

РЕГЛАМЕНТ (ЕИО) № 3089/93 НА СЪВЕТА

от 29 октомври 1993 година

за изменение на Регламент (ЕИО) 2299/89 относно въвеждане на кодекс за поведение за използването на компютъризираните системи за резервация (КСР)

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската икономическа общност, и по-специално член 84, параграф 2 от него,

като взе предвид предложението на Комисията ¹,

като взе предвид становището на Европейския парламент ²,

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет ³,

като има предвид, че Регламент (ЕИО) № 2299/89 ⁴ представлява важен етап за постигането на лоялна конкуренция между въздушните превозвачи и компютъризираните системи за резервация, с което се защитават интересите на потребителите;

като има предвид, че е необходимо да се разшири приложното поле на Регламент (ЕИО) № 2299/89, да се уточнят неговите разпоредби и тези мерки да се приемат на равнище на Общността, за да се гарантира постигането на целите на регламента във всички държави-членки;

като има предвид, че настоящият регламент не накърнява прилагането на членове 85 и 86 от Договора;

като има предвид, че Регламент (ЕИО) № 83/91⁵ на Комисията разпоредбите на член 85, параграф 1 от Договора не се прилагат за договорите за съвместна покупка, разработване и експлоатация на компютъризирани системи за резервации;

като има предвид, че нередовните въздушни линии са от много голямо значение на територията на Общността;

като има предвид, че по-голямата част от тези пътувания се състои от пакетни пътувания или пакетни продукти, при които въздушният транспорт представлява само един от елементите на целия продукт;

¹ ОВ С 56, 26.2.1993 г., стр. 28.

² ОВ С 176, 28.6.1993 г., стр. 65.

³ ОВ С 108, 19.4.1993 г., стр. 16.

⁴ ОВ L 220, 29.7.1989 г., стр. 1.

⁵ ОВ L 10, 15.1.1991 г., стр. 9. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕИО) № 1618/93 (ОВ L 155, 26.6.1993 г., стр. 23).

като има предвид, че, по принцип, услугата “само място” или непакетните продукти при нередовни въздушни линии пряко се конкурират с въздушните транспортни продукти, които се предлагат при редовните линии;

като има предвид, че е желателно еднаквите продукти да се третираат равнопоставено и да се осигури лоялна конкуренция между двата вида продукти на въздушния транспорт, както и безпристрастното разпространение на информация за потребителя;

като има предвид, че е целесъобразно всички въпроси, свързани с използването на компютъризирани системи за резервация за всички видове продукти на въздушния транспорт, да бъдат уредени в един и същи регламент на Съвета;

като има предвид, че на потребителите, които търсят различни продукти, следва да бъде предоставена възможност да изискват изобразяване на екран само на редовни или нередовни полети;

като има предвид, че е желателно да се уточни, че Регламент (ЕИО) № 2299/89 следва да се прилага за компютъризирани системи за резервация, които се предлагат на и/или се използват от всички крайни потребители, независимо дали те са физически или юридически лица;

като има предвид, че въздушните превозвачи, които използват компютъризирана система за резервация в своите собствени ясно обозначени като такива служебни помещения или гишета, не следва да подлежат на разпоредбите, които уреждат главния екран;

като има предвид, че е уместно да се прави ясно разграничение между договор за участие в или договор с абонат на система, или договор за разрешение за използването на такава система и договор за доставка на самото техническо оборудване, като последният се регулира от разпоредбите на обичайното договорно право, така че да даде възможност на продавача на система да претендира за преките си разходи в случай на прекратяване на договора за участие или абонамент в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент;

като има предвид, че отказът на основните превозвачи да предоставят същата информация за разписания, тарифи и наличие на места на други системи, освен тяхната собствена, и да приемат резервации, направени чрез тези системи, сериозно може да опорочи конкуренцията между компютъризираните системи за резервация;

като има предвид, че компютъризираните системи за резервация трябва да осигурят неутралността на конкуренцията между въздушните превозвачи по отношение на еднаквата функционалност и сигурност на данните, по-специално чрез еднакъв достъп до функции, информация/данни и интерфейси, както и ясно разделение между частните функции на въздушни превозвачи и средствата за разпространение;

като има предвид, че равенството на конкурентните условия ще се подобри чрез предоставяне статут на юридическа личност на компютъризираните системи за резервация;

като има предвид, че един основен превозвач, с контрола, който упражнява върху своята компютъризирана система за резервация, може да се ползва от нелоялни спрямо конкурентните въздушни превозвачи предимства; като има предвид, че, поради това, е необходимо да се осигури пълна равнопоставеност на основни и участващи превозвачи, когато основен превозвач използва средствата на собствената си система, обхванати от настоящия регламент;

като има предвид, че в интерес на потребителя, е желателно да се осигурява главен екран за всяка поискана от потребител операция;

като има предвид, че е желателно на участващите превозвачи да се предоставят, на недискриминационни начала и еднакво своевременно, подробни данни за търговското предлагане, резервациите и продажбите; като има предвид, че идентификационната или лична информация за пътник или корпоративен потребител трябва да остане поверителна; като има предвид, че поради това системният оператор трябва с технически средства и подходящи мерки за защита, най-малко по отношение на софтуера, да гарантира, че не може да се осъществи неразрешен достъп до информацията;

като има предвид, че информацията за фактурирането следва да бъде достатъчно подробна, за да могат участващите превозвачи и абонатите да контролират разходите си; като има предвид, че за да улеснява този контрол, въпросната информация следва да се предоставя на магнитни носители;

като има предвид, че в интерес на потребителите, е желателно да се поясни, че никой полет или комбинация от полети не се изобразява повече от веднъж на главния екран, освен когато при съвместна експлоатация или друг вид споразумение, всеки обслужващ превозвач поема самостоятелна отговорност за предлагането и продажбата на продукти на въздушния транспорт при съответните полети;

като има предвид, че системният оператор следва да гарантира, че принципите на техническо съответствие с разпоредбите относно еднаквата функционалност и сигурността на данните се проверяват от независим проверител,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕИО) № 2299/89 се изменя, както следва:

1. Членове 1, 2 и 3 се заменят със следния текст:

“Член 1

Настоящият регламент се прилага за компютъризираните системи за резервация, които включват продукти на въздушния транспорт, когато те се предлагат за употреба и/или се използват на територията на Общността, независимо от:

- статута или националността на продавача на системата,

- използвания източник на информация или местонахождението на съответното централно устройство за обработка на данни,
- географското местоположение на летищата, между които се осъществява въздушният превоз.

Член 2

По смисъла на настоящия регламент:

а) “непакетен продукт на въздушния транспорт” е превозът по въздуха на пътник между две летища, включително всички свързани спомагателни услуги и допълнителни привилегии, които се предлагат за продажба и/или се продават като неразделна част от този продукт;

б) “пакетен продукт на въздушния транспорт” е предварително определена комбинация от непакетен продукт на въздушния транспорт и други неспомагателни за въздушния транспорт услуги, които се предлагат за продажба и/или се продават на обща цена;

в) “продукт на въздушния транспорт” е както непакетен, така и пакетен продукт на въздушния транспорт;

г) “редовна въздушна линия” е серия от полети, които притежават следните характеристики:

- изпълняват се посредством въздухоплавателни средства за превоз на пътници или на пътници и товари и/или поща, срещу възнаграждение, при такива условия, че за всеки полет има места, които потребителите могат индивидуално да закупят от директно от въздушния превозвач или от негови упълномощени представители,
- извършват се така, че да обслужват трафика между едни и същи две или повече точки:

1. съгласно публикувано разписание, или

2. чрез толкова редовни или чести полети, които са част от очевидна системна серия;

д) “тарифа” е цената, която трябва да се заплати за непакетни продукти на въздушния транспорт и условията, при които важи тази цена;

е) “компютъризирана система за резервация” (КСР) е компютъризирана система, която наред с другото съдържа информация за:

- разписанията,
- свободните места,
- тарифите, и
- свързаните услуги
-

на въздушните превозвачи, с или без устройства за:

- извършване на резервации, или
- издаване на билети,

доколкото някои или всички тези услуги се предоставят на абонати;

ж) “дистрибуторски устройства” са устройствата, предоставени от системен оператор за предоставянето на информация за разписанията, наличието на места, тарифите и свързаните услуги на въздушните превозвачи, както и за правенето на резервации и/или издаването на билети и за всякакви други свързани услуги;

з) “системен оператор” е всяка организация и нейните филиали, която или които отговарят за експлоатацията или търговското предлагане на компютъризирана система за резервация;

и) “основен превозвач” е въздушен превозвач, който пряко или косвено, самостоятелно или съвместно с други, притежава или ефективно контролира системен оператор, както и всеки въздушен превозвач, на който е собственик или върху който упражнява ефективен контрол;

й) “ефективен контрол” е взаимовръзка от права, договорни взаимоотношения или всякакви други средства, които, заедно или поотделно, и като се вземат предвид фактическите или юридическите обстоятелства, във всеки отделен случай, предоставят възможност за пряко или косвено упражняване на решаващо влияние върху предприятие, по-конкретно чрез:

- правото на използване на всички или на част от активите на предприятие,
- правата или договорите, които предоставят възможност за упражняване на решаващо влияние върху състава, гласуването или решенията на органите на предприятие или другояче предоставят възможност за упражняване на решаващо влияние върху управлението на дейността на предприятието;

к) “участващ превозвач” е въздушен превозвач, който има договор с системен оператор за дистрибуцията на продукти на въздушния транспорт чрез компютъризирана система за резервация. Когато основен превозвач използва функциите на собствената си компютъризирана система за резервация, която е включена в приложното поле на настоящия регламент, той се счита за участващ превозвач;

л) “абонат” е лице или предприятие, различно от участващ превозвач, което, по силата на договор или друго споразумение с системен оператор, използва функциите на компютъризирана система за резервация за разпространение на продукти на въздушния транспорт;

м) “потребител” е всяко лице, което иска информация за и/или възнамерява да закупи продукт на въздушния транспорт;

н) “главен екран” е изчерпателно и неутрално изобразяване на екран на данни за въздушните линии между два града за определен период от време;

о) “общо времетраене на пътуването” е времето между часа на заминаване и часа на пристигане по разписание;

п) “повишаване качеството на обслужване” означава всеки продукт или услуга, различни от дистрибуторски устройства, които, във връзка с компютризирана система за резервация, се предлагат на абонатите от системен оператор, от негово име.

Член 3

1. Системен оператор е способен, от свое име, като представлява отделна организация от основния превозвач, да бъде титуляр на права и на задължения от всякакъв вид, да сключва договори, наред с другото с основни превозвачи, участващи превозвачи и абонати, или да извършва други правни действия, както и да бъде ищец и ответник по съдебни дела.

2. В рамките на наличния капацитет на съответната система, и с уговорката за евентуалните технически ограничения, които са извън контрола на продавача на системата, системен оператор предоставя на всеки въздушен превозвач възможност за достъп, на равни и недискриминационни начала, до неговите дистрибуторски устройства.

3. а) системен оператор:

- не определя необосновани условия към които и да е договор с участващ превозвач,
- не изисква приемането на допълнителни условия, които по своя характер или според търговския обичай нямат връзка с участието в неговата компютризирана система за резервация, и прилага едни и същи условия за едно и също ниво на обслужване.

б) системен оператор не определя като условие за участие в неговата компютризирана система за резервация участващият превозвач да не може едновременно да участва в друга система.

в) участващ превозвач може да прекрати договора си с системен оператор чрез предизвестие от не повече от шест месеца, които не трябва да изтичат преди края на първата година на договора.

В такъв случай, системният оператор има право да му бъдат възстановени само разходите, които са пряко свързани с прекратяването на договора.

4. Системен оператор, който е решил да подобри предоставените дистрибуторските устройства или използваното за целта, оборудване, уведомява за това, еднакво своевременно и при едни и същи условия, всички участващи превозвачи, включително основни превозвачи, в зависимост от евентуалните технически ограничения, които са извън контрола на продавача на системата и

така, че да няма разлика в периода за внедряване на новите подобрения между основни и участващи превозвачи.”

2. Вмъква се следния член 3а:

▲ “Член 3а

Formatted

1. а) основен превозвач не може да проявява дискриминационно отношение спрямо конкурентна КСР като отказва да предостави на последната, при поискване и еднакво своевременно, същата информация за разписанията, тарифите и наличието на места във връзка със собствените си въздушни линии, каквато предоставя на своята компютъризирана система за резервация или да разпространява своите продукти на въздушния транспорт чрез друга КСР, или като отказва да приеме или потвърди еднакво своевременно резервация, направена чрез конкурентна КСР за който и да е от неговите продукти на въздушния транспорт, които се разпространяват чрез собствената му КСР. Основният превозвач е длъжен да приема и потвърждава само резервации, които съответстват на собствените му тарифи и условия.

б) основният превозвач не е длъжен да приема каквито и да са разходи в тази връзка, освен за възпроизвеждане на информацията, която трябва да се предостави, и за приетите резервации.

в) основният превозвач е оправомощен да извършва проверки, за да се гарантира спазването от конкурентните КСР на разпоредбите на член 5, параграф 1.

2. Наложено е с настоящия член задължение не се прилага за конкурентна КСР, когато в съответствие с процедурата, предвидена в член 6, параграф 5 или член 7, параграфи 3 или 4, е взето решение, че въпросната КСР нарушава разпоредбите на член 4а или че системен оператор не предоставя достатъчни гаранции, че се спазват задълженията по член 6 относно неразрешения достъп на основни превозвачи до информацията.”

3. Член 4 се заменя със следния текст:

▲ “Член 4

Formatted

1. Участващите превозвачи и другите доставчици на продукти на въздушния транспорт гарантират, че данните, които те решават да предоставят на КСР са точни, неподвеждащи, прозрачни и не по-малко изчерпателни от данните за всяка друга КСР. Наред с другото, данните дават възможност на системен оператор да спазва изискванията за критериите за подреждане, които са определени в приложението.

Когато данните са предоставени чрез посредници, последните не трябва да ги манипулират по начин, който би могъл да доведе до неточна, подвеждаща или дискриминационна информация.

2. Системен оператор не трябва да манипулира данните, посочени в параграф 1, така че предоставените данни да са неточни, подвеждащи или да са дискриминационни.

3. Системен оператор зарежда и обработва предоставените от участващите превозвачи данни еднакво внимателно и своевременно, с уговорката единствено за ограниченията, наложени от на избрания от отделния участващ превозвач метод на зареждане и използваните стандартни формати от споменатия продавач.”

4. Добавя се следният член:

▲ “Член 4а

Formatted

1. Устройствата за зареждане и/или обработка, които се предоставят от системен оператор, се предлагат на недискриминационни начала на всички основни и участващи превозвачи. Когато съществуват съответни и всеобщо възприети стандарти във въздушнотранспортната промишленост, продавачите на системи предлагат съвместими с тях функции.

2. Системен оператор не запазва никаква специфична процедура за зареждане и/или обработка или каквато и да е друга функция за разпространение за един или повече от своите основни превозвачи.

3. Системен оператор следи неговите дистрибуторски устройства да са разделени, по ясен и подлежащ на проверка начин, от всеки архив и устройства за управление и търговско предлагане на даден превозвач. Разделянето може да бъде извършено или логически чрез софтуер, или физически по такъв начин, че всяко свързване между дистрибуторските устройства и частните устройства да може да се постига единствено чрез интерфейс между софтуерни приложения. Независимо от възприетия метод на разделяне, всеки такъв интерфейс се предоставя на недискриминационни начала на разположение на всички основни и участващи превозвачи и осигурява равнопоставеност по отношение на процедури, протоколи, входни и изходни сигнали. Когато съществуват съответни и всеобщо възприети стандарти във въздушнотранспортната промишленост, продавачите на системи предлагат съвместими с тези стандарти интерфейси.”

5. Членове 5 и 6 се заменят със следния текст:

▲ “Член 5

Formatted

1. а) създаваните от КСР екрани трябва да са ясни и недискриминационни.
б) системен оператор не трябва, преднамерено или поради небрежност, да изобразява неточна или подвеждаща информация в своята КСР.
2. а) системен оператор трябва да предоставя главен екран или екрани за всяка отделна операция чрез неговата КСР и в тях, ясно и изчерпателно, без дискриминация или пристрастие, по-специално, по отношение на реда на представяне на информацията, включва предоставените от участващите превозвачи данни за разписанията на полетите, видовете тарифи и наличието на места.

б) потребителят има право, при поискване, главният екран да бъде ограничен и да включва само редовни или нередовни линии.

в) при организирането и подбора на полетите между определени двойки градове, които да бъдат включени в главен екран, не се упражнява никаква дискриминация въз основа на летищата, които обслужват един и същи град.

г) подреждането на различните полети на главен екран е определено в приложението.

д) критериите, които следва да се използват за подреждане не се основават на нито един фактор, който е пряко или косвено свързан със самоличността на превозвача и се прилагат на недискриминационни начала спрямо всички участващи превозвачи.

3. Когато системен оператор предоставя информация за тарифите, екранът е неутрален и недискриминационен и съдържа най-малко тарифите, които са предвидени за всички полети на изобразените на главния екран участващи превозвачи. Източникът на такава информация трябва да бъде приемлив за участващия(те) превозвач(и) и съответния системен оператор.

4. На главния екран не се изписва информация за пакетните продукти на въздушния транспорт, по-специално, за организатора на пътуването, наличните места и цените.

5. Счита се, че една КСР не нарушава разпоредбите на настоящия регламент, когато променя екран, за да изпълни специфично(и) запитване(ия) на потребител.

Член 6

1. Предоставянето от системен оператор на статистическа или друга информация от неговата КСР се урежда от следните разпоредби:

а) информация относно отделни резервации се предоставя на равни начала и само на въздушния(те) превозвач(и), който(които) участва(т) в експлоатацията на съответната линия и на участващия(те) в резервацията абонат(и);

б) всички информации за търговско предлагане, резервации и продажби се предоставят при условие, че:

- (i) всички тези данни се предлагат еднакво своевременно и на недискриминационни начала на всички участващи превозвачи, включително основни превозвачи;
- (ii) тези данни могат и при поискване включват всички участващи превозвачи и/или абонати, но не включват никакви идентификационни или лични данни за пътник или корпоративен потребител;
- (iii) запитванията за такива данни се обработват еднакво внимателно и своевременно, в зависимост от избора от съответния превозвач метод на предаване.

2. Системен оператор не предоставя лична информация за пътник на други лица, които не участват в операцията, без съгласието на пътника.

3. Системен оператор гарантира спазването на разпоредбите на параграфи 1 и 2 по-горе чрез технически средства и/или подходящи мерки за защита най-малко по отношение на софтуера по такъв начин, че един или повече основни превозвачи по никакъв начин да не могат да имат достъп до предоставената на или създадената за въздушните превозвачи информация, освен по предвидения в настоящия член начин.

4. Системен оператор, в срок от три месеца след влизането в сила на настоящия регламент, при поискване предоставя на всички участващи превозвачи подробно описание на предприятиите от него технически и административни мерки за спазване на разпоредбите на настоящия член.

5. След получаване на подробното описание на предприятиите или изменени от системен оператор технически и административни мерки, в срок от три месеца Комисията взема решение, дали мерките са достатъчни, за да осигурят мерките за защита, които се изискват съгласно настоящия член. Ако не са достатъчни, решението на Комисията може да се позовава на прилагането на разпоредбите на член 3а, параграф 2. Комисията незабавно информира държавите-членки за такова решение. Решението на Комисията влиза в сила, освен ако Съветът, по искане на държава-членка, в срок от два месеца от датата на решението на Комисията вземе друго решение.”

6. В член 7, параграф 1 и 2 се заменят със следния текст:

“1. Задълженията на системен оператор съгласно член 3 и член 4 до 6 не се прилагат по отношение на основен превозвач на трета страна, когато неговата КСР извън територията на Общността не предлага на въздушните превозвачи от Общността същото третиране като предвиденото в настоящия регламент и в Регламент (ЕИО) № 83/91* на Комисията

2. Задълженията на основните и участващите превозвачи съгласно членове 3а, 4 и 8 не се прилагат по отношение на КСР, която се контролира от въздушен(ни) превозвач(и) на една или повече трети страни, когато извън територията на Общността, на основния(те) или участващия(те) превозвач(и) не се предоставя третиране равностойно на предвиденото в настоящия регламент и в Регламент на Комисията (ЕИО) № 83/91.

7. В член 7, се добавя следният параграф 5:

“5. а) в случаите, когато бъде констатирана сериозна дискриминация по смисъла на параграф 1 и 2, Комисията може, с решение, да нареди на КСР да променят по подходящ начин операциите си, за да се преустанови въпросната дискриминация. Комисията незабавно уведомява държавите-членки за такова решение.

б) решението на Комисията влиза в сила, освен ако Съветът, по искане на държава-членка, в срок от два месеца от датата на решението на Комисията вземе друго решение.”

8. Член 8 се заменя със следния текст:

“Член 8

1. Основен превозвач не обвързва, нито пряко, нито косвено, използването на която и да е специфична компютъризирана система за резервации от абонат с получаването на комисионна или друг стимул или възпиращ фактор за продажбата на предлаганите по неговите полети продукти на въздушния транспорт.

2. Основен превозвач не трябва, нито пряко, нито косвено, да изисква

*ОВ, бр. L 10, 15.1.1991 г., стр. 9.”

използването на която и да е специфична КСР за продажбата или издаването на билети за каквито и да е продукти на въздушния транспорт, които пряко или косвено се предоставят от самия него.

3. Всички евентуални условия, които въздушен превозвач може да поставя на пътнически агент, когато го упълномощава да продава и да издава билети за неговите продукти на въздушния транспорт, не накърняват разпоредбите на параграф 1 и 2.”

9. Член 9, параграф 4, 5 и 6 се заменят със следния текст:

“4. а) системен оператор не определя необосновани условия към който и да е договор с абонат за използването на неговата КСР, и по-специално абонат може да прекрати договора си с системен оператор чрез предизвестие от не повече от шест месеца, които не трябва да изтичат преди края на първата година.

В такъв случай, системният оператор има право да му бъдат възстановени само разходите, които са пряко свързани с прекратяването на договора.

б) с уговорка за разпоредбите на параграф 2, доставката на техническо оборудване не подлежи на условията, определени в а).

5. Във всеки договор с абонат, системният оператор предвижда:

а) за всяка отделна операция, да се осигурява достъп до главния екран в съответствие с разпоредбите на член 5, освен когато потребител изисква информация само за един въздушен превозвач, или когато потребителят изисква информация само за пакетни продукти на въздушния транспорт;

б) абонатът да не манипулира предоставения от КСР материал по начин, който би могъл да доведе до неточно, подвеждащо или дискриминационно представяне на информацията на потребителите.

6. Системен оператор не може да наложи задължение за абоната да приеме предложение за техническо оборудване или софтуер, но може да изисква

използваното оборудване и софтуер да бъдат съвместими със собствената му система.”

10. В член 10, параграф 1 и 2 се заменят със следния текст:

“1. Всички начислявани такси от системен оператор са недискриминационни, обосновано структурирани и обосновано свързани с разходите за предоставяната и използвана услуга и ,по-специално, са еднакви за едно и също ниво на обслужване.

Фактурирането за услугите на КСР е достатъчно подробно, за да предоставя възможност на участващите превозвачи и абонатите да виждат точно какви услуги са били използвани и таксите за тях; фактурите за таксите за резервации трябва да включват най-малко следната информация за всеки сегмент:

- вид резервация КСР,
- име на пътника,
- страна,
- IATA/ARC идентификационен код на агенцията,
- код на града,
- двойка градове или сегмент,
- дата на резервацията (дата на операцията),
- дата на полета,
- номер на полета,
- статус код е (статус на резервацията),
- вид (клас)услуга,
- записващ имената на пътника PNR локатор,
- индикатор за резервация/анулиране на резервацията.

Информацията за фактурирането се предлага на магнитен носител.

На участващ превозвач се предлага възможността да бъде информиран в момента на извършване на всяка резервация/операция, за която ще се начисли такса. Когато превозвач избира да бъде информиран по този начин, на него му се предлага възможност да забранява извършването на такава резервация/операция, освен когато последната вече е приета.

2. Системният оператор, при поискване, предоставя на заинтересованите страни уточнения по текущите процедури, таксите и системни функции, включително интерфейсите и използваните критерии за редактиране и изобразяване на екран.

Въпреки това, тази разпоредба не задължава системен оператор да разкрива собствена информация, като софтуерни програми.”

11. Член 21 се заменя със следния текст:

“Член 21

Разпоредбите на член 5 и на член 9, параграф 5 и приложението към настоящия регламент не се прилагат за КСР, която се използва от въздушен превозвач или група от въздушни превозвачи в неговите (техните) собствени служебни помещения или гишета за продажба, които ясно са обозначени като такива.”

12. Добавя се следният член 21а:

“Член 21а

1. Системният оператор гарантира, че техническото съответствие на неговата КСР с разпоредбите на членове 4а и 6 се проверява от независим проверител. За целта, на проверителя се предоставя достъп по всяко време до всички програми, процедури, операции и мерки за защита, които се използват в компютрите или компютърните системи, чрез които системният оператор предоставя своите дистрибуторски устройства. Всеки системен оператор представя на Комисията най-малко веднъж годишно доклад за проверката и констатациите на проверителя. Комисията разглежда този доклад с оглед предприемането на евентуално необходими действия в съответствие с разпоредбите на член 11, параграф 1.

2. Системният оператор информира участващите превозвачи и Комисията за самоличността на проверителя най-малко три месеца преди потвърждаване на назначаването му и най-малко три месеца преди всяко годишно преназначаване. Ако, в срок от един месец след уведомлението, някой от участващите превозвачи възрази срещу способността на контролния орган да изпълни задачите, които се изискват съгласно настоящия член, Комисията, в срок от допълнителни два месеца и след консултации с проверителя, системния оператор и всяка друга страна, която заяви законен интерес, взема решение, дали да се смени проверителя.”

13. Член 22 се заменя със следния текст:

“Член 22

1. Настоящият регламент не накърнява разпоредбите на националното законодателство относно сигурността, обществения ред и защитата на данни.

2. Бенефициентите на правата, произтичащи от разпоредбите на член 3, параграф 4, член 4а, член 6 и член 21, буква а), не могат да се отказват от тези права по договорен или друг път.”

14. Член 23 се заменя със следния текст:

“Член 23

1. Съветът се произнася за прегледа на настоящия регламент, най-късно до 31 декември 1997 г., въз основа на предложение на Комисията, представено най-късно до 31 март 1997 г., заедно с доклад за прилагането на настоящия регламент.

2. Съветът преразглежда прилагането на разпоредбите на член 4а и член 6, параграф 3 въз основа на доклад, който следва да се представи от Комисията най-късно до края на 1994 г.”

15. Приложението се заменя с приложението към настоящия регламент.

Член 2

1. Настоящият регламент влиза в сила на тридесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейските общности*.

2. Разпоредбите на новия член 3, параграф 1 и член 5, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕИО) № 2299/89 се прилагат само след шест месеца от датата, посочена в параграф 1. Комисията може да отпусне допълнителен срок от 12 месеца на КСР, които по обективни причини не могат да спазят разпоредбите на член 3, параграф 1 и член 5, параграф 2, буква б).

3. Задължението, посочено в параграф 9, буква в) от приложението, за изобразяване на екран на свързващите полети с по една линия за всяко отделно използвано въздухоплавателно средство се прилага от 1 януари 1995 година.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 29 октомври 1993 година.

За Съвета:
Председател
R. URBAIN

ПРИЛОЖЕНИЕ

Основни критерии за подреждане на главен екран на полетите, които предлагат непакетни продукти на въздушния транспорт

1. Подреждането на информацията за възможните полети на главния екран, за поискания ден или дни, следва посочения ред, освен ако потребителят не е поискал друго подреждане за отделна операция,:

(i) всички непрекъснати директни полети между два града,

(ii) други директни полети между два града, без смяна на въздухоплавателното средство,

(iii) свързващи полети.

2. На потребител се предоставя най-малко възможността да ползва, при поискване, главен екран, на който информацията е подредена по време на излитане или пристигане в зависимост от общото времетраене на пътуването. Ако потребителят не е поискал друго, изображените на главен екран полети се подреждат по време на излитане за полетите, посочени в точка (i) и в зависимост от общото времетраене на пътуването за полетите, посочени в точки (ii) и (iii).

3. Когато системен оператор избере да изобразява на екран информация за която и да е двойка градове, касаеща разписанията или тарифите на неучастващи превозвачи, но не непременно на всички такива превозвачи, тази информация се изобразява по точен, неподвеждащ и недискриминационен начин между изображените на екрана превозвачи.

4. Ако, доколкото е известно на системния оператор, информацията за броя на директните редовни въздушни линии и за самоличността на съответните въздушни превозвачи не е изчерпателна, това ясно се обозначава на съответния екран.

5. Ясно се обозначава полетите, които не са редовни въздушни линии.

6. Ясно се обозначава полетите, които включват спирки по маршрута.

7. Когато полетите се изпълняват от въздушен превозвач, който не е въздушният превозвач, идентифициран с идентификационния код на превозвача, ясно се обозначава действителният изпълнител на полета. Това изискване важи във всички случаи, освен при краткосрочни *ad hoc* споразумения.

8. Системен оператор не използва пространството на екрана при главен екран по начин, при който изпъква конкретна възможност за пътуване, или при който се изобразяват нереалистични възможности за пътуване.

9. С уговорката за точка 10, се прилагат следните правила:

а) за директни линии, полета се изписва не повече от веднъж на главния екран;

б) за линии, включващи няколко сегмента със смяна на въздухоплавателното средство, комбинацията от полети се изписва не повече от веднъж на главния екран;

в) полетите, които включват смяна на въздухоплавателното средство, се причисляват към свързващите полети и се изписват на екран като свързващи полети, с по една линия за всяко отделно използвано въздухоплавателно средство.

Въпреки това, е необходима само една резервация, когато полетите се изпълняват от един и същи въздушен превозвач с един и същи номер на полет, и когато въздушният превозвач изисква само един летателен купон.

10.1. Когато участващите превозвачи имат договор за съвместна експлоатация или друг вид договорно споразумение, изискващо двама или повече от тях да поемат самостоятелна отговорност за предлагането и продажбата на продукти на въздушния транспорт за полет или комбинация от полети, термините “полети” (за директни линии) и “комбинация от полети” (за линии с няколко сегмента) в точка 9 се тълкуват, че допускат всеки от съответните превозвачи – най-много двама – да бъдат изписани поотделно на екран с индивидуалния им идентификационен код на превозвача.

2. Когато участват повече от двама превозвачи, въпросът с определянето на двамата превозвачи, които имат право да се ползват от изключението, предвидено в точка 1, се решава от превозвача, който действително изпълнява полета.

11. По възможност, главният екран включва свързващите полети по редовни линии, които се изпълняват от участващи превозвачи и които са построени с помощта на най-малко девет свързващи точки. Системен оператор приема искане на участващ превозвач за включване на не директна линия, освен когато маршрутът надвишава 130 % от разстоянието, измерено по дъгата на големия кръг между двете летища, или ако това няма да доведе до изключването на линии с по-кратко време за пътуване. Не трябва да се използват свързващи точки с маршрути, които надвишават 130 %.