

**REGLAMENTO (CE) N° 3652/93 DE LA COMISIÓN**

de 22 de diciembre de 1993

**relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos entre empresas sobre sistemas informatizados de reserva para servicios de transporte aéreo**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) n° 3976/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, relativa a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos y prácticas concertadas en el sector del transporte aéreo <sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) n° 2411/92 <sup>(2)</sup>, y, en particular, su artículo 2,

Previa publicación del proyecto del presente Reglamento <sup>(3)</sup>,

Previa consulta al Comité consultivo en materia de acuerdos y de posiciones dominantes en el sector del transporte aéreo,

Considerando lo que sigue :

- (1) En virtud del Reglamento (CEE) n° 3976/87, la Comisión está facultada para aplicar, mediante Reglamento, el apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas relacionados directa o indirectamente con la prestación de servicios de transporte aéreo.
- (2) El Reglamento (CEE) n° 83/91 de la Comisión <sup>(4)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) n° 1618/93 <sup>(5)</sup>, concede una exención por categorías para determinados acuerdos sobre sistemas informatizados de reserva, siempre que se cumplan las condiciones que en él se establecen.

La exención por categorías expira el 31 de diciembre de 1993.

- (3) Los acuerdos para la adquisición, desarrollo y explotación conjuntos de sistemas informatizados de reserva relacionados con los horarios, las reservas y la emisión de billetes pueden restringir la competencia y afectar al comercio entre los Estados miembros.

- (4) Los sistemas informatizados de reserva (SIR) pueden prestar servicios útiles a las compañías aéreas, a las agencias de viajes y a los pasajeros, al permitirles un rápido acceso a información actualizada y detallada, en particular sobre posibilidades de vuelo, opciones de billetes y disponibilidades de asientos; dichos sistemas pueden ser utilizados asimismo para hacer reservas y, en determinados casos, para imprimir billetes y emitir tarjetas de embarque. Permiten así al pasajero hacer una elección que satisfaga sus necesidades de manera óptima al disponer de una información más completa. No obstante, para que se obtengan tales ventajas, es preciso que la presentación de los horarios de vuelo y de las tarifas sea lo más completo y objetivo posible.

- (5) El mercado de los SIR es tal que pocas empresas europeas podrían por sí solas realizar las inversiones y alcanzar las economías de escala necesarias para competir con los sistemas más avanzados existentes. Conviene, por consiguiente, autorizar la cooperación en este campo. Esta cooperación debe beneficiarse, pues, de una exención por categoría.

- (6) Con arreglo al Reglamento (CEE) n° 2299/89 del Consejo, de 24 de junio de 1989, por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva <sup>(6)</sup>, modificado por el Reglamento (CE) n° 3089/93 <sup>(7)</sup>, dicha cooperación no debe permitir que las compañías aéreas matrices se otorguen a sí mismas ventajas indebidas que restrinjan la competencia. Por consiguiente, es necesario asegurarse de que no se produce ninguna discriminación entre las compañías aéreas matrices y las compañías aéreas participantes, en particular con respecto al acceso a las presentaciones y la neutralidad de las mismas. La exención por categoría ha de estar supeditada a condiciones que garanticen que todas las compañías aéreas puedan participar en los sistemas sin ninguna discriminación en lo que se refiere al acceso, presentaciones, carga de la información y tarifas. Además, con objeto de mantener la competencia en un mercado de oligopolio, los abonados deben tener la posibilidad, asimismo, de pasar de un sistema a otro mediante un corto preaviso y sin penalidad alguna.

<sup>(1)</sup> DO n° L 374 de 31. 12. 1987, p. 9.

<sup>(2)</sup> DO n° L 240 de 24. 8. 1992, p. 19.

<sup>(3)</sup> DO n° C 253 de 30. 9. 1992, p. 11.

<sup>(4)</sup> DO n° L 10 de 15. 1. 1991, p. 9.

<sup>(5)</sup> DO n° L 155 de 26. 6. 1993, p. 23.

<sup>(6)</sup> DO n° L 220 de 29. 7. 1989, p. 1.

<sup>(7)</sup> DO n° L 278 de 11. 11. 1993, p. 1.

y los vendedores de sistemas y las compañías aéreas no deben actuar de forma que se restrinja la competencia entre los sistemas.

- (7) A fin de mantener una competencia efectiva entre los SIR, es preciso velar por que los vendedores de sistemas no se abstengan de competir entre sí.
- (8) La negativa por parte de las compañías aéreas matrices a proporcionar idéntica información sobre horarios, tarifas y plazas disponibles, a SIR competidores y a aceptar reservas que éstos efectúen puede falsear seriamente la competencia entre los SIR. Las compañías aéreas matrices no deben estar obligadas a soportar costes a este respecto, excepto los costes de reproducción de la información facilitada y los relativos a las reservas aceptadas; las compañías aéreas matrices no deben tratar de obtener el reembolso de costes que no estén plenamente justificados.
- (9) La información contenida en las facturas debe detallarse convenientemente, a fin de que las compañías aéreas participantes y los abonados puedan controlar los costes. Las compañías aéreas matrices deben aceptar o rechazar las reservas y transacciones efectuadas a través de un SIR competidor en los mismos condiciones que apliquen a las reservas y transacciones efectuadas a través de su propio SIR.
- (10) Con arreglo al artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 3976/87, el presente Reglamento debe aplicarse con efecto retroactivo a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas existentes en la fecha de entrada en vigor del mismo, siempre que se cumplan las condiciones exigidas por el presente Reglamento.
- (11) A los efectos del artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 3976/87, el presente Reglamento debe especificar también los casos en que la Comisión podrá retirar a las empresas el beneficio de la exención por categoría.
- (12) Los acuerdos que quedan exentos automáticamente en virtud del presente Reglamento no precisan la notificación contemplada en el Reglamento nº 17 del Consejo (\*), cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de España y de Portugal. No obstante, en caso de que existan serias dudas, las empresas pueden solicitar a la Comisión una declaración sobre la compatibilidad de sus acuerdos con el presente Reglamento.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO :

### Artículo 1

#### Exenciones

Con arreglo al apartado 3 del artículo 85 del Tratado y en las condiciones establecidas en los artículos 2 a 14 del presente Reglamento, el apartado 1 del artículo 85 se declara inaplicable a los acuerdos entre empresas que tengan por objeto :

- a) adquirir o desarrollar en común un sistema informatizado de reserva (SIR) ;
- b) constituir una empresa vendedora de sistemas para comercializar y explotar el SIR ;
- c) regular la prestación de servicios de distribución por el vendedor de sistemas o por los distribuidores.

La exención será aplicable únicamente a las siguientes obligaciones :

- i) la obligación de no participar, directa o indirectamente, en el desarrollo, comercialización y explotación de otro SIR,
- ii) la obligación del vendedor de sistemas de nombrar a compañías aéreas matrices o participantes como distribuidores para el conjunto o para una parte de los abonados en una zona determinada del mercado común,
- iii) la obligación del vendedor de sistemas de conceder a un distribuidor derechos exclusivos en cuanto a la captación del conjunto o de una parte de los abonados en una zona determinada del mercado común,
- iv) la obligación del vendedor de sistemas de no permitir a los distribuidores vender servicios de distribución facilitados por otros proveedores de sistemas.

### Artículo 2

#### Definiciones

A los efectos del presente Reglamento se entenderá por :

- a) « Producto de transporte aéreo » : el transporte por vía aérea de un pasajero entre dos aeropuertos, incluidos todos los servicios auxiliares correspondientes y las prestaciones suplementarias propuestas y/o vendidas como parte integrante de dicho producto.
- b) « Servicio aéreo regular » : una serie de vuelos que presenten, cada uno de ellos, las características siguientes :

(\*) DO nº 13 de 21. 2. 1962, p. 204/62.

- que se efectúe, a cambio de una remuneración, en aviones de transporte de pasajeros o de pasajeros y carga y/o correo, de tal modo que los consumidores puedan adquirir individualmente plazas para cada vuelo (bien directamente en la compañía aérea o bien a través de sus agentes autorizados),
  - que se explote de modo que asegure el enlace entre dos o más puntos :
    - 1) con arreglo a un horario publicado, o
    - 2) con una regularidad o frecuencia tal que constituya una serie sistemática evidente.
- c) • **Tarifa** • : el precio de los productos de transporte aéreo y las condiciones en las que se aplica dicho precio.
- d) • **Sistema informatizado de reserva (SIR)** • : un sistema informatizado que contenga información, en particular, acerca de los siguientes aspectos de las compañías aéreas :
- horarios de vuelo,
  - plazas disponibles,
  - tarifas y
  - servicios conexos,
- con o sin medios que permitan :
- efectuar reservas, o
  - expedir billetes,
- en la medida en que se ofrezcan todos o algunos de estos servicios a los abonados.
- e) • **Medios de distribución** • : los medios ofrecidos por un vendedor de sistemas para proporcionar información sobre horarios de vuelo, plazas disponibles, tarifas y servicios conexos de las compañías aéreas, y para efectuar reservas y/o expedir billetes y prestar otros servicios conexos.
- f) • **Vendedor de sistemas** • : toda empresa y sus filiales que asuman la explotación o la comercialización de un SIR.
- g) • **Compañía aérea matriz** • : toda compañía aérea que, directa o indirectamente, en asociación con otras, posea o controle efectivamente un vendedor de sistemas, así como toda compañía aérea que le pertenezca o que esté bajo su control efectivo.
- h) • **Control efectivo** • : una relación constituida por derechos, contratos o cualesquiera otros medios que, separados o conjuntamente y tomando en consideración elementos de hecho o de derecho, concedan la posibilidad de ejercer, directa o indirectamente, una influencia decisiva sobre una empresa, en particular mediante :
- el derecho de utilizar total o parcialmente los activos de una empresa,
  - derechos o contratos que confieran una influencia decisiva sobre la composición, el derecho de voto o las decisiones de los órganos de una empresa, o que por otros medios confieran una influencia decisiva en la gestión de las actividades de la empresa.
- i) • **Compañía aérea participante** • : una compañía aérea que haya suscrito un acuerdo con un vendedor de sistemas para distribuir sus productos de transporte aéreo a través de un SIR. Se considerará compañía aérea participante a toda compañía aérea matriz que utilice los medios de su propio SIR a que se refiere el presente Reglamento.
- j) • **Abonado** • : toda persona o empresa que no sea una compañía aérea participante que utilice, en virtud de un contrato u otro tipo de acuerdo con un vendedor de sistemas, los medios de distribución de productos de transporte aéreo de un SIR.
- k) • **Consumidor** • : toda persona que trate de obtener información acerca de un producto de transporte aéreo o se proponga comprar dicho producto.
- l) • **Presentación principal** • : una presentación global e imparcial de datos relativos a los servicios aéreos entre pares de ciudades dentro de un periodo de tiempo determinado.
- m) • **Duración total del viaje** • : el tiempo transcurrido entre las horas de salida y de llegada previstas.
- n) • **Servicio suplementario** • : todo producto o servicio que un vendedor de sistemas ofrezca por cuenta propia a los abonados, junto con el SIR y que sea distinto de los medios de distribución.
- o) • **Distribuidor** • : la empresa autorizada por el vendedor de sistemas para prestar servicios de distribución a los abonados.

### Artículo 3

#### Acceso

1. Los vendedores de sistemas ofrecerán a todas las compañías aéreas la oportunidad de participar en sus medios de distribución en condiciones de igualdad y de no discriminación, dentro de los límites de la capacidad disponible del sistema de que se trate y sin perjuicio de las restricciones técnicas ajenas al control del vendedor de sistemas.

2. a) Los vendedores de sistemas no podrán:
- insertar condiciones irrazonables en los contratos con compañías aéreas participantes,
  - exigir la aceptación de condiciones suplementarias que, por su naturaleza o de acuerdo con los usos mercantiles, no guarden relación con la participación en su SIR y aplicarán idénticas condiciones al mismo nivel de servicio.
- b) Los vendedores de sistemas no podrán impedir la participación de una compañía aérea en su SIR a la condición de que no participe ésta al mismo tiempo en otro sistema.
- c) Toda compañía aérea participante podrá rescindir su contrato con un vendedor de sistemas mediante un preaviso de seis meses como máximo, no pudiendo expirar antes de que finalice el primer año.

En tal caso, el vendedor de sistemas sólo tendrá derecho a recuperar los gastos directamente relacionados con la rescisión del contrato.

3. Si un vendedor de sistemas ha decidido introducir alguna mejora en los medios de distribución suministrados o en el equipo utilizado para facilitar estos medios, deberá proporcionar información al respecto y ofrecer estas mejoras a todas las compañías aéreas participantes, incluidas las compañías aéreas matrices, con igual diligencia y en las mismas condiciones, con sujeción a las restricciones técnicas ajenas al control del vendedor de sistemas y de forma que no existan diferencias entre las compañías aéreas participantes con respecto a los plazos de aplicación de las mejoras.

#### Artículo 4

#### Participación

1. a) Las compañías aéreas matrices no podrán aplicar un trato discriminatorio a un SIR competidor negándose a proporcionarle, previa solicitud y con la misma diligencia, la información que proporciona a sus propios SIR en lo relativo a los horarios de vuelo, tarifas y plazas disponibles de sus servicios, o a distribuir sus productos de transporte aéreo a través de otro SIR o a aceptar o confirmar, con la misma diligencia las reservas realizadas a través de un SIR competidor para cualquiera de sus productos de transporte aéreo que se distribuyan a través de su propio SIR. Las compañías aéreas matrices sólo estarán obligadas a admitir y

confirmar reservas que sean conformes a sus propias tarifas y condiciones.

- b) Las compañías aéreas matrices no estarán obligadas a hacerse cargo de coste alguno a ese respecto, salvo los derivados de la reproducción de la información que se facilite y de las reservas aceptadas.
- c) La compañía aérea matriz podrá efectuar controles para verificar que el SIR competidor respeta lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 7.

2. La obligación que establece el apartado 1 no se aplicará en favor de aquellos SIR competidores que, con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 5 del artículo 6 o en los apartados 3 o 4 del artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 2299/89, se haya decidido que infringen lo dispuesto en el artículo 4 *bis* de dicho Reglamento, ni cuando un vendedor de sistemas no pueda ofrecer garantías suficientes del cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 6 del mismo Reglamento con respecto al acceso no autorizado a informaciones por parte de compañías aéreas matrices.

#### Artículo 5

#### Almacenamiento de información

1. Las compañías aéreas participantes y demás proveedores de productos de transporte aéreo deberán velar por que los datos que decidan facilitar a un SIR sean exactos, no induzcan a error, sean transparentes y no sean menos completos que los facilitados a otro SIR.

Estos datos permitirán, en particular, al vendedor de sistemas cumplir los requisitos correspondientes a los criterios de ordenación que figuran en el Anexo del Reglamento (CEE) nº 2299/89.

Los datos que se faciliten a través de intermediarios no serán manipulados por éstos de manera que puedan dar lugar a una información inexacta, que induzca a error o sea discriminatoria.

2. Los vendedores de sistemas no manipularán los datos contemplados en el apartado 1 de tal modo que la información facilitada sea inexacta, induzca a error o sea discriminatoria.

3. Los vendedores de sistemas almacenarán y procesarán los datos facilitados por las compañías aéreas participantes con idéntico cuidado y diligencia, con sujeción únicamente a las limitaciones que imponga el método de almacenamiento elegido por cada compañía aérea participante y a los formatos normalizados utilizados por dichos vendedores.

*Artículo 6***Almacenamiento, procesamiento y distribución**

1. Los medios de almacenamiento y/o procesamiento de datos facilitados por los vendedores de sistemas se ofrecerán a todas las compañías aéreas matrices y participantes sin discriminación alguna. Cuando existan normas al respecto generalmente aceptadas en el sector del transporte aéreo, los vendedores de sistemas ofrecerán medios compatibles con las mismas.

2. Los vendedores de sistemas no podrán reservar para una o más de sus compañías aéreas matrices ningún procedimiento específico de almacenamiento y/o procesamiento ni cualquier otro medio de distribución.

3. Los vendedores de sistemas velarán por que sus medios de distribución figuren separados de forma clara y comprobable, del inventario privado de cualquier compañía aérea, así como de sus medios de gestión y comercialización. Dicha separación podrá establecerse, o bien lógicamente mediante equipos lógicos, o bien físicamente, de forma que cualquier conexión entre los medios de distribución y los medios privados pueda lograrse únicamente mediante una interfaz entre las aplicaciones.

Independientemente del método de separación adoptado, cualquier interfaz de este tipo se ofrecerá a todas las compañías matrices y participantes con carácter no discriminatorio y asegurará la igualdad de trato en lo referente a los procedimientos, protocolos, entrada y salidas. Cuando existan normas al respecto generalmente aceptadas en el sector del transporte aéreo, los vendedores de sistemas ofrecerán interfaces que sean compatibles con las mismas.

*Artículo 7***Presentaciones**

1. a) Las presentaciones producidas por los SIR serán claras y no discriminatorias.

b) Los vendedores de sistemas no incluirán en sus SIR intencionadamente o por negligencia, datos inexactos o que induzcan a error.

2. a) Los vendedores de sistemas facilitarán, por medio de sus SIR, una o más presentaciones principales para cada transacción individual, en las que incluirán los datos suministrados por las compañías aéreas participantes sobre horarios de vuelo, tarifas y plazas disponibles de manera clara y completa, sin discriminación o parcialidad alguna, en particular en lo

que se refiere al orden en que se presenta la información.

b) Los consumidores tendrán derecho a obtener, previa solicitud, la posibilidad de disponer de una presentación principal limitada exclusivamente a los servicios regulares o a los servicios no regulares.

c) No se aplicará un trato discriminatorio basado en distintos aeropuertos que sirvan de enlace de una misma ciudad al establecer y seleccionar vuelos para pares de ciudades que se incluyan en una presentación principal.

d) La ordenación de las opciones de vuelo en una presentación principal se hará en la forma establecida en el Anexo del Reglamento (CEE) n° 2299/89.

e) Los criterios de ordenación de la información no se basarán en ningún factor directa o indirectamente relacionado con las identidad de las compañías aéreas y se aplicarán de manera no discriminatoria a todas las compañías aéreas participantes.

3. Cuando un vendedor de sistemas facilite información sobre tarifas, la presentación deberá ser neutral y no discriminatoria y deberá indicar al menos las tarifas de todos los vuelos de las compañías aéreas participantes que figuren en la presentación principal. La fuente de dicha información deberá ser aceptable para la(s) compañía(s) aérea(s) participante(s) de que se trate y para el correspondiente vendedor de sistemas.

4. No se considerará que un SIR infringe el presente Reglamento por el hecho de que modifique una presentación con el fin de atender la(s) demanda(s) específica(s) de un consumidor.

*Artículo 8***Suministro de información**

1. Cuando los vendedores de sistemas faciliten información estadística o de otra índole, a partir de sus SIR se aplicarán las disposiciones siguientes:

a) la información sobre reservas individuales se facilitará en igualdad de condiciones y exclusivamente a la compañía o compañías aéreas que participen en el servicio a que se refiera la reserva, y al abonado o abonados que intervengan en la reserva;

b) los datos sobre comercialización, reservas y ventas facilitados están sujetos a los siguientes requisitos:

i) los datos se facilitarán con la misma diligencia y de modo no discriminatorio a todas las compañías aéreas participantes, incluidas las compañías aéreas matrices.

ii) los datos podrán referirse, y deberán referirse cuando así se solicite, a todas las compañías participantes y/o a todos los abonados, pero no incluirán ningún tipo de identificación ni de información de carácter personal sobre los pasajeros ni sobre empresas usuarias,

iii) todas las solicitudes de datos de estas características se tramitarán con idéntico cuidado y diligencia, de conformidad con el método de transmisión escogido por la compañía aérea de que se trate.

2. Los vendedores de sistemas no proporcionarán información personal relativa a un pasajero a terceros que no intervengan en la transacción sin el consentimiento de dicho pasajero.

3. Los vendedores de sistemas velarán por el cumplimiento de lo dispuesto en los apartados 1 y 2, a través de los medios técnicos y/o de las medidas de salvaguardia apropiadas, al menos en lo que se refiere al equipo lógico, de tal modo que la información facilitada por las compañías aéreas o creada para ellas no sea accesible de modo alguno a una o varias compañías aéreas matrices, excepto en la medida permitida en los apartados 1 y 2.

#### Artículo 9

#### Reciprocidad

1. Las obligaciones de los vendedores de sistemas previstas en los artículos 3 y 5 a 8 no se aplicarán con respecto a las compañías aéreas de terceros países que controlen un SIR, sólo o en asociación con otras, en la medida que su SIR en el exterior del territorio de la Comunidad no dispense a las compañías aéreas comunitarias un trato equivalente al previsto en el presente Reglamento y en el Reglamento (CEE) nº 2299/89.

2. Las obligaciones de las compañías aéreas matrices o participantes, previstas en los artículos 4, 5 y 10, no se aplicarán con respecto a un SIR controlado por una o varias compañías aéreas de uno o varios terceros países en la medida en que no se dispense a la(s) compañía(s) aérea(s) matriz o matrices participante(s) en el exterior del territorio de la Comunidad un trato equivalente al previsto en el presente Reglamento y en el Reglamento (CEE) nº 2299/89.

3. Los vendedores de sistemas o las compañías aéreas que se propongan ampararse en las disposiciones de los apartados 1 o 2 deberán notificar a la Comisión su intención y las razones que la justifican, como mínimo con 14

días de antelación. En circunstancias excepcionales, a petición del vendedor o de la compañía aérea de que se trate, la Comisión podrá conceder una excepción a la norma de los 14 días.

4. Tras la recepción de la notificación, la Comisión decidirá, sin dilación, si existe discriminación, con arreglo a los apartados 1 y 2. En caso afirmativo, la Comisión informará a todos los vendedores de sistemas o compañías aéreas de la Comunidad interesados y a los Estados miembros. Si no existe discriminación, con arreglo a los apartados 1 y 2, la Comisión informará de ello al vendedor de sistemas o a las compañías aéreas interesadas.

#### Artículo 10

#### Relaciones con los abonados

1. Las compañías aéreas matrices no vincularán, ni directa ni indirectamente, el uso de un determinado SIR por parte de un abonado a la percepción de una comisión o cualquier otro incentivo o medida disuasoria para la venta de productos de transporte aéreo disponibles en sus vuelos.

2. Las compañías aéreas matrices no podrán exigir a un abonado, ni directa ni indirectamente, el uso de un determinado SIR por parte de un abonado para la venta o expedición de billetes de cualquier producto de transporte aéreo que él mismo proporcione, directa o indirectamente.

3. Las condiciones que las compañías aéreas impongan a las agencias de viajes cuando las autorice para vender y expedir billetes para sus productos de transporte aéreo se entenderán sin perjuicio de los apartados 1 y 2.

#### Artículo 11

#### Contratos con los abonados

1. Los vendedores de sistemas pondrán a disposición de todos los abonados, sin discriminación alguna, todos los medios de distribución de un SIR.

2. Los vendedores de sistemas no podrán exigir a un abonado la firma de un contrato exclusivo, ni impedirle, directa o indirectamente, que se abone a uno o varios sistemas o que utilice dicho sistema o sistemas.

3. Cualquier mejora en el servicio ofrecida a un abonado por parte del vendedor de sistemas deberá ser ofrecida a todos los abonados, sin discriminación alguna.

4. a) Los vendedores de sistemas no deberán insertar condiciones irrazonables en los contratos con los abonados para el uso de su SIR y, en particular, todo abonado podrá rescindir su contrato con un vendedor de sistemas, mediante un preaviso de tres meses como máximo, no pudiendo expirar antes de que finalice el primer año.

En tal caso, el vendedor de sistemas sólo tendrá derecho a recuperar los gastos directamente relacionados con la rescisión del contrato.

- b) Con sujeción a lo dispuesto en el apartado 2, las condiciones establecidas en la letra a) no se aplicarán al suministro de equipos técnicos.

5. Los vendedores de sistemas preverán en cada contrato con los abonados:

- a) para cada transacción individual, el acceso a la presentación principal de datos, de conformidad con el artículo 7, excepto cuando el consumidor solicite información sobre una única compañía aérea;
- b) que el abonado no manipule el material suministrado por los SIR de tal modo que conduzca a una presentación de la información a los consumidores inexacta, que induzca a error o sea discriminatoria.

6. Los vendedores de sistemas no podrán imponer a los abonados la obligación de aceptar ofertas de equipo técnico o lógico, pero podrán exigir la utilización de equipos técnicos o equipos lógicos compatibles con su propio sistema.

#### Artículo 12

##### Derechos

1. Los derechos exigibles por los vendedores de sistemas no serán discriminatorios, estarán razonablemente estructurados, razonablemente relacionados con el coste del servicio prestado y utilizado y, en particular, serán iguales para el mismo nivel de servicio.

La facturación de los servicios de un SIR será lo suficientemente detallada como para permitir a las compañías aéreas participantes y a los abonados conocer con exactitud los servicios utilizados y los correspondientes derechos.

Como mínimo, las facturas correspondientes a los cánones de reserva deberán incluir la información siguiente para cada segmento:

- tipo de sistema informatizado de reserva,
- nombre del pasajero,
- país,
- código de identificación de la agencia IATA/ARC,
- código de la ciudad,
- par de ciudades o segmento,

- fecha de la reserva (fecha de la transacción),
- fecha del vuelo,
- número del vuelo,
- código de situación (situación de la reserva),
- tipo de servicio (clase de servicio),
- localizador de registro PNR,
- indicador de reserva o de anulación.

La información relativa a la facturación deberá proporcionarse sobre soporte magnético.

Se ofrecerá a las compañías aéreas participantes la posibilidad de que se les informe cuando se realice una reserva/transacción por la que se vaya a cobrar un canon de reserva.

Cuando una compañía aérea opte por recibir tal información, se le ofrecerá la posibilidad de no autorizar tales reservas/transacciones salvo en caso de que la reserva/transacción ya haya sido aceptada.

2. Los vendedores de sistemas suministrarán, a petición de los interesados, información sobre los procedimientos vigentes, derechos, medios de los sistemas, incluidas las interfaces y criterios de presentación y publicación utilizados. No obstante, esta disposición no obligará a los vendedores de sistemas a revelar información privada, como la referente a programas de equipos lógicos.

3. Cualquier modificación de derechos, condiciones o medios ofrecidos y sus motivos, se comunicará, sin discriminación alguna, a todas las compañías aéreas participantes y a los abonados.

#### Artículo 13

##### Competencia entre vendedores de sistemas

Los vendedores de sistemas no podrán celebrar ningún acuerdo ni intervenir en prácticas concertadas con otros vendedores de sistemas que tengan por objeto o por efecto compartimentar el mercado.

#### Artículo 14

Con arreglo al artículo 7 del Reglamento (CEE) n° 3976/87, el beneficio del presente Reglamento podrá retirarse si se comprueba que, en un caso concreto, un acuerdo exento en virtud del presente Reglamento surte, sin embargo, determinados efectos incompatibles con las condiciones previstas en el apartado 3 del artículo 85 del Tratado o prohibidos por el artículo 86 del Tratado, en especial cuando:

- i) el acuerdo dificulte el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado de SIR;

- ii) el acuerdo tenga como efecto restringir la competencia en los mercados relacionados con los viajes o transportes aéreos;
- iii) el vendedor de sistemas imponga, directa o indirectamente, a los abonados o a las compañías aéreas participantes, precios, derechos u obligaciones no equitativos;
- iv) el vendedor de sistemas rehúse celebrar un contrato para la utilización de un SIR sin motivos objetivos y no discriminatorios de orden técnico o comercial;
- v) el vendedor de sistemas rehúse a las compañías aéreas participantes el acceso a servicios distintos de los de distribución sin motivos objetivos y no discriminatorios de orden técnico o comercial.

*Artículo 15*

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1994 y expirará el 30 de junio de 1998.

Sera aplicable con efecto retroactivo a los acuerdos existentes en la fecha de su entrada en vigor desde el momento en que se hayan cumplido las condiciones para la aplicación que en el mismo se señalan.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 22 de diciembre de 1993.

*Por la Comisión*

Karel VAN MIERT

*Miembro de la Comisión*