

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

REGLAMENTO (CEE) Nº 3089/93 DEL CONSEJO

de 29 de octubre de 1993

que modifica el Reglamento (CEE) nº 2299/89 por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo⁽²⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social⁽³⁾,

Considerando que el Reglamento (CEE) nº 2299/89⁽⁴⁾ supone un importante avance para evitar los falseamientos de la competencia entre compañías aéreas y entre sistemas informatizados de reserva, protegiendo de este modo los intereses de los consumidores;

Considerando que es necesario ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 2299/89 y formular con mayor claridad sus disposiciones y que procede tomar estas medidas a nivel comunitario para asegurar que se cubran los objetivos del Reglamento en todos los Estados miembros;

Considerando que el presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado;

Considerando que el Reglamento (CEE) nº 83/91 de la Comisión⁽⁵⁾ exime de las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado a los acuerdos para la compra, el desarrollo y la explotación en común de sistemas informatizados de reserva;

Considerando que los servicios aéreos no regulares son de gran importancia en el territorio de la Comunidad;

Considerando que el grueso de estos viajes está constituido por viajes «todo incluido» o productos con «for-

fait» («bundled products») en los que el transporte aéreo constituye tan sólo uno de los elementos del producto;

Considerando que los productos de «sólo asiento» («unbundled products») en servicios aéreos no regulares compiten en principio de manera directa con los productos de transporte aéreo que se ofrecen con los servicios aéreos regulares;

Considerando que es conveniente dispensar el mismo trato a los productos de iguales características y garantizar una competencia leal entre ambos tipos de productos de transporte aéreo, así como una difusión imparcial de información a los consumidores;

Considerando que conviene abordar en el mismo Reglamento del Consejo todas las cuestiones relativas al empleo de sistemas informatizados de reserva en todos los tipos de productos de transporte aéreo;

Considerando que los consumidores que buscan diferentes productos deberían tener la posibilidad de pedir un listado de vuelos regulares o no regulares;

Considerando que es conveniente puntualizar que el Reglamento (CEE) nº 2299/89 debe aplicarse a los sistemas informatizados de reserva que se ofrecen o emplean por todos los consumidores finales, sean éstos particulares o usuarios de empresas;

Considerando que los transportistas aéreos que utilicen por su cuenta un sistema informatizado de reserva con despachos o mostradores claramente diferenciados no deberían estar sujetos a las disposiciones aplicables a la presentación principal;

Considerando que procede establecer una distinción clara entre los contratos de participación en un sistema y los que hacen posible el uso del sistema y el suministro del equipo técnico mismo, siendo estos últimos regulados por la legislación general sobre contratos, con lo que el vendedor de sistemas puede reclamar sus costes directos en caso de terminación de un contrato de participación o de suscripción con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento;

⁽¹⁾ DO nº C 56 de 26. 2. 1993, p. 28.

⁽²⁾ DO nº C 176 de 28. 6. 1993, p. 65.

⁽³⁾ DO nº C 108 de 19. 4. 1993, p. 16.

⁽⁴⁾ DO nº L 220 de 29. 7. 1989, p. 1.

⁽⁵⁾ DO nº L 10 de 15. 1. 1991, p. 9; Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CEE) nº 1618/93 (DO nº L 155 de 26. 6. 1993, p. 23).

Considerando que la negativa de las compañías aéreas matrices a facilitar la misma información sobre horarios, tarifas y disponibilidades a sistemas distintos de los suyos propios y a aceptar reservas hechas por dichos sistemas puede suponer un grave falseamiento de la competencia entre los distintos sistemas informatizados de reserva;

Considerando que debe garantizarse la neutralidad competitiva de los sistemas informatizados de reserva respecto de una igual funcionalidad y seguridad de la información, en particular a través de un acceso igual a las funciones, a la información, de un uso igual a las interfaces y una separación clara entre las funciones de las compañías aéreas privadas y las funciones de distribución;

Considerando que la paridad competitiva resultará reforzada si se garantiza una identidad jurídica distinta de los sistemas informatizados de reserva;

Considerando que una compañía aérea matriz puede obtener ventajas indebidas derivadas del control que ejerce sobre su sistema informatizado de reservas en lo referente a la competencia entre compañías aéreas; que resulta, por tanto, necesario que el trato que reciben las compañías matrices y las compañías participantes sea enteramente idéntico en la medida en que una compañía matriz utilice los medios con que cuenta su propio sistema que están regulados por el presente Reglamento;

Considerando que es conveniente, en interés del consumidor, que se facilite siempre una presentación principal para cada transacción solicitada por un consumidor;

Considerando que es deseable que se facilite a las compañías participantes, de forma no discriminatoria y con idéntica diligencia, información detallada sobre comercialización, reservas y ventas; que los datos de identificación o personales de un pasajero particular o de un usuario de empresa deben conservar su carácter confidencial; que un vendedor de sistemas debe, por lo tanto, garantizar por medios técnicos y recurriendo a medidas adecuadas de salvaguardia relativas, al menos, al soporte lógico, que no pueda accederse a la información sin autorización;

Considerando que la información sobre la facturación deberá ser lo bastante detallada para permitir a las compañías participantes y a los abonados controlar sus costes; que, a fin de facilitar dicho control, tal información debería facilitarse mediante soportes magnéticos;

Considerando que es conveniente, en interés de los consumidores, aclarar que ningún vuelo o combinación de vuelos puede aparecer más de una vez en la presentación principal, salvo en los casos de empresas conjuntas u otros arreglos en que cada transportista aéreo asuma por sí mismo la responsabilidad por la oferta y la venta de los productos del transporte aéreo en cuestión;

Considerando que los vendedores de sistemas deberían garantizar el control por parte de un auditor independiente de los principios de conformidad técnica con las

disposiciones relativas a la igual funcionalidad y a la seguridad de la información,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CEE) nº 2299/89 quedará modificado como sigue:

1) Los artículos 1, 2 y 3 se sustituirán por el texto siguiente:

« Artículo 1

El presente Reglamento se aplicará a los sistemas informatizados de reserva en la medida en que contengan productos de transporte aéreo, cuando sean ofrecidos para su uso y utilizados en el territorio de la Comunidad o en ambos casos, con independencia de:

- la condición o nacionalidad del vendedor del sistema;
- la fuente de la información utilizada o la ubicación de la correspondiente unidad central del procesamiento de datos;
- la situación geográfica de los aeropuertos entre los que se efectúe el transporte aéreo.

Artículo 2

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) "producto de transporte aéreo de sólo asiento": el transporte por vía aérea de un pasajero entre dos aeropuertos, incluidos todos los servicios auxiliares correspondientes y las prestaciones suplementarias en venta y/o vendidas como parte integrante de dicho producto;
- b) "producto de transporte aéreo con forfait": una combinación ya concertada de un producto de transporte aéreo de sólo asiento con otros servicios que no sean auxiliares del transporte aéreo, en venta y/o vendida a un precio global;
- c) "producto de transporte aéreo": tanto los productos de transporte aéreo de sólo asiento como los productos con forfait;
- d) "servicio aéreo regular": una serie de vuelos, con las siguientes características cada uno de ellos:
 - que se efectúe, a cambio de una remuneración, en aviones de transporte de pasajeros o de pasajeros y carga y/o correo, en los que los consumidores puedan adquirir individualmente plazas para cada vuelo (bien directamente en la compañía aérea o bien a través de sus agentes autorizados);

— que se explote de modo que asegure el enlace entre dos o más puntos :

- 1) con arreglo a un horario publicado, o
- 2) con una regularidad o frecuencia tal que constituya una serie sistemática evidente ;

e) "tarifa" : el precio del producto de transporte aéreo de sólo asiento y las condiciones en las que se aplica dicho precio ;

f) "sistema informatizados de reserva" (SIR) : un sistema informatizado que contenga información, entre otras cosas, acerca de los siguientes aspectos de las compañías aéreas :

- horarios de vuelo,
 - plazas disponibles,
 - tarifas y
 - servicios afines,
- con o sin medios para :
- efectuar reservas o
 - expedir billetes,

en la medida en que se ofrezcan todos o algunos de estos servicios a los abonados ;

g) "medios de distribución" : los medios ofrecidos por un vendedor de sistemas para informar sobre horarios de vuelo, las plazas disponibles, tarifas y servicios afines de las compañías aéreas, para efectuar reservas o expedir billetes y prestar otros servicios afines ;

h) "vendedor de sistemas" : toda empresa y sus filiales que asuman la explotación o la comercialización de un sistema informatizado de reserva ;

i) "compañía aérea matriz" : toda compañía aérea que, directa o indirectamente, sola o en asociación con otras, posea o controle efectivamente un vendedor de sistemas, así como toda compañía aérea que le pertenezca o que esté bajo su control efectivo ;

j) "control efectivo" : una relación constituida por derechos, contratos o cualesquiera otros medios que, separados o conjuntamente y tomando en consideración elementos de hecho o de derecho, concedan la posibilidad de ejercer, directa o indirectamente, una influencia decisiva sobre una empresa, en particular mediante :

- el derecho de utilizar total o parcialmente los activos de una empresa,
- derechos o contratos que confieran una influencia decisiva sobre la composición, las votaciones o las decisiones de los órganos de

una empresa o que por otros medios confieran una influencia decisiva en la gestión de las actividades de la empresa ;

k) "compañía aérea participante" : una compañía aérea que haya suscrito un acuerdo con un vendedor de sistemas para distribuir sus productos de transporte aéreo a través de un sistema informatizado de reserva. Se considerará compañía aérea participante a toda compañía aérea matriz en la medida en que utilice los medios de su propio sistema informatizado de reserva a que se refiere el presente Reglamento ;

l) "abonado" : toda persona o empresa, que no sea una compañía aérea participante, que utilice, en ejecución de un contrato u otro concierto con un vendedor de sistemas, los medios de distribución de productos de transporte aéreo de un sistema informatizado de reserva ;

m) "consumidor" : toda persona que busque información acerca de un producto de transporte aéreo o se proponga comprarlo ;

n) "presentación principal" : una presentación global e imparcial de datos relativos a los servicios aéreos entre pares de ciudades dentro de un período de tiempo determinado ;

o) "duración total del viaje" : el tiempo transcurrido entre las horas de salida y de llegada previstas ;

p) "servicio suplementario" : todo producto o servicio que un vendedor de sistemas ofrezca por cuenta propia a los abonados junto con el sistema informatizado de reserva y que sea distinto de los medios de distribución.

Artículo 3

1. Los vendedores de sistemas estarán facultados, en su propio nombre como entidades distintas de la compañía aérea matriz, para tener todo tipo de derechos y obligaciones, celebrar contratos, entre otros con compañías aéreas matrices, compañías aéreas participantes y abonados, o emprender otras acciones legales y para comparecer en juicio.

2. Los vendedores de sistemas ofrecerán a todas las compañías aéreas la oportunidad de participar, en condiciones de igualdad y de no discriminación, en sus medios de distribución dentro de los límites de la capacidad disponible del sistema de que se trate y sin perjuicio de las restricciones técnicas ajenas al control del vendedor de sistemas.

3. a) Los vendedores de sistemas :

- no insertarán condiciones poco razonables en ningún contrato con compañías aéreas participantes ;

— ni exigirán la aceptación de condiciones suplementarias que, por su naturaleza o de acuerdo con los usos comerciales, no guarden relación con la participación en su sistema informatizado de reserva, y aplicarán idénticas condiciones al mismo nivel de servicio.

- b) Los vendedores de sistemas no podrán poner como condición para participar en su sistema informatizado de reserva que una compañía aérea participante no participe al mismo tiempo en otro sistema.
- c) Toda compañía aérea participante tendrá derecho a rescindir su contrato con un vendedor de sistemas, previa notificación con una antelación que no habrá de exceder de seis meses, y que no podrá expirar antes de que finalice el primer año.

En dicho caso, el vendedor de sistemas no tendrá derecho a recobrar más gastos que los directamente relacionados con la rescisión del contrato.

4. Si un vendedor de sistemas ha decidido introducir alguna mejora en los medios de distribución suministrados o en el equipo utilizado para facilitar estos medios, deberá ofrecerla a todas las compañías aéreas participantes incluidas las compañías aéreas matrices en los mismos plazos y condiciones, dentro de las restricciones técnicas ajenas al control del vendedor de sistemas y de forma que no existan diferencias en los plazos de aplicación de las mejoras introducidas entre las compañías aéreas matrices y las compañías aéreas participantes. ».

2) Se añadirá el artículo siguiente :

« Artículo 3 bis

1. a) Las compañías aéreas matrices no podrán ejercer un trato discriminatorio contra un sistema informatizado de reserva competidor negándose a proporcionarle en los mismos plazos cuando lo soliciten los mismos datos que proporciona a sus propios sistemas informatizados de reserva en lo relativo a los horarios de vuelo, las tarifas y las plazas disponibles de sus servicios, o a distribuir sus productos de transporte aéreo a través de otro sistema informatizado de reserva, ni podrán negarse a aceptar o confirmar, en los mismos plazos, las reservas realizadas a través de un sistema informatizado de reserva competidor para cualquiera de sus productos de transporte aéreo que se distribuyen a través de su propio sistema informatizado de reserva. Las compañías aéreas matrices sólo estarán obligadas a admitir y confirmar reservas que sean conformes a sus propias tarifas y condiciones.

b) Las compañías aéreas matrices no estarán obligadas a hacerse cargo de coste alguno en este

sentido, salvo los derivados de la reproducción de la información que deba facilitarse y de las reservas aceptadas.

c) La compañía aérea matriz podrá efectuar controles para verificar el cumplimiento, por parte del sistema informatizado de reserva competidor, de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 5.

2. La obligación que establece el presente artículo no se aplicará cuando con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 5 del artículo 6 y en los apartados 3 o 4 del artículo 7, en favor de aquellos sistemas informatizados de reserva competidores que infrinjan lo dispuesto en el artículo 4 bis ni cuando un vendedor de sistemas no pueda ofrecer garantías suficientes del cumplimiento de las obligaciones impuestas por el artículo 6 con respecto al acceso no autorizado a informaciones por parte de compañías aéreas matrices. ».

3) El artículo 4 se sustituirá por el texto siguiente :

« Artículo 4

1. Las compañías aéreas y demás proveedores de productos de transporte aéreo deberán garantizar que los datos que decidan facilitar a un sistema informatizado de reserva sean exactos, transparentes, que no induzcan a error y no menos completos que los facilitados a otro sistema informatizado de reserva. Estos datos permitirán, entre otras cosas, que el vendedor de sistemas pueda cumplir con los requisitos correspondientes a los criterios de ordenación que se enuncian en el Anexo.

Los datos que se faciliten a través de intermediarios no serán manipulados por éstos de manera que pueda dar lugar a una información inexacta, que induzca a error o discriminatoria.

2. Los vendedores de sistemas no manipularán los datos contemplados en el apartado 1 de manera que se proporcione información inexacta, que induzca a error o discriminatoria.

3. Los vendedores de sistemas almacenarán y procesarán los datos facilitados por las compañías aéreas participantes en los mismos plazos, sujetos únicamente a las limitaciones del método de almacenamiento elegido por las compañías aéreas participantes y a los formatos normalizados empleados por el vendedor de que se trate. ».

4) Se añadirá el artículo siguiente :

« Artículo 4 bis

1. Los medios de almacenamiento y procesamiento de datos facilitados por los vendedores de sistemas se ofrecerán a todas las compañías aéreas matrices y participantes sin discriminación alguna. Cuando existan normas industriales pertinentes y generalmente aceptadas sobre el transporte aéreo, los vendedores de sistemas ofrecerán medios compatibles con las mismas.

2. Los vendedores de sistemas no podrán reservar para una o más de sus compañías matrices ningún procedimiento concreto de almacenamiento o procesamiento o cualquier otro medio de distribución.

3. Los vendedores de sistemas garantizarán que sus medios de distribución queden disociados, de forma clara y comprobable, del inventario privado de cualquier compañía aérea, así como de sus medios de gestión y comercialización. Dicha disociación se establecerá lógicamente mediante software o físicamente, de forma que cualquier conexión entre los medios de distribución y los medios privados pueda lograrse únicamente mediante una interfaz entre las aplicaciones. Independientemente del método de disociación que se adopte, cualquier interfaz de este tipo se ofrecerá a todas las compañías matrices y participantes con carácter no discriminatorio y se ofrecerá igualdad de trato en lo referente a los procedimientos, protocolos, entradas y salidas. Cuando existan normas industriales pertinentes y generalmente aceptadas sobre el transporte aéreo, los vendedores de sistemas ofrecerán interfaces que sean compatibles con los mismos. ».

5) Los artículos 5 y 6 se sustituirán por el texto siguiente :

« Artículo 5

1. a) Las presentaciones producidas por los sistemas informatizados de reserva serán claras y no discriminatorias.

b) Los vendedores de sistemas no incluirán en sus sistemas informatizados de reserva, intencionalmente o por negligencia, datos inexactos o que induzcan a error.

2. a) Los vendedores de sistemas facilitarán en sus sistemas informatizados de reserva una o más presentaciones principales para cada transacción individual, en las que incluirán los datos suministrados por las compañías aéreas participantes sobre programas de vuelo, tarifas y plazas disponibles de manera clara y completa, sin discriminación o parcialidad alguna, en particular en lo que se refiere al orden en que se presenta la información.

b) Se concederá a los consumidores, previa solicitud, la posibilidad de disponer de una presentación principal que se limite exclusivamente a los servicios regulares o a los servicios no regulares.

c) No se harán discriminaciones entre los distintos aeropuertos de una misma ciudad al establecer y seleccionar vuelos para pares de ciudades que se incluyan en una presentación principal.

d) La ordenación de las opciones de vuelo en una presentación principal se hará en la forma enunciada en el Anexo.

e) Los criterios de ordenación de la información no se basarán en ningún factor directa o indirectamente relacionado con la identidad de las compañías aéreas y se aplicarán de manera no discriminatoria a todas las compañías aéreas participantes.

3. Cuando un vendedor de sistemas facilite información sobre tarifas, la presentación deberá tener un carácter neutro y no discriminatorio e indicar al menos las tarifas de todos los vuelos de las compañías aéreas participantes que figuren en la presentación principal. La fuente de dicha información deberá ser aceptable para las compañías aéreas participantes de que se trate y para el correspondiente vendedor de sistemas.

4. La información relativa a productos con forfait que se refiera, entre otras cosas, al organizador del viaje, a las plazas disponibles y a los precios no aparecerá en la presentación principal.

5. No se considerará que un sistema informatizado de reserva infringe el presente Reglamento por el hecho de que modifique una presentación con el fin de satisfacer una petición o peticiones concretas de un consumidor.

Artículo 6

1. Los vendedores de sistemas se registrarán por las siguientes disposiciones a la hora de facilitar información, estadística o de otra índole, a partir de sus sistemas informatizados de reserva :

a) la información sobre reservas individuales se facilitará en igualdad de condiciones y exclusivamente a la compañía o compañías aéreas que participen en el servicio cubierto por la reserva, o al abonado o abonados que intervengan en la reserva ;

b) los datos de comercialización, reservas y ventas que se faciliten, lo serán con arreglo a los requisitos siguientes :

i) los datos de esta índole se facilitarán en los mismos plazos y de modo no discriminatorio a todas las compañías aéreas participantes, incluidas las compañías aéreas matrices ;

ii) tales datos podrán referirse, y deberán referirse cuando así se solicite, a todas las compañías participantes y/o a todos los abonados, pero no incluirán ningún tipo de identificación ni de información de carácter personal sobre los pasajeros ni sobre usuarios de empresas ;

iii) se tramitarán todas las solicitudes de datos de esta característica con idéntico cuidado y diligencia, de conformidad con el método de transmisión escogido por la compañía aérea de que se trate.

2. Los vendedores de sistemas no proporcionarán información personal relativa a un pasajero a terceros no implicados en la transacción sin el consentimiento de dicho pasajero.

3. Los vendedores de sistemas garantizarán el cumplimiento de lo dispuesto en los apartados 1 y 2, a través de los medios técnicos y de las salvaguardias que procedan, al menos en lo que se refiere al software, de tal modo que la información facilitada por las compañías aéreas o creada para ellas no sea accesible de modo alguno a una o varias compañías aéreas matrices, excepto en la medida permitida en el presente artículo.

4. Los vendedores de sistemas pondrán a disposición de todas las compañías aéreas participantes, a petición de éstas, una descripción detallada de las medidas técnicas y administrativas que hayan adoptado para dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente artículo en un plazo de tres meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.

5. Al recibir la descripción detallada de las medidas técnicas y administrativas adoptadas o modificadas por un vendedor de sistemas, la Comisión decidirá, en un plazo de tres meses, si las medidas son suficientes para garantizar el cumplimiento del presente artículo. En caso contrario, la Comisión podrá recurrir a la aplicación del apartado 2 del artículo 3 *bis*. La Comisión comunicará dicha decisión inmediatamente a los Estados miembros. Salvo que el Consejo, a petición de un Estado miembro, adopte una decisión diferente en el plazo de dos meses a partir de la decisión de la Comisión, esta última entrará en vigor.»

- 6) Los apartados 1 y 2 del artículo 7 se sustituirán por el texto siguiente :

« 1. Las obligaciones de los vendedores de sistemas previstas en los artículos 3, 4, 5 y 6 no se aplicarán con respecto a las compañías aéreas matrices de terceros países cuyo sistema informatizado de reserva en el exterior del territorio de la Comunidad no dispense a las compañías aéreas comunitarias un trato equivalente al previsto en el presente Reglamento y en el Reglamento (CEE) nº 83/91 de la Comisión (¹).

2. Las obligaciones de las compañías aéreas matrices o participantes, previstas en los artículos 3 *bis*, 4 y 8, no se aplicarán con respecto a un sistema informatizado de reserva controlado por una o varias compañías aéreas de uno o varios terceros países si no se dispensa a la compañía (o compañías) aérea matriz o participante en el exterior del territorio de la Comunidad un trato equivalente al previsto en el presente Reglamento y en el Reglamento (CEE) nº 83/91.

(¹) DO nº L 10 de 15. 1. 1991, p. 9.»

- 7) En el artículo 7 se añadirá el apartado siguiente :

« 5. a) En aquellos casos en que se observan discriminaciones graves con arreglo a los apartados 1 y 2, la

Comisión podrá, mediante decisión, ordenar a los sistemas informatizados de reserva que modifiquen su funcionamiento de tal forma que se ponga fin a la discriminación. La Comisión informará inmediatamente a los Estados miembros de tal decisión.

- b) Salvo que el Consejo, a petición de los Estados miembros, adopte otra decisión en un plazo de dos meses a partir de la decisión de la Comisión, esta última entrará en vigor.»

- 8) El artículo 8 se sustituirá por el texto siguiente :

« Artículo 8

1. Las compañías aéreas matrices no asociarán directa ni indirectamente el uso de un sistema informatizado de reserva específico por parte de un abonado a la percepción de una comisión u otro incentivo, ni a la aplicación de alguna medida disuasoria, para la venta de productos de transporte aéreo disponibles en sus vuelos.

2. Las compañías aéreas matrices no exigirán a un abonado de manera directa o indirecta el uso de un sistema informatizado de reserva específico para la venta o expedición de billetes para cualquier producto de transporte aéreo que le proporcionen directa o indirectamente.

3. Toda condición que las compañías aéreas puedan imponer a las agencias de viajes para autorizarles a vender y a expedir billetes para sus productos de transporte aéreo se aplicará sin perjuicio de los apartados 1 y 2.»

- 9) Los apartados 4, 5 y 6 del artículo 9 se sustituirán por el texto siguiente :

« 4. a) Los vendedores de sistemas no incluirán condiciones desproporcionadas en los contratos celebrados con los abonados para permitirles el acceso a su sistema informatizado de reserva y, en particular, todo abonado podrá rescindir su contrato con un vendedor de sistemas, previa notificación de una antelación no superior a tres meses y que no podrá expirar antes de que finalice el primer año de contrato.

En dicho caso, el vendedor de sistemas no tendrá derecho a recobrar más gastos que los directamente relacionados con la rescisión del contrato.

- b) Salvo lo dispuesto en el apartado 2, las condiciones establecidas en la letra a) del apartado 4 no se aplicarán al suministro de equipos técnicos.

5. Los vendedores de sistemas garantizarán en cada contrato con los abonados las siguientes condiciones :

- a) de conformidad con el artículo 5, para cada transacción individual se facilitará la presentación principal de datos, excepto cuando el consumidor desee recibir información tan sólo una única compañía aérea o cuando solicite información tan sólo sobre productos de transporte aéreo con forfait ;
- b) el abonado no manipulará el material suministrado por los sistemas informatizados de reserva de un modo que conduzca a una presentación inexacta, que induzca a error o discriminatoria de la información a los consumidores.

6. Los vendedores de sistemas no podrán imponer a los abonados la obligación de aceptar ofertas de equipo técnico o software, pero podrán exigir la utilización de equipos y softwares compatibles con su propio sistema. ».

10) Los apartados 1 y 2 del artículo 10 se sustituirán por el texto siguiente :

« 1. Los derechos percibidos por los vendedores de sistemas no serán discriminatorios, estarán desglosados de manera justificada, serán razonablemente proporcionales al coste del servicio prestado y, en particular, serán iguales para el mismo nivel de servicio.

Las facturas en concepto de utilización de un sistema informatizado de reserva serán lo suficientemente detalladas como para permitir a las compañías aéreas participantes y a los abonados conocer con exactitud qué servicios han sido prestados y cuáles son las correspondientes tarifas ; como mínimo, las facturas correspondientes a los cánones de reserva deberán incluir la información siguiente para cada segmento :

- tipo de sistema informatizado de reserva,
- nombre del pasajero,
- país,
- código de identificación de la agencia IATA/ARC,
- código de la ciudad,
- par de ciudades o segmento,
- fecha de la reserva (fecha de la transacción),
- fecha del vuelo,
- número del vuelo,
- código de situación (situación de la reserva),
- tipo de servicio (clase de servicio),
- localizador de registro PNR,
- indicador de reserva/anulación.

La información relativa a la facturación deberá proporcionarse sobre soporte magnético.

Se ofrecerá a las compañías aéreas participantes la posibilidad de que se les informe cuando se realice una reserva/transacción por la que se vaya a cobrar un canon de reserva. Cuando una compañía aérea opte por recibir tal información, se le ofrecerá la posibilidad de no autorizar tales reservas/transacciones salvo en caso de que la reserva/transacción ya haya sido aceptada.

2. Los vendedores de sistemas suministrarán, a petición de los interesados, información sobre los procedimientos vigentes, tasas, medios de los sistemas, incluidas las interfaces y criterios de presentación y publicación utilizados. No obstante, esta disposición no obligará a los vendedores de sistemas a revelar información privada, como la referente a programas de software. ».

11) El artículo 21 se sustituirá por el texto siguiente :

« Artículo 21

Las disposiciones del artículo 5, del apartado 5 del artículo 9 y del Anexo del presente Reglamento no se aplicarán a los sistemas informatizados de reserva utilizados por una compañía aérea o grupo de compañías aéreas en su(s) propia(s) oficina(s) o mostradores de ventas, claramente identificados como tales. ».

12) Se añadirá el artículo siguiente :

« Artículo 21 bis

1. Los vendedores de sistemas garantizarán el control, por parte de un auditor independiente, del cumplimiento técnico por su sistema informatizado de reserva de las disposiciones contempladas en el artículos 4 *bis* y 6. A tal fin, se facilitará en todo momento el acceso de dicho auditor a cualquier programa, procedimiento, operación y salvaguardia utilizados en los ordenadores o en los sistemas de ordenadores a través de los cuales los vendedores de sistemas proporcionen sus servicios de distribución. Cada vendedor de sistemas presentará, al menos una vez al año, a la Comisión su informe de auditoría sobre la inspección y los resultados. Dicho informe será examinado por la Comisión con el fin de adoptar las medidas necesarias con arreglo al apartado 1 del artículo 11.

2. Los vendedores de sistemas comunicarán la identidad del auditor a las compañías participantes y a la Comisión al menos tres meses antes de la confirmación de la designación de que se trate y al menos tres meses antes de cada nueva designación anual. Si, en el plazo de un mes a partir de la notificación, cualquiera de las compañías aéreas participantes cuestionara la capacidad del auditor de llevar a cabo las tareas requeridas con arreglo al presente artículo, la Comisión decidirá en un nuevo plazo de dos meses, tras consultar al auditor, al vendedor de sistemas y a cualquier parte que alegue un interés legítimo, si debe sustituirse al auditor. ».

13) El artículo 22 se sustituirá por el texto siguiente :

« Artículo 22

1. Lo dispuesto en el presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de la legislación nacional en materia de seguridad, orden público y protección a la información.
2. Los beneficiarios de los derechos derivados del apartado 4 del artículo 3 y de los artículos 4 *bis*, 6 y 21 *bis* no podrán renunciar a los mismos por medios contractuales o de otro tipo. ».

14) El artículo 23 se sustituirá por el texto siguiente :

« Artículo 23

1. El Consejo decidirá sobre la revisión del presente Reglamento el 31 de diciembre de 1997 a más tardar, basándose en una propuesta de la Comisión que deberá ser presentada el 31 de marzo de 1997 a más tardar, acompañada de un informe sobre la aplicación del presente Reglamento.
2. El Consejo revisará la aplicación del artículo 4 *bis* y del apartado 3 del artículo 6, basándose en un

informe que le presentará la Comisión a más tardar a finales de 1994. ».

15) El Anexo se sustituirá por el texto que figura en el Anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

1. El presente Reglamento entrará en vigor el trigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.
2. El apartado 1 y la letra b) del apartado 2 del nuevo artículo 3 y la letra b) del apartado 2 del nuevo artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 2299/89 se aplicarán transcurridos seis meses después de la fecha efectiva contemplada en el apartado 1. La Comisión podrá conceder otros doce meses de suspensión a los sistemas informatizados de reserva que por razones objetivas no puedan cumplir el apartado 1 del artículo 3 y la letra b) del apartado 2 del artículo 5.
3. La obligación de la letra c) del punto 9 del Anexo de presentar los vuelos de enlace con una línea por segmento de avión se aplicará a partir del 1 de enero de 1995.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 29 de octubre de 1993.

Por el Consejo

El Presidente

R. URBAIN

ANEXO

Criterios de ordenación en la presentación principal para los vuelos que ofrezcan productos de transporte aéreo de « sólo asiento ».

1. La ordenación de las opciones de vuelo en una presentación principal, para el día o días requeridos, se hará de la manera siguiente, salvo petición contraria de un consumidor para una transacción determinada :
 - i) todos los vuelos directos sin escalas entre los pares de ciudades de que se trate ;
 - ii) otros vuelos directos, que no impliquen un trasbordo de aviones, entre los pares de ciudades de que se trate ;
 - iii) vuelos de enlace.
2. Los consumidores tendrán como mínimo la posibilidad de consultar, cuando así lo soliciten, una presentación principal ordenada por hora de salida o llegada y/o duración total del viaje. A menos que el consumidor solicite que se proceda de otro modo, las presentaciones principales deberán ordenarse por hora de salida en el caso del grupo i) y por duración total del viaje en el de los grupos ii) y iii).
3. Cuando un vendedor de sistemas decida presentar información relativa a cualquier par de ciudades sobre horarios de vuelos o tarifas de compañías aéreas no participantes, aun cuando no se incluya la totalidad de dichas compañías, dicha información se presentará de manera exacta, inequívoca y no discriminatoria en lo que se refiere a las compañías aéreas presentadas.
4. Si el vendedor de sistemas tuviere conocimiento de que la información sobre el número de servicios aéreos regulares directos y la identidad de las compañías aéreas de que se trate es incompleta, este hecho se indicará claramente en la correspondiente presentación de datos.
5. Se identificarán claramente los vuelos que no correspondan a servicios aéreos regulares.
6. Se identificarán claramente los vuelos con escalas.
7. Cuando efectúe los vuelos una compañía aérea distinta de la identificada por el código indicador de la compañía, deberá identificarse claramente el operador real del vuelo. Este requisito deberá aplicarse en todos los casos, excepto en lo que se refiere a conciertos *ad hoc* a corto plazo.
8. Los vendedores de sistemas no utilizarán el espacio disponible en pantalla en una presentación principal de datos de un modo que dé una exposición excesiva a una opción de viaje determinada o que presente opciones de viaje no realistas.
9. Excepto en las condiciones fijadas en el punto 10, serán de aplicación las siguientes disposiciones :
 - a) en el caso de servicios directos, ningún vuelo aparecerá más de una vez en una presentación principal ;
 - b) en el caso de servicios multisectoriales que supongan un cambio de avión, ninguna combinación de vuelos aparecerá más de una vez en una presentación principal ;
 - c) los vuelos que supongan un cambio de avión se tratarán y presentarán como vuelos de enlace, con una línea por segmento de avión.

No obstante, sólo será necesaria una reserva cuando el operador de los vuelos sea la misma compañía aérea, con un mismo número de vuelo y la compañía aérea exija solamente un cupón de vuelo.
10. 1. Cuando compañías aéreas participantes formen una agrupación de empresas o tengan conciertos de otro tipo que supongan, contractualmente, que dos o más de ellas asuman por separado la responsabilidad de la oferta y venta de productos de transporte aéreo en un vuelo o combinación de vuelos, se considerará que los términos « vuelo » (para servicios directos) y « combinación de vuelos » (para servicios multisectoriales) del punto 9 autorizan a cada una de las compañías aéreas de que se trate (con un máximo de dos) a ofrecer presentaciones separadas y a utilizar su propio código de designación de compañía aérea.
2. Cuando participen en ello más de dos compañías aéreas, corresponderá a la compañía aérea encargada efectivamente del vuelo, designar a las dos compañías que podrán acogerse a la excepción del apartado 1.
11. Siempre que sea posible, las presentaciones principales incluirán los vuelos de enlace de los servicios aéreos regulares propuestos por las compañías aéreas participantes usando un mínimo de nueve puntos de enlace. Los vendedores de sistemas aceptarán la solicitud de una compañía participante de que se incluya un servicio indirecto, a menos que su ruta rebase el 130 % de la distancia ortodrómica que una ambos aeropuertos o a menos que ello lleve a la exclusión de servicios de menor duración total del viaje. No deberán utilizarse puntos de enlace cuyas rutas sobrepasen el 130 %.