichtigt zu werden.