

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► **B**

**RÈGLEMENT (CEE) N° 2299/89 DU CONSEIL  
du 24 juillet 1989**

**instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation**

(JO L 220 du 29.7.1989, p. 1)

Modifié par:

	Journal officiel		
	n°	page	date
► <b><u>M1</u></b> Règlement (CEE) n° 3089/93 du Conseil du 29 octobre 1993	L 278	1	11.11.1993

Rectifié par:

- **C1** Rectificatif, JO L 17 du 25.1.1995, p. 18 (3089/93)
- **C2** Rectificatif, JO L 83 du 4.4.2000, p. 35 (3089/93)

## ▼B

**RÈGLEMENT (CEE) N° 2299/89 DU CONSEIL****du 24 juillet 1989****instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation**

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Parlement européen <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant que la grande majorité des réservations dans les transports aériens s'effectue par des systèmes informatisés de réservation;

considérant que, correctement utilisés, ces systèmes peuvent offrir un service important et utile aux transporteurs aériens, aux agents de voyage et aux passagers, puisqu'ils permettent d'obtenir facilement des informations actualisées et exactes sur les vols, les tarifs et les places disponibles, d'effectuer des réservations et, dans certains cas, de délivrer des titres de transport et des cartes d'embarquement;

considérant que des abus consistant dans le refus d'accès aux systèmes, dans une discrimination quant à la fourniture, au chargement ou à l'affichage des données ou dans l'imposition de conditions déraisonnables aux participants ou aux abonnés peuvent léser gravement les transporteurs aériens, les agents de voyage et, en fin de compte, les consommateurs;

considérant que le présent règlement s'entend sans préjudice de l'application des articles 85 et 86 du traité;

considérant que le règlement (CEE) n° 2672/88 de la Commission <sup>(4)</sup> rend les dispositions de l'article 85 paragraphe 1 du traité inapplicables aux accords entre entreprises portant sur l'achat, la mise au point et l'exploitation en commun de systèmes informatisés de réservation;

considérant qu'un code de conduite obligatoire, applicable à tous les systèmes informatisés de réservation et autres moyens de distribution proposés ou utilisés dans la Communauté, permettrait d'assurer une utilisation non discriminatoire et transparente de ces systèmes, sous réserve de certaines précautions, et de prévenir ainsi les abus tout en renforçant une concurrence sans distorsion entre les transporteurs aériens et entre les systèmes informatisés de réservation et, par là, de protéger les intérêts des consommateurs;

considérant qu'il ne serait pas indiqué d'imposer au vendeur d'un système informatisé de réservation ou à un transporteur associé ou participant des obligations vis-à-vis d'un transporteur aérien d'un pays tiers possédant ou contrôlant, à lui seul ou conjointement avec d'autres, un autre système de cette nature qui n'est pas conforme à ce code ou n'assure pas un traitement équivalent;

considérant qu'il est souhaitable de prévoir une procédure de plainte, d'enquête et d'exécution pour non-respect d'un tel code,

<sup>(1)</sup> JO n° C 294 du 18. 11. 1988, p. 12.

<sup>(2)</sup> JO n° C 158 du 26. 6. 1989.

<sup>(3)</sup> JO n° C 56 du 6. 3. 1989, p. 32.

<sup>(4)</sup> JO n° L 239 du 30. 8. 1988, p. 13.

**▼B**

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

**▼M1***Article premier*

Le présent règlement s'applique aux systèmes informatisés de réservation contenant des produits de transport aérien, lorsqu'ils sont proposés et/ou utilisés sur le territoire de la Communauté, indépendamment:

- du statut ou de la nationalité du vendeur de système,
- de la source de l'information utilisée ou de l'implantation de l'unité centrale de traitement des données,
- de la localisation géographique des aéroports entre lesquels est effectué le transport aérien.

*Article 2*

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «produit de transport aérien pur»: le transport par voie aérienne d'un passager entre deux aéroports, y compris tous les services subsidiaires et prestations supplémentaires qui y sont liés et qui sont proposés et/ou vendus comme partie intégrante dudit produit;
- b) «produit de transport aérien combiné»: une combinaison préétablie d'un produit de transport aérien pur et d'autres services qui ne sont pas subsidiaires du transport aérien, proposée et/ou vendue à un prix global;
- c) «produit de transport aérien»: à la fois le produit de transport aérien pur et le produit combiné;
- d) «service aérien régulier»: une série de vols dont chacun présente l'ensemble des caractéristiques suivantes:
  - il est effectué, à titre onéreux, au moyen d'aéronefs destinés à transporter des passagers, des passagers et du fret et/ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des places sont mises à titre individuel à la disposition du consommateur (soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés),
  - il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux points ou plus:
    - 1) soit selon un horaire publié;
    - 2) soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente;
- e) «tarif»: le prix à acquitter pour les produits de transport aérien purs et les conditions dans lesquelles ce prix est applicable;
- f) «système informatisé de réservation (SIR)»: un système informatisé qui contient des informations concernant, entre autres:
  - les horaires,
  - les places disponibles,
  - les tarifs
  - et
  - les services connexes,
 avec ou sans moyens permettant:
  - d'effectuer des réservations
  - ou
  - de délivrer des billets,
 dans la mesure où certains ou l'ensemble de ces services sont accessibles à des abonnés;
- g) «moyens de distribution»: les moyens fournis par un vendeur de système afin de communiquer des informations concernant les horaires, les places disponibles, les tarifs et les services connexes des transporteurs aériens, d'effectuer des réservations et/ou d'émettre des billets et d'assurer tout autre service connexe;

▼ M1

- h) «vendeur de système»: tout établissement et ses filiales, responsables de l'exploitation ou de la commercialisation d'un SIR;
- i) «transporteur associé»: tout transporteur aérien qui, directement ou indirectement, seul ou conjointement avec d'autres, possède ou contrôle effectivement un vendeur de système, ainsi que tout transporteur aérien dont il a la propriété ou sur lequel il a un contrôle effectif;
- j) «contrôle effectif»: une relation constituée par des droits, des contrats ou tout autre moyen qui, soit séparément soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise, grâce notamment à:
  - un droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise,
  - des droits ou des contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise ou conférant par ailleurs une influence déterminante sur la conduite des affaires de l'entreprise;
- k) «transporteur participant»: un transporteur aérien qui a conclu un accord avec un vendeur de système pour la distribution, *via* un SIR, de produits de transport aérien. Dans la mesure où un transporteur associé utilise les possibilités de son propre SIR visées par le présent règlement, il est assimilé à un transporteur participant;
- l) «abonné»: une personne ou une entreprise, autre qu'un transporteur participant, qui utilise les possibilités de distribution de produits de transport aérien offertes par un SIR en vertu d'un contrat ou de tout autre arrangement conclu avec un vendeur de système;
- m) «consommateur»: toute personne à la recherche des informations au sujet d'un produit de transport aérien et/ou comptant acheter un tel produit;
- n) «affichage principal»: un affichage neutre et complet des données relatives aux services aériens offerts entre des paires de villes durant une période déterminée;
- o) «durée totale du trajet»: le temps compris entre l'heure de départ et l'heure d'arrivée prévues;
- p) «amélioration de service»: tout produit ou service, autre que les possibilités de distribution, qu'un vendeur de système propose parallèlement, en son propre nom, aux abonnés.

*Article 3*

1. Un vendeur de système a la capacité, en son nom propre et en tant qu'entité distincte du transporteur associé, d'être titulaire de droits et d'obligations en tous genres, de conclure des contrats, entre autres avec des transporteurs associés, des transporteurs participants et des abonnés, ou d'accomplir d'autres actes juridiques et d'ester en justice.
2. Dans les limites de la capacité du système et sous réserve des contraintes techniques sur lesquelles il n'a pas prise, un vendeur de système donne à tout transporteur aérien la possibilité d'accéder, dans des conditions d'égalité et de non-discrimination, aux possibilités de distribution du système.
3. a) Un vendeur de système:
  - n'assortit pas de conditions déraisonnables le contrat passé avec un transporteur participant,
  - n'impose pas l'acceptation de conditions supplémentaires qui, de par leur nature même ou d'après les usages commerciaux, n'ont aucun rapport avec une participation à son SIR et applique des conditions identiques à niveau de service égal.
- b) Un vendeur de système n'exige pas d'un transporteur participant à son SIR qu'il ne participe pas en même temps à un autre système.

▼ M1

- c) Un transporteur participant peut résilier son contrat avec un vendeur de système moyennant un préavis n'excédant pas six mois et expirant au plus tôt à la fin de la première année du contrat.

Dans ce cas, un vendeur de système n'est pas en droit de récupérer plus que les coûts directement liés à la résiliation du contrat.

4. Un vendeur de système qui a décidé d'améliorer les moyens de distribution fournis ou les équipements utilisés à cet effet en informe tous les transporteurs participants, y compris les transporteurs associés, et leur propose cette amélioration avec la même diligence et aux mêmes termes et conditions, sous réserve des contraintes techniques sur lesquelles il n'a pas prise, et de telle manière qu'il n'y ait aucune différence dans les délais d'exécution pour la mise en œuvre des nouvelles améliorations entre les transporteurs associés et participants.

*Article 3 bis*

1. a) Un transporteur associé ne peut pas opérer de discrimination à l'égard d'un SIR concurrent en refusant de lui fournir, sur demande et avec la même diligence, les mêmes informations relatives aux horaires, aux tarifs et aux places disponibles concernant ses propres services aériens dont il alimente son propre SIR, en refusant de distribuer ses produits aériens par l'intermédiaire d'un autre SIR ou en refusant d'accepter ou de confirmer, avec la même diligence, une réservation effectuée par l'intermédiaire d'un SIR concurrent pour l'un de ses produits de transport aérien distribués par l'intermédiaire de son propre SIR. Le transporteur associé est tenu d'accepter et de confirmer uniquement les réservations qui sont faites en conformité avec ses tarifs et aux conditions dont ils sont assortis.
- b) Le transporteur associé n'est pas tenu de supporter quelque coût que ce soit généré de ce fait, exception faite des coûts de reproduction des informations à fournir et des coûts des réservations acceptées.
- c) Le transporteur associé est habilité à effectuer des contrôles pour s'assurer du respect de l'article 5 paragraphe 1 par le SIR concurrent.

2. L'obligation imposée par le présent article ne s'applique pas en faveur d'un SIR concurrent lorsque, conformément aux procédures prévues à l'article 6 paragraphe 5 ou à l'article 7 paragraphes 3 ou 4, il a été décidé que le SIR ne respecte pas les dispositions de l'article 4 *bis*, ni lorsqu'un vendeur de système ne peut donner suffisamment de garanties quant au respect des obligations au titre de l'article 6 concernant l'accès non autorisé de transporteurs associés à des informations.

*Article 4*

1. Les transporteurs participants et autres fournisseurs de produits de transport aérien veillent à ce que les données qu'ils décident d'introduire dans un SIR soient exactes, n'induisent pas en erreur, soient transparentes et ne soient pas moins complètes que celles destinées à tout autre SIR. Ces données doivent notamment permettre à un vendeur de système de satisfaire aux critères de l'annexe relatifs à l'ordre d'affichage.

Lorsque les données sont fournies par des intermédiaires, ceux-ci ne doivent pas les manipuler de telle sorte que les informations soient inexactes, induisent en erreur ou soient discriminatoires.

2. Un vendeur de système ne doit pas manipuler les données visées au paragraphe 1 de telle sorte que les informations fournies soient inexactes, induisent en erreur ou soient discriminatoires.
3. Un vendeur de système charge et traite les données fournies par les transporteurs participants avec le même soin et la même diligence, sous réserve seulement des contraintes imposées par la méthode de

▼ MI

chargement retenue par les différents transporteurs participants et des formats standards utilisés par le vendeur en question.

*Article 4 bis*

1. Les moyens de chargement et/ou de traitement fournis par un vendeur de système sont mis à la disposition de tous les transporteurs associés et participants, sans discrimination. S'il existe des normes en la matière généralement reconnues dans le secteur des transports aériens, les vendeurs de système offrent des moyens de chargement et/ou de traitement compatibles avec ces normes.
2. Un vendeur de système ne réserve pas de procédure de chargement et/ou de traitement particulier ou tout autre moyen de distribution à l'un ou à plusieurs de ses transporteurs associés.
3. Un vendeur de système veille à ce que ses moyens de distribution soient séparés, d'une façon claire et vérifiable, de l'inventaire privé de tout transporteur ainsi que des moyens de gestion et de commercialisation de celui-ci. La séparation peut être établie soit physiquement, soit en termes de logique de système au moyen de logiciels appropriés de manière à ce que toute connexion entre les moyens de distribution et les fonctions privées ne soit possible qu'au moyen d'une interface entre les différentes applications. Quelle que soit la méthode de séparation choisie, toute interface de ce type est mise à la disposition de tous les transporteurs associés et participants sans discrimination et assure l'égalité de traitement pour ce qui est des procédures, des protocoles, des entrées et des sorties. ► **CI** S'il existe des normes pertinentes et généralement reconnues ◀ dans le secteur des transports aériens, les vendeurs de système offrent des interfaces compatibles avec ces normes.

*Article 5*

1. a) Les affichages fournis par un SIR doivent être clairs et non discriminatoires.
  - b) Un vendeur de système ne doit pas, délibérément ou par négligence, afficher dans son SIR des informations inexactes ou propres à induire en erreur.
2. a) Un vendeur de système doit fournir, par l'intermédiaire de son SIR, un affichage principal ou plusieurs affichages principaux pour chaque transaction individuelle et y faire apparaître les données fournies par les transporteurs participants concernant les horaires de vol, les types de tarifs et les places disponibles sous une forme claire et complète et sans discrimination ni partialité, en particulier en ce qui concerne l'ordre de présentation des informations.
  - b) Le consommateur est en droit d'obtenir, sur demande, un affichage principal limité aux seuls services réguliers ou aux seuls services non réguliers.
  - c) Aucune discrimination fondée sur la desserte d'une même ville par des aéroports différents ne doit être opérée lors de la constitution et du choix des vols entre des paires de villes données à faire figurer dans l'affichage principal.
  - d) L'affichage principal doit classer les options possibles dans l'ordre de classement fixé en annexe.
  - e) Les critères à retenir pour l'ordre de classement ne doivent se fonder sur aucun facteur directement ou indirectement lié à l'identité du transporteur et ils doivent être appliqués sans discrimination à tous les transporteurs participants.
3. Lorsqu'un vendeur de système fournit des informations sur les tarifs, l'affichage doit être neutre et non discriminatoire et comporter au moins les tarifs correspondant à tous les vols des transporteurs participants figurant sur l'affichage principal. La source de ces informations

**▼M1**

doit être acceptable pour le(s) transporteur(s) participant(s) concerné(s) et le vendeur de système concerné.

4. Les informations relatives aux produits aériens combinés révélant, notamment, le nom de l'organisateur de voyage, les places disponibles et les prix ne doivent pas figurer sur l'affichage principal.

5. Un SIR n'est pas réputé contrevenir aux dispositions du présent règlement lorsqu'un affichage est modifié pour satisfaire une (des) demande(s) spécifique(s) d'un consommateur.

*Article 6*

1. Les dispositions ci-après s'appliquent à la mise à disposition, par un vendeur de système, des informations, statistiques ou autres, émanant de son SIR.

- a) Des informations sur les réservations individuelles sont fournies, sur une base d'égalité, à l'intention exclusive du ou des transporteurs aériens participant au service concerné par la réservation en question et du ou des abonnés intervenant dans ladite réservation.
- b) Toute information en matière de commercialisation, de réservation et de vente qui est mise à disposition l'est sous réserve que:
  - i) toutes ces données soient offertes à tous les transporteurs participants, y compris les transporteurs associés, avec la même diligence et sans discrimination aucune;
  - ii) ces données puissent s'étendre et, sur demande, s'étendent à tous les transporteurs participants et/ou à tous les abonnés mais ne comportent aucune information personnelle sur les consommateurs (particuliers ou sociétés) ni aucun élément permettant de les identifier;
  - iii) les demandes de données de ce type soient toutes traitées avec le même soin et avec la même diligence, sous réserve de la méthode de transmission choisie par le transporteur concerné.

2. Un vendeur de système ne met pas à la disposition de tiers non parties à la transaction des informations personnelles sur un passager sans le consentement de celui-ci.

3. Un vendeur de système veille à ce que les dispositions des paragraphes 1 et 2 soient respectées à l'aide de moyens techniques et/ou de sauvegardes appropriés s'appliquant au moins aux logiciels, de telle manière qu'aucun transporteur associé ne puisse avoir accès aux informations fournies par les transporteurs aériens ou créées à leur intention sauf si le présent article le permet.

4. Dans les trois mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent règlement, un vendeur de système met à la disposition de tous les transporteurs participants, à leur demande, une description détaillée des dispositions techniques et administratives qu'il a adoptées pour se conformer au présent article.

5. À la réception de la description détaillée des mesures techniques et administratives qui ont été adoptées ou modifiées par un vendeur de système, la Commission décide, dans un délai de trois mois, si ces mesures sont suffisantes pour fournir les sauvegardes requises en vertu du présent article. Dans la négative, la décision de la Commission peut exiger l'application du paragraphe 2 de l'article 3 *bis*. La Commission informe immédiatement les États membres d'une telle décision. À moins que le Conseil, à la demande d'un État membre, ne prenne une décision différente dans un délai de deux mois à compter de la date de la décision de la Commission, celle-ci entre en vigueur.

**▼B***Article 7***▼M1**

1. Les obligations incombant à un vendeur de système ►C2 en vertu des articles 3 et 4 à 6 ne s'appliquent ◄ pas à l'égard d'un transporteur associé d'un pays tiers dans la mesure où son SIR situé à l'extérieur du territoire de la Communauté n'assure pas aux transporteurs aériens communautaires un traitement équivalent à celui qui leur

**▼M1**

est accordé dans le cadre du présent règlement et du règlement (CEE) n° 83/91 de la Commission <sup>(1)</sup>.

2. Les obligations incombant aux transporteurs associés ou participants en vertu des articles 3 *bis*, 4 et 8 ne s'appliquent pas à l'égard d'un SIR contrôlé par un (des) transporteur(s) aérien(s) d'un ou de plusieurs pays tiers dans la mesure où ce(s) transporteur(s) associé(s) ou participant(s) ne bénéficie(nt) pas, à l'extérieur du territoire de la Communauté, d'un traitement équivalent à celui qui lui (leur) est accordé dans le cadre du présent règlement et du règlement (CEE) n° 83/91 de la Commission.

**▼B**

3. Un vendeur de système ou le transporteur aérien qui entend se prévaloir des dispositions des paragraphes 1 ou 2 doit notifier à la Commission ses intentions et les raisons motivant sa décision au moins quatorze jours avant toute action en ce sens. Dans des circonstances exceptionnelles, la Commission peut, à la demande du vendeur ou du transporteur aérien concerné, accorder une dérogation à la règle des quatorze jours.

4. Dès réception d'une telle notification, la Commission détermine sans délai s'il y a discrimination au sens des paragraphes 1 et 2. Si tel est le cas, elle en informe tous les vendeurs de systèmes ou les transporteurs aériens concernés dans la Communauté, ainsi que les États membres. S'il n'y a pas discrimination au sens des paragraphes 1 ou 2, la Commission en informe le vendeur de système ou les transporteurs aériens concernés.

**▼M1**

5. a) Dans les cas où on constate l'existence d'un traitement discriminatoire grave au sens des paragraphes 1 ou 2, la Commission peut, par voie de décision, adjoindre les SIR concernés de modifier leurs opérations de manière appropriée afin de mettre un terme à ce traitement discriminatoire. La Commission informe immédiatement les États membres d'une telle décision.
- b) À moins que le Conseil, à la demande d'un État membre, ne prenne une décision contraire dans un délai de deux mois à compter de la date de la décision de la Commission, celle-ci entre en vigueur.

*Article 8*

1. Un transporteur associé ne doit pas, directement ou indirectement, associer l'utilisation d'un SIR particulier par un abonné au paiement d'une commission, ou à toute autre mesure incitative, ou à des mesures dissuasives concernant la vente des produits de transport aérien disponibles sur ses vols.

2. Un transporteur associé ne doit pas, directement ou indirectement, exiger d'un abonné qu'il utilise un SIR particulier pour vendre ou émettre des billets pour l'un des produits de transport aérien qu'il fournit lui-même directement ou indirectement.

3. Toute condition qu'un transporteur aérien peut imposer aux agents de voyages lorsqu'il les autorise à vendre ou à émettre des billets pour ses produits de transport aérien s'applique sans préjudice des paragraphes 1 et 2.

**▼B***Article 9*

1. Un vendeur de système doit permettre à tous les abonnés d'accéder aux moyens de distribution d'un SIR, sans aucune discrimination.

<sup>(1)</sup> JO n° L 10 du 15. 1. 1991, p. 9.

**▼B**

2. Un vendeur de système ne doit pas imposer la signature d'un contrat d'exclusivité aux abonnés, ni empêcher, directement ou indirectement, un abonné de s'abonner à un ou plusieurs autres systèmes ou d'utiliser un ou plusieurs systèmes.
3. Un vendeur de système doit offrir à tous les abonnés, sans aucune discrimination, toute amélioration de service qu'il offre à l'un d'entre eux.

**▼M1**

4. a) Un vendeur de système ne doit pas imposer de conditions déraisonnables dans un contrat autorisant un abonné à utiliser son SIR; en particulier, un abonné peut résilier son contrat avec un vendeur de système moyennant un préavis n'excédant pas trois mois et expirant au plus tôt à la fin de la première année du contrat.  
Dans ce cas, un vendeur de système n'est pas en droit de récupérer plus que les coûts directement liés à la résiliation du contrat.
- b) sous réserve des dispositions du paragraphe 2, la fourniture d'un équipement technique n'est pas régie par les conditions visées au point a).
5. Dans le contrat qu'il passe avec un abonné, un vendeur de système prévoit:
  - a) qu'il soit accédé à l'affichage principal, conformément à l'article 5, lors de chaque transaction individuelle, sauf lorsque le consommateur demande des informations concernant un seul transporteur aérien ou uniquement des produits de transport aérien combinés;
  - b) que l'abonné ne manipule pas les éléments fournis par les SIR d'une manière qui entraîne une présentation de l'information aux consommateurs qui soit inexacte, susceptible d'induire en erreur ou discriminatoire.
6. Un vendeur de système ne peut imposer à un abonné l'obligation d'accepter une proposition d'équipement technique ou de logiciel, mais il peut exiger que l'équipement et le logiciel utilisés soient compatibles avec son propre système.

**▼B***Article 10***▼M1**

1. Les redevances demandées par un vendeur de système sont non discriminatoires, raisonnablement structurées et en rapport raisonnable avec le coût du service fourni et utilisé; en particulier, elles sont les mêmes à niveau de service égal.

La facturation des services d'un SIR est suffisamment détaillée pour que les transporteurs participants et les abonnés puissent voir exactement quels services ont été utilisés et les redevances demandées pour ceux-ci; les factures relatives aux redevances de réservation comportent au moins les informations ci-après pour chaque segment de vol:

- type de réservation SIR,
- nom du passager,
- pays,
- code IATA/ARC d'identification de l'agence,
- code de la ville,
- paire de villes ou segment de vol,
- date de la réservation (de la transaction),
- date du vol,
- numéro du vol,
- code statut (statut de la réservation),
- type (classe) de service,
- système de repérage du dossier client (PNR),
- indicateur de réservation/d'annulation.

Les informations sur la facturation sont offertes sur support magnétique.

**▼MI**

Un transporteur participant a la possibilité d'être informé lorsqu'une réservation/transaction est effectuée, pour laquelle une redevance de réservation sera demandée. Lorsqu'un transporteur choisit de recevoir ces informations, il a la faculté d'annuler ces réservations/transactions, sauf si la réservation/transaction a déjà été acceptée.

2. Un vendeur de système fournit, sur demande, aux parties intéressées des précisions sur les procédures en vigueur, les redevances, les moyens offerts par le système, y compris les interfaces et les critères d'édition et d'affichage utilisés. Toutefois, la présente disposition n'oblige pas un vendeur de système à divulguer des éléments faisant l'objet d'un droit de propriété, comme les logiciels.

**▼B**

3. Toute modification des tarifs, des conditions ou des services proposés ainsi que les motifs qui la justifient sont communiqués sans discrimination à tous les transporteurs et abonnés participants.

*Article 11*

1. La Commission, agissant sur plainte ou de sa propre initiative, engage des procédures en vue de faire cesser toute infraction aux dispositions du présent règlement.

2. Sont habilités à déposer plainte:

- a) les États membres;
- b) les personnes physiques ou morales qui font valoir un intérêt légitime.

3. La Commission transmet sans délai aux États membres copie des plaintes et des demandes ainsi que de toutes les pièces pertinentes qui lui sont adressées ou qu'elle communique dans le cadre de telles procédures.

*Article 12*

1. Dans l'accomplissement des tâches qui lui sont assignées par le présent règlement, la Commission peut recueillir tous les renseignements nécessaires auprès des États membres ainsi que des entreprises et associations d'entreprises.

2. La Commission peut fixer un délai, non inférieur à un mois, pour la communication des renseignements demandés.

3. Lorsqu'elle adresse une demande de renseignements à une entreprise ou une association d'entreprises, la Commission en fait parvenir simultanément une copie à l'État membre sur le territoire duquel se trouve le siège de l'entreprise ou de l'association d'entreprises.

4. Dans sa demande, la Commission indique la base juridique et l'objet de sa demande, ainsi que les sanctions prévues à l'article 16 paragraphe 1 au cas où un renseignement inexact est fourni.

5. Les propriétaires des entreprises ou leurs représentants et, dans le cas de personnes morales ou de sociétés ou associations n'ayant pas la personnalité juridique, leur fondé de pouvoir légal ou statutaire sont tenus de fournir les renseignements demandés.

*Article 13*

1. Dans l'accomplissement des tâches qui lui sont assignées par le présent règlement, la Commission peut procéder à toutes les enquêtes nécessaires auprès des entreprises et associations d'entreprises. À cet effet, les agents mandatés par la Commission sont habilités à:

- a) contrôler les livres et autres documents commerciaux;
- b) prendre des copies ou des extraits de registres et de documents commerciaux;
- c) demander sur place des explications orales;
- d) accéder à tous locaux, terrains et moyens de transport utilisés par les entreprises ou associations d'entreprises.

**▼B**

2. Les agents mandatés par la Commission exercent leurs pouvoirs sur présentation d'un mandat écrit qui indique l'objet et le but de l'enquête ainsi que les sanctions prévues à l'article 16 paragraphe 1 au cas où les registres ou autres documents commerciaux requis sont présentés de façon incomplète. En temps utile avant l'enquête, la Commission avise l'État membre sur le territoire duquel l'enquête doit être effectuée de la mission et de l'identité des agents mandatés.

3. Les entreprises et associations d'entreprises sont tenues de se soumettre aux enquêtes que la Commission a ordonnées par voie de décision. La décision indique l'objet et le but de l'enquête, fixe la date à laquelle celle-ci doit commencer et indique les sanctions prévues à l'article 16 paragraphe 1 ainsi que le droit de faire appel de la décision devant la Cour de justice.

4. La Commission prend les décisions visées au paragraphe 3 après avoir consulté l'État membre sur le territoire duquel l'enquête doit être effectuée.

5. Les agents de l'État membre sur le territoire duquel l'enquête doit être effectuée peuvent, à la demande de l'État membre ou de la Commission, prêter assistance aux agents de la Commission dans l'accomplissement de leurs tâches.

6. Lorsqu'une entreprise s'oppose à une enquête ordonnée en application du présent article, l'État membre concerné prête aux agents mandatés par la Commission l'assistance nécessaire pour leur permettre de mener l'enquête.

*Article 14*

1. Les renseignements recueillis dans le cadre de l'application des articles 12 et 13 ne peuvent être utilisés qu'aux fins des demandes ou enquêtes correspondantes.

2. Sans préjudice des articles 11 et 20, la Commission et les autorités compétentes des États membres ainsi que leurs fonctionnaires et autres agents sont tenus de ne pas divulguer les renseignements, couverts par le secret professionnel, qu'ils ont recueillis dans le cadre de l'application du présent règlement.

3. Les paragraphes 1 et 2 ne s'opposent pas à la publication de renseignements à caractère général ou d'études qui ne comportent pas d'indications sur des entreprises ou associations d'entreprises déterminées.

*Article 15*

1. Lorsqu'une entreprise ou une association d'entreprises ne fournit pas les renseignements demandés dans le délai imparti par la Commission ou les fournit de façon incomplète, la Commission les requiert par voie de décision. Cette décision précise les renseignements requis, fixe un délai approprié dans lequel ils doivent être fournis et indique les sanctions prévues à l'article 16 paragraphe 1 ainsi que le droit de faire appel de la décision devant la Cour de justice.

2. La Commission adresse simultanément copie de sa décision à l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel se trouve le siège de l'entreprise ou de l'association d'entreprises.

*Article 16*

1. La Commission peut, par voie de décision, infliger aux entreprises ou associations d'entreprises des amendes de 1 000 à 50 000 écus lorsque, délibérément ou par négligence, elles:

- a) fournissent des renseignements inexacts en réponse à une demande présentée au titre de l'article 12 ou ne fournissent pas les informations requises dans les délais fixés;
- b) présentent de façon incomplète les registres ou autres documents commerciaux requis ou refusent de se soumettre aux enquêtes décidées en application de l'article 13 paragraphe 1.

**▼B**

2. La Commission peut, par voie de décision, infliger aux vendeurs de systèmes, aux transporteurs associés, aux transporteurs participants et/ou aux abonnés qui enfreignent les dispositions du présent règlement des amendes pouvant atteindre au maximum 10 % du chiffre d'affaires réalisé annuellement par l'entreprise en cause dans l'activité considérée.

Le montant de l'amende est fixé en fonction de la gravité et de la durée de l'infraction.

3. Les décisions prises en application des paragraphes 1 et 2 n'ont pas de caractère pénal.

*Article 17*

La Cour de justice a une compétence de pleine juridiction au sens de l'article 172 du traité pour statuer sur les recours intentés contre les décisions par lesquelles la Commission a fixé une amende; elle peut annuler, réduire ou majorer l'amende.

*Article 18*

Aux fins de l'application de l'article 16, l'écu est l'unité de compte adoptée pour l'établissement du budget général des Communautés européennes conformément aux articles 207 et 209 du traité.

*Article 19*

1. Avant de prendre les décisions prévues à l'article 16, la Commission donne aux entreprises ou associations d'entreprises concernées l'occasion d'être entendues sur des questions au sujet desquelles la Commission articule ou a articulé des griefs.

2. La Commission ou les autorités compétentes des États membres peuvent aussi, si elles l'estiment nécessaire, entendre d'autres personnes physiques ou morales. Lorsque celles-ci demandent à être entendues, il doit être fait droit à leur demande si elles justifient d'un intérêt suffisant.

*Article 20*

1. La Commission publie les décisions qu'elle adopte en application de l'article 16.

2. La publication mentionne les noms des parties intéressées et reprend l'essentiel de la décision; elle tient compte de l'intérêt légitime des entreprises à ce que leurs secrets d'affaires soient protégés.

**▼M1***Article 21*

Les dispositions de l'article 5 et de l'article 9 paragraphe 5 ainsi que l'annexe du présent règlement ne s'appliquent pas à un SIR utilisé par un transporteur aérien ou un groupe de transporteurs aériens dans ses (leurs) propres locaux et comptoirs de vente, clairement identifiés comme tels.

*Article 21 bis*

1. Le vendeur de système veille à ce que la conformité technique de son SIR avec les articles 4 *bis* et 6 soit contrôlée par un vérificateur indépendant. À cette fin, le vérificateur a accès, à tout moment, à tous les programmes, procédures, opérations et sauvegardes utilisés sur les ordinateurs ou systèmes informatiques par lesquels le vendeur de système fournit ses moyens de distribution. Chaque vendeur de système soumet à la Commission, au moins une fois par an, le rapport d'inspection du vérificateur assorti des conclusions de celui-ci. La Commission examine ce rapport en vue de prendre toute mesure nécessaire conformément à l'article 11 paragraphe 1.

2. Le vendeur de système informe les transporteurs participants et la Commission de l'identité du vérificateur au moins trois mois avant la confirmation de sa nomination et au moins trois mois avant chaque

**▼M1**

nouvelle nomination annuelle. Si, dans un délai d'un mois suivant la réception de cette notification, l'un des transporteurs participants conteste la capacité du vérificateur à effectuer les tâches exigées par le présent article, la Commission décide, dans un nouveau délai de deux mois, après consultation du vérificateur, du vendeur de système et de toute autre partie faisant valoir un intérêt légitime, s'il y a lieu ou non de remplacer le vérificateur.

*Article 22*

1. Le présent règlement s'entend sans préjudice de la législation nationale relative à la sécurité, à l'ordre public et à la protection des données.
2. Les bénéficiaires de droits résultant de l'article 3 paragraphe 4 et des articles 4 *bis*, 6 et 21 *bis* ne peuvent pas y renoncer par des moyens contractuels ou de toute autre nature.

*Article 23*

1. Le Conseil statue sur la révision du présent règlement, au plus tard le 31 décembre 1997, sur la base d'une proposition de la Commission présentée au plus tard le 31 mars 1997, assortie d'un rapport sur l'application du présent règlement.
2. Le Conseil fait le point sur l'application de l'article 4 *bis* et de l'article 6 paragraphe 3 sur la base d'un rapport présenté par la Commission au plus tard à la fin de 1994.

**▼B**

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

▼ **MI**

## ANNEXE

**Principaux critères en ce qui concerne l'ordre d'affichage des vols proposant des produits de transport aérien purs**

1. À moins qu'un consommateur ne demande un ordre différent pour une transaction particulière, l'affichage principal doit classer les options de vols, pour la ou les dates demandées, dans l'ordre suivant:
  - i) tous les vols directs sans escale entre les paires de villes concernées;
  - ii) les autres vols directs entre les paires de villes concernées, sans changement d'appareil;
  - iii) les vols avec correspondance.
2. Un consommateur doit au moins se voir offrir la possibilité d'obtenir, sur demande, l'affichage principal dans l'ordre chronologique des départs ou des arrivées et/ou en fonction de la durée totale du trajet. À moins qu'un consommateur ne demande un affichage différent, l'affichage principal se fait dans l'ordre chronologique des départs pour les vols visés au point i) et en fonction de la durée totale du trajet pour les vols visés aux points ii) et iii).
3. Lorsqu'un vendeur de système choisit d'afficher, pour une quelconque paire de villes, des informations portant sur les horaires ou les tarifs de transporteurs non participants, étant entendu que ces informations ne portent pas nécessairement sur tous ces transporteurs, ces informations sont affichées d'une manière exacte, non susceptible d'induire en erreur et non discriminatoire entre les transporteurs affichés.
4. Si, à la connaissance du vendeur de système, les informations relatives au nombre de services aériens réguliers directs et à l'identité des transporteurs aériens concernés ne sont pas exhaustives, ce fait doit être clairement signalé sur le support d'affichage approprié.
5. Les vols autres que des services aériens réguliers sont clairement indiqués.
6. Les vols avec escale sont clairement indiqués.
7. Lorsque des vols sont assurés par un transporteur aérien autre que celui indiqué par le code d'identification du transporteur, le transporteur assurant effectivement le vol est clairement indiqué. Cette exigence s'applique dans tous les cas, sauf pour les arrangements *ad hoc* à court terme.
8. Un vendeur de système n'utilise pas l'espace de l'écran d'un affichage principal de manière à donner une place excessive à une option de voyage particulière ou à afficher des options peu réalistes.
9. Sous réserve du point 10, les dispositions ci-après s'appliquent:
  - a) pour les services directs, aucun vol ne doit apparaître plus d'une fois dans un affichage principal;
  - b) pour les services à segments multiples impliquant un changement d'appareil, aucune combinaison de vols ne doit apparaître plus d'une fois dans un affichage principal;
  - c) les vols avec changement d'appareil sont assimilés à des vols avec correspondance et affichés comme tels, c'est-à-dire à raison d'une ligne pour chaque type d'appareil différent utilisé.

Néanmoins, une seule réservation est nécessaire lorsque les vols sont organisés par le même transporteur aérien, qu'ils portent le même numéro de vol et que le transporteur aérien ne demande qu'un seul coupon de vol.

10. 1. Lorsque des transporteurs participants ont une exploitation en commun ou ont conclu d'autres arrangements qui, contractuellement, prévoient que deux ou plusieurs d'entre eux assument une responsabilité distincte pour ce qui est de l'offre et de la vente des produits du transport aérien pour un vol ou une combinaison de vols, les termes «vol» (pour des services directs) et «combinaison de vols» (pour des services à secteurs multiples) figurant au point 9 sont interprétés de manière à permettre que chaque transporteur concerné — deux au maximum — figure séparément sur l'affichage avec son code d'identification du transporteur.
2. Lorsque plus de deux transporteurs sont concernés, il appartient au transporteur exploitant effectivement le vol de désigner les deux transporteurs habilités à faire usage de l'exception prévue au point 1.

**▼ M1**

11. Un affichage principal inclut, dans la mesure du possible, les vols avec correspondance effectués dans le cadre de services réguliers que proposent les transporteurs participants et pour la construction desquels neuf points de correspondance au moins sont utilisés. Un vendeur de système donne suite à toute demande d'un transporteur participant visant à inclure un vol indirect dont la longueur n'excède pas 130 % de la distance orthodromique séparant les deux aéroports à moins que cela ne conduise à exclure des services d'une durée totale de trajet plus courte. Il n'est pas nécessaire d'utiliser les points de correspondance conduisant à une longueur de trajet supérieure à 130 %.