RÈGLEMENT (CE) N° 3652/93 DE LA COMMISSION

du 22 décembre 1993

concernant l'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité à des catégories d'accords entre entreprises portant sur des systèmes informatisés de réservation pour les services de transport aérien

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 3976/87 du Conseil, du 14 décembre 1987, concernant l'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité à des catégories d'accords et de pratiques concertées dans le domaine des transports aériens [1], modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 2411/92 [2], et notamment son article 2,

après publication du projet du présent règlement [3],

après consultation du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes dans le domaine des transports aériens,

considérant ce qui suit :

(1) En vertu du règlement (CEE) n° 3976/87, la Commission est habilitée à appliquer, par voie de règlement, l'article 85 paragraphe 3 du traité à des catégories d'accords, de décisions ou de pratiques concertées qui se rapportent directement ou indirectement à la prestation de services de transports aériens.

(2) Le règlement (CEE) n° 83/91 de la Commission [4], modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 1618/93 [5], accorde une exemption par catégorie à certains accords établissant des systèmes informatisés de réservation, pour autant qu'ils remplissent les conditions imposées par ledit règlement. L'exemption par catégorie arrive à expiration le 31 décembre 1993.

(3) Les accords ayant pour objet l'achat, le développement et l'exploitation en commun de systèmes informatisés de réservation portant sur les horaires, les réservations et l'émission des billets sont susceptibles de restreindre la concurrence et d'affecter le commerce entre les États membres.

(4) Les systèmes informatisés de réservation (SIR) peuvent rendre des services utiles aux transporteurs aériens, aux agences de voyage et aux voyageurs eux-mêmes en leur donnant un accès facile à des informations immédiates et détaillées, notamment sur les possibilités de vol, les options tarifaires et les places disponibles. Ces systèmes peuvent également servir à faire des réservations et, dans certains cas, à imprimer les billets et à émettre les cartes d'embarquement. Ils aident de ce fait le voyageur à faire, sur la base d'une information plus complète, un choix qui répond à ses besoins de manière optimale. Toutefois, pour que ces avantages puissent être obtenus, il faut que les affichages des horaires, des vols et des tarifs soient aussi complets et objectifs que possible.

(5) Le marché des SIR est tel que peu d'entreprises européennes seraient en mesure de réaliser à titre individuel l'investissement et les économies d'échelle nécessaires pour faire concurrence aux systèmes les plus avancés qui sont déjà disponibles. Il convient, par conséquent, d'autoriser la coopération dans ce domaine. Cette coopération doit donc bénéficier d'une exemption par catégorie.

(6) Conformément au règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil [6] relatif au code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation, modifié par le règlement (CEE) n° 3089/93 [7], la coopération ne devrait pas permettre aux transporteurs associés de se réserver pour eux-mêmes des avantages injustifiés et de fausser ainsi la concurrence. Il est donc nécessaire de s'assurer qu'il n'existe aucune discrimination entre les transporteurs associés et les transporteurs participants, en particulier en ce qui concerne l'accès et le caractère neutre de l'affichage. L'exemption par catégorie devrait être assortie de conditions garantissant que tous les transporteurs aériens peuvent prendre part au système dans des conditions de non-discrimination en ce qui concerne l'accès, l'affichage, le chargement des informations et les redevances. En outre, afin de préserver la concurrence sur un marché oligopolistique, les abonnés doivent pouvoir passer d'un système à l'autre moyennant un préavis court et sans être pénalisés, et les

[1] JO n° L 374 du 31. 12. 1987, p. 9.
[2] JO n° L 240 du 24. 8. 1992, p. 19.
[3] JO n° C 253 du 30. 9. 1992, p. 11.
[4] JO n° L 10 du 15. 1. 1991, p. 9.
[5] JO n° L 155 du 26. 6. 1993, p. 23.
[6] JO n° L 220 du 29. 7. 1989, p. 1.
[7] JO n° L 278 du 11. 11. 1993, p. 1.

vendeurs des systèmes ainsi que les transporteurs aériens ne doivent pas agir d'une façon qui restreindrait la concurrence entre les systèmes.

(7) Pour maintenir une concurrence effective entre les SIR, il est nécessaire de faire en sorte que les vendeurs de systèmes ne s'abstiennent pas de se faire concurrence.

(8) Le refus de la part des transporteurs associés de fournir les mêmes informations sur les horaires, les tarifs et les places disponibles aux SIR concurrents et d'accepter les réservations faites par ces systèmes peut fausser gravement la concurrence entre SIR.

Les transporteurs associés ne doivent pas être obligés de supporter quelque coût que ce soit généré de ce fait, à l'exception des coûts de reproduction des informations à fournir et de ceux afférents aux réservations acceptées ; les transporteurs associés ne doivent pas chercher à obtenir le remboursement de coûts qu'ils ne peuvent pleinement justifier.

(9) Les données servant à la facturation doivent être suffisamment détaillées pour permettre aux transporteurs participants et aux abonnés de contrôler leurs coûts. Un transporteur associé doit accepter ou rejeter toute réservation/transaction faite par l'intermédiaire d'un SIR concurrent aux mêmes conditions que celles qu'il applique aux réservations/transactions réalisées par l'intermédiaire de son propre SIR.

(10) Il convient de prévoir, conformément à l'article 4 du règlement (CEE) n° 3976/87, que le présent règlement s'applique avec effet rétroactif aux accords qui existent à la date d'entrée en vigueur du présent règlement pour autant qu'ils remplissent les conditions imposées par le présent règlement.

(11) Il convient de prévoir, aux fins de l'article 7 du règlement (CEE) n° 3976/87, les cas dans lesquels la Commission peut retirer aux entreprises le bénéfice de l'exemption par catégorie.

(12) Les accords qui sont exemptés automatiquement en vertu du présent règlement ne doivent pas être notifiés en application du règlement n° 17 du Conseil [1], modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de l'Espagne et du Portugal. Il reste cependant loisible aux entreprises, en cas de doute sérieux, de demander à la Commission une déclaration sur la compatibilité de leurs accords avec le présent règlement,

[1] JO n° 13 du 21. 2. 1962, p. 204/62.

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

Article premier

Exemptions

Conformément à l'article 85 paragraphe 3 du traité et sous réserve des conditions prévues aux articles 2 à 14 du présent règlement, l'article 85 paragraphe 1 du traité est déclaré inapplicable aux accords entre entreprises qui ont pour objet :

a) d'acquérir ou de développer en commun un système informatisé de réservation (SIR)

ou

b) de constituer une entreprise « vendeur du système » pour commercialiser et exploiter le SIR

ou

c) de contrôler l'offre des fonctionnalités de distribution par le vendeur du système ou par les distributeurs.

L'exemption n'est applicable qu'aux obligations suivantes :

i) l'obligation de ne pas s'engager directement ou indirectement dans le développement, la commercialisation ou l'exploitation d'un autre système ;

ii) l'obligation incombant au vendeur du système de désigner des transporteurs associés ou participants en tant que distributeurs ayant la charge de l'ensemble ou d'une partie des abonnés dans une partie définie du territoire du marché commun ;

iii) l'obligation incombant au vendeur du système d'accorder à un distributeur le droit exclusif de démarcher l'ensemble ou une partie des abonnés dans une partie définie du territoire du marché commun ;

iv) l'obligation incombant au vendeur du système de ne pas autoriser les distributeurs à vendre des fonctionnalités de distribution offertes par d'autres vendeurs de systèmes.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par :

a) « produit de transport aérien », le transport par voie aérienne d'un passager entre deux aéroports, y compris tous les services subsidiaires et prestations supplémentaires qui y sont liés et qui sont proposés et/ou vendus comme partie intégrante dudit produit ;

b) « service aérien régulier », une série de vols dont chacun présente l'ensemble des caractéristiques suivantes :

— il est effectué, à titre onéreux, au moyen d'aéronefs destinés à transporter des passagers, des passagers et du fret et/ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des places sont mises, à titre individuel, à la disposition du consommateur (soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés),

— il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux points ou plus :

1) soit selon un horaire publié ;

2) soit avec une régularité ou une fréquence telles qu'il fait partie d'une série systématique évidente.

c) « tarif », le prix à acquitter pour les produits de transport aérien et les conditions dans lesquelles ce prix est applicable ;

d) « système informatisé de réservation (SIR) », un système informatisé qui contient des informations concernant, entre autres :

— les horaires,

— les places disponibles,

— les tarifs

et

— les services connexes,

avec ou sans moyens permettant :

— d'effectuer des réservations

ou

— d'émettre des billets,

dans la mesure où certains ou l'ensemble de ces services sont mis à la disposition des abonnés ;

e) « fonctionnalités de distribution », les moyens fournis par un vendeur de système afin de communiquer des informations concernant les horaires, les places disponibles, les tarifs et les services connexes des transporteurs aériens, d'effectuer des réservations et/ou d'émettre des billets et d'assurer tout autre service connexe ;

f) « vendeur de système », tout établissement et ses filiales, responsables de l'exploitation ou de la commercialisation d'un SIR ;

g) « transporteur associé », tout transporteur aérien qui, directement ou indirectement, conjointement avec d'autres, possède ou contrôle effectivement un vendeur de système, ainsi que tout transporteur aérien dont il a la propriété ou sur lequel il a un contrôle effectif ;

h) « contrôle effectif », une relation constituée par des droits, des contrats ou tout autre moyen qui, soit séparément soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise, grâce notamment à :

— un droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise,

— des droits ou des contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise ou conférant par ailleurs une influence déterminante sur la conduite des affaires de l'entreprise ;

i) « transporteur participant », un transporteur aérien qui a conclu un accord avec un vendeur de système pour la distribution, via un SIR, de produits de transport aérien. Dans la mesure où un transporteur associé utilise les fonctionnalités de son propre SIR, visées par le présent règlement, il est assimilé à un transporteur participant ;

j) « abonné », une personne ou une entreprise, autre qu'un transporteur participant, qui utilise les fonctionnalités de distribution de produits de transport aérien offertes par un SIR en vertu d'un contrat ou de tout autre arrangement conclu avec un vendeur de système ;

k) « consommateur », toute personne recherchant des informations au sujet d'un produit de transport aérien et/ou comptant acheter un tel produit ;

l) « affichage principal », un affichage neutre et complet de données relatives aux services aériens offerts entre des paires de villes durant une période déterminée ;

m) « durée totale du trajet », le temps compris entre l'heure de départ et l'heure d'arrivée prévues ;

n) « amélioration de service », tout produit ou service, autre que les fonctionnalités de distribution, qu'un vendeur de sytème propose, en liaison avec un SIR, en son propre nom, aux abonnés ;

o) « distributeur », une entreprise qui est autorisée par le vendeur du système à offrir des fonctionnalités de distribution aux abonnés.

Article 3

Accès

1. Dans les limites de la capacité du système et sous réserve des contraintes techniques sur lesquelles il n'a pas prise, un vendeur de système donne à tout transporteur aérien la possibilité d'accéder, dans des conditions d'égalité et de non-discrimination, aux fonctionnalités de distribution du système.

2. a) Un vendeur de système :

— n'assortit pas de conditions déraisonnables le contrat passé avec un transporteur participant,

— n'impose pas l'acceptation de conditions supplémentaires qui, de par leur nature même ou d'après les usages commerciaux, n'ont aucun rapport avec une participation à son SIR et applique des conditions identiques à niveau de service égal.

b) Un vendeur de système n'exige pas d'un transporteur participant à son SIR qu'il ne participe pas en même temps à un autre système.

c) Un transporteur participant peut résilier son contrat avec un vendeur de système moyennant un préavis n'excédant pas six mois et expirant au plus tôt à la fin de la première année de la durée du contrat.

Dans ce cas, le vendeur de système n'est pas en droit de récupérer plus que les coûts directement liés à la résiliation du contrat.

3. Un vendeur de système qui a décidé d'améliorer les fonctionnalités de distribution fournies ou les équipements utilisés à cet effet en informe tous les transporteurs participants, y compris les transporteurs associés, et leur propose cette amélioration avec la même diligence et aux mêmes conditions, sous réserve des contraintes techniques sur lesquelles il n'a pas prise, et de telle manière qu'il n'y ait aucune différence dans les délais d'exécution pour la mise en œuvre des nouvelles améliorations entre les transporteurs associés et participants.

Article 4

Participation

1. a) Un transporteur associé ne peut exercer de discrimination à l'égard d'un SIR concurrent en refusant de lui fournir, sur demande et avec la même diligence, les mêmes informations relatives aux horaires, aux tarifs et aux places disponibles concernant ses propres services aériens que celles dont il alimente son propre SIR, en refusant de distribuer ses produits aériens par l'intermédiaire d'un autre SIR ou en refusant d'accepter ou de confirmer, avec la même diligence, une réservation effectuée par l'intermédiaire d'un SIR concurrent pour l'un de ses produits de transport aérien distribués par l'intermédiaire de son propre SIR. Le transporteur associé n'est tenu d'accepter et de confirmer que les réservations qui sont faites en conformité avec ses tarifs et aux conditions dont ils sont assortis.

b) Le transporteur associé ne doit pas être obligé de supporter quelque coût que ce soit généré de ce fait, à l'exception des coûts de reproduction des informations à fournir et des coûts des réservations acceptées.

c) Le transporteur associé est habilité à effectuer des contrôles pour s'assurer du respect de l'article 7 paragraphe 1 par le SIR concurrent.

2. L'obligation imposée par le paragraphe 1 ne s'applique pas en faveur d'un SIR concurrent lorsque, conformément aux procédures prévues à l'article 6 paragraphe 5 ou à l'article 7 paragraphes 3 et 4 du règlement (CEE) n° 2299/89, il a été décidé que le SIR ne respecte pas les dispositions de l'article 4 dudit règlement ni lorsqu'un vendeur de système ne peut donner suffisamment de garanties quant au respect des obligations au titre de l'article 6 concernant l'accès non autorisé de transporteurs associés à des informations.

Article 5

Chargement des informations

1. Les transporteurs participants et autres fournisseurs de produits de transport aérien veillent à ce que les données qu'ils décident d'introduire dans un SIR soient exactes, n'induisent pas en erreur, soient transparentes et ne soient pas moins complètes que celles destinées à tout autre SIR.

Ces données doivent notamment permettre à un vendeur de système de satisfaire aux critères relatifs à l'ordre d'affichage énoncés à l'annexe du règlement (CEE) n° 2299/89.

Lorsque les données sont soumises par des intermédiaires, ceux-ci ne les manipulent pas de telle sorte que les informations fournies soient inexactes, induisent en erreur ou soient discriminatoires.

2. Un vendeur de système ne manipule pas les données visées au paragraphe 1 de telle sorte que les informations fournies soient inexactes, induisent en erreur ou soient discriminatoires.

3. Un vendeur de système charge et traite avec le même soin et la même diligence les données fournies par les différents transporteurs participants, sous réserve seulement des contraintes imposées par la méthode de chargement retenue par chacun d'eux et des formats standard utilisés par le vendeur en question.

Article 6

Chargement, traitement et distribution

1. Les moyens de chargement et/ou de traitement fournis par un vendeur de système sont mis à la disposition de tous les transporteurs associés et participants, sans discrimination. S'il existe des normes en la matière généralement reconnues dans le secteur des transports aériens, les vendeurs de système offrent des moyens de chargement et/ou de traitement compatibles avec ces normes.

2. Un vendeur de système ne réserve aucune procédure de chargement et/ou de traitement particulière ni aucune autre fonctionnalité de distribution à l'un ou à plusieurs de ses transporteurs associés.

3. Un vendeur de système veille à ce que ses fonctionnalités de distribution soient séparées, d'une façon claire et vérifiable, de l'inventaire privé de tout transporteur ainsi que des moyens de gestion et de commercialisation de celui-ci. La séparation peut être établie soit physiquement, soit en termes de logique de système au moyen de logiciels appropriés de manière à ce que toute connexion entre les fonctionnalités de distribution et les fonctions privées ne soit possible qu'au moyen d'une interface entre les différentes applications. Quelle que soit la méthode de séparation choisie, toute interface de ce type est mise à la disposition de tous les transporteurs associés et participants sans discrimination et assure l'égalité de traitement pour ce qui est des procédures, des protocoles, des entrées et des sorties. S'il existe des normes en la matière généralement reconnues dans le secteur des transports aériens, les vendeurs de système offrent des interfaces compatibles avec ces normes.

Article 7

Affichages

1. a) Les affichages fournis par un SIR sont clairs et non discriminatoires.

   b) Un vendeur de système n'affiche pas, délibérément ou par négligence, dans son SIR des informations inexactes ou propres à induire en erreur.

2. a) Un vendeur de système fournit, par l'intermédiaire de son SIR, un affichage principal ou plusieurs affichages principaux pour chaque transaction individuelle et y fait apparaître les données fournies par les transporteurs participants concernant les horaires de vol, les types de tarifs et les places disponibles sous une forme claire et complète et sans discrimination ni partialité, en particulier en ce qui concerne l'ordre de présentation des informations.

   b) Le consommateur est en droit d'obtenir, sur demande, un affichage principal limité aux seuls services réguliers ou aux seuls services non réguliers.

   c) Aucune discrimination fondée sur la desserte d'une même ville par des aéroports différents n'est faite lors de la constitution et du choix des vols entre des paires de villes données à faire figurer dans l'affichage principal.

   d) L'affichage principal classe les options de vol possibles dans l'ordre de classement fixé à l'annexe du règlement (CEE) n° 2299/89.

   e) Les critères à retenir pour le classement des informations ne se fondent sur aucun facteur directement ou indirectement lié à l'identité du transporteur et ils sont appliqués sans discrimination à tous les transporteurs participants.

3. Lorsqu'un vendeur de système fournit des informations sur les tarifs, l'affichage doit être neutre et non discriminatoire et comporter au moins les tarifs correspondant à tous les vols des transporteurs participants figurant sur l'affichage principal. La source de ces informations doit être acceptable pour le(s) transporteur(s) participant(s) concerné(s) et le vendeur de système concerné.

4. Un SIR n'est pas réputé contrevenir aux dispositions du présent règlement lorsqu'un affichage est modifié pour satisfaire une (des) demande(s) spécifique(s) d'un consommateur.

Article 8

Mise à disposition des informations

1. Les dispositions suivantes s'appliquent à la mise à disposition, par un vendeur de système, des informations, statistiques ou autres, émanant de son SIR :

a) des informations sur les réservations individuelles sont fournies, sur une base d'égalité, à l'intention exclusive du ou des transporteur(s) aérien(s) participant au service concerné par la réservation en question et du ou des abonnés intervenant dans ladite réservation ;

b) toute information en matière de commercialisation, de réservation et de vente est mise à disposition, aux conditions suivantes :

   i) toutes ces données sont offertes à tous les transporteurs participants, y compris les transporteurs associés, avec la même diligence et sans discrimination ;

ii) ces données peuvent concerner et, sur demande, concernent tous les transporteurs participants et/ou tous les abonnés, mais ne comportent aucune information personnelle sur les consommateurs (particuliers ou sociétés) ni aucun élément permettant de les identifier ;

iii) les demandes de données de ce type sont toutes traitées avec le même soin et avec la même diligence, sous réserve de la méthode de transmission choisie par le tranporteur concerné.

2. Un vendeur de système ne met pas à la disposition de tiers non parties à la transaction des informations personnelles sur un passager sans le consentement de celui-ci.

3. Un vendeur de système veille à ce que les dispositions des paragraphes 1 et 2 soient respectées, à l'aide de moyens techniques et/ou de sauvegarde appropriés s'appliquant au moins aux logiciels, de telle manière qu'aucun transporteur associé ne puisse avoir accès aux informations fournies par les transporteurs aériens ou créées à leur intention sauf si les paragraphes 1 et 2 le permettent.

Article 9

Réciprocité

1. Les obligations incombant au vendeur de système en vertu des articles 3 et 5 à 8 ne s'appliquent pas à l'égard d'un transporteur aérien d'un pays tiers qui contrôle un SIR, seul ou conjointement, dans la mesure où son SIR situé à l'extérieur du territoire de la Communauté n'assure pas aux transporteurs aériens communautaires un traitement équivalant à celui accordé dans le cadre du présent règlement et du règlement (CEE) n° 2299/89.

2. Les obligations incombant aux transporteurs associés ou participants en vertu des articles 4, 5 et 10 ne s'appliquent pas à l'égard d'un SIR contrôlé par un ou des transporteur(s) aérien(s) d'un ou de plusieurs pays tiers dans la mesure où ce(s) transporteur(s) associé(s) ou participant(s) ne bénéficie(nt) pas, à l'extérieur du territoire de la Communauté, d'un traitement équivalant à celui accordé dans le cadre du présent règlement et du règlement (CEE) n° 2299/89.

3. Un vendeur de système ou un transporteur aérien qui entend se prévaloir des dispositions des paragraphes 1 ou 2 notifie à la Commission ses intentions et les raisons motivant sa décision au moins quatorze jours avant d'engager toute action en ce sens. Dans des circonstances exceptionnelles, la Commission peut, à la demande du vendeur ou du transporteur aérien concerné, accorder une dérogation à la règle des quatorze jours.

4. Dès réception d'une telle notification, la Commission détermine sans délai s'il y a discrimination au sens des paragraphes 1 et 2. Si tel est le cas, elle en informe tous les vendeurs de systèmes ou les transporteurs aériens concernés dans la Communauté, ainsi que les États membres. S'il n'y a pas discrimination au sens des paragraphes 1 et 2, la Commission en informe le vendeur de système ou les transporteurs aériens concernés.

Article 10

Rapports avec les abonnés

1. Un transporteur associé ne lie pas, directement ou indirectement, l'utilisation d'un SIR particulier par un abonné au paiement d'une commission ni à toute autre mesure incitative ou dissuasive concernant la vente des produits de transport aérien disponibles sur ses vols.

2. Un transporteur associé n'exige pas, directement ou indirectement, d'un abonné qu'il utilise un SIR particulier pour vendre ou émettre des billets pour l'un des produits de transport aérien qu'il fournit lui-même directement ou indirectement.

3. Toute condition qu'un transporteur aérien peut imposer aux agents de voyages lorsqu'il les autorise à vendre ou à émettre des billets pour ses produits de transport aérien s'applique sans préjudice des paragraphes 1 et 2.

Article 11

Contrats passés avec les abonnés

1. Un vendeur de système permet à tous les abonnés d'accéder à toute fonctionnalité de distribution d'un SIR dans des conditions de non-discrimination.

2. Un vendeur de système n'impose pas la signature d'un contrat d'exclusivité aux abonnés et n'empêche pas, directement ou indirectement, un abonné de s'abonner à un ou plusieurs autres systèmes ou d'utiliser un ou plusieurs autres systèmes.

3. Un vendeur de système offre à tous les abonnés, sans aucune discrimination, toute amélioration du service qu'il offre à l'un d'entre eux.

4. a) Un vendeur de système n'impose pas de conditions déraisonnables dans un contrat autorisant un abonné à utiliser son SIR ; en particulier, un abonné peut résilier son contrat avec un vendeur de système moyennant un préavis n'excédant pas trois mois et expirant au plus tôt à la fin de la première année de la durée du contrat.

Dans ce cas, un vendeur de système n'est pas en droit de récupérer plus que les coûts directement liés à la résiliation du contrat.

b) Sous réserve des dispositions du paragraphe 2, la fourniture d'équipements techniques n'est pas régie par les conditions visées au point a).

5. Dans le contrat qu'il passe avec un abonné, un vendeur de système prévoit :

a) que l'accès à l'affichage principal, conformément à l'article 7, se fait lors de chaque transaction individuelle, sauf lorsque le consommateur demande des informations concernant un seul transporteur aérien ;

b) que l'abonné ne manipule pas les éléments fournis par les SIR d'une manière qui entraîne une présentation de l'information aux consommateurs qui soit inexacte, susceptible d'induire en erreur ou discriminatoire.

6. Un vendeur de système n'impose pas à un abonné l'obligation d'accepter une proposition d'équipement technique ou de logiciel, mais il peut exiger que cet équipement et le logiciel utilisés soient compatibles avec son propre système.

Article 12

Redevances

1. Les redevances demandées par un vendeur de système sont non discriminatoires, raisonnablement structurées et en rapport raisonnable avec le coût du service fourni et utilisé ; en particulier, elles sont les mêmes à niveau de service égal.

La facturation des services d'un SIR est suffisamment détaillée pour que les transporteurs participants et les abonnés puissent voir exactement quels services ont été utilisés et les redevances demandées pour ceux-ci.

Les factures relatives aux redevances de réservation comportent au moins les informations ci-après pour chaque segment de vol :

— type de réservation SIR,

— nom du passager,

— pays,

— code IATA/ARC d'identification de l'agence,

— code de la ville,

— paire de villes ou segment de vol,

— date de la réservation (de la transaction),

— date du vol,

— numéro du vol,

— code statut (statut de la réservation),

— type (classe) de service,

— système de repérage du dossier client (PNR),

— indicateur de réservation/d'annulation.

Les informations sur la facturation sont offertes sur support magnétique.

Un transporteur participant a la possibilité d'être informé lorsqu'une réservation/transaction est effectuée, pour laquelle une redevance de réservation sera demandée. Lorsqu'un transporteur choisit de recevoir ces informations, il a la faculté d'annuler cette réservation/transaction, sauf si celle-ci a déjà été acceptée.

2. Un vendeur de système fournit, sur demande, aux parties intéressées des précisions sur les procédures en vigueur, les redevances, les fonctionnalités du système, y compris les critères d'édition et d'affichage utilisés. Toutefois, la présente disposition n'oblige pas un vendeur de système à divulguer des éléments faisant l'objet d'un droit de propriété, tels que les logiciels.

3. Toute modification des redevances, des conditions ou des fonctionnalités offertes, ainsi que les motifs qui la justifient, sont communiqués à tous les transporteurs participants et abonnés sans discrimination.

Article 13

Concurrence entre vendeurs de système

Le vendeur de système ne conclut pas d'accord et ne s'engage pas, avec d'autres vendeurs de systèmes, dans des pratiques concertées ayant pour objet ou pour effet de cloisonner le marché.

Article 14

Conformément à l'article 7 du règlement (CEE) n° 3976/87, le droit de bénéficier du présent règlement peut être retiré lorsqu'il est estimé, dans un cas déterminé, qu'un accord exempté au titre du présent règlement a néanmoins certains effets incompatibles avec les conditions prévues par l'article 85 paragraphe 3 ou qui sont interdits par l'article 86 du traité, et en particulier dans les cas suivants :

i) lorsque l'accord empêche le maintien d'une concurrence effective sur le marché des SIR ;

ii) lorsque l'accord a pour effet de restreindre la concurrence sur le marché des transports aériens ou sur celui des autres services ayant un lien avec les voyages ;

iii) lorsque le vendeur du système impose, directement ou indirectement, des prix, des redevances ou des obligations non équitables aux abonnés ou aux transporteurs participants ;

iv) lorsque le vendeur du système ou le distributeur refuse de conclure un contrat d'utilisation d'un SIR sans justification objective et non discriminatoire de nature technique ou commerciale ;

v) lorsque le vendeur du système refuse aux transporteurs participants la possibilité d'avoir accès à des fonctionnalités du système autres que les fonctionnalités de distribution, sans justification objective et non discriminatoire de nature technique ou commerciale.

Article 15

Le présent règlement entre en vigueur le 1er janvier 1994 et expire le 30 juin 1998.

Il est applicable avec effet rétroactif aux accords existant à la date de son entrée en vigueur, et ce à partir du moment où les conditions d'application du présent règlement étaient réunies.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 22 décembre 1993.

Par la Commission

Karel VAN MIERT

Membre de la Commission