

Regulamento (CEE) nº 3089/93 do Conselho de 29 de Outubro de 1993 que altera o Regulamento (CEE) nº 2299/89, relativo a um código de conduta para os sistemas informatizados de reserva

Jornal Oficial nº L 278 de 11/11/1993 p. 0001 - 0009

Edição especial finlandesa: Capítulo 7 Fascículo 5 p. 0012

Edição especial sueca: Capítulo 7 Fascículo 5 p. 0012

REGULAMENTO (CEE) No 3089/93 DO CONSELHO de 29 de Outubro de 1993 que altera o Regulamento (CEE) no 2299/89, relativo a um código de conduta para os sistemas informatizados de reserva

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o no 2 do seu artigo 84o,

Tendo em conta a proposta da Comissão (1),

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu (2),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social (3),

Considerando que o Regulamento (CEE) no 2299/89 (4) constitui um passo significativo para não distorcer a concorrência entre as transportadoras aéreas e entre os sistemas informatizados de reserva, defendendo deste modo os interesses dos consumidores;

Considerando que é necessário alargar o âmbito do Regulamento (CEE) no 2299/89 e tornar as suas disposições mais claras, e que é adequado adoptar estas medidas a nível comunitário de modo a assegurar que os objectivos do regulamento sejam cumpridos em todos os Estados-membros;

Considerando que o presente regulamento não prejudica a aplicação dos artigos 85o e 86o do Tratado;

Considerando que o Regulamento (CEE) no 83/91 da Comissão (5) isenta os acordos de compra, desenvolvimento e exploração em comum de sistemas informatizados de reserva da aplicação do no 1 do artigo 85o do Tratado;

Considerando que os serviços aéreos não regulares são da maior importância no território da Comunidade;

Considerando que a maior parte dessas viagens são viagens organizadas ou produtos integrados em que o transporte aéreo é apenas um dos componentes do produto global;

Considerando que os produtos não integrados ou que incluem apenas o voo em serviços não regulares concorrem directamente, em princípio, com os produtos de transporte aéreo oferecidos nos serviços regulares;

Considerando que é conveniente dar um tratamento igual a produtos semelhantes e assegurar a concorrência leal entre ambos os tipos de produtos de transporte aéreo, bem como divulgar informações neutras para o consumidor;

Considerando que é conveniente resolver todas as questões relativas à utilização de sistemas informatizados de reserva para todos os tipos de produtos de transporte aéreo num mesmo regulamento do Conselho;

Considerando que os consumidores que procuram produtos diferentes devem ter a possibilidade de uma visualização apenas para voos regulares ou apenas para voos não-regulares;

Considerando que é conveniente esclarecer que o Regulamento (CEE) no 2299/89 se deve aplicar aos sistemas informatizados de reserva oferecidos e/ou utilizados por todos os consumidores finais, quer particulares quer empresas;

Considerando que as transportadoras aéreas que utilizem sistemas informatizados de reservas nos seus próprios escritórios ou postos de venda claramente identificados não devem ser sujeitas às disposições que regulam a visualização principal;

Considerando que é conveniente estabelecer uma distinção clara entre um contrato de participação num sistema ou que permita a utilização desse sistema e o fornecimento de equipamento técnico, regulado pelo direito contratual comum, permitindo deste modo que o vendedor de sistemas exija o pagamento dos seus custos directos em caso de rescisão de um dos contratos, referidos nos termos do presente regulamento;

Considerando que a recusa de uma transportadora associada em fornecer as mesmas informações sobre horários, tarifas e disponibilidade a outros sistemas que não o seu e aceitar reservas feitas por esses sistemas pode distorcer seriamente a concorrência entre os sistemas informatizados de reserva;

Considerando que a neutralidade da concorrência dos sistemas informatizados de reservas para as transportadoras aéreas deve ser assegurado em termos da mesma funcionalidade e segurança de dados, especialmente através da igualdade de acesso às funções, informações, dados e interfaces e de uma separação nitida entre meios das linhas aéreas privadas e meios de distribuição;

Considerando que se deve promover a igualdade de condições de concorrência mediante a garantia de uma identidade jurídica distinta dos sistemas informatizados de reservas;

Considerando que uma transportadora associada pode gozar de vantagens injustas na concorrência entre transportadoras aéreas, em virtude do seu controlo do sistema informatizado de reserva; que, portanto, é necessária uma absoluta igualdade de tratamento das transportadoras associadas e participantes, na medida em que uma transportadora associada utiliza os meios do seu próprio sistema, que são abrangidos pelo presente regulamento;

Considerando que, no interesse do consumidor, é conveniente que seja proporcionada uma visualização principal em cada transacção requerida por um consumidor;

Considerando que é conveniente pôr à disposição das transportadoras participantes, de modo não discriminatório e com a mesma rapidez, dados pormenorizados sobre comercialização, reservas e vendas; que a identificação ou informações pessoais sobre passageiros ou empresas devem permanecer confidenciais; que um vendedor de sistemas tem, pois, de garantir, por meios técnicos e salvaguardas adequadas, pelo menos a nível de software, a impossibilidade de acesso não autorizado à informação;

Considerando que a informação sobre facturas deverá ser suficientemente pormenorizada para permitir que as transportadoras participantes e os assinantes controlem os seus próprios gastos; que, para facilitar esse controlo, essa informação deverá estar disponível em suportes magnéticos;

Considerando que, no interesse do consumidor, é conveniente esclarecer que nenhum voo ou combinação de voos aparecerá mais do que uma vez na visualização principal, excepto se, num regime de joint-venture ou outro tipo de acordo, a transportadora que efectuar um voo se responsabilizar individualmente pela oferta e pela venda de produtos de transporte aéreo respeitantes aos voos em causa;

Considerando que o vendedor de sistemas deve garantir que o controlo dos princípios de observância técnica das medidas sobre a mesma funcionalidade e segurança de dados seja efectuado por um auditor independente,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1o

O Regulamento (CEE) no 2299/89 é alterado do seguinte modo:

1. Os artigos 1o, 2o e 3o passam a ter a seguinte redacção:

« Artigo 1o

O presente regulamento é aplicável a sistemas informatizados de reserva que incluam produtos de transporte aéreo, quando propostos e/ou utilizados no território da Comunidade, independentemente:

- do estatuto ou nacionalidade do vendedor dos sistemas,
- da fonte de informações utilizada ou da localização da respectiva unidade central de tratamento de dados,
- da localização geográfica dos aeroportos entre os quais se efectua o transporte aéreo.

Artigo 2o

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

a) "Produto não integrado de transporte aéreo", o transporte aéreo de um passageiro entre dois aeroportos, incluindo quaisquer serviços associados e benefícios adicionais oferecidos para venda e/ou vendidos enquanto parte integrante desse produto;

b) "Produto integrado de transporte aéreo", uma combinação, previamente acordada, de um produto não integrado de transporte aéreo com outros serviços não associados ao transporte aéreo oferecidos para venda e/ou vendidos a um preço global;

c) "Produto de transporte aéreo", os produtos integrados e não integrados de transporte aéreo;

d) "Serviço aéreo regular", uma série de voos, tendo cada um deles as seguintes características:

- efectuado por avião, a título oneroso, para o transporte de passageiros ou de passageiros e de carga e/ou correio, de forma a que em cada voo existam lugares disponíveis para compra individual pelos consumidores (directamente à transportadora aérea ou através dos seus agentes autorizados),

- funciona de forma a servir o tráfego entre os mesmos dois ou mais pontos:

1. de acordo com um horário publicado, ou

2. com voos tão regulares ou frequentes que constituam uma série reconhecidamente sistemática;

e) "Tarifa", o preço a pagar pelos produtos não integrados de transporte aéreo e as condições em que esse preço é aplicável;

f) "Sistema informatizado de reserva" (SIR), um sistema informatizado que contenha informações, nomeadamente sobre:

- horários,
- disponibilidade,
- tarifas
- e serviços afins,

de transportadoras aéreas, com ou sem meios através dos quais possam ser

- efectuadas reservas

- ou emitidos bilhetes,

na medida em que alguns ou todos estes serviços sejam colocados à disposição dos assinantes;

g) "Meios de distribuição", os meios fornecidos por um vendedor de sistemas para a prestação de informações acerca dos horários, disponibilidade, tarifas e serviços afins das transportadoras aéreas e para a realização de reservas e/ou emissão de bilhetes, e quaisquer outros serviços afins;

h) "Vendedor de sistemas", qualquer entidade e suas filiais responsáveis pelo funcionamento ou comercialização de um SIR;

i) "Transportadora associada", uma transportadora aérea que, directa ou indirectamente, de forma individual ou em conjunto com outras, seja proprietária ou controle efectivamente um

vendedor de sistemas, bem como qualquer transportadora aérea que seja sua propriedade ou por ela efectivamente controlada;

j) "Controlo efectivo", uma relação constituída por direitos, contratos ou quaisquer outros meios que, individual ou conjuntamente, e tendo em conta as circunstâncias de facto ou de direito envolvidas, confirmam a possibilidade de exercer, directa ou indirectamente, uma influência determinante sobre uma empresa, em especial mediante:

- o direito de utilização da totalidade ou de parte dos activos da empresa,

- direitos ou contratos que confirmam uma influência determinante na composição, votação ou decisões dos órgãos da empresa, ou que de outra forma confirmam uma influência determinante na gestão da empresa;

k) "Transportadora participante", uma transportadora aérea que tenha um acordo com um vendedor de sistemas para a distribuição dos seus produtos de transporte aéreo através de um SIR. Na medida em que uma transportadora associada utilizar os meios do seu próprio SIR abrangidos pelo presente regulamento, será considerada como transportadora participante;

l) "Assinante", uma pessoa ou uma empresa distinta de uma transportadora participante, que utilize os meios de distribuição de produtos de transporte aéreo de um SIR, sob contrato ou por intermédio de outro acordo com um vendedor de sistemas;

m) "Consumidor", qualquer pessoa que procure obter informações sobre produtos de transporte aéreo e/ou que pretenda adquirir esses produtos;

n) "Visualização principal", uma visualização neutra e completa dos dados sobre serviços aéreos entre pares de cidades, dentro de um período de tempo especificado;

o) "Duração de viagem", a diferença de tempo entre o horário de partida e de chegada;

p) "Valorização de serviço", qualquer produto ou serviço oferecido aos assinantes por um vendedor de sistemas, em seu próprio nome, em conjugação com um SIR diferente dos meios de distribuição.

Artigo 3o

1. Os vendedores de sistemas terão a capacidade de, em seu próprio nome e como entidade separada da transportadora associada, serem titulares de direitos e obrigações de qualquer tipo, celebrarem contratos, nomeadamente com transportadoras associadas, participantes e com assinantes, praticarem outros actos jurídicos, bem como capacidade judiciária.

2. Os vendedores de sistemas permitirão às transportadoras aéreas a participação nos seus meios de distribuição, numa base de igualdade e de não discriminação, na medida da capacidade disponível do sistema em causa e tendo em conta as limitações técnicas fora do controlo do referido vendedor.

3. a) Um vendedor de sistemas não pode:

- impor condições excessivas nos contratos com transportadoras participantes,

- exigir a aceitação de condições suplementares que, pela sua natureza ou de acordo com as práticas comerciais habituais, não estejam relacionadas com a participação no seu SIR, e deve aplicar as mesmas condições ao mesmo nível de serviços;

b) Um vendedor de sistemas não pode estabelecer como condição de participação no seu SIR que uma transportadora participante não possa simultaneamente participar noutro sistema;

c) Uma transportadora participante pode denunciar o seu contrato com um vendedor de sistemas, mediante um pré-aviso cujo prazo não tem de ser superior a seis meses e que nunca expira antes do termo do primeiro ano.

Nesse caso, o vendedor de sistemas não terá o direito de recuperar mais do que as despesas directamente relacionadas com a rescisão do contrato.

4. Se um vendedor de sistemas decidir introduzir qualquer melhoramento nos meios de distribuição fornecidos ou no equipamento utilizado para o fornecimento desses meios, deverá

fornecer informações sobre esses melhoramentos e proporcioná-los a todas as transportadoras participantes, incluindo as transportadoras associadas, nos mesmos prazos, termos e condições, e tendo em conta as limitações técnicas fora do controlo do referido vendedor de modo a não estabelecer diferenças de prazo de introdução dos novos melhoramentos entre transportadoras associadas e transportadoras participantes. ».

2. É inserido o seguinte artigo 3oA:

« Artigo 3oA

1. a) Uma transportadora associada não pode discriminar um SIR concorrente recusando-se a fornecer-lhe, a seu pedido e no mesmo prazo, as mesmas informações sobre horários, tarifas e disponibilidade relativas aos seus próprios serviços que fornece ao seu SIR, ou a distribuir os seus produtos de transporte aéreo através de outro SIR, ou recusando-se a aceitar ou confirmar no mesmo prazo uma reserva efectuada através de um SIR concorrente para qualquer um dos seus produtos de transporte aéreo distribuídos através do seu próprio SIR. A transportadora associada só será obrigada a aceitar e confirmar reservas em conformidade com as suas próprias tarifas e condições.

b) A transportadora associada não será obrigada a aceitar quaisquer custos neste contexto, excepto no que se refere à reprodução das informações a fornecer e às reservas aceites.

c) A transportadora associada terá o direito de efectuar controlos destinados a garantir o cumprimento do disposto no no 1 do artigo 5o pelo SIR concorrente.

2. A obrigação decorrente do presente artigo não é aplicável a um SIR concorrente quando, de acordo com os procedimentos previstos no no 5 do artigo 6o ou nos nos 3 ou 4 do artigo 7o, se tenha decidido que o SIR se encontra numa situação de violação do artigo 4oA nem a um vendedor de sistemas que não oferece garantias suficientes em relação ao cumprimento das obrigações decorrentes do artigo 6o, relativas ao acesso não autorizado à informação das transportadoras associadas. ».

3. O artigo 4o passa a ter a seguinte redacção:

« Artigo 4o

1. As transportadoras participantes e outros fornecedores de produtos de transporte aéreo garantirão que os dados que decidam apresentar a um SIR sejam precisos, não susceptíveis de induzir em erro, transparentes e tão completos quanto os dados fornecidos a qualquer outro SIR. Os dados devem permitir, nomeadamente, que um vendedor de sistemas preencha os requisitos dos critérios de ordenamento previstos no anexo.

Os dados apresentados através de intermediários não serão por estes manipulados de modo a tornar as informações imprecisas, susceptíveis de induzir em erro ou discriminatórias.

2. Os vendedores de sistemas não devem manipular o material referido no no 1 de forma que possa conduzir ao fornecimento de informações imprecisas, susceptíveis de induzir em erro ou discriminatórias.

3. Os vendedores de sistemas introduzirão e processarão, com igual cuidado e no mesmo prazo, os dados fornecidos pelas transportadoras participantes, apenas sob reserva das limitações do método de introdução escolhido por cada transportadora participante e dos formatos-tipo utilizados pelos referidos vendedores. ».

4. É inserido o seguinte artigo 4oA:

« Artigo 4oA

1. Os meios de introdução e/ou processamento dos dados fornecidos pelos vendedores de sistemas devem ser proporcionados a todas as transportadoras, associadas ou participantes, sem qualquer discriminação. Quando existam normas pertinentes e geralmente aceites pela indústria de transportes aéreos, os vendedores devem propor meios compatíveis com essas normas.

2. Os vendedores de sistemas não reservarão qualquer processo específico de introdução e/ou processamento de dados nem qualquer outro meio de distribuição para uma ou várias das transportadoras suas associadas.

3. Os vendedores de sistemas garantirão que os seus meios de distribuição sejam clara e nitidamente dissociados dos meios de comercialização, inventário e gestão privados de qualquer transportadora. Essa dissociação pode ser lógica através de software ou física de modo a que qualquer conexão entre os meios de distribuição e os meios privados só possa ser efectuada por interface entre programas de aplicação. Independentemente do método de dissociação adoptado, qualquer interface desta natureza deve ser posta à disposição de todas as transportadoras, associadas ou participantes, sem qualquer discriminação e na base de tratamento idêntico em termos de procedimentos, protocolos, acesso e consulta. Quando existam normas pertinentes e geralmente aceites pela indústria de transportes aéreos, os vendedores devem propor interfaces compatíveis com essas normas. ».

5. Os artigos 5o e 6o passam a ter a seguinte redacção:

« Artigo 5o

1. a) A visualização através de um SIR deve ser clara e não discriminatória.

b) Os vendedores de sistemas não devem exibir nos seus SIR, intencionalmente ou por negligência, informações imprecisas ou susceptíveis de induzir em erro.

2. a) Os vendedores de sistemas devem fornecer, para cada transacção feita através dos seus SIR, uma visualização ou visualizações principais com os dados fornecidos pelas transportadoras participantes relativamente a horários, tarifas e disponibilidade de lugares de um modo claro e completo e sem discriminação nem distorções, em especial no que se refere à ordem de apresentação das informações.

b) Os consumidores devem ter o direito de dispor, a seu pedido, de uma visualização principal limitada aos serviços aéreos regulares ou não regulares.

c) Não será exercida qualquer discriminação, com base em diferentes aeroportos que sirvam a mesma cidade, no estabelecimento e selecção de voos para um determinado par de cidades para inclusão numa visualização principal.

d) O ordenamento das opções de voo numa visualização principal deve ser feito nos termos do anexo.

e) Os critérios a adoptar no ordenamento das informações não se devem basear em qualquer factor directa ou indirectamente relacionado com a identidade da transportadora e serão aplicáveis numa base não discriminatória a todas as transportadoras participantes.

3. Quando um vendedor de sistemas forneça informações sobre tarifas, a visualização deve ser neutra e não discriminatória e incluirá, pelo menos, as tarifas relativas a todos os voos das transportadoras participantes apresentados na visualização principal. A fonte dessas informações deverá ser aceitável para a ou as transportadoras participantes e o vendedor em questão.

4. As informações relativas aos produtos integrados sobre, nomeadamente, quem organiza a viagem, a disponibilidade e os preços não devem ser apresentadas na visualização principal.

5. Não se deve considerar um SIR em situação de violação do presente regulamento, na medida em que altere uma visualização para satisfazer um ou vários pedidos específicos de um consumidor.

Artigo 6o

1. As informações, estatísticas ou de outra ordem, fornecidas por um vendedor de sistemas a partir do seu SIR devem obedecer às seguintes disposições:

a) As informações sobre reservas individuais devem ser equitativa e exclusivamente fornecidas à ou às transportadoras aéreas que participem nos serviços abrangidos pela reserva e ao ou aos assinantes envolvidos na reserva;

b) Os dados de comercialização, reserva e venda serão postos à disposição sob reserva de:

- i) os dados serem facultados no mesmo prazo e numa base não discriminatória a todas as transportadoras participantes, incluindo as transportadoras associadas,
 - ii) esses dados poderem e, se tal for solicitado, deverem abranger todas as transportadoras participantes e/ou os assinantes, excluindo, contudo, quaisquer identificações ou informações pessoais sobre os passageiros ou empresas utentes,
 - iii) todos os pedidos de dados serem tratados com o mesmo cuidado e no mesmo prazo, de acordo com o método de transmissão escolhido por cada transportadora.
2. Os vendedores de sistemas não fornecerão, a terceiros não envolvidos na transacção, informações pessoais sobre passageiros sem o consentimento destes.
 3. Os vendedores de sistemas garantirão, através de meios técnicos e/ou de salvaguardas adequadas, pelo menos no que se refere ao software, o cumprimento do disposto nos nos 1 e 2, de forma a que as informações fornecidas por transportadoras ou para elas criadas não possam de modo algum ser acessíveis a uma ou várias transportadoras associadas, com excepção das autorizadas pelo presente artigo.
 4. No prazo de três meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, os vendedores de sistemas facultarão a todas as transportadoras participantes que o solicitem uma descrição pormenorizada das medidas técnicas e administrativas adoptadas para dar cumprimento ao presente artigo.
 5. Recebida a descrição pormenorizada das medidas técnicas e administrativas adoptadas ou modificadas por um vendedor de sistemas, a Comissão decidirá , no prazo de três meses, se essas medidas são suficientes para assegurar as salvaguardas requeridas no presente artigo. Caso contrário, a decisão da Comissão pode invocar a aplicação do no 2 do artigo 3oA. A Comissão informará imediatamente os Estados-membros dessa decisão. Esta decisão entrará em vigor dois meses a contar da data em que a Comissão a tiver tomado, excepto se o Conselho, a pedido de um Estado-membro, deliberar de outra forma dentro desse prazo. ».
 6. Os nos 1 e 2 do artigo 7o passam a ter a seguinte redacção:
 - « 1. As obrigações dos vendedores de sistemas previstas nos artigos 3o e 4o a 6o não são aplicáveis às transportadoras associadas de um país terceiro, na medida em que o seu SIR fora do território da Comunidade não proporcione às transportadoras aéreas comunitárias um tratamento equivalente ao concedido nos termos do presente regulamento e do Regulamento (CEE) no 83/91 da Comissão (*).
 2. As obrigações das transportadoras associadas ou participantes previstas nos artigos 3oA, 4o e 8o não são aplicáveis a SIR controlados por uma transportadora ou transportadoras aéreas de um ou mais países terceiros, na medida em que a transportadora ou transportadoras associadas ou participantes não obtenham fora do território da Comunidade um tratamento equivalente ao concedido nos termos do presente regulamento e do Regulamento (CEE) no 83/91 da Comissão. (*). ».
 7. Ao artigo 7o é aditado um novo número:
 - « 5. a) Se se detectarem sérias discriminações na acepção dos nos 1 e 2, a Comissão pode, por decisão, ordenar aos SIR que modifiquem as suas operações de forma a pôr fim a essas discriminações. A Comissão informará imediatamente os Estados-membros dessa decisão.
 - b) Esta decisão entrará em vigor dois meses a contar da data em que a Comissão a tiver tomado, excepto se o Conselho, a pedido de um Estado-membro, tomar outra decisão dentro desse prazo. ».
 8. O artigo 8o passa a ter a seguinte redacção:
 - « Artigo 8o
 1. Uma transportadora associada não pode fazer depender, directa ou indirectamente, a utilização de qualquer SIR específico por um assinante do recebimento de comissões ou

quaisquer outros incentivos ou dissuasivos relacionados com a venda dos produtos de transporte aéreo disponíveis nos seus voos.

2. Uma transportadora associada não pode exigir, directa ou indirectamente, a utilização de qualquer SIR específico por um assinante para a venda ou emissão de bilhetes de quaisquer produtos de transporte aéreo por ela fornecidos directa ou indirectamente.

3. As condições que uma transportadora aérea possa exigir a um agente de viagens para o autorizar a vender e emitir bilhetes para os seus produtos de transporte aéreo não podem prejudicar a aplicação dos nos 1 e 2. ».

9. Os nos 4, 5 e 6 do artigo 9o passam a ter a seguinte redacção:

« 4. a) Um vendedor de sistemas não pode impor condições excessivas nos contratos com assinantes para utilização do seu SIR; o assinante pode denunciar o seu contrato com um vendedor de sistemas mediante um pré-aviso cujo prazo não tem de ser superior a três meses, cessando os efeitos do contrato nunca antes do termo do primeiro ano.

Nesse caso, o vendedor de sistemas não terá o direito de recuperar mais do que os custos directamente relacionados com a rescisão do contrato.

b) Sob reserva do no 2, o fornecimento de equipamento técnico não está sujeito às condições previstas na alínea a).

5. Os vendedores de sistemas devem assegurar, em cada contrato com assinantes, que:

a) O assinante tenha acesso, em cada transacção, à visualização principal, nos termos do artigo 5o, excepto quando o consumidor solicitar informações apenas sobre uma transportadora aérea ou apenas sobre produtos integrados de transporte aéreo;

b) O assinante não manipule o material fornecido por um SIR de um modo que possa levar à apresentação da informação aos consumidores sob uma forma imprecisa, susceptível de induzir em erro ou discriminatória.

6. Um vendedor de sistemas não pode impor a um assinante qualquer obrigação de aceitar uma oferta de equipamento técnico ou de software, mas pode exigir a utilização de equipamento e software compatíveis com o seu próprio sistema. ».

10. Os nos 1 e 2 do artigo 10o passam a ter a seguinte redacção:

« 1. O preço cobrado por um vendedor de sistemas será não discriminatório, razoavelmente estruturado e relacionado com o custo do serviço prestado e utilizado, devendo nomeadamente ser idêntico para o mesmo nível de serviço.

A facturação dos serviços de um SIR será suficientemente pormenorizada para permitir que as transportadoras aéreas participantes e os assinantes saibam exactamente quais os serviços utilizados e as tarifas aplicadas; as facturas relativas a taxas de reserva devem incluir, no mínimo, as seguintes informações em relação a cada segmento:

- tipo de reserva SIR,
- nome do passageiro,
- país,
- código de identificação de agência IATA/ARC,
- código de cidade,
- par de cidades ou segmento,
- data da reserva (data da transacção),
- data do voo,
- número do voo,
- código de estatuto (estatuto da reserva),
- tipo de serviço (categoria do serviço),

- código de registo da reserva PNR,
- indicador de reserva/cancelamento.

As informações de facturação devem ser apresentadas em suporte magnético.

As transportadoras aéreas participantes poderão ser informadas de que foi efectuada uma reserva/transacção que dá lugar à cobrança de uma tarifa de reserva. Se a transportadora optar por essa informação, ser-lhe-á permitido recusar essas reservas/transacções, excepto se a reserva/transacção já tiver sido aceite.

2. O vendedor de sistemas fornecerá às partes interessadas, a pedido destas, todos os pormenores relativos aos procedimentos, preços e meios do sistema, incluindo interfaces e critérios de emissão e apresentação utilizados. No entanto, esta disposição não obriga o vendedor de sistemas a revelar informações que lhe pertencem como, por exemplo, programas de software. ».

11. O artigo 21o passa a ter a seguinte redacção:

« Artigo 21o

O disposto no artigo 5o, no no 5 do artigo 9o e no anexo do presente regulamento não é aplicável a um SIR utilizado por uma transportadora aérea ou por um grupo de transportadoras aéreas nos seus próprios escritórios e postos de vendas, claramente identificados como tal. ».

12. É aditado o seguinte artigo 21oA:

« Artigo 21oA

1. O vendedor de sistemas garantirá a conformidade técnica do SIR com os artigos 4oA e 6o, verificada por um auditor independente. Para o efeito, o auditor deve ter um acesso livre e permanente aos programas, processos, operações e salvaguardas empregues nos computadores ou nos sistemas de computadores que o vendedor de sistemas utilize para fornecer os seus meios de distribuição. O vendedor de sistemas deverá apresentar à Comissão o relatório do auditor sobre a sua fiscalização e conclusões pelo menos uma vez por ano. Esse relatório será analisado pela Comissão com o objectivo de desencadear as acções necessárias nos termos do no 1 do artigo 11o

2. O vendedor de sistemas comunicará a identidade do auditor às transportadoras participantes e à Comissão pelo menos três meses antes da sua nomeação e pelo menos três meses antes de cada nomeação anual posterior. Se, no prazo de um mês a contar da notificação, qualquer das transportadoras participantes levantar objecções em relação à competência do auditor para desempenhar as funções requeridas no presente artigo, a Comissão deve, no prazo de dois meses, após consulta do auditor, do vendedor de sistemas e de quaisquer outras partes que defendam interesses legítimos, decidir se o auditor deve ou não ser substituído. ».

13. O artigo 22o passa a ter a seguinte redacção:

« Artigo 22o

1. O presente regulamento não prejudica as disposições legais nacionais sobre segurança, ordem pública e protecção de dados.

2. Os beneficiários dos direitos decorrentes do no 4 do artigo 3o e dos artigos 4oA, 6o e 21oA não podem renunciar a esses direitos, por contrato ou por qualquer outro modo. ».

14. O artigo 23o passa a ter a seguinte redacção:

« Artigo 23o

1. O Conselho decidirá da revisão do presente regulamento até 31 de Dezembro de 1997, com base numa proposta da Comissão a apresentar até 31 de Março de 1997, acompanhada de um relatório sobre a aplicação do presente regulamento.

2. O Conselho procederá à revisão da aplicação do artigo 4oA e do no 3 do artigo 6o, com base num relatório pela Comissão, o mais tardar até ao final de 1994. ».

15. O anexo é substituído pelo anexo do presente regulamento.

Artigo 2o

1. O presente regulamento entra em vigor no trigésimo dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.
2. O novo no 1 do artigo 3o e o no 2, alínea b), do artigo 5o do Regulamento (CEE) no 2299/89 não serão aplicáveis até seis meses após a data referida no no 1. A Comissão pode conceder uma prorrogação de doze meses aos SIR que, por razões objectivas, estejam impedidos de respeitar o no 1 do artigo 3o e o no 2, alínea b), do artigo 5o
3. A obrigação da alínea c) do ponto 9 do anexo de apresentar os voos de ligação com uma linha por cada segmento de voo é aplicável a partir de 1 Janeiro de 1995.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito em Bruxelas, em 29 de Outubro de 1993.

Pelo Conselho

O Presidente

R. URBAIN

- (1) JO no C 56 de 26. 2. 1993, p. 28.
- (2) JO no C 176 de 28. 6. 1993, p. 65.
- (3) JO no C 108 de 19. 4. 1993, p. 16.
- (4) JO no L 220 de 29. 7. 1989, p. 1.
- (5) JO no L 10 de 15. 1. 1991, p. 9. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) no 1618/93 (JO no L 155 de 26. 6. 1993, p. 23).

ANEXO

« Critérios de ordenamento da visualização principal para os voos que ofereçam produtos não integrados de transporte aéreo

1. O ordenamento das opções de voo nas visualizações principais para o dia ou dias pretendidos deve ser feito na ordem seguinte, a menos que um consumidor solicite que seja efectuado de modo diferente para uma dada transacção:

- i) todos os voos directos sem escalas entre os pares de cidades em causa,
- ii) outros voos directos que não impliquem mudança de avião entre os pares de cidades em causa,
- iii) voos de ligação.

2. O consumidor deve ter, pelo menos, a possibilidades de dispor, a seu pedido, de uma visualização principal ordenada por horário de partida ou de chegada e/ou por duração de viagem. A visualização principal deve ser ordenada por horário de partida, no que se refere ao grupo i), e por duração de viagem, no que se refere aos grupos ii) e iii), a menos que o consumidor manifeste outra preferência.

3. Quando um vendedor de sistemas decidir visualizar informações sobre qualquer par de cidades relativas a horários ou tarifas de transportadoras não participantes, mas não necessariamente de todas essas transportadoras, essas informações devem ser visualizadas de forma precisa, não susceptível de induzir em erro e não discriminatória entre as transportadoras visualizadas.

4. Se as informações sobre o número de serviços aéreos regulares directos e a identidade das transportadoras aéreas interessadas não forem completas, e o vendedor de sistemas tiver conhecimento desse facto, deverá referir claramente esse facto na respectiva visualização.

5. Os voos que não sejam serviços aéreos regulares devem ser claramente identificados.

6. Os voos que impliquem escalas devem ser claramente identificados.

7. Se os voos forem efectuados por uma transportadora aérea diferente da identificada pelo respectivo código de designação, o verdadeiro operador de voo deve ser claramente identificado. Esta condição será aplicável a todos os casos, excepto em relação a acordos ad hoc a curto prazo.

8. Os vendedores de sistemas não devem utilizar o espaço de ecrã da visualização principal de uma forma que realce excessivamente uma opção de viagem específica ou que apresente opções de viagem pouco realistas.

9. Com excepção do disposto no ponto 10, aplicar-se-á o seguinte:

a) No que se refere aos serviços directos, nenhum voo deve ser apresentado mais do que uma vez na visualização principal;

b) No que se refere aos serviços multi-sectoriais que impliquem mudanças de aeronave, nenhuma combinação de voos deve ser apresentada mais do que uma vez na visualização principal;

c) Os voos que impliquem mudanças de aeronave devem ser tratados e visualizados como voos de ligação, com uma linha por cada segmento de voo.

Não obstante, quando os voos forem assegurados pela mesma transportadora aérea, tiverem o mesmo número de voo e a transportadora aérea exigir apenas um bilhete de voo, é necessária apenas uma reserva.

10. 1. Quando as transportadoras participantes funcionarem em regime de joint-venture ou em outro tipo de acordo que, em termos contratuais, implique que duas ou mais dessas transportadoras assumam separadamente a responsabilidade pela oferta e venda de produtos de transporte aéreo em relação a um voo ou combinação de voos, as expressões « voo » (para serviços directos) e « combinação de voos » (para serviços multi-sectoriais) enunciadas no ponto 9 devem ser interpretadas de modo a permitir a cada uma das transportadoras em causa - num número máximo de duas - obter uma visualização separada utilizando o respectivo código de designação individual.

2. Quando estiverem em causa mais de duas transportadoras, a designação das duas transportadoras que podem beneficiar da excepção prevista no ponto 1 será da responsabilidade da transportadora que efectua o voo.

11. Uma visualização principal deve, sempre que possível, incluir os voos de ligação em serviços regulares das transportadoras participantes que utilizem um número mínimo de nove pontos de ligação. Os vendedores de sistemas devem aceitar o pedido de uma transportadora participante para incluir um serviço indirecto, a menos que a rota exceda 130 % da distância segundo o círculo máximo entre os dois aeroportos ou leve à exclusão de serviços com uma menor duração de viagem. Não é necessário utilizar os pontos de ligação em rotas que excedam 130 % dessa distância. ».