

I

(Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing)

VERORDENING (EG) Nr. 323/1999 VAN DE RAAD

van 8 februari 1999

tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2299/89 betreffende gedragsregels voor geautomatiseerde boekingsystemen (CRS)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op de artikelen 75 en 84, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité⁽¹⁾,

Handelend in overeenstemming met de procedure van artikel 189 C van het Verdrag⁽²⁾,

- (1) Overwegende dat Verordening (EEG) nr. 2299/89⁽³⁾ een betekenisvolle bijdrage levert tot het stand brengen van eerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen en geautomatiseerde boekingsystemen en aldus ook de belangen van de consument beschermt;
- (2) Overwegende dat de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 2299/89 moet worden uitgebreid en de bepalingen ervan verduidelijkt, en dat het passend is deze maatregelen op communautair niveau te nemen om ervoor te zorgen dat de doelstellingen van de verordening in alle lidstaten worden gerealiseerd;
- (3) Overwegende dat de onderhavige verordening de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag onverlet laat;
- (4) Overwegende dat deze verordening geen gevolgen heeft voor de toepassing van Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens⁽⁴⁾;
- (5) Overwegende dat in Verordening (EG) nr. 3652/93 van de Commissie⁽⁵⁾ 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;
- (6) Overwegende dat het wenselijk is de berekeningsgrondslag te verduidelijken voor de bedragen die in rekening worden gebracht aan moederluchtvaartmaatschappijen voor boekingen die zij van concurrerende geautomatiseerde boekingsystemen moeten accepteren;
- (7) Overwegende dat het noodzakelijk is de berekeningsgrondslag te verduidelijken van de bedragen die de geautomatiseerde boekingsystemen in rekening brengen voor de aan deelnemende luchtvaartmaatschappijen en abonnees verstrekte diensten, meer bepaald in verband met stimulansen en ter verbetering van de doorzichtigheid;
- (8) Overwegende dat het noodzakelijk is erop toe te zien dat derden die namens een geautomatiseerd boekingsstelsel diensten verlenen aan dezelfde verplichtingen zijn onderworpen als die welke ingevolge de gedragsregels op dat geautomatiseerde boekingsstelsel van toepassing zijn;
- (9) Overwegende dat de door de gedragsregels voorgeschreven bepalingen ter controle van geautomatiseerde boekingsystemen ook moeten worden gebruikt voor de controle van de uit Richtlijn 95/46/EG voortvloeiende eisen inzake gegevensbescherming;
- (10) Overwegende dat het noodzakelijk is de verplichtingen die krachtens de gedragsregels voor de abonnees gelden moeten worden gespecificeerd om te voorkomen dat de reserveringsinformatie die zij aan hun klanten verschaffen onnauwkeurig, misleidend of discriminerend is;
- (11) Overwegende dat uitdrukkelijk dient te worden voorzien in het recht van een betrokkene om met betrekking tot door de Commissie gewraakte punten te worden gehoord;

⁽¹⁾ PB C 95 van 30. 3. 1998, blz. 27.

⁽²⁾ Advies van het Europees Parlement van 15 mei 1998 (PB C 167 van 1. 6. 1998, blz. 293). Gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 24 september 1998 (PB C 360 van 23. 11. 1998, blz. 69) en besluit van het Europees Parlement van 3 december 1998 (PB C 398 van 21. 12. 1998).

⁽³⁾ PB L 220 van 29. 7. 1989, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 3089/93 (PB L 278 van 11. 11. 1993, blz. 1).

⁽⁴⁾ PB L 281 van 23. 11. 1995, blz. 31.

⁽⁵⁾ PB L 333 van 31. 12. 1993, blz. 37. Verordening gewijzigd bij de Toetredingsakte van 1994.

- (12) Overwegende dat de integratie van spoorwegdiensten in het hoofdscherm van het systeem van geautomatiseerde boekingsystemen de kwaliteit van de klanteninformatie kan verbeteren zodat de consument de beste keuzemogelijkheden voor de regeling van zijn reis krijgt aangeboden;
- (13) Overwegende dat spoorwegondernemingen die sommige welomschreven categorieën van hun diensten door middel van de hoofdschermen van de geautomatiseerde boekingsystemen aanbieden, vergelijkbare voorwaarden dienen te respecteren als luchtvaartmaatschappijen;
- (14) Overwegende dat informatie- of distributiefaciliteiten van een luchtvaartmaatschappij of een groep luchtvaartmaatschappijen niet aan sommige bepalingen van de gedragsregels onderworpen mogen zijn op voorwaarde dat de betrokken regelingen duidelijk en voortdurend worden geïdentificeerd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EEG) nr. 2299/89 wordt als volgt gewijzigd:

1. artikel 1, wordt vervangen door:

„Artikel 1

Deze verordening is van toepassing op geautomatiseerde boekingsystemen, voorzover zij luchtvervoerproducten omvatten en voorzover spoorvervoerproducten in het hoofdscherm worden ingevoegd, wanneer die systemen 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 is gevestigd,
- de geografische ligging van de luchthavens waar-tussen het luchtvervoer plaatsvindt.”;

2. artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt l) wordt vervangen door:

- „l) „abonnee”: een persoon die geen consument is of een onderneming die geen deelnemende luchtvaartmaatschappij is, die in het kader van een contract of een andere financiële regeling met een systeemverkoper gebruik maakt van een CRS. Er is sprake van een financiële regeling wanneer een specifieke betaling wordt verricht voor de diensten van de systeemverkoper, of wanneer een luchtvervoerproduct wordt aangekocht.”;

b) punt m) wordt vervangen door:

- „m) „consument”: iedere persoon die informatie wenst over een luchtvervoerproduct of voornemens is een luchtvervoerproduct voor particulier gebruik te kopen.”;

c) de volgende punten worden toegevoegd:

- „q) „afzonderlijk spoorvervoerproduct”: het vervoer via het spoor van een passagier tussen twee stations, met inbegrip van alle bijbehorende aanvullende diensten en bijkomende voordelen die als een integrerend onderdeel van het product ten verkoop worden aangeboden en/of worden verkocht;
- r) „gecombineerd spoorvervoerproduct”: een van te voren georganiseerde combinatie van een afzonderlijk spoorvervoerproduct met andere diensten die geen bij het spoorvervoer horende aanvullende diensten zijn, die tegen een arrangementsprijs ten verkoop wordt aangeboden en/of verkocht;
- s) „spoorvervoerproduct”: zowel afzonderlijke als gecombineerde spoorvervoerproducten;
- t) „biljet”: een geldig document dat recht geeft op vervoer of een gelijkwaardig document in immateriële vorm, waaronder elektronische vorm, dat door de luchtvaartmaatschappij of door een door haar erkende agent is uitgegeven of toegestaan;
- u) „meervoudige boeking”: een situatie waarbij twee of meer boekingen voor dezelfde passagier(s) worden gemaakt wanneer het duidelijk is dat de passagier(s) er slechts één van zal/zullen gebruiken.”;

3. artikel 3 bis wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1, onder b), wordt vervangen door:

- „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. De aan een CRS verschuldigde boekingsvergoeding voor een aanvaarde boeking die werd gedaan in overeenstemming met dit artikel, mag niet hoger zijn dan de vergoeding die voor een vergelijkbare transactie door hetzelfde CRS wordt aangerekend aan deelnemende luchtvaartmaatschappijen.”;

b) lid 2 wordt vervangen door:

- „2. De uit dit artikel voortvloeiende verplichting geldt niet ten aanzien van een concurrerend CRS

wanneer, overeenkomstig de procedures van artikel 11, besloten is dat het CRS in strijd heeft gehandeld met de artikelen 4 bis of 6 inzake ongemachtigde toegang van moederluchtvaartmaatschappijen tot informatie.”;

4. aan artikel 4, lid 1, wordt het volgende nieuwe punt toegevoegd:

„Deze beginselen zijn van toepassing op spoorvervoerdiensten met betrekking tot gegevens die worden verstrekt voor opneming in het hoofdscherm.”;

5. in artikel 4 bis wordt het volgende lid toegevoegd:

„4. De systeemverkoper ziet erop toe dat derden die namens hem alle dan wel een gedeelte van de CRS-diensten verlenen, de desbetreffende bepalingen van deze verordening naleven.”;

6. artikel 6, lid 1, onder a), wordt vervangen door:

„a) informatie betreffende identificeerbare afzonderlijke boekingen wordt uitsluitend en op gelijke voet verstrekt aan de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen die deelnemen aan de dienst waarop de boeking betrekking heeft en aan de abonnees die bij de boeking betrokken zijn;

onder de controle van de systeemverkoper vallende informatie betreffende identificeerbare afzonderlijke boekingen wordt binnen 72 uur off line opgeslagen nadat het laatste gegeven in de individuele boeking is aangevuld en zij wordt binnen drie jaar gewist. Toegang tot dergelijke gegevens wordt alleen toegestaan in geval van geschillen met betrekking tot de facturatie.”;

7. artikel 6, lid 1, onder b), wordt als volgt gewijzigd:

- a) punt ii) wordt vervangen door:

„ii) deze gegevens kunnen en, op verzoek, moeten betrekking hebben op alle deelnemende luchtvaartmaatschappijen en/of abonnees maar bevatten, noch direct noch indirect, een identificatie van een passagier of een collective gebruiker, dan wel persoonlijke informatie over een passagier of een collectieve gebruiker.”;

- b) de volgende punten worden toegevoegd:

„iv) op verzoek wordt aan deelnemende luchtvaartmaatschappijen en/of abonnees zowel algemene als selectieve informatie verstrekt

ten aanzien van de markt waarop zij actief zijn;

- v) een groep luchtvaartmaatschappijen en/of abonnees moet het recht hebben gegevens ter gemeenschappelijke verwerking aan te kopen”;

8. de leden 4 en 5 van artikel 6 worden geschrapt;

9. het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 9 bis

1. a) Wat de door een CRS verschaft informatie betreft, geeft een abonnee in overeenstemming met artikel 5, lid 2, onder a) en b), de gegevens op een neutraal scherm weer, tenzij er in verband met de door een consument uitgesproken voorkeur een ander scherm vereist is.
- b) Een abonnee manipuleert de door een CRS verstrekte informatie niet op zodanige wijze dat een onnauwkeurige, misleidende of discriminerende presentatie van deze informatie aan de consument hiervan het gevolg is.
- c) Een abonnee verzorgt boekingen en geeft biljetten af in overeenstemming met de in het gebruikte CRS geregistreerde informatie, dan wel bij machtiging van de betrokken luchtvaartmaatschappij.
- d) Een abonnee stelt de consument in kennis van eventuele veranderingen van materieel, het aantal geplande tussenlandingen, de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht daadwerkelijk uitvoert en van eventueel noodzakelijke veranderingen van luchthaven op de route in kwestie, voorzover deze informatie zich in het CRS bevindt. Een abonnee stelt de consument in kennis van de naam en het adres van de systeemverkoper, het doel van de verwerking, de periode gedurende dewelke de individuele gegevens worden bewaard, en middelen om de rechten van toegang tot zijn persoonlijke gegevens uit te oefenen (zie werkdocument AER/98/25, blz. 7).
- e) Een consument heeft te allen tijde recht op een uitdraai van het scherm van het CRS of op toegang tot een parallel CRS-scherm waarop ten behoeve van de abonnee hetzelfde beeld getoond wordt.

- f) Eenieder heeft zonder kosten toegang tot zijn eigen gegevens, ongeacht of die door het CRS of door de abonnee zijn opgeslagen.

2. Een abonnee gebruikt de distributiefaciliteiten van een CRS, als beschreven in bijlage II van deze gedragsregels.”;

10. artikel 10, leden 1 en 2, wordt vervangen door:

- „1. a) De door een systeemverkoper aan een deelnemende luchtvaartmaatschappij aangerekende vergoedingen mogen niet discriminerend zijn, moeten een aanvaardbare structuur hebben en in een redelijke verhouding staan tot de kostprijs van de verstrekte en gebruikte dienst; met name moeten de vergoedingen dezelfde zijn voor een gelijk dienstverleningsniveau.

De facturering van de diensten van een CRS moet voldoende gedetailleerd zijn om de deelnemende luchtvaartmaatschappijen een duidelijk overzicht te geven van de gebruikte diensten en de vergoeding daarvoor; de facturen voor boekingskosten bevatten tenminste de volgende gegevens voor elk segment:

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

De informatie wordt op magnetische drager aangeboden. Het bedrag dat berekend wordt voor de in de door de luchtvaartmaatschappij gekozen vorm vastgelegde factureringsgegevens, mag samen met de transportkosten niet hoger zijn dan de kosten van de drager zelf.

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. Bij een dergelijke weigering mag deze boeking/transactie niet aan de luchtvaartmaatschappij worden aangerekend.

- b) De door een systeemverkoper aan een abonnee berekende vergoedingen voor de huur van materieel of andere diensten mogen niet discriminerend zijn, moeten een aanvaardbare structuur hebben en in een redelijke verhouding staan tot de kostprijs van de verstrekte en gebruikte dienst; met name moeten de vergoedingen dezelfde zijn voor een gelijk dienstverleningsniveau. Door de systeemverkoper aan zijn abonnees toegekende productiviteitspremies in de vorm van kortingen op huurprijzen of provisiebetalingen, worden als distributiekosten van de systeemverkoper beschouwd en worden gebaseerd op biljetsegmenten. Wanneer de systeemverkoper onder voorbehoud van bijlage II, punt 5, niet weet of een biljet is afgegeven, is hij gemachtigd zich te baseren op een kennisgeving van het biljetnummer door de abonnee.

De facturering van de diensten van een CRS moet voldoende gedetailleerd zijn om de abonnees een duidelijk overzicht te geven van de gebruikte diensten en de vergoeding daarvoor.

2. Desgevraagd verstrekt een systeemverkoper aan belanghebbende partijen, met inbegrip van consumenten, nadere bijzonderheden omtrent bestaande procedures, vergoedingen, systeemfaciliteiten, met inbegrip van interfaces, en criteria voor de opmaak en weergave van gegevens op een scherm. Voor een consument is deze informatie gratis en heeft betrekking op de verwerking van individuele gegevens. Deze bepaling verplicht een systeemverkoper er evenwel niet toe informatie vrij te geven waarbij hij een eigendomsrecht kan doen gelden, zoals softwareprogramma's.”;

11. artikel 19, lid 1, wordt vervangen door:

- „1. Alvorens beschikkingen op grond van de artikelen 11 of 16 te geven, stelt de Commissie de betrokken ondernemingen en ondernemersverenigingen in de gelegenheid te worden gehoord terzake van de punten van bezwaar welke de Commissie in aanmerking neemt of heeft genomen.”;

12. artikel 21 wordt vervangen door:

„Artikel 21

1. Artikel 5, artikel 9, lid 5, en de bijlagen zijn niet van toepassing op een CRS dat door een luchtvaartmaatschappij of een groep luchtvaartmaatschappijen wordt gebruikt

a) in haar/hun kantoor/kantoren en verkooppunten die als dusdanig duidelijk herkenbaar zijn; of

b) ter verstrekking van informatie en/of distributiefaciliteiten die toegankelijk zijn via een openbaar telecommunicatienetwerk, waarbij de informatieverstrekker(s) duidelijk en voortdurend worden geïdentificeerd.

2. Wanneer de boeking rechtstreeks door een luchtvaartmaatschappij wordt gedaan, is artikel 9 bis, onder d) en f), op die luchtvaartmaatschappij van toepassing”;

13. artikel 21 bis, lid 1, wordt vervangen door:

„1. De systeemverkoper zorgt ervoor dat technische overeenstemming van zijn CRS met de artikelen 4 bis en 6 door een onafhankelijk controleur wordt nagegaan; de controle gebeurt per kalenderjaar. 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 distributiefaciliteit verstrekt. Elke systeemverkoper legt de Commissie binnen vier maanden na het einde van het kalenderjaar in kwestie het verslag voor van de controleur over diens 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.”;

14. het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 21 ter

1. Met toepassing van dit artikel zijn de bepalingen van deze verordening van toepassing op de opname van spoorvervoerproducten.

2. Een systeemverkoper mag besluiten spoorvervoerdiensten in het hoofdscherm van zijn CRS op te nemen.

3. Wanneer een systeemverkoper besluit spoorvervoerproducten in het hoofdscherm van zijn CRS op te nemen, kiest hij voor opname van sommige welomschreven categorieën spoorvervoerdiensten, onder naleving van de beginselen van artikel 3, lid 2.

4. Een spoorwegmaatschappij wordt voor de toepassing van de gedragsregels beschouwd als een deelnemende, of in voorkomend geval, een moedermaatschappij, mits zij met een systeemverkoper een overeenkomst heeft voor de distributie van haar producten via het hoofdscherm van een CRS of mits haar eigen reserveringssysteem een CRS is als omschreven in artikel 2, onder f). Deze producten worden met toepassing van lid 5 op dezelfde wijze behandeld als luchtvervoerproducten en zij worden in overeenstemming met de in bijlage I van deze gedragsregels uiteengezette criteria op het hoofdscherm aangegeven.

5. a) Bij de toepassing van de regels van bijlage I, punt 1 en punt 2, op spoorvervoerdiensten past de systeemverkoper de volgorde van het hoofdscherm aan om naar behoren rekening te houden met de behoeften van de consumenten om behoorlijk ingelicht te worden over spoorvervoerdiensten, die een concurrerend alternatief voor luchtdiensten vormen. Systeemverkopers mogen meer bepaald spoorvervoerdiensten met een beperkt aantal korte tussenstops samen met rechtstreekse vluchten rangschikken.

b) Systeemverkopers hanteren duidelijke criteria voor de toepassing van dit artikel op spoorvervoerdiensten. Deze criteria hebben betrekking op de reisduur en moeten voorkomen dat het scherm overladen geraakt. Uiterlijk twee maanden voordat ze worden toegepast, worden deze criteria ter informatie aan de Commissie toegezonden.

6. Met het oog op de toepassing van dit artikel slaat elke verwijzing naar „vluchten” in deze verordening eveneens op „spoorvervoerdiensten” en slaat elke verwijzing naar „luchtvervoerproducten” eveneens op „spoorvervoerproducten”.

7. In het verslag van de Commissie als bedoeld in artikel 23, lid 1, wordt bijzondere aandacht geschonken aan een beoordeling van de toepassing van dit artikel.”;

15. artikel 22, lid 1, wordt vervangen door:

„1. Deze verordening laat de nationale wetgeving inzake openbare veiligheid en orde en de ter uitvoering van Richtlijn 95/46/EG (*) genomen gegevensbeschermingsmaatregelen onverlet.

(*) PB L 281 van 23. 11. 1995, blz. 31.”;

16. artikel 23 wordt vervangen door:

„Artikel 23

Uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van deze verordening stelt de Commissie een verslag over de toepassing van de verordening op waarbij onder meer rekening wordt gehouden met de economische ontwikkelingen in deze markt. Dit verslag kan vergezeld gaan van voorstellen voor een herziening van de verordening.”;

17. de bijlage bij de verordening wordt vervangen door bijlage I en bijlage II.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dertigste dag na de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*, met uitzondering van het nieuwe artikel 10, lid 1, onder b), van Verordening (EEG) nr. 2299/89 waarvan de nieuwe bepalingen zes maanden na de bekendmaking van de onderhavige verordening in werking treden.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 8 februari 1999.

Voor de Raad

De Voorzitter

O. LAFONTAINE

BIJLAGE

„BIJLAGE I

Criteria voor de volgorde op hoofdschermen van vluchten ⁽¹⁾ waarbij afzonderlijke luchtvervoerproducten 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) alle andere rechtstreekse vluchten, zonder overstappen van vliegtuig of trein 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 om 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-misleitend 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 als zodanig duidelijk 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-hocregelingen.
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 multisectordiensten 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.

Een geautomatiseerd boekingsstelsel geeft niettemin slechts één vluchtcoupon af en rekent slechts één boeking aan wanneer de vluchten door dezelfde luchtvaartmaatschappij onder hetzelfde vluchtnummer worden geëxploiteerd en de luchtvaartmaatschappij slechts een vluchtcoupon en één boeking 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 luchtvervoerproducten 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 — doch niet meer dan twee — afzonderlijk op het scherm mag worden getoond met gebruikmaking van haar individuele identificatiecode.
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. Indien de exploiterende luchtvaartmaatschappij niet voldoende informatie heeft verschaft om de twee aan te wijzen luchtvaartmaatschappijen te identificeren, mag een systeemverkoper de luchtvaartmaatschappijen op niet-discriminerende wijze aanwijzen.

⁽¹⁾ Verwijzing naar „vluchten” overeenkomstig artikel 21 ter, lid 6.

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 % van de grootcirkelafstand bedraagt, hoeven niet te worden gebruikt.

BIJLAGE II

Gebruik van distributiefaciliteiten door abonnees

1. Een abonnee houdt een nauwkeurige administratie bij van alle via een geautomatiseerd boekingsstelsel tot stand gekomen boekingstransacties. Hierbij betreft het vluchtnummers, reserveringscodes, reisdata, vertrek- en aankomsttijden, segmentenstatus, naam en initialen van passagiers met hun contactadres en/of telefoonnummer en ticketing-status. Bij boekingen of annuleringen moet de abonnee erop toezien dat de gebruikte boekingscode overeenkomt met de door de passagier betaalde reissom.
2. Een abonnee mag met opzet geen meervoudige boekingen voor één en dezelfde passagier verzorgen. In gevallen waarin de door de klant gevraagde, geconfirmeerde plaatsruimte niet beschikbaar is, kan deze passagier voor de vlucht in kwestie op een wachtlijst worden geplaatst (indien een wachtlijst beschikbaar is) en op een andere vlucht geconfirmeerd worden.
3. Wanneer een passagier een boeking annuleert, geeft de abonnee de aldus vrijkomende plaats onmiddellijk vrij.
4. Wanneer een passagier een reisroute wijzigt, ziet de abonnee erop toe dat alle plaatsruimte en bijkomende diensten ten tijde van de nieuw gemaakte boekingen worden geannuleerd.
5. Een abonnee dient, waar zulks uitvoerbaar is, alle boekingen voor een bepaalde route en alle latere wijzigingen via één en hetzelfde geautomatiseerde boekingsstelsel op te vragen, in te voeren of aan te passen.
6. Een abonnee vraagt plaatsruimte in vliegtuigen alleen op en verkoopt die alleen nadat een consument hem daarom heeft verzocht.
7. Een abonnee ziet erop toe dat het afgegeven vliegbiljet in overeenstemming is met de boekingsstatus van ieder segment, alsmede met de van toepassing zijnde tijdslimiet. Een abonnee mag geen vliegbiljetten afgeven met vermelding van een definitieve boeking en een bepaalde vlucht, tenzij confirmering van deze boeking is ontvangen."