



**Громадська Рада
при Державній авіаційній службі України**
пр.т. Перемоги, 14, м. Київ, 01135

Вих. №2019 - 12/01
від 16.12.2019 р.

**Голові Державіаслужби
України Більчуку О.В.**

Шановний Олександрє Васильовичу!

Громадська рада при Державіаслужби України засвідчує Вам свою повагу та звертається з наступним:

На засіданні громадської ради 03 жовтня 2019 р. було порушене питання щодо приєднання України до Кодексу поведінки в системах бронювання, розробленого ІКАО. Пропонуємо ініціювати заходи щодо приєднання України до цього Кодексу.

Одночасно повідомляємо що, Міністерством юстиції України зроблений автентичний переклад «РЕГЛАМЕНТУ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ (ЄС) № 80/2009 від 14 січня 2009 року про Кодекс поведінки для комп'ютеризованих систем бронювання, що припиняє дію Регламенту Ради (ЄЕС) № 2299/89» тобто проведена певна підготовча робота щодо приведення нормативних документів організації діяльності авіаційного транспорту України відповідно до норм прийнятих в країнах ЄС згідно вимог ІКАО.

Додаток: РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ (ЄС) № 80/2009 від 14 січня 2009 року про Кодекс поведінки для комп'ютеризованих систем бронювання, що припиняє дію Регламенту Ради (ЄЕС) № 2299/89 (Текст дотичний ЄЕП)

Голова громадської ради

П.І. Липовенко

при Державіаслужби України

РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ (ЄС) № 80/2009

від 14 січня 2009 року

про Кодекс поведінки для комп'ютеризованих систем бронювання, що припиняє дію Регламенту Ради (ЄЕС) № 2299/89

(Текст дотичний ЄЕП)

() ОВ С 233, 11.9.2008, С. 1.

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА
ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства та, зокрема, його статтю 71 і частину 2 його статті 80,

Беручи до уваги пропозицію Комісії,

Беручи до уваги висновок Європейського Економічно-соціального комітету (),

Після консультування з Комітетом регіонів, Беручи до уваги висновок Європейського інспектора із

захисту даних (),

Діючи відповідно до процедури, встановленої у статті 251

Договору (), Оскільки:

(1) Регламент Ради (ЄЕС) № 2299/89 від 24 липня 1989 року про кодекс поведінки для комп'ютеризованих

систем бронювання () зробив значний внесок у забезпечення справедливих і неупереджених умов для авіаперевізників у комп'ютеризованій системі бронювання (далі – КСБ), тим самим захищаючи інтереси споживачів.

(2) Значна частка бронювання авіаквитків досі здійснюється через КСБ.

(3) Розвиток технологій та ринку дозволяє істотно спростити законодавчі рамки, надаючи постачальникам систем і авіаперевізникам більше гнучкості під час погодження плати за бронювання та вартості перевезення. Це повинно дозволити їм зберігати гнучкість під час пристосування до потреб і запитів туристичних агентів та споживачів, а також більш ефективно поширювати свої транспортні продукти.

(4) Проте, в контексті сучасної ринкової ситуації залишається необхідність збереження певних положень щодо КСБ, в тій мірі, в якій вони стосуються транспортних послуг, аби уникнути недобросовісної конкуренції і забезпечити постачання нейтральної інформації споживачам.

³ () Висновок Європейського Парламенту від 4 вересня 2008 року (ще не опублікований в Офіційному віснику) та Рішення Ради від 16 грудня 2008 року.

⁴ () 220 ОВ L, 29.7.1989, С. 1.

(5) Відмова головних перевізників надавати повноцінну інформацію щодо розкладу, тарифів та наявності квитків системам, відмінним від їх власної, а також приймати бронювання, здійснені через ці системи, може серйозно спотворити конкуренцію між КСБ. (6) Необхідно підтримувати ефективну конкуренцію між перевізниками-учасниками і головними перевізниками та забезпечити дотримання принципу недискримінації між авіаперевізниками незалежно від їх участі в КСБ. (7) З метою забезпечення прозорих і порівнянних умов конкуренції на ринку головні перевізники повинні дотримуватись певних правил.

(8) Постачальники систем повинні чітко відокремити КСБ від будь-якої внутрішньої системи резервування авіакомпанії або будь-якої іншої системи резервування і повинні не допускати резервування дистрибуторської мережі для їх головних перевізників з метою уникнення отримання головним перевізником привілейованого доступу до КСБ.

(9) З метою захисту інтересів споживачів необхідно впровадити об'єктивне початкове відображення інформації для користувачів КСБ і гарантувати однакову доступність інформації про всіх перевізників-учасників, аби не допустити переваги одного перевізника-учасника над іншим.

(10) Використання неупередженого відображення підвищує прозорість транспортних продуктів і послуг, пропонує перевізниками-учасниками, і збільшує довіру споживачів.

(11) Постачальники системи повинні забезпечити доступність маркетингових даних КСБ для всіх перевізників-учасників без дискримінації, а постачальники транспортних послуг не повинні мати змогу використовувати ці дані для здійснення неналежного впливу на вибір агента туристичних перевезень або вибір споживача.

(12) Угоди між абонентами та постачальником системи щодо стрічок з даними маркетингової інформації (СДМІ) можуть включати в себе схему компенсації на користь абонентів.

¹
() ОВ С 224, 30.8.2008, С. 57.

(13) Необхідно сприяти наданню інформації про залізничні та залізнично-повітряні сполучення на дисплеях

КСБ;

(14) Відповідно до Регламенту Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 1008/2008 від 24 вересня 2008 року про загальні правила повітряних перевезень в

Співтоваристві (зі змінами) (⁵), авіаперевізники повинні публікувати свої тарифи з урахуванням всіх застосованих податків, зборів, доплат і плат, які є неминучими і передбаченими. Дисплеї КСБ повинні надавати інформацію про тарифи з урахуванням таких же цінних категорій, щоб агенти туристичних перевезень могли повідомляти цю інформацію своїм клієнтам. (15) Інформація про автобусні перевезення у складі авіатранспортних продуктів або залізнично-транспортних продуктів, що є частиною авіатранспортних продуктів, повинна в майбутньому відображатися на головному дисплеї КСБ.

(16) Потрібно створити умови для того, щоб у майбутньому КСБ надавали зрозумілу інформацію про викид CO₂ і витрати палива під час польоту. Це може виражатися у середніх витратах палива на людину в літрах на 100 км, середніх викидах CO₂ на одну людину в г/км, і порівнюватися з даними кращих альтернативних залізничних/автобусних сполучень для поїздок тривалістю менше п'яти годин.

(17) Для авіаперевізників зі Співтовариства і з третіх країн повинні забезпечуватися однакові умови використання послуг КСБ.

(18) З метою забезпечення правильного застосування цього Регламенту Комісія повинна мати відповідні правозастосовні повноваження, у тому числі можливість розслідувати порушення, за своєю власною ініціативою або на підставі претензії, видавати накази для підприємств, яких це стосується, щодо припинення таких порушень, а також накладати штрафи.

(19) Комісія повинна регулярно контролювати застосування цього Регламенту і, зокрема, його ефективність у справі запобігання неконкурентній і дискримінаційній практиці на ринку розповсюдження туристичних послуг через КСБ, особливо враховуючи існування перевізників, що мають тісні зв'язки з постачальниками системи.

(20) Цей Регламент застосовується без шкоди статтям 81 і 82 Договору. Цей Регламент є доповненням до загальних правил щодо конкуренції, які залишаються в повній мірі застосовними до недобросовісної конкуренції, наприклад, антимонопольних порушень або зловживання домінуючим становищем.

(21) Захист фізичних осіб стосовно обробки персональних даних регулюється Директивою 95/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 жовтня 1995 року про захист фізичних осіб стосовно обробки персональних даних і про вільне переміщення таких даних (⁶). Положення цього Регламенту уточнюють та доповнюють Директиву 95/46/ЄС в контексті функціонування КСБ.

⁵
() ОВ L 293, 31.10.2008, С. 3.

⁶
() ОВ L 281, 23.11.1995, С. 31.

(22) Дію Регламенту (ЄЕС) № 2299/89 необхідно припинити,

УХВАЛИЛИ ЦЕЙ РЕГЛАМЕНТ:

СЕКЦІЯ I

ВСТУПНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1

Предмет та сфера застосування

Цей Регламент застосовується до будь-якої комп'ютеризованої системи бронювання (КСБ), у тій мірі, в якій вона містить авіатранспортні продукти, у разі їх запропонованого або фактичного використання у Співтоваристві.

Цей Регламент також застосовується до залізничнотранспортних продуктів, що відображаються разом із авіатранспортними продуктами на головному дисплеї КСБ, у разі їх запропонованого або фактичного використання в Співтоваристві.

Стаття 2

Означення

Для цілей цього Регламенту застосовуються наступні означення:

1. термін «транспортний продукт» означає перевезення пасажирів між двома аеропортами або залізничними станціями;

2. термін «регулярне повітряне сполучення» означає серію рейсів, що має всі наступні характеристики: (a) на кожному рейсі наявні пасажирські місця та/або місця для перевезення вантажів та/або пошти є доступними для індивідуального придбання громадянами (безпосередньо в авіаперевізника або у його уповноважених агентів);

(b) сполучення здійснюється таким чином, щоб забезпечувати перевезення між тими ж двома або більше аеропортами, або:

— відповідно до опублікованого розкладу, або,

— з такою регулярністю або частотою рейсів, що останні становлять об'єктивну систематичну послідовність;

3. термін «тарифи» означає ціни, які підлягають сплаті пасажиром авіаперевізникам, залізничним перевізникам, їх агентам або іншим особам, що здійснюють продаж квитків, за надання таким пасажиром транспортних послуг, і будь-які умови, за яких застосовуються ці ціни, у тому числі винагороди та умови, запропоновані агентству,

та інші супутні послуги;

4. термін «комп'ютеризована система бронювання» або «КСБ» означає комп'ютеризовану систему, що містить, *серед іншого*, інформацію про розклади, наявність квитків і тарифи більш ніж одного авіаперевізника, з можливістю або без можливості зробити попереднє замовлення або оформлювати квитки, в тій мірі, в якій деякі або всі ці послуги є доступними для абонентів;

5. термін «постачальник системи» означає установу та її філії, які несуть відповідальність за функціонування або реалізацію КСБ;

6. термін «дистриб'юторська мережа» означає засоби, що забезпечуються постачальником системи для надання інформації про розклади, наявність квитків, тарифи авіаперевізників і залізничних перевізників та пов'язані послуги, а також для бронювання та/або оформлення квитків, і для надання будь-яких інших відповідних послуг;

7. термін «головний перевізник» означає будь-якого авіаперевізника або залізничного перевізника, який прямо чи опосередковано, одноосібно або спільно з іншими особами, контролює або володіє часткою капіталу з правами або представництвом в раді директорів, наглядовій раді або будь-якому іншому органі управління постачальника системи, а також будь-який авіаперевізник або залізничний перевізник, якого він контролює;

8. термін «участь у капіталі з правами або представництвом в раді директорів, наглядовій раді або будь-якому іншому органі управління постачальника системи» означає інвестиції, що передбачають права та представництво в раді директорів, наглядовій раді або будь-якому іншому органі управління постачальника системи і надає можливості здійснення, одноосібно або спільно з іншими особами, вирішального впливу на господарську діяльність постачальника системи;

9. термін «контроль» означає відносини, представлені правами, договорами або будь-якими іншими засобами, які, окремо або у поєднанні, і з урахуванням відповідних юридичних чи фактичних обставин, надають можливість здійснення вирішального впливу на підприємство, зокрема шляхом:

(а) права власності або права на використання всіх або частини активів підприємства;

(б) прав або договорів, які надають вирішальний вплив на склад, голосування або рішення органів підприємства;

10. термін «перевізник-учасник» означає авіаперевізника або залізничного перевізника, який має угоду з постачальником системи щодо розповсюдження транспортних продуктів через КСБ;

11. термін «абонент» означає особу або підприємство, крім перевізника-учасника, що використовує КСБ на підставі контракту з постачальником системи з метою бронювання авіатransпортних та супутніх продуктів від імені клієнта;

12. термін «головний дисплей» означає дисплей з нейтральним відображенням всього обсягу даних про транспортне сполучення між парами міст протягом певного періоду часу;

13. термін «квиток» означає дійсний документ, що дає право на перевезення, або еквівалент в недрукованій формі, виданий або затверджений авіаперевізником, залізничним перевізником або уповноваженим агентом; 14. термін «паketний продукт» означає попередньо складене поєднання транспортних послуг з іншими послугами, що не є допоміжними транспортними послугами та ціна яких включається до ціни транспортних послуг;

15. термін «плата за бронювання» означає ціну, що підлягає сплаті авіаперевізниками постачальникам системи за послуги, що надаються КСБ.

СЕКЦІЯ 2

ПРАВИЛА ПОВЕДІНКИ ДЛЯ ПОСТАЧАЛЬНИКІВ СИСТЕМИ

Стаття 3

Взаємовідносини з постачальниками транспортних послуг

1. Постачальник системи не має права:

(а) додавати несправедливі та/або необґрунтовані умови до будь-якого контракту з перевізником-учасником або вимагати прийняття додаткових умов, які за своїм характером або відповідно до торговельної практики не пов'язані з участю в його КСБ;

(б) встановлювати умови участі в його КСБ, які передбачають, що перевізник-учасник не може одночасно бути учасником в іншій системі або що перевізник-учасник не може вільно користуватися альтернативними системами бронювання, такими як його власна система бронювання через Інтернет і контактні центри.

2. Постачальник системи завантажує і обробляє дані, що надаються перевізниками-учасниками, з однаковою ретельністю і своєчасністю, керуючись лише обмеженнями, які накладаються методами завантаження, обраними окремими перевізниками-учасниками. 3. Постачальник системи публічно оголошує, якщо це раніше не було оприлюднене у інший спосіб, про наявність і ступінь прямого або непрямого володіння авіаперевізника або залізничного перевізника капіталом постачальника системи, або володіння постачальника системи капіталом авіаперевізника або залізничного перевізника.

Стаття 4

Дистриб'юторська мережа

1. Постачальник системи не резервує будь-якої конкретної процедури завантаження та/або обробки, будь-якої іншої дистриб'юторської мережі або будь-яких змін до них, для одного або декількох перевізників-учасників, включаючи їхнього(-их) головного(-их) перевізника(-ів). Постачальник системи надає інформацію про зміни у своїх дистриб'юторських мережах і процедурах

завантаження/обробки всім перевізникам-учасникам. 2. Постачальник системи забезпечує відокремлення своїх дистрибуторських мереж, принаймні за допомогою програмного забезпечення, у чіткий і такий, що піддається перевірці, спосіб, від особистих ресурсів будь-якого перевізника, а також його засобів управління та маркетингу.

Стаття 5

Дисплеї

1. Постачальник системи забезпечує функціонування головного дисплея або дисплеїв для кожної окремої операції через свої КСБ і включає в них дані перевізників-учасників нейтральним чином та у повному обсязі, без дискримінації і упередженості. Критерії, які будуть використовуватися для ранжирування, не засновуються на будь-яких чинниках, прямо або опосередковано пов'язаних з особою перевізника, і застосовуються на недискримінаційній основі для всіх перевізників-учасників. Головний(-ні) дисплей(-і) не вводять(-ять) в оману користувачів, є легко доступним(и) і відповідають правилам, встановленим в Додатку I.

2. У випадку, якщо інформація надається через КСБ споживачу, абонент використовує нейтральний дисплей відповідно до частини 1, якщо не буде потрібно відобразити інший дисплей для задоволення вподобань, зазначених споживачем.

3. Рейси, що виконуються авіаперевізниками, які підлягають накладенню операційної заборони згідно з Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2111/2005 від 14 грудня 2005 року про створення переліку авіаперевізників Співтовариства, що підлягають накладенню операційної заборони на території Співтовариства, і про інформування пасажирів про особу ⁷ діючого авіаперевізника (), повинні бути чітко і конкретно визначені на дисплеї.

4. Постачальник системи вводить певний символ на дисплей КСБ, який може бути розпізнаний користувачами, для цілей інформування про особу діючого авіаперевізника, передбаченого статтею 11 Регламенту (ЄС) № 2111/2005.

Ця стаття не застосовується до КСБ, використовуваної авіаперевізником або залізничним перевізником або групою авіаперевізників або залізничних перевізників, у їхньому власному офісі або офісах і точках продажу або на їх власних веб-сайтах, чітко позначених як такі.

7

(⁷) ОВ L 344, 27.12.2005, С. 15.

Стаття 6

Відносини з абонентами

1. Постачальник системи не має права додавати несправедливі та/або необґрунтовані умови до договору з абонентом, такі як заборона абонентові підписуватись на або використовувати будь-яку іншу систему або системи, вимога прийняти додаткові умови, які не мають зв'язку з

підпискою в його КСБ, або накладення зобов'язань щодо прийняття пропозиції технічного обладнання або програмного забезпечення.

2. Якщо абонент є автономним підприємством, на якому працює менше 50 осіб і щорічний оборот та/або річний загальний баланс якого не перевищує 10 мільйонів євро, то він може розірвати свій контракт з постачальником системи, надіславши йому повідомлення щонайменше за три місяці до розірвання контракту, але таким чином, щоб термін дії контракту становив не менше, ніж один рік. У такому випадку постачальник системи не має права на відшкодування, більше за витрати, безпосередньо пов'язані з розірванням договору.

Стаття 7

Стрічки з даними маркетингової інформації («СДМІ») 1. Будь-які дані щодо маркетингу, бронювання та продажів можуть надаватися постачальниками систем за умови, що такі дані пропонуються з однаковою своєчасністю і на недискримінаційній основі для всіх перевізників-учасників, в тому числі головних перевізників. Дані можуть і, на запит, охоплюють всіх перевізників-учасників та/або абонентів.

2. Перевізники-учасники не використовують такі дані для здійснення впливу на вибір абонента. 3. У випадках, якщо такі дані походять від використання дистрибуторських мереж КСБ абонентом, заснованим у Співтоваристві, вони не включають, прямо або опосередковано, будь-які ідентифікаційні дані цього абонента, окрім випадків, коли абонент і постачальник системи узгоджують умови належного використання таких даних. Це рівною мірою стосується надання таких даних постачальниками систем будь-якій іншій стороні для використання їх цією стороною для цілей, не пов'язаних із взаєморозрахунками.

4. Забезпечується доступність угод між абонентом(-ами) та постачальником(-ами) системи щодо СДМІ для громадськості.

Стаття 8

Рівні умови в третій країні

1. Без шкоди для міжнародних угод, сторонами яких є Співтовариство або держави-члени, якщо умови обслуговування постачальника системи, що діє у третій країні, авіаперевізників Співтовариства не еквівалентні умовам обслуговування перевізників-учасників з третьої країни щодо будь-якого питання, що міститься в цьому Регламенті, то Комісія може вимагати від усіх постачальників систем, що працюють в Співтоваристві, створення для авіаперевізників такої третьої країни, умов обслуговування, еквівалентних до створених для авіаперевізників Співтовариства в цій третій країні.

2. Комісія здійснює моніторинг дискримінаційних або нерівних умов, створених постачальниками систем в третій країні для авіаперевізників Співтовариства. На прохання держави-члена або за власною ініціативою Комісія розслідує можливі випадки дискримінації щодо авіаперевізників Співтовариства в КСБ третій країні. Якщо будуть виявлені випадки такої дискримінації, то перш ніж приймати

рішення, Комісія інформує держави-члени і зацікавлені сторони і запитує їх зауваження, у тому числі шляхом проведення засідання відповідних експертів з держав-членів.

СЕКЦІЯ 3

ПРАВИЛА ПОВЕДІНКИ ДЛЯ ПОСТАЧАЛЬНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Стаття 9

Дані, що надаються перевізниками-учасниками

Перевізники-учасники і посередники, що обробляють дані, гарантують, що дані, які вони надають КСБ, є точними і дозволяють постачальнику системи дотримуватись правил, викладених в Додатку I.

Стаття 10

Спеціальні правила для головних перевізників

1. Головний перевізник не має права, за виконання умов взаємності, зазначених у частині 2, створювати дискримінаційні умови для конкуруючої КСБ, відмовляючись надавати останній, на запит і з рівною своєчасністю, ті ж самі дані щодо розкладів, тарифів та доступності наявності квитків, що стосуються його власних транспортних продуктів, що й дані, які він надає своїм власним КСБ, або поширювати свої транспортні продукти через іншу КСБ, або відмовляючись прийняти або підтвердити з рівною своєчасністю бронювання, здійснене через конкуруючу КСБ для будь-якого з його транспортних продуктів, які розповсюджуються через його власну КСБ. Головний перевізник зобов'язаний приймати і підтверджувати тільки ті замовлення, які відповідають його тарифам та умовам.

2. Конкуруюча КСБ не має права відмовляти в зберіганні даних про розклади, тарифи та доступні місця щодо транспортних послуг, пропонованих головним перевізником, і завантажує і обробляє дані з такою ж ретельністю і своєчасністю, яка пропонується іншим її клієнтам і абонентам на будь-якому ринку, керуючись лише обмеженнями, що накладаються методами завантаження, обраними окремими перевізниками. 3. Головний перевізник не зобов'язаний приймати будь-які витрати у зв'язку з цим, за винятком витрат, пов'язаних із відтворенням даних, які повинні бути надані, і прийнятих бронювань. Плата за бронювання, що підлягає сплаті КСБ за прийняте бронювання, здійснене відповідно до частини 1, і відповідає платі, що стягується тією ж КСБ з інших перевізників-учасників за еквівалентні операції.

4. Головний перевізник не має права прямо або опосередковано створювати дискримінаційні умови на користь власної КСБ, пов'язуючи використання будь-якої конкретної КСБ абонентом з отриманням будь-якої комісії або інших стимулюючих або стримуючих чинників для продажу своїх транспортних продуктів.

5. Головний перевізник не має права прямо або опосередковано створювати дискримінаційні умови на користь власної КСБ, вимагаючи використання будь-якої

конкретної КСБ абонентом для продажу чи оформлення квитків на будь-які транспортні продукти, що надаються ним прямо або опосередковано.

СЕКЦІЯ 4

ЗАХИСТ ОСОБИСТИХ ДАНИХ

Стаття 11

Обробка, доступ та зберігання персональних даних 1. Особисті дані, зібрані в ході функціонування КСБ для цілей здійснення бронювань або оформлення квитків на транспортні продукти, обробляються лише таким чином, що відповідають цим цілям. Стосовно обробки таких даних постачальник системи вважається оператором персональних даних відповідно до частини (d) статті 2 Директиви 95/46/ЄС.

2. Особисті дані обробляються лише в тій мірі, в якій обробка є необхідною для виконання договору, стороною якого є суб'єкт даних, або для вжиття заходів на запит суб'єкта даних перед підписанням контракту. 3. Якщо мова йде про особливі категорії даних, зазначені у статті 8 Директиви 95/46/ЄС, то такі дані обробляються лише якщо суб'єкт даних дав свою згоду на обробку цих даних на інформованій основі.

4. Інформація, яка знаходиться під управлінням постачальника системи і стосується індивідуальних бронювань, що можуть бути ідентифіковані, зберігається автономно протягом сімдесяти двох годин після завершення останнього елемента окремого бронювання, і знищується протягом трьох років. Доступ до таких даних надається лише у разі виникнення суперечок з приводу рахунків.

5. Дані щодо маркетингу, бронювання і продажів, одержувані від постачальника системи, не включають будь-якої інформації, що прямо або опосередковано ідентифікує фізичних осіб, або, якщо це доречно, організації або компанії, від імені яких вони діють. 6. На запит абонент повідомляє споживачу назву та адресу постачальника системи, цілі обробки, тривалість збереження персональних даних і засоби здійснення прав доступу, наявні у суб'єкта даних.

7. Суб'єкт даних має право на безкоштовний доступ до даних, що стосуються його або її, незалежно від того, чи зберігаються дані постачальником системи чи абонентом.

8. Права, визнані у цій статті, доповнюють і існують на додаток до прав суб'єкта даних, передбачених Директивою 95/46/ЄС, національними положеннями, прийнятими відповідно до неї, а також положеннями міжнародних угод, стороною яких є Співтовариство.

9. Положення цього Регламенту конкретизують та доповнюють Директиву 95/46/ЄС для цілей, зазначених у статті 1. Якщо не передбачено інше, застосовуються означення цієї Директиви. Якщо конкретні положення щодо обробки персональних даних у контексті функціонування КСБ, встановлені у цій статті, не застосовуються, то цей Регламент застосовується без шкоди для положень

зазначеної Директиви, національних положень, прийнятих відповідно до неї, і положень міжнародних угод, стороною яких є Співтовариство.

10. Якщо постачальник системи використовує бази даних у різних якостях, таких, як у якості КСБ, або, в якості хостсистеми для авіакомпаній, вживаються технічні та організаційні заходи з метою запобігання обходу правил захисту даних за допомогою взаємозв'язку між базами даних і забезпечити, щоб персональні дані були доступними тільки для тих цілей, для яких вони були зібрані.

СЕКЦІЯ 5

АУДИТ

Стаття 12

Аудитор та аудиторський звіт

1. Кожний постачальник системи раз на чотири роки і, крім того, на прохання Комісії, надає звіт незалежної аудиторської перевірки, у якому детально викладені структура власності та модель управління. Витрати, пов'язані з аудиторським звітом, несе постачальник системи.

2. Постачальник системи інформує Комісію про особу аудитора перед підтвердженням призначення. Комісія може мати заперечення і, протягом двох місяців, після консультування з аудитором, постачальником системи і будь-якою іншою стороною, що заявляє про свою законну зацікавленість, вирішують, чи необхідно замінити аудитора

СЕКЦІЯ 6

ПОРУШЕННЯ І ШТРАФИ

Стаття 13

Порушення

Якщо Комісія, діючи у відповідь на скаргу або з власної ініціативи, виявляє порушення цього Регламенту, то вона може, на підставі рішення, вимагати від підприємств або об'єднань підприємств, яких це стосується, усунути такі порушення. Розслідування можливих порушень цього Регламенту повною мірою враховують результати будь-яких слідчих дій, вжитих відповідно до статей 81 і 82 Договору.

Стаття 14

Повноваження розслідування

Для виконання обов'язків, покладених на неї цим Регламентом, Комісія може, шляхом простого запиту або рішення, вимагати від підприємств або об'єднань підприємств надавати всю необхідну інформацію, включаючи проведення спеціальних перевірок, зокрема з питань, передбачених у статтях 4, 7, 10 і 11.

Стаття 15 Штрафи

1. Комісія може своїм рішенням накладати на підприємства та об'єднання підприємств штрафи, що не перевищують 10% від загального обороту за

попередній фінансовий рік, якщо вони, навмисно або через недбалість, порушують цей Регламент.

2. Комісія може своїм рішенням накладати на підприємства та об'єднання підприємств штрафи, що не перевищують 1% від загального обороту в попередньому фінансовому році, якщо вони, навмисно або через недбалість, надають неточну чи неповну інформацію або не надають інформацію у встановлені терміни у відповідь на запит, здійснений на підставі рішення, прийнятого відповідно до статті 14.
3. При встановленні суми штрафів слід враховувати як тяжкість, так і тривалість порушення.
4. Штрафи не носять кримінальний характер.
5. Суд Європейських співтовариств має необмежену юрисдикцію для перегляду рішень, на підставі яких Комісією було накладено штраф. Він може скасовувати, зменшувати або збільшувати штраф.

Стаття 16

Процедури

1. Перш ніж приймати рішення відповідно до статей 13 і 15, Комісія видає підприємствам або об'єднанням підприємств, яких це стосується, офіційні зауваження, і надає їм можливість представити свої міркування у письмовій формі і, на їх прохання, на усному слуханні. 2. Комісія не розголошує інформацію, щодо якої на неї було покладено зобов'язання зберігати професійну таємницю відповідно до цього Регламенту.

Будь-яка особа, яка надає інформацію Комісії на підставі цього Регламенту, чітко визначає будь-який матеріал, який на її думку, носить конфіденційний характер, із зазначенням причин, а також надає окрему неконфіденційну версію до дати, встановленої Комісією. 3. Якщо Комісія вважає, що на основі інформації, яка є в її розпорядженні, немає достатніх підстав для задоволення скарги, вона надає заявнику своє обґрунтування і встановлює термін, протягом якого заявник може повідомити свої міркування в письмовому вигляді.

Якщо заявник повідомляє свої міркування у межах терміну, встановленого Комісією, і подання матеріалів у письмовій формі заявником не призводить до іншої оцінки претензії, то Комісія відхиляє претензію своїм рішенням. Якщо заявник не повідомляє свої міркування протягом терміну, встановленого Комісією, скарга вважається відкритою.

Якщо Комісія видає офіційні зауваження, вона надає заявнику копію неконфіденційної версії і встановлює термін, протягом якого заявник може повідомити свої міркування в письмовому вигляді.

4. За відповідного запиту, Комісія надає доступ до матеріалів справи особам, яким вона адресувала офіційні зауваження, і заявнику. Доступ надається після повідомлення про офіційні зауваження. Право на доступ до справи не поширюється на комерційні таємниці, іншу конфіденційну інформацію і внутрішні документи Комісії.

5. Якщо Комісія визнає необхідним, вона може заслуховувати інших фізичних або юридичних осіб.

СЕКЦІЯ 7

ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 17

Припинення дії

1. Дія Регламенту (ЄЕС) № 2299/89 припиняється.
2. Посилання на Регламент, дію якого припинено, вважаються посиланнями на цей Регламент і розглядаються відповідно до кореляційної таблиці, встановленої в Додатку II.

Стаття 18

Перегляд

1. Комісія на регулярній основі контролює застосування цього Регламенту, за необхідності, виконуючи

спеціальні аудити, як це передбачено у статті 14. Вона, зокрема, аналізує ефективність цього Регламенту у забезпеченні недискримінації та добросовісної конкуренції на ринку послуг КСБ.

2. Комісія, за необхідності, доповідає Європейському Парламенту і Раді про застосування статті 8 щодо рівного ставлення у третіх країнах і пропонує будь-які відповідні заходи з метою пом'якшення дискримінаційних умов, в тому числі укладення або зміну двосторонніх повітрянотранспортних угод між Співтовариством і третіми країнами.

3. Не пізніше 29 березня 2013 року Комісія складає звіт про застосування цього Регламенту, в якому оцінюється необхідність підтримання, внесення змін або скасування цього Регламенту.

Стаття 19

Набрання чинності

Цей Регламент набирає чинності 29 березня 2009 року.

Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі та повинен прямо застосовуватись у всіх державах-членах.

Вчинено у Страсбурзі 14 січня 2009 року.

За Європейський Парламент

Голова

H.-G. PÖTTERING

За Раду

Голова

A. VONDRA

ДОДАТОК І

ПРАВИЛА, ЗАСТОСОВНІ ДО ГОЛОВНИХ ДИСПЛЕЇВ

1. Якщо ціни відображаються на головному дисплеї та/або якщо обирається ранжирування на основі цін, то ціни враховують тарифи і всі застосовні податки, збори, доплати і плати, що підлягають сплаті авіаперевізнику або залізничному перевізнику і є немінучими і передбачуваними на час відображення на дисплеї.
2. Дискримінаційні умови не створюються для певних аеропортів або залізничних станцій, що діють в одному місті, під час складання і вибору транспортних продуктів для даної пари міст для включення в головний дисплей.
3. Рейси що не є регулярними повітряними сполученнями, повинні бути чітко визначені. Споживач має право на запит отримати відображення на головному дисплеї, обмежений лише регулярними або нерегулярними послугами.
4. Рейси, що включають зупинки на шляху, повинні бути чітко визначені.
5. Якщо рейси виконуються авіаперевізником, який не є авіаперевізником, що ідентифікується кодом позначення перевізника, фактичний виконавець рейсу повинен бути чітко визначений. Ця вимога застосовується у всіх випадках, за винятком короткотермінових спеціальних домовленостей. 6. Інформація про пакетні продукти не фігурує на головному дисплеї.
7. На вибір абонента, варіанти поїздок головному дисплеї ранжируються або за тарифами, або в наступному порядку:
 - (i) варіанти поїздок без зупинок, ранжировані за часом відправлення;
 - (ii) всі інші варіанти поїздок, ранжировані за часом у дорозі.
8. За винятком випадків, передбачених у пункті 10, жоден варіант поїздки не може бути представлений в будьякому головному дисплеї більше одного разу.
9. Якщо варіанти поїздок ранжируються у відповідності з підпунктами (i) і (ii) пункту 7, і якщо залізничне сполучення для тієї ж пари міст пропонується у КСБ, то принаймні найкраще за ранжируванням залізничне або повітряно-залізничного сполучення розміщується на першому екрані головного дисплея.
10. Якщо авіаперевізники працюють згідно з код-шерінговими угодами, то кожному із зацікавлених авіаперевізників – не більше двох – має бути дозволено мати окремий дисплей, що відображає його індивідуальний код операторського позначення. Якщо залучено більше двох авіаперевізників, то позначення двох перевізників має здійснюватися перевізником, що фактично виконує рейс.

ДОДАТОК II

КОРЕЛЯЦІЙНА ТАБЛИЦЯ

Регламент (ЄЕС) № 2299/89	Цей Регламент
Стаття 1	Стаття 1
Стаття 2	Стаття 2
Частини (1) і (2) статті 3	—
Частина (3) статті 3	Частина (1) статті 3
Частина (4) статті 3	Частина (1) статті 4
Стаття 3а	Частини (1) і (3) статті 10
Частина (1) статті 4	Стаття 9
Частина (2) статті 4	—
Частина (3) статті 4	Частина (2) статті 3
Частини (1) та (2) статті 4а	Частина (1) статті 4
Частина (3) статті 4а	Частина (2) статті 4
Частина (4) статті 4а	—
Стаття 5	Стаття 5
Стаття 6	Статті 7 та 11
Стаття 7	Стаття 8
Стаття 8	Частини (4) та (5) статті 10
Стаття 9	Стаття 6
Стаття 9а	Частина (2) статті 5 і стаття 11
Стаття 10	—
Стаття 11	Стаття 13
Стаття 12	Стаття 14
Стаття 13	Стаття 14
Стаття 14	Частина (2) статті 16
Стаття 15	Стаття 14
Стаття 16	Частини з (1) по (4) статті 15
Стаття 17	Частина (5) Статті 15
Стаття 18	—
Стаття 19	Частини (1) та (5) статті 16
Стаття 20	—
Стаття 21	—
Стаття 21а	—
Стаття 21б	—
Стаття 22	Стаття 11
Стаття 23	Стаття 18
Додаток I	Додаток I