

Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

► **B**

**VERORDENING (EEG) Nr. 2299/89 VAN DE RAAD  
van 24 juli 1989  
betreffende gedragsregels voor geautomatiseerde boekingsystemen**

(PB L 220 van 29.7.1989, blz. 1)

Gewijzigd bij:

	Publicatieblad		
	nr.	blz.	datum
► <b><u>M1</u></b> Verordening (EEG) nr. 3089/93 van de Raad van 29 oktober 1993	L 278	1	11.11.1993

▼B**VERORDENING (EEG) Nr. 2299/89 VAN DE RAAD****van 24 juli 1989****betreffende gedragsregels voor geautomatiseerde boekingsystemen**

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 84, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie <sup>(1)</sup>,Gezien het advies van het Europese Parlement <sup>(2)</sup>,Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité <sup>(3)</sup>,

Overwegende dat de meeste plaatsreserveringen bij luchtvaartmaatschappijen via geautomatiseerde boekingsystemen geschieden;

Overwegende dat dergelijke systemen, mits zij naar behoren worden gebruikt, zowel de luchtvaartmaatschappijen als de reisbureaus en het reizigerspubliek een belangrijke en nuttige dienst bewijzen door goed bijgewerkte en nauwkeurige informatie over vluchten, luchttarieven en beschikbare plaatsen gemakkelijk toegankelijk te maken, boekingen te verrichten en, in sommige gevallen, vliegbiljetten en instapkaarten te verstrekken;

Overwegende dat misbruik in de vorm van een weigering om tot deze systemen toegang te verlenen of discriminatie bij de verstrekking, invoering of weergave van gegevens op een beeldscherm, dan wel oplegging van onredelijke voorwaarden aan deelnemers of abonnees, zowel de luchtvaartmaatschappijen als de reisbureaus en, uiteindelijk, de consumenten ernstig kan benadelen;

Overwegende dat deze verordening de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag onverlet laat;

Overwegende dat in Verordening (EEG) nr. 2672/88 van de Commissie <sup>(4)</sup> is bepaald dat artikel 85, lid 1, van het Verdrag niet van toepassing is op overeenkomsten voor de gemeenschappelijke aankoop, ontwikkeling en exploitatie van geautomatiseerde boekingsystemen;

Overwegende dat bindende gedragsregels voor geautomatiseerde boekingsystemen en/of distributiefaciliteiten die in de Gemeenschap worden aangeboden en/of gebruikt, kunnen bewerkstelligen dat er, mits bepaalde voorzorgsmaatregelen worden genomen, van de geautomatiseerde boekingsystemen een niet-discriminerend en doorzichtig gebruik wordt gemaakt, waardoor misbruik wordt voorkomen, terwijl de onvervalste concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen en tussen geautomatiseerde boekingsystemen wordt gestimuleerd en aldus de belangen van de consumenten worden beschermd;

Overwegende dat het niet wenselijk is aan een verkoper van een geautomatiseerd boekingsstelsel of aan een moederluchtvaartmaatschappij of deelnemende luchtvaartmaatschappij verplichtingen op te leggen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij uit een derde land, die alleen of te zamen met anderen een ander geautomatiseerd boekingsstelsel bezit en/of beheert dat met deze gedragsregels niet in overeenstemming is of niet de mogelijkheid van een gelijkwaardige behandeling biedt;

Overwegende dat er behoefte is aan een klachten-, onderzoek- en handhavingprocedure in geval van niet-nakoming van dergelijke gedragsregels,

<sup>(1)</sup> PB nr. C 294 van 18. 11. 1988, blz. 12.<sup>(2)</sup> PB nr. C 158 van 26. 6. 1989.<sup>(3)</sup> PB nr. C 56 van 6. 3. 1989, blz. 32.<sup>(4)</sup> PB nr. L 239 van 30. 8. 1988, blz. 13.

**▼B**

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

**▼M1***Artikel 1*

Deze verordening is van toepassing op geautomatiseerde boekingssystemen voor zover zij luchtvervoerprodukten omvatten, wanneer die op het grondgebied van de Gemeenschap worden aangeboden en/of gebruikt, ongeacht

- de status of nationaliteit van de systeemverkoper,
- de bron van de gebruikte informatie of de plaats waar de betrokken centrale dataverwerkingseenheid zich bevindt,
- de geografische ligging van de luchthavens waartussen het luchtvervoer plaatsvindt.

*Artikel 2*

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- a) „afzonderlijk luchtvervoerprodukt”: het vervoer door de lucht van een passagier tussen twee luchthavens, met inbegrip van alle bijbehorende aanvullende diensten en bijkomende voordelen die als een integrerend onderdeel van dat produkt ten verkoop worden aangeboden en/of worden verkocht;
- b) „gecombineerd luchtvervoerprodukt”: een van te voren georganiseerde combinatie van een afzonderlijk luchtvervoerprodukt met andere diensten die geen bij het luchtvervoer horende aanvullende diensten zijn, die tegen een „all-in”-prijs ten verkoop wordt aangeboden en/of wordt verkocht;
- c) „luchtvervoerprodukt”: zowel afzonderlijke als gecombineerde luchtvervoerprodukten;
- d) „geregelde luchtdienst”: een reeks vluchten die elk alle volgende kenmerken bezitten:
  - zij worden uitgevoerd door vliegtuigen voor het vervoer van passagiers of van passagiers en vracht en/of post tegen betaling, op zodanige wijze dat voor elke vlucht door de consument plaatsen kunnen worden gekocht (rechtstreeks van de luchtvaartmaatschappij of via haar erkende bureaus);
  - zij worden uitgevoerd om het verkeer tussen dezelfde twee of meer plaatsen te verzorgen:
    1. volgens een gepubliceerde dienstregeling, dan wel
    2. met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij duidelijk een systematische reeks vormen;
- e) „tarief”: de prijs die moet worden betaald voor afzonderlijke luchtvervoerprodukten en de voorwaarden waaronder deze prijs geldt;
- f) „geautomatiseerd boekingssysteem („CRS” — Computerised Reservation System)”: een geautomatiseerd systeem dat informatie inzake luchtvaartmaatschappijen bevat over, onder meer,
  - vluchtschema's,
  - vrije plaatsen of capaciteit,
  - tarieven en
  - bijbehorende diensten,
 met of zonder faciliteiten waarmee
  - plaatsen kunnen worden gereserveerd of
  - vliegbiljetten kunnen worden verstrekt,
 in zoverre sommige of al deze diensten voor abonnees beschikbaar zijn;
- g) „distributiefaciliteiten”: faciliteiten die een systeemverkoper verleent voor het verstrekken van inlichtingen over vluchtschema's van luchtvaartmaatschappijen, hun vrije plaatsen of capaciteit, tarieven en bijbehorende diensten, alsmede voor andere bijbehorende diensten;

▼ MI

- h) „systeemverkoper”: een onderneming en haar filialen die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie of het op de markt brengen van een geautomatiseerd boekingssysteem;
- i) „moederluchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij die rechtstreeks of middelijk, alleen of samen met anderen, een systeemverkoper bezit of daarover daadwerkelijk zeggenschap heeft, alsmede elke luchtvaartmaatschappij die zij bezit en/of waarover zij daadwerkelijk zeggenschap heeft;
- j) „daadwerkelijke zeggenschap”: een relatie gebaseerd op rechten, overeenkomsten of andere middelen die, afzonderlijk of te zamen en gelet op de desbetreffende feitelijke of juridische omstandigheden, de mogelijkheid bieden om rechtstreeks of indirect een beslissende invloed uit te oefenen op een onderneming, meer bepaald via:
- het recht om alle of een gedeelte van de activa van een onderneming te gebruiken;
  - rechten of overeenkomsten waardoor een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op de samenstelling, het stemgedrag of de besluiten van de organen van een onderneming of waardoor anderszins een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op het beleid van de onderneming;
- k) „deelnemende luchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij die met een systeemverkoper een overeenkomst heeft voor de distributie van haar luchtvervoerprodukten via een geautomatiseerd boekingssysteem. Voor zover een moederluchtvaartmaatschappij van de faciliteiten van haar eigen onder deze verordening vallende geautomatiseerde boekingssysteem gebruik maakt, wordt zij als een deelnemende luchtvaartmaatschappij beschouwd;
- l) „abonnee”: een persoon of een onderneming die geen deelnemende luchtvaartmaatschappij is en die in het kader van een contract of een andere regeling met een systeemverkoper gebruik maakt van de distributiefaciliteiten voor luchtvervoerprodukten van een geautomatiseerd boekingssysteem;
- m) „consument”: iedere persoon die over een luchtvervoerprodukt gegevens wenst te verkrijgen en/of voornemens is een luchtvervoerprodukt te kopen;
- n) „hoofdscherm”: een scherm met een volledig, neutraal overzicht van de gegevens over de luchtdiensten tussen stedenparen, binnen een aangegeven tijdsspanne;
- o) „reisduur”: het tijdsverschil tussen de vastgestelde vertrek- en aankomsttijd;
- p) „dienstenuitbreiding”: het samen met een geautomatiseerd boekingssysteem door een systeemverkoper in zijn eigen naam aan abonnees aanbieden van andere produkten of diensten dan distributiefaciliteiten.

*Artikel 3*

1. Een systeemverkoper kan in eigen naam, als een van de moederluchtvaartmaatschappij onderscheiden entiteit, drager zijn van rechten en plichten van elke aard, overeenkomsten aangaan, onder meer met moederluchtvaartmaatschappijen, deelnemende luchtvaartmaatschappijen en abonnees, of andere rechtshandelingen verrichten, alsmede in rechte vervolgen en vervolgd worden.
2. Een systeemverkoper stelt iedere luchtvaartmaatschappij in de gelegenheid om, binnen de beschikbare capaciteit van het systeem en behoudens beperkingen van technische aard waarop hij geen vat heeft, op gelijke en niet-discriminerende wijze aan zijn distributiefaciliteiten deel te nemen.
3. a) Een systeemverkoper
  - mag geen onredelijke voorwaarden stellen voor een contract met een deelnemende luchtvaartmaatschappij;
  - mag geen extra voorwaarden opleggen die, naar hun aard of volgens de geldende handelsgebruiken, geen verband houden met deelneming aan zijn geautomatiseerd boekingssysteem,

▼ M1

en dient dezelfde voorwaarden voor hetzelfde niveau van dienstverlening te stellen.

- b) Een systeemverkoper mag niet als voorwaarde voor deelneming aan zijn geautomatiseerd boekingsstelsel stellen, dat een deelnemende luchtvaartmaatschappij niet terzelfder tijd aan een ander stelsel mag deelnemen.
- c) Een deelnemende luchtvaartmaatschappij mag haar contract met een systeemverkoper beëindigen met een opzeggingstermijn die niet langer dan zes maanden behoeft te zijn en die niet vóór het einde van het eerste jaar verstrijkt.

In dat geval kan een systeemverkoper geen aanspraak maken op terugvordering van meer dan de kosten die rechtstreeks verband houden met de beëindiging van het contract.

4. Indien de systeemverkoper besloten heeft verbeteringen aan te brengen in de verstrekte distributiefaciliteiten of in de bij de verstrekking van deze faciliteiten gebruikte outillage, stelt hij deze verbeteringen met dezelfde stiptheid en onder dezelfde voorwaarden ter kennis en ter beschikking van alle deelnemende luchtvaartmaatschappijen, ook van moederluchtvaartmaatschappijen, behoudens beperkingen van technische aard waarop hij geen vat heeft, en wel zo dat er voor de toepassing van de nieuwe verbeteringen geen verschil in aanloopperiode is tussen de moederluchtvaartmaatschappijen en de deelnemende luchtvaartmaatschappijen.

*Artikel 3 bis*

- 1. a) Een moederluchtvaartmaatschappij mag een concurrerend geautomatiseerd boekingsstelsel niet discrimineren door te weigeren aan dit laatste desgevraagd, met dezelfde stiptheid dezelfde informatie over vluchtschema's, tarieven en vrije plaatsen of capaciteit voor haar eigen luchtdiensten te verstrekken als aan haar eigen geautomatiseerd boekingsstelsel, te weigeren via een ander geautomatiseerd boekingsstelsel haar luchtvervoerprodukten te verdelen, of te weigeren een via een concurrerend geautomatiseerd boekingsstelsel verrichte boeking van een van haar via haar eigen geautomatiseerd boekingsstelsel verdeelde luchtvervoerprodukten met dezelfde stiptheid te aanvaarden of te bevestigen. De moederluchtvaartmaatschappij hoeft alleen boekingen te aanvaarden en te bevestigen die in overeenstemming zijn met haar tarieven en voorwaarden.
  - b) De moederluchtvaartmaatschappij mag niet worden verplicht in dit verband kosten te aanvaarden, met uitzondering van die voor de reproductie van de te verstrekken informatie en die voor aanvaarde boekingen.
  - c) De moederluchtvaartmaatschappij mag controles uitvoeren om zich ervan te vergewissen dat artikel 5, lid 1, door het concurrerende geautomatiseerde boekingsstelsel wordt nageleefd.
2. De uit dit artikel voortvloeiende verplichting geldt niet ten aanzien van een concurrerend geautomatiseerd boekingsstelsel wanneer overeenkomstig de procedures van artikel 6, lid 5, c.q. artikel 7, leden 3 en 4, is besloten dat artikel 4 bis niet is nagekomen of dat een systeemverkoper geen toereikende garantie kan bieden dat de uit artikel 6 voortvloeiende verplichtingen inzake ongemachtigde toegang van moederluchtvaartmaatschappijen tot informatie worden nagekomen.

*Artikel 4*

1. Deelnemende luchtvaartmaatschappijen en anderen die luchtvervoerprodukten verstrekken, zorgen ervoor dat de gegevens die zij besluiten aan een geautomatiseerd boekingsstelsel over te leggen, nauwkeurig, niet misleidend, doorzichtig en niet minder volledig dan voor een ander geautomatiseerd boekingsstelsel zijn. De gegevens moeten, onder meer, een systeemverkoper in staat stellen te voldoen aan de eisen van de in de bijlage vermelde criteria inzake volgorde.

▼ M1

Tussenpersonen mogen via hen overgelegde gegevens niet zodanig behandelen dat dit tot onnauwkeurige, misleidende of discriminerende informatie zou leiden.

2. Een systeemverkoper mag het in lid 1 bedoelde materiaal niet zodanig behandelen dat dit tot de verstrekking van onnauwkeurige, misleidende of discriminerende informatie zou leiden.
3. De door deelnemende luchtvaartmaatschappijen verstrekte gegevens worden door de systeemverkoper met evenveel zorg en stiptheid ingevoerd en verwerkt, behoudens uitsluitend beperkingen van de door de afzonderlijke deelnemende luchtvaartmaatschappijen gekozen invoermethode en de door de systeemverkoper gehanteerde standaardformaten.

*Artikel 4 bis*

1. De door een systeemverkoper verstrekte invoeren/of verwerkingsfaciliteiten worden zonder discriminatie ter beschikking gesteld van alle moederluchtvaartmaatschappijen en deelnemende luchtvaartmaatschappijen. Wanneer relevante en algemeen aanvaarde normen van de luchtvervoersindustrie beschikbaar zijn, verstrekken de systeemverkopers daarmee compatibele faciliteiten.
2. Een systeemverkoper mag geen specifieke invoer- en/of verwerkingsprocedure of een andere distributiefaciliteit voor een of meer van zijn moederluchtvaartmaatschappijen voorbehouden.
3. Een systeemverkoper draagt er zorg voor dat zijn distributiefaciliteiten op een duidelijke en controleerbare wijze gescheiden zijn van de particuliere inventaris en beheers- en marketingfaciliteiten van luchtvaartmaatschappijen. De scheiding kan materieel tot stand worden gebracht of logisch door middel van programmatuur, op een zodanige wijze dat verbindingen tussen de distributiefaciliteiten en de particuliere faciliteiten alleen door middel van een verbinding tussen toepassingsprogramma's tot stand kunnen worden gebracht. Ongeacht de scheidingsmethode, worden dergelijke verbindingen zonder discriminatie ter beschikking gesteld van alle moederluchtvaartmaatschappijen en deelnemende luchtvaartmaatschappijen en wordt een gelijke behandeling toegepast ten aanzien van de procedures, protocollen, input en output. Wanneer relevante en algemeen aanvaarde normen van de luchtvervoersindustrie beschikbaar zijn, verstrekken de systeemverkopers daarmee compatibele verbindingen.

*Artikel 5*

1. a) De schermen van een geautomatiseerd boekingssysteem moeten duidelijk en niet-discriminerend zijn.
- b) Een systeemverkoper mag niet opzettelijk of uit onachtzaamheid onnauwkeurige of misleidende informatie op het scherm van zijn geautomatiseerd boekingssysteem weergeven.
2. a) Een systeemverkoper verschaft via zijn geautomatiseerd boekingssysteem (een) hoofdscherm(en) voor elke afzonderlijke transactie waarop hij de door de deelnemende luchtvaartmaatschappijen verstrekte gegevens inzake vluchtschema's, tariefcategorieën en beschikbare plaatsen duidelijk, volledig, niet-discriminerend en onbevooroordeeld weergeeft, in het bijzonder wat de volgorde betreft waarin de informatie voorkomt.
- b) De consument moet in de mogelijkheid worden gesteld om, desgevraagd, op het hoofdscherm uitsluitend informatie over geregelde dan wel niet-geregelde luchtdiensten te krijgen.
- c) Bij de samenstelling en de selectie van vluchten voor een stedenpaar die in een hoofdscherm worden opgenomen, mag niet worden gediscrimineerd op grond van de luchthavens die een luchtdienst onderhouden met een zelfde stad.

▼ M1

- d) De volgorde van de vluchtmogelijkheden op een hoofdscherm wordt bepaald zoals voorgeschreven in de bijlage.
  - e) De voor het bepalen van de volgorde te hanteren criteria mogen niet berusten op enige, rechtstreeks met de identiteit van de luchtvaartmaatschappij verband houdende factor en moeten op niet-discriminerende wijze op alle deelnemende luchtvaartmaatschappijen worden toegepast.
3. Wanneer een systeemverkoper informatie over tarieven verstrekt, moet het scherm neutraal en niet-discriminerend zijn en minimaal de opgegeven tarieven omvatten voor alle vluchten van deelnemende luchtvaartmaatschappijen die op het hoofdscherm voorkomen. De bron van die informatie moet voor de betrokken luchtvaartmaatschappij(en) en de betrokken systeemverkoper aanvaardbaar zijn.
4. Informatie over gecombineerde producten, onder meer betreffende de organisator van de reis, de beschikbare plaatsen en prijzen, mag niet op het hoofdscherm worden weergegeven.
5. Een geautomatiseerd boekingssysteem wordt niet geacht strijdig met deze verordening te zijn voor zover het een scherm wijzigt om te voldoen aan de specifieke wens(en) van een consument.

*Artikel 6*

1. Voor de beschikbaarstelling van statistische of andere door het geautomatiseerde boekingssysteem van een systeemverkoper verschaft informatie gelden de volgende bepalingen:
- a) informatie betreffende afzonderlijke boekingen worden uitsluitend en op gelijke voet verstrekt aan de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen die deelnemen aan de dienst waarop de boeking betrekking heeft en aan de abonnee(s) die bij de boeking betrokken is (zijn);
  - b) gegevens over de markt, boekingen en verkopen worden verstrekt op de volgende basis:
    - i) deze gegevens worden met dezelfde stiptheid en op niet-discriminerende basis aangeboden aan alle deelnemende luchtvaartmaatschappijen, met inbegrip van moederluchtvaartmaatschappijen;
    - ii) deze gegevens kunnen en, op verzoek, moeten betrekking hebben op alle deelnemende luchtvaartmaatschappijen en/of abonnees maar bevatten geen identificatie of persoonlijke informatie over een passagier of een collectieve gebruiker;
    - iii) alle verzoeken om dergelijke gegevens worden met dezelfde zorg en stiptheid behandeld overeenkomstig de door de afzonderlijke luchtvaartmaatschappij gekozen toezendingsmethode.
2. Aan anderen die niet bij de transactie betrokken zijn mag de systeemverkoper geen persoonlijke gegevens over een passagier meedelen zonder diens toestemming.
3. Een systeemverkoper zorgt ervoor dat met technische middelen en/of passende beveiligingsmaatregelen, ten minste op het gebied van programmatuur, op zodanige wijze wordt voldaan aan de bepalingen van de leden 1 en 2, dat de door luchtvaartmaatschappijen verstrekte informatie of voor die maatschappijen gecreëerde informatie op generlei wijze toegankelijk is voor één of meer moederluchtvaartmaatschappijen, behoudens indien toegestaan volgens dit artikel.
4. Binnen drie maanden na de inwerkingtreding van deze verordening stelt een systeemverkoper desgevraagd een gedetailleerde beschrijving van de technische en administratieve maatregelen die hij heeft genomen om aan dit artikel te voldoen ter beschikking van alle deelnemende luchtvaartmaatschappijen.
5. Binnen drie maanden na ontvangst van de gedetailleerde beschrijving van de technische en administratieve maatregelen die door een systeemverkoper zijn aangenomen of gewijzigd, besluit de Commissie of deze maatregelen toereikend zijn om de bij dit artikel voorgeschreven beveiliging te bieden. Indien dit niet het geval is, kan de Commissie in haar besluit artikel 3 bis, lid 2, van toepassing verklaren. De Commissie

**▼ M1**

stelt de Lid-Staten onverwijld in kennis van dit besluit. Tenzij de Raad op verzoek van een Lid-Staat binnen twee maanden na de datum van het besluit van de Commissie een andersluitend besluit neemt, treedt het besluit van de Commissie in werking.

**▼ B***Artikel 7***▼ M1**

1. De verplichtingen van een systeemverkoper uit hoofde van de artikelen 3 en 4 tot en met 6 zijn niet van toepassing ten aanzien van een moederluchtvaartmaatschappij uit een derde land, voor zover haar geautomatiseerd boekingssysteem buiten het grondgebied van de Gemeenschap de luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap geen behandeling verleent die gelijkwaardig is aan die welke in deze verordening en Verordening (EEG) nr. 83/91 van de Commissie <sup>(1)</sup> is voorgeschreven.

2. De verplichtingen van moederluchtvaartmaatschappijen of deelnemende luchtvaartmaatschappijen uit hoofde van de artikelen 3 bis, 4 en 8 zijn niet van toepassing ten aanzien van een geautomatiseerd boekingssysteem waarover een luchtvaartmaatschappij (of luchtvaartmaatschappijen) uit een of meer derde landen zeggenschap heeft (hebben), voor zover buiten het grondgebied van de Gemeenschap aan de moederluchtvaartmaatschappij(en) of de deelnemende luchtvaartmaatschappij(en) geen behandeling wordt verleend die gelijkwaardig is aan die welke in deze verordening en Verordening (EEG) nr. 83/91 van de Commissie is voorgeschreven.

**▼ B**

3. De systeemverkoper of een luchtvaartmaatschappij die een beroep wenst te doen op lid 1 of 2, moet de Commissie minstens veertien dagen van tevoren van zijn voornemens en van de redenen daarvoor in kennis stellen. In uitzonderlijke omstandigheden kan de Commissie de verkoper of de betrokken luchtvaartmaatschappij op hun verzoek ontheffing van deze verplichting betreffende de termijn van veertien dagen verlenen.

4. Naar aanleiding van een kennisgeving bepaalt de Commissie onverwijld of er sprake is van discriminatie in de zin van de leden 1 en 2. Is dat het geval, dan stelt de Commissie alle systeemverkopers of de betrokken luchtvaartmaatschappijen in de Gemeenschap en de Lid-Staten daarvan in kennis. Is er geen sprake van discriminatie in de zin van lid 1 of lid 2, dan deelt de Commissie zulks aan de betrokken systeemverkoper of luchtvaartmaatschappijen mede.

**▼ M1**

5. a) Wanneer ernstige discriminatie in de zin van lid 1 of lid 2 wordt geconstateerd, kan de Commissie de geautomatiseerde boekings-systemen bij besluit opdragen hun transacties passend te wijzigen om een eind te maken aan die discriminatie. De Commissie stelt de Lid-Staten onverwijld in kennis van een dergelijk besluit.

b) Tenzij de Raad op verzoek van een Lid-Staat een andersluitend besluit neemt binnen twee maanden na de datum van het besluit van de Commissie, treedt dit laatste in werking.

*Artikel 8*

1. Een moederluchtvaartmaatschappij mag het gebruik van een bepaald geautomatiseerd boekingssysteem door een abonnee rechtstreeks noch onrechtstreeks verbinden aan het ontvangen van een commissieloon of een andere vorm van aanmoediging of ontmoediging tot het verkopen van op haar vluchten beschikbare luchtvervoerproducten.

<sup>(1)</sup> PB nr. L 10 van 15. 1. 1991, blz. 9.



**▼ M1**

2. Een moederluchtvaartmaatschappij mag een abonnee rechtstreeks noch onrechtstreeks verplichten een bepaald geautomatiseerd boekingsstelsel te gebruiken voor de verkoop of afgifte van vliegbiljetten voor luchtvervoerprodukten die zij zelf rechtstreeks of onrechtstreeks verstrekt.
3. De voorwaarden die een luchtvaartmaatschappij eventueel aan een reisbureau stelt wanneer zij aan dat bureau toestemming verleent om vliegbiljetten voor haar luchtvervoerprodukten te verkopen en af te geven, mogen geen afbreuk doen aan het bepaalde in de leden 1 en 2.

**▼ B***Artikel 9*

1. Een systeemverkoper stelt alle distributiefaciliteiten van een geautomatiseerd boekingsstelsel op niet-discriminerende wijze ter beschikking van alle abonnees.
2. Een systeemverkoper mag een abonnee niet verplichten een exclusief contract te ondertekenen, noch hem rechtstreeks of onrechtstreeks beletten zich op een ander stelsel of andere systemen te abonneren of daarvan gebruik te maken.
3. Een aan een abonnee aangeboden dienstuitbreiding dient door een systeemverkoper aan alle abonnees op niet-discriminerende wijze te worden aangeboden.

**▼ M1**

4. a) Een systeemverkoper mag aan een contract met een abonnee voor het gebruik van zijn geautomatiseerde boekingsstelsel geen onredelijke voorwaarden verbinden en meer in het bijzonder kan een abonnee zijn contract met een systeemverkoper beëindigen met inachtneming van een opzeggingstermijn die niet langer dan drie maanden behoeft te zijn en niet eerder dan aan het einde van het eerste jaar verstrijkt.  
In dat geval heeft een systeemverkoper niet het recht meer terug te vorderen dan de kosten die rechtstreeks verband houden met de beëindiging van het contract.
- b) Onverminderd lid 2 gelden de onder a) vermelde voorwaarden niet voor de levering van technische apparatuur.
5. Een systeemverkoper bepaalt in elk contract met een abonnee dat:
  - a) het hoofdscherm overeenkomstig artikel 5 wordt opgeroepen voor iedere afzonderlijk transactie, behalve wanneer een consument slechts voor één luchtvaartmaatschappij of uitsluitend voor gecombineerde luchtvervoerprodukten informatie opvraagt;
  - b) de abonnee het door geautomatiseerde boekingsstelsels verstrekte materiaal niet zodanig mag behandelen dat dit tot een onnauwkeurige, misleidende of discriminerende voorstelling van de informatie aan de consumenten leidt.
6. Een systeemverkoper mag een abonnee op generlei wijze verplichten aangeboden technische apparatuur of programmatuur te aanvaarden, maar mag eisen dat de gebruikte apparatuur en programmatuur compatibel zijn met zijn eigen stelsel.

**▼ B***Artikel 10***▼ M1**

1. De door een systeemverkoper gevraagde vergoedingen mogen niet discriminerend zijn en moeten een aanvaardbare structuur hebben en in een redelijke verhouding staan tot de kostprijs van de verstrekte en gebruikte diensten; met name moeten voor een gelijk dienstverleningsniveau de vergoedingen dezelfde zijn.

De facturering van de diensten van een geautomatiseerd boekingsstelsel moet voldoende gedetailleerd zijn om de deelnemende luchtvaartmaatschappijen en abonnees een duidelijk inzicht te geven in de

**▼ M1**

gebruikte diensten en de vergoeding daarvoor; de facturen voor boekingskosten bevatten ten minste de volgende gegevens voor elke sector:

- type CRS-boeking,
- naam passagier,
- land,
- IATA-ARC-agentschapsidentificatiecode,
- stadscode,
- stedenpaar of sector,
- boekingsdatum (transactiedatum),
- vluchtdatum,
- vluchtnummer,
- statuscode (boekingstatus),
- dienst (klasse van dienst),
- PNR-record locator,
- indicator boeking/annulering.

De informatie wordt op magnetische drager aangeboden.

Een deelnemende luchtvaartmaatschappij wordt de faciliteit aangeboden dat zij, telkens als een boeking/transactie wordt verricht waarvoor een boekingsvergoeding zal worden aangerekend, hiervan in kennis wordt gesteld. Wanneer de luchtvaartmaatschappij dergelijke kennisgeving wenst, wordt haar de mogelijkheid geboden deze boekingen/transacties te weigeren, tenzij de boeking/transactie al is aanvaard.

2. Desgevraagd verstrekt een systeemverkoper aan belanghebbende partijen nadere bijzonderheden omtrent bestaande procedures, vergoedingen, systeemfaciliteiten — waaronder verbindingen — en de criteria voor de opmaak en weergave van gegevens op een scherm. Deze bepaling verplicht een systeemverkoper er evenwel niet toe informatie vrij te geven waarbij hij een eigendomsrecht kan doen gelden, zoals softwareprogramma's.

**▼ B**

3. Iedere wijziging van de vergoedingsbedragen, voorwaarden of faciliteiten en de daarvoor geldende basis wordt op niet-discriminerende wijze aan alle deelnemende luchtvaartmaatschappijen en abonnees doorgegeven.

*Artikel 11*

1. Naar aanleiding van een klacht of op eigen initiatief leidt de Commissie de procedure in tot beëindiging van inbreuken op de bepalingen van deze verordening.

2. Tot het indienen van een klacht zijn gerechtigd:

- a) de Lid-Staten;
- b) natuurlijke of rechtspersonen die rechtmatige belangen aanvoeren.

3. De Commissie doet de Lid-Staten onverwijld een afschrift toekomen van de klachten en verzoeken en van alle ter zake doende documenten welke haar in het kader van deze procedures zijn toegezonden of door haar worden verzonden.

*Artikel 12*

1. Ter vervulling van de taken welke haar bij deze verordening zijn opgedragen, kan de Commissie bij de Lid-Staten, alsmede bij ondernemingen en ondernemersverenigingen alle noodzakelijke inlichtingen inwinnen.

2. De Commissie kan voor de verstrekking van de gevraagde inlichtingen een termijn van niet minder dan een maand vaststellen.

3. Wanneer de Commissie tot een onderneming of een ondernemersvereniging een verzoek om inlichtingen richt, zendt zij gelijktijdig een afschrift van dit verzoek aan de Lid-Staat op het grondgebied waarvan zich het hoofdkantoor van die onderneming of ondernemersvereniging bevindt.

▼B

4. In haar verzoek geeft de Commissie de rechtsgrond en het doel van dit verzoek aan een wijst zij op de sancties waarin artikel 16, lid 1, voor het verstrekken van onjuiste inlichtingen voorziet.
5. Tot het verstrekken van de gevraagde inlichtingen zijn verplicht de eigenaren van een onderneming of degenen die hen vertegenwoordigen, en, in het geval van rechtspersonen, vennootschappen of verenigingen zonder rechtspersoonlijkheid, degenen die volgens de wet of de statuten met de vertegenwoordiging zijn belast.

*Artikel 13*

1. Ter vervulling van de taken welke haar bij deze verordening zijn opgedragen kan de Commissie bij de ondernemingen en ondernemersverenigingen alle noodzakelijke verificaties verrichten. Te dien einde beschikken de functionarissen van de Commissie, die in haar opdracht handelen, over de volgende bevoegdheden:

- a) het controleren van de boeken en bescheiden van het bedrijf;
- b) het maken van afschriften of uittreksels uit deze boeken en bescheiden;
- c) het ter plaatse vragen van mondelinge inlichtingen;
- d) het betreden van alle door de ondernemingen en ondernemersverenigingen gebruikte lokalen, terreinen en vervoermiddelen.

2. De met de opdracht belaste functionarissen van de Commissie oefenen hun bevoegdheden uit op vertoon van een schriftelijke opdracht, waarin melding wordt gemaakt van onderwerp en doel der verificatie, alsmede van de sancties waarin artikel 16, lid 1, voorziet voor het niet volledig tonen van de ter inzage gevraagde boeken of bescheiden. Voordat de verificatie plaatsvindt, stelt de Commissie tijdig de Lid-Staat op het grondgebied waarvan een verificatie moet worden verricht, in kennis van de verificatie en van de identiteit der functionarissen die met de uitvoering van deze opdracht zijn belast.

3. De ondernemingen en ondernemersverenigingen zijn verplicht zich te onderwerpen aan de verificaties welke de Commissie bij beschikking heeft gelast. Deze beschikking maakt melding van onderwerp en doel van de verificatie, geeft de datum aan waarop de verificatie een aanvang neemt en wijst op de in artikel 16, lid 1, voorziene sancties, alsmede op het recht om tegen de beschikking in beroep te gaan bij het Hof van Justitie.

4. Alvorens de in lid 3 genoemde beschikking te geven, raadpleegt de Commissie de Lid-Staat op het grondgebied waarvan de verificatie moet worden verricht.

5. Functionarissen van de Lid-Staat op het grondgebied waarvan de verificatie moet worden verricht, kunnen, op verzoek van de Lid-Staat of van de Commissie, de functionarissen van de Commissie bij het vervullen van hun opdracht bijstaan.

6. Wanneer een onderneming zich verzet tegen een verificatie waartoe krachtens dit artikel opdracht is gegeven, verleent de betrokken Lid-Staat de nodige bijstand aan de functionarissen aan wie de Commissie opdracht tot verificatie heeft gegeven, ten einde hun de vervulling van deze verificatie mogelijk te maken.

*Artikel 14*

1. De krachtens de artikelen 12 en 13 ingewonnen inlichtingen mogen slechts worden gebruikt ten behoeve van het betrokken verzoek of de betrokken verificatie.

2. Onverminderd de artikelen 11 en 20, zijn de Commissie en de bevoegde autoriteiten der Lid-Staten, alsmede hun functionarissen verplicht inlichtingen welke zij bij de toepassing van deze verordening hebben ingewonnen en welke naar hun aard onder het beroepsgeheim vallen, niet openbaar te maken.

3. De leden 1 en 2 vormen geen beletsel voor de openbaarmaking van algemene informatie of overzichten waarin geen gegevens met

**▼B**

betrekking tot individuele ondernemingen of ondernemersverenigingen zijn opgenomen.

*Artikel 15*

1. Indien een onderneming of ondernemersvereniging de gevraagde inlichtingen binnen de door de Commissie gestelde termijn niet dan wel onvolledig verstrekt, verlangt de Commissie de inlichtingen bij beschikking. Deze beschikking omschrijft de gevraagde inlichtingen, stelt een passende termijn vast binnen welke deze moeten worden verstrekt en wijst op de in artikel 16, lid 1, bedoelde sancties, alsmede op het recht om tegen de beschikking in beroep te gaan bij het Hof van Justitie.

2. De Commissie zendt tegelijkertijd een afschrift van haar beschikking aan de bevoegde autoriteit van de Lid-Staat op het grondgebied waarvan zich het hoofdkantoor van de onderneming of ondernemersvereniging bevindt.

*Artikel 16*

1. De Commissie kan bij beschikking aan ondernemingen of ondernemersverenigingen geldboeten van ten minste 1 000 en ten hoogste 50 000 ecu opleggen, wanneer zij opzettelijk of uit onachtzaamheid:

- a) in antwoord op een verzoek als bedoeld in artikel 12, onjuiste inlichtingen verstrekken of inlichtingen niet verstrekken binnen de gestelde termijn;
- b) bij een verificatie geen volledige inzage geven van de ter inzage gevraagde boeken en bescheiden van het bedrijf, of weigeren zich te onderwerpen aan een verificatie krachtens artikel 13, lid 1.

2. De Commissie kan bij beschikking aan systeemverkopers, moederluchtvaartmaatschappijen, deelnemende luchtvaartmaatschappijen en/of abonnees boetes voor overtreding van deze verordening opleggen tot ten hoogste 10 % van de jaarlijkse omzet voor de betrokken activiteit van de onderneming.

Bij de vaststelling van het bedrag van de geldboete wordt niet alleen rekening gehouden met de ernst, maar ook met de duur van de inbreuk.

3. De beschikkingen, gegeven krachtens de leden 1 en 2, hebben geen strafrechtelijk karakter.

*Artikel 17*

Het Hof van Justitie heeft volledige rechtsmacht in de zin van artikel 172 van het Verdrag ter zake van beroep tegen beschikkingen van de Commissie waarin een geldboete wordt opgelegd; het kan de opgelegde geldboete vernietigen, verlagen of verhogen.

*Artikel 18*

Voor de toepassing van artikel 16 is de ecu die welke voor de opstelling van de algemene begroting van de Gemeenschappen krachtens de artikelen 207 en 209 van het Verdrag is gebruikt.

*Artikel 19*

1. Alvorens beschikkingen te geven op grond van artikel 16, stelt de Commissie de betrokken ondernemingen en ondernemersverenigingen in de gelegenheid te worden gehoord ter zake van de punten van bezwaar welke de Commissie in aanmerking neemt of heeft genomen.

2. Voor zover de Commissie of de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staten dit noodzakelijk achten, kunnen zij ook andere natuurlijke of rechtspersonen horen. Indien natuurlijke of rechtspersonen verzoeken te worden gehoord en blijkt geven hierbij in voldoende mate belang te hebben, wordt aan dit verzoek gevolg gegeven.

**▼B***Artikel 20*

1. De Commissie maakt de beschikkingen bekend die zij op grond van artikel 16 geeft.
2. De bekendmaking vermeldt de betrokken partijen en de essentiële gedeelten van de beschikking; hierbij wordt rekening gehouden met het rechtmatig belang van de ondernemingen dat hun zakengeheimen niet aan de openbaarheid worden prijsgegeven.

**▼M1***Artikel 21*

Artikel 5, artikel 9, lid 5, en de bijlage zijn niet van toepassing op een geautomatiseerd boekingsstelsel dat door een luchtvaartmaatschappij of een groep luchtvaartmaatschappijen in haar (hun) eigen, duidelijk als zodanig aangegeven kantoren en verkooppunten wordt gebruikt.

*Artikel 21 bis*

1. De systeemverkoper zorgt ervoor dat technische overeenstemming van zijn geautomatiseerde boekingsstelsel met de artikelen 4 bis en 6 door een onafhankelijke controleur wordt nagegaan. Daartoe wordt de controleur te allen tijde toegang verleend tot alle programma's, procedures, verrichtingen en beveiligingen op computers of computersystemen waarmee de systeemverkoper zijn distributiefaciliteiten verstrekt. Elke systeemverkoper verstrekt de Commissie ten minste eenmaal per jaar het verslag van de controleur over zijn controle en bevindingen. Dit verslag wordt door de Commissie onderzocht om na te gaan of actie uit hoofde van artikel 11, lid 1, noodzakelijk is.

2. De systeemverkoper stelt de deelnemende luchtvaartmaatschappijen en de Commissie ten minste drie maanden vóór bevestiging van diens benoeming, en ten minste drie maanden vóór elke jaarlijkse herbenoeming, in kennis van de identiteit van de controleur. Indien binnen een maand na kennisgeving een van de deelnemende luchtvaartmaatschappijen een controleur ongeschikt acht om de taken uit hoofde van dit artikel uit te voeren, besluit de Commissie binnen nog een twee maanden, na overleg met de controleur, de systeemverkoper en elke partij die zich op eens rechtmatig belang beroept, of de controleur al dan niet wordt vervangen.

*Artikel 22*

1. Deze verordening laat de nationale wetgeving inzake openbare veiligheid en orde en databescherming onverlet.
2. De begunstigden van rechten die voortvloeien uit artikel 3, lid 4, artikel 4 bis, artikel 6 en artikel 21 bis kunnen contractueel noch op enigerlei andere wijze afstand doen van die rechten.

*Artikel 23*

1. De Raad neemt uiterlijk op 31 december 1997 een besluit over een herziening van deze verordening, aan de hand van een Commissievoorstel dat uiterlijk op 31 maart 1997, samen met een verslag over de toepassing van deze verordening, moet worden ingediend.
2. De Raad toetst de toepassing van artikel 4 bis en artikel 6, lid 3, aan de hand van een uiterlijk eind 1994 door de Commissie in te dienen verslag.

**▼B**

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

▼ **M1***BIJLAGE***Criteria voor de volgorde op het hoofdscherm van vluchten waarbij afzonderlijke luchtvervoerprodukten worden aangeboden**

1. De vluchtmogelijkheden op hoofdschermen voor de gevraagde dag of dagen worden, tenzij een consument het anders wenst voor een bepaalde transactie, als volgt gerangschikt:
  - i) alle ononderbroken rechtstreekse vluchten tussen de betrokken stedenparen;
  - ii) andere rechtstreekse vluchten zonder overstappen tussen de betrokken stedenparen;
  - iii) verbindingsvluchten.
2. Een consument heeft op zijn minst de mogelijkheid om te vragen dat de rangschikking op het hoofdscherm geschiedt op basis van de vertrek- of aankomsttijd en/of reisduur. Tenzij een consument het anders wenst, wordt de informatie op het hoofdscherm gerangschikt volgens de vertrektijd voor groep i) en volgens de reisduur voor de groepen ii) en iii).
3. Wanneer een systeemverkoper besluit voor enig stedenpaar informatie over de vluchtschema's of tarieven van niet-deelnemende luchtvaartmaatschappijen, doch niet noodzakelijk van al die maatschappijen, op het beeldscherm weer te geven, dan dient de weergave van die informatie nauwkeurig en niet-misleidend te zijn, en mag zij geen discriminatie tussen de vermelde luchtvaartmaatschappijen inhouden.
4. Indien, naar het beste weten van de systeemverkoper, de informatie over het aantal rechtstreekse geregelde luchtdiensten en de identiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappijen onvolledig is, wordt zulks duidelijk op het scherm vermeld.
5. Andere dan geregelde luchtdiensten worden duidelijk als zodanig aangegeven.
6. Vluchten met een tussenlanding worden duidelijk aangegeven.
7. Wanneer vluchten door een andere dan de door de desbetreffende code geïdentificeerde luchtvaartmaatschappij geëxploiteerd worden, wordt de identiteit van de feitelijke exploitant duidelijk aangegeven. Dit vereiste geldt in alle gevallen, behalve voor tijdelijke ad hoc regelingen.
8. Een systeemverkoper mag de ruimte van zijn hoofdschermen niet zodanig gebruiken dat daarbij buitensporig de nadruk wordt gelegd op één bepaalde reismogelijkheid of dat er onrealistische reismogelijkheden worden aangeboden.
9. Behoudens het bepaalde in punt 10 is het volgende van toepassing:
  - a) wat de rechtstreekse luchtdiensten betreft, worden de vluchten niet meer dan één keer op een hoofdscherm getoond;
  - b) wat de multi-sectordiensten betreft waarbij wordt overgestapt, mag geen enkele vluchtcombinatie meer dan één keer op een hoofdscherm worden getoond;
  - c) vluchten met overstap worden op dezelfde wijze behandeld en op het scherm weergegeven als verbindingsvluchten, dat wil zeggen één regel per vliegtuig.

Niettemin is slechts één reservering nodig wanneer de vluchten door dezelfde luchtvaartmaatschappij worden geëxploiteerd, zij hetzelfde vluchtnummer dragen, en de luchtvaartmaatschappij slechts één vluchtcoupon verlangt.
10. 1. Wanneer deelnemende luchtvaartmaatschappijen een joint venture of andere regelingen hebben die contractueel inhouden dat twee of meer van hen de gescheiden verantwoordelijkheid dragen voor het aanbod en de verkoop van luchtvervoerprodukten op een vlucht of een vluchtcombinatie, dienen de woorden „vlucht” (voor rechtstreekse luchtdiensten) en „vluchtcombinatie” (voor multisectordiensten) in punt 9 zodanig te worden geïnterpreteerd dat elk van de betrokken luchtvaartmaatschappijen — tot een maximum van twee — afzonderlijk op het scherm mag worden getoond met gebruikmaking van haar individuele identificatie.
2. Wanneer meer dan twee maatschappijen betrokken zijn, worden de twee maatschappijen die van de uitzondering als bedoeld in punt 10.1 gebruik mogen maken, aangewezen door de maatschappij die de vlucht daadwerkelijk exploiteert.

**▼ M1**

11. Een hoofdscherm omvat, waar dat uitvoerbaar is, verbindingsvluchten op geregelde luchtdiensten van deelnemende luchtvaartmaatschappijen die met gebruikmaking van minimaal negen verbindingspunten tot stand zijn gebracht. Een systeemverkoper moet het verzoek van een deelnemende luchtvaartmaatschappij om opneming van een onrechtstreekse luchtdienst in het systeem aanvaarden, tenzij het traject langer is dan 130 % van de grootcirkelafstand tussen de beide luchthavens dan wel leidt tot uitsluiting van luchtdiensten met een kortere reisduur. Verbindingspunten waartussen de afstand meer dan 130 % bedraagt, hoeven niet te worden gebruikt.