

Θέση της, η Επιτροπή επιθυμεί να πληροφορηθεί τις αντιδράσεις τρίτων ενδιαφερόμενων για το σχέδιο των μέτρων. Συνεπώς η παρούσα δημοσίευση δεν προδικάζει την οριστική θέση της Επιτροπής όσον αφορά την ύπαρξη παραβάσεων των κανόνων περί ανταγωνισμού της συνθήκης. Η Επιτροπή ενδέχεται να δημοσιεύσει νέα ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* εάν τροποποιήσει ουσιαστικά την ανάλυσή της και το σχέδιο προτεινόμενων μέτρων.

Η Επιτροπή καλεί τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερομένους τρίτους να της αποστείλουν τις παρατηρήσεις τους ώστε να παραληφθούν από την Επιτροπή εντός 30 ημερών από την

ημερομηνία της δημοσίευσης μνημονεύοντας τον αριθμό IV/36.201, στην ακόλουθη διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή  
DG IV/D2  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Βρυξέλλες

Για να είναι σε θέση να συντάξουν τις παρατηρήσεις τους έχοντας πλήρη γνώση των στοιχείων, οι ενδιαφερόμενοι που θεμελιώνουν το έννομο συμφέρον τους, μπορούν, εντός του ανωτέρω διαστήματος των 30 ημερών, να ζητήσουν από την Επιτροπή ένα μη εμπιστευτικό κείμενο του σχεδίου πρότασης δυνάμει του άρθρου 89 παράγραφος 1.

### Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη συμμαχία μεταξύ της British Airways και της American Airlines

(98/C 239/05)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Στις 11 Ιουνίου 1996, η British Airways plc (BA) και η American Airlines Inc. (AA) συνήψαν συμφωνία («η συμφωνία») με στόχο τη δημιουργία μιας παγκόσμιας συμμαχίας. Στις 3 Ιουλίου 1996, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 89 της συνθήκης για τη συμφωνία αυτή εφόσον αναφέρεται στις υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς μεταξύ της Ευρώπης και των Ηνωμένων Πολιτειών.

Η Επιτροπή εξέτασε τη συμφωνία μόνον όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών και τούτο δεν προδικάζει τη θέση της όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων.

Η παρούσα εξέταση δεν προδικάζει τη θέση της Επιτροπής όσον αφορά τις ενδεχόμενες συνέπειες για τις υπερατλαντικές πτήσεις, τις νέες συμφωνίες που ανακοινώθηκαν μεταξύ των αμερικανικών αεροπορικών εταιρειών και τις νέες συμμαχίες μεταξύ των ευρωπαϊκών εταιρειών.

Στις 2 Οκτωβρίου 1996, η Επιτροπή δημοσίευσε περίληψη αυτής της συμφωνίας στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*<sup>(1)</sup> καλώντας τα κράτη μέλη και τους λοιπούς ενδιαφερόμενους να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους.

Η Επιτροπή έχει επί του παρόντος την άποψη ότι η επίμαχη συμφωνία αποτελεί στο σύνολό της παράβαση των διατάξεων του άρθρου 85 και, όσον αφορά τις διαδρομές μεταξύ των κεντρικών αερολιμένων, παράβαση των διατάξεων του άρθρου 86 της συνθήκης, εφόσον τεθεί σε εφαρμογή χωρίς τα μέτρα που προβλέπει η Επιτροπή.

Στη συνέχεια η Επιτροπή δύναται, ενδεχομένως, να συντάξει πρόταση δυνάμει του άρθρου 89 παράγραφος 1 της συνθήκης, στην οποία θα περιλαμβάνονται οι βασικές κατευθύνσεις της εξέτασης της Επιτροπής και θα αναφέρονται τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για τον τερματισμό της ανωτέρω παράβασης. Τα μέτρα αυτά θα είναι, ενδεχομένως, τα εξής:

#### A. Μείωση της συχνότητας των πτήσεων

##### A.1. Σχετικές διαδρομές και μέγιστος αριθμός πτήσεων που πρέπει να παραχωρηθούν

Στις τρεις διαδρομές μεταξύ κεντρικών αερολιμένων (hub-to-hub), στις οποίες η συνολική ετήσια κίνηση είναι μεγαλύτερη από ή ίση προς 120 000 επιβάτες και στις οποίες η συμμαχία εκτελεί περισσότερες από 12 πτήσεις ανά εβδομάδα

<sup>(1)</sup> EE C 289 της 2.10.1996, σ. 4.

(Λονδίνο—Ντάλας, Λονδίνο—Μαϊάμι και Λονδίνο—Σικάγο), τα μέρη οφείλουν, κατόπιν αιτήσεως ενός ανταγωνιστή, να μειώσουν το συνολικό αριθμό των πτήσεων τους ανά εβδο-

μάδα, έτσι ώστε να επιτρέψουν στους ανταγωνιστές τους να εκτελούν μέχρι το 55 % των πτήσεων στη σχετική διαδρομή σύμφωνα με τον ακόλουθο υπολογισμό:

Διαδρομή	(1)	(2)	(3) = (1) + (2)	(4) = $\frac{(3) \times 0,45}{12}$	(5) = (1) - (4)
	Αριθμός πτήσεων των BA/AA ανά εβδομάδα (μέσος όρος 1997)	Αριθμός πτήσεων άλλων αεροπορικών εταιρειών ανά εβδομάδα (μέσος όρος 1997)	Σύνολο πτήσεων ανά εβδομάδα	45 % του συνόλου των πτήσεων, τουλάχιστον 12	Αριθμός των πτήσεων ανά εβδομάδα που πρέπει να παραχωρηθούν από τις BA/AA
Λονδίνο-Heathrow—Σικάγο	33	13	46	21	12
Λονδίνο-Gatwick—Ντάλας	20	0	20	12	8
Λονδίνο-Heathrow—Μαϊάμι	21	14	35	16	5

## A.2. Γενικές αρχές

1. Οι BA/AA υποχρεούνται να παραχωρήσουν τις εν λόγω πτήσεις μόνον ύστερα από σχετικό αίτημα των ανταγωνιστών και στην έκταση που αυτοί επιθυμούν, εφόσον σχεδιάζουν να επεκτείνουν την παρουσία τους στις εν λόγω διαδρομές ή να αναπτύξουν νέες υπηρεσίες.

— Η παραχώρηση πτήσεων από τα μέλη της συμμαχίας δεν επιτρέπεται να έχει ως αποτέλεσμα να φέρει έναν μεμονωμένο ανταγωνιστή ή μία διατλαντική συμμαχία σε θέση ώστε να διαθέτει σε μια διαδρομή μεγαλύτερο αριθμό πτήσεων από τις BA/AA.

— Η παραχώρηση πτήσεων δεν επιτρέπεται να έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του αριθμού των πτήσεων που εκτελεί εβδομαδιαίως η συμμαχία σε λιγότερες από δώδεκα, δηλαδή δύο πτήσεις ημερησίως, έξι ημέρες εβδομαδιαίως.

2. Προβλέπεται ότι η παραχώρηση των πτήσεων από τη συμμαχία δε θα μπορεί να πραγματοποιηθεί παρά μόνο κατά τη διάρκεια μιας περιόδου έξι μηνών από την πρώτη ημέρα της χρονικής περιόδου IATA που έπεται της έκδοσης της απόφασης της οικείας εθνικής αρχής. Εφόσον ένας ανταγωνιστής της συμμαχίας ζητήσει να του παραχωρηθούν πτήσεις, η συμμαχία, για διάστημα έξι μηνών από την παραχώρηση, δεν θα αυξήσει τον αριθμό των πτήσεων της πέραν του λόγου 55:45 (οι ανταγωνιστές πρέπει να διαθέτουν το 55 % του συνολικού αριθμού των πτήσεων στη σχετική διαδρομή ή το 50 % εφόσον υπάρχει μόνο ένας ανταγωνιστής).

3. Μεταξύ της ημερομηνίας έγκρισης της πρότασης και της ημερομηνίας έναρξης ισχύος των δραστηριοτήτων της συμμαχίας, η συμμαχία δεν θα αυξήσει τον αριθμό των πτήσεων ανά εβδομάδα στις τρεις διαδρομές μεταξύ των κεντρικών αερολιμένων κατά περισσότερο από τη σημειωθείσα αύξηση του αριθμού επιβατών σε κάθε διαδρομή.

4. Οι πτήσεις που θα παραχωρήσουν οι BA/AA θα είναι πτήσεις στον αερολιμένα του Λονδίνου στον οποίο εκτελεί τις πτήσεις της η συμμαχία: το Gatwick για τις διαδρομές Λονδίνο—Ντάλας και Λονδίνο—Μαϊάμι και το Heathrow για τις διαδρομές Λονδίνο—Σικάγο και Λονδίνο—Μαϊάμι.

Ωστόσο, εφόσον η συμμαχία μεταφέρει την πτήση της Λονδίνο—Ντάλας από το Gatwick στο Heathrow, το σχετικό μέτρο για τη μείωση της συχνότητας πτήσεων και τη μεταφορά του σχετικού διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) θα ισχύει για το Heathrow. Οι αεροπορικές εταιρείες οι οποίες διαθέτουν ήδη πτήσεις και διαθέσιμο χρόνο χρήσης στο Gatwick, θα έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν από τη συμμαχία ανταλλαγή με πτήσεις και διαθέσιμο χρόνο χρήσης στο Heathrow. Η συμμαχία υποχρεούται να αποδεχθεί την ανταλλαγή αυτή.

5. Η συμμαχία υποχρεούται να παραχωρήσει χωρίς, ιδίως οικονομική, αποζημίωση τον ίδιο αριθμό των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που χρησιμοποιούσε για τις πτήσεις που παραχώρησε. Η συμμαχία δεν είναι, πάντως, υποχρεωμένη να παραχωρήσει τον εν λόγω διαθέσιμο χρόνο χρήσης, εφόσον υπάρχει για τους ανταγωνιστές διαθέσιμος χρόνος χρήσης σύμφωνα με τις συνήθεις ρυθμίσεις που ισχύουν στο σχετικό αερολιμένα για την κατανομή του. Εφόσον απαιτείται, η συμμαχία θα πρέπει επίσης να παραχωρήσει τις αερολιμενικές εγκαταστάσεις που απαιτούνται για την εκμετάλλευση των παραχωρηθέντων πτήσεων.

6. Εφόσον οι εταιρείες στις οποίες, δυνάμει του παρόντος μέτρου, παραχωρήθηκε διαθέσιμος χρόνος χρήσης στο Λονδίνο, δεν μπορούν να αποκτήσουν αντίστοιχο διαθέσιμο χρόνο χρήσης στους αερολιμένες των Ηνωμένων Πολιτειών σύμφωνα με τις συνήθεις ρυθμίσεις που διέπουν την κατανομή του, η συμμαχία υποχρεούται να παραχωρήσει τον αναγκαίο διαθέσιμο χρόνο χρήσης και τις αερολιμενικές εγκαταστάσεις με τους ίδιους όρους όπως και στο Λονδίνο.

Στο τέλος της περιόδου των έξι μηνών από την πρώτη χρονική περίοδο IATA που έπεται της έκδοσης της απόφασης της οικείας εθνικής αρχής, το μέτρο σχετικά με

την παραχώρηση πτήσεων. Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που αφορούν πτήσεις που δεν παραχωρήθηκαν κατά την περίοδο αυτή, θα διατεθούν για την εκτέλεση πτήσεων μεταξύ Λονδίνου και Ηνωμένων Πολιτειών. Τούτο αφορά μόνο το ποσοστό του διαθέσιμου χρόνου χρήσης που συνδέεται με τον αριθμό των επιβατών που δεν είναι ευαίσθητοι απέναντι ως προς το χρόνο και δικαιολογείται λόγω της ύπαρξης σημαντικών περιορισμών στον ανταγωνισμό και στην αγορά μεταφοράς επιβατών που δεν είναι ευαίσθητοι ως προς το χρόνο. Το μέτρο αποσκοπεί στην επίλυση των προβλημάτων ανταγωνισμού στις εν λόγω δύο κατηγορίες αγορών (αγορά επιβατών που δεν τους απασχολεί ο χρόνος και αγορά επιβατών που τους απασχολεί ο χρόνος).

Διαδρομή	(1)	(2) = (1) × 2	(3)	(4) = (3) × (2)
	Αριθμός των εβδομαδιαίων δρομολογίων που πρέπει να παραγρηθούν από τις BA/AA	Σύνολο διαθέσιμου χρόνου χρήσης που πρέπει να παραχωρηθεί από τις BA/AA	Ποσοστό των ευαίσθητων ως προς το χρόνο επιβατών	Σύνολο διαθέσιμου χρόνου χρήσης ανά εβδομάδα για την εκμετάλλευση υπηρεσιών μεταξύ Λονδίνου και ΗΠΑ
Λονδίνο—Σικάγο	12	24	— (*)	15—19 (*)
Λονδίνο—Ντάλας	8	16	— (*)	10—14 (*)
Λονδίνο—Μαϊάμι	5	10	— (*)	7—11 (*)
		50		38

(\*) Επιχειρηματικό απόρρητο.

Αυτοί οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης μπορούν να ζητηθούν από τις BA/AA σύμφωνα με τις ρυθμίσεις που διατυπώνονται στο τμήμα Β.

7. Εάν ανταγωνιστής της συμμαχίας στον οποίο παραχωρήθηκαν πτήσεις και ο ανάλογος διαθέσιμος χρόνος χρήσης δυνάμει του παρόντος μέτρου, αποσυρθεί από τη σχετική διαδρομή, ο διαθέσιμος χρόνος χρήσης που παραχώρησε η συμμαχία επιστρέφεται σε αυτήν και τίθεται στη διάθεση άλλων ανταγωνιστών υπό τους όρους που αναφέρονται στα τμήματα Α και Β.

#### **Β. Διαθέσιμος χρόνος χρήσης και αερολιμενικές εγκαταστάσεις (εκτός διαδρομών μεταξύ κεντρικών αερολιμένων)**

8. Εφόσον μια αεροπορική εταιρεία που έχει άδεια να παρέχει υπηρεσίες μεταξύ Λονδίνου και των Ηνωμένων Πολιτειών επιθυμεί να αρχίσει νέες πτήσεις ή να αυξήσει τις υφιστάμενες πτήσεις και δεν μπορεί να απο-

κτήσει τον αναγκαίο διαθέσιμο χρόνο χρήσης σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου<sup>(1)</sup> και στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1617/93 της Επιτροπής<sup>(2)</sup>, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1523/96<sup>(3)</sup>, τα μέλη της συμμαχίας BA/AA θα της παραχωρούν, ύστερα από σχετικό αίτημά της, διαθέσιμο χρόνο χρήσης στο Λονδίνο κατά τρόπο ώστε οι ανταγωνιστές να κατέχουν μέχρι το 55 % του συνολικού διαθέσιμου χρόνου χρήσης που χρησιμοποιείται από όλους τους μεταφορείς σε μία διαδρομή. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να ληφθεί υπόψη ο διαθέσιμος χρόνος χρήσης που κατέχουν ήδη οι εταιρείες που είναι παρούσες στις εν λόγω διαδρομές, σύμφωνα με τον ακόλουθο υπολογισμό:

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 155 της 26.6.1993, σ. 18.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 190 της 31.7.1996, σ. 11.

Διαδρομή	(1)	(2)	(3) = ((1)/0,45 × 0,55 – (2))	(4)	(5) = (4) × (3)	(6) = (3) – (5)
	Διαθέσιμος χρόνος χρήσης των BA/AA του χρησιμοποιείται για τη διαδρομή (μέσος όρος 1997)	Διαθέσιμος χρόνος χρήσης των ανταγωνιστών που χρησιμοποιείται για τη διαδρομή (μέσος όρος 1997)	Διαθέσιμος χρόνος χρήσης που παραχωρούν οι BA/AA	% επιβατών διακεκριμένης θέσης	Διαθέσιμος χρόνος χρήσης ανά εβδομάδα που χρησιμοποιείται για τη διαδρομή	Διαθέσιμος χρόνος χρήσης ανά εβδομάδα που χρησιμοποιείται στην αγορά HB/HPA
Λονδίνο-Heathrow– Βοστώνη	66	24	57	15–25 (*)	14–18 (*)	39–43 (*)
Λονδίνο-Heathrow– Λος Άντζελες	48	52	7	10–25 (*)	1	6
Λονδίνο-Heathrow– Νέα Υόρκη (JFK και Newark)	204	162	87	20–30 (*)	25–32 (*)	55–62 (*)
Λονδίνο-Heathrow– Φιλαδέλφεια	26	0	32	30–40 (*)	10–15 (*)	17–22 (*)
Λονδίνο-Heathrow– Σηάτλ	14	0	17	15–25 (*)	2–6 (*)	11–15 (*)
Λονδίνο-Gatwick– Σαρλότ	14	0	17	15–25 (*)	2–6 (*)	11–15 (*)
Σύνολο			217		69	148
Σύνολο Heathrow			200		65	135
Σύνολο Gatwick			17		4	13

(\*) Επιχειρηματικό απόρρητο.

9. Οι BA/AA θα παραχωρήσουν χωρίς αποζημίωση, ιδίως χρηματική, διαθέσιμο χρόνο χρήσης στον αερολιμένα του Λονδίνου στον οποίο εκτελεί τις πτήσεις της η συμμαχία: το Heathrow ή το Gatwick. Πάντως εάν η συμμαχία μεταφέρει τις πτήσεις της από το Gatwick στο Heathrow, το μέτρο σχετικά με την παραχώρηση του διαθέσιμου χρόνου χρήσης θα ισχύει για το Heathrow. Οι αεροπορικές εταιρείες οι οποίες, στα πλαίσια εφαρμογής του παρόντος όρου, διαθέτουν ήδη διαθέσιμο χρόνο χρήσης στο Gatwick θα έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν από τη συμμαχία να τον ανταλλάξει με διαθέσιμο χρόνο χρήσης στο Heathrow. Η συμμαχία υποχρεούται να πραγματοποιήσει την ανταλλαγή αυτή.

Ο ακριβής αριθμός των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που θα παραχωρηθούν στο Heathrow και στο Gatwick θα καθορισθεί με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία κατά τη στιγμή που η Επιτροπή θα υποβάλλει πρόταση κατά την έννοια του άρθρου 89 παράγραφος 1.

10. Η συμμαχία υποχρεούται να παραχωρήσει, εφόσον απαιτείται, τις αναγκαίες αερολιμενικές εγκαταστάσεις για την αποτελεσματική χρήση του παραχωρηθέντος διαθέσιμου χρόνου χρήσης στα αεροδρόμια του Λονδίνου και των ΗΠΑ. (Οι τεχνικές διαδικασίες για τη μεταβίβαση του διαθέσιμου χρόνου χρήσης θα εξετασθούν με τις αερολιμενικές υπηρεσίες και την αρχή την

αρμόδια για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης. Οι προκαλούμενες από τη μεταβίβαση δυσχέρειες θα επιλύονται κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις).

11. Εφόσον οι εταιρείες στις οποίες δυνάμει του παρόντος μέτρου, παραχωρήθηκε διαθέσιμος χρόνος χρήσης στο Λονδίνο, δεν μπορούν να αποκτήσουν αντίστοιχο διαθέσιμο χρόνο χρήσης στους αερολιμένες των Ηνωμένων Πολιτειών σύμφωνα με τις συνήθεις ρυθμίσεις που διέπουν την κατανομή του, η συμμαχία υποχρεούται να παραχωρήσει τον αναγκαίο διαθέσιμο χρόνο χρήσης και τις αερολιμενικές εγκαταστάσεις με τους ίδιους όρους όπως και στο Λονδίνο.

12. Ο διαθέσιμος χρόνος χρήσης που παραχωρήθηκε από τις BA/AA μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο για την εκτέλεση πτήσεων που αφορούν τις αγορές για τις οποίες οι πτήσεις εκτελούντο προηγουμένως, δηλαδή είτε μόνο για τη συγκεκριμένη διαδρομή είτε για την αγορά μεταφορών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των Ηνωμένων Πολιτειών με πτήσεις απευθείας ή με ενδιάμεσο σταθμό.

13. Ο παραχωρούμενος διαθέσιμος χρόνος χρήσης πρέπει να βρίσκεται στο χρονικό διάστημα 60 λεπτών πριν ή μετά την ώρα που ζητά ο ανταγωνιστής.

14. Η British Airways και η American Airlines δεν υποχρεούνται να παραχωρήσουν στον ίδιο ανταγωνιστή περισσότερους από έξι διαθέσιμους χρόνους χρήσης για κάθε περίοδο 60 λεπτών σε κάθε αερολιμένα. Η παραχώρηση διαθέσιμου χρόνου χρήσης από τη συμμαχία δεν επιτρέπεται να έχει ως αποτέλεσμα να φέρει ένα μεμονωμένο ανταγωνιστή ή μία διατλαντική συμμαχία, σε θέση ώστε να διαθέτει περισσότερο από το 50 % του συνόλου των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που χρησιμοποιούνται σε μια διαδρομή. Εξάλλου η παραχώρηση διαθέσιμου χρόνου χρήσης από τη συμμαχία δεν επιτρέπεται να έχει ως αποτέλεσμα να την εμποδίζει να εκτελεί αρκετές πτήσεις ανά χρονικό διάστημα ώστε να της επιτρέψουν να παραμείνει βιώσιμος ανταγωνιστής στις σχετικές αγορές.

15. Ο διαθέσιμος χρόνος χρήσης που παραχωρήθηκε από τις BA/AA σύμφωνα με τις διαδικασίες παραχώρησης, μπορεί να ανταλλαγεί από τον αποδέκτη έναντι ενός διαθέσιμου χρόνου χρήσης που κατέχει αυτός σε άλλη διαδρομή ή έναντι του διαθέσιμου χρόνου χρήσης που κατέχει μια άλλη αεροπορική εταιρεία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 και τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1617/93, τηρώντας τους όρους του σημείου 12 ανωτέρω.

16. Στις αεροπορικές εταιρείες στις οποίες έχουν συμμετοχές οι BA/AA ή με τις οποίες έχουν συμφωνία franchise για τις σχετικές αγορές, δεν επιτρέπεται να αποκτήσουν πτήσεις ή διαθέσιμο χρόνο χρήσης που θα παραχωρήσει η συμμαχία. Η Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα να εξετάσει την έκταση στην οποία οι αεροπορικές εταιρείες με τις οποίες υπάρχουν δεσμοί με τα κράτη μέλη της συμμαχίας, ιδίως κοινή εκμετάλλευση πτήσεων, μπορούν να επωφεληθούν από την παραχώρηση πτήσεων και διαθέσιμου χρόνου πτήσης από τη συμμαχία.

17. Ο διαθέσιμος χρόνος χρήσης θα κατανέμεται στις αεροπορικές εταιρείες που ανταγωνίζονται τη συμμαχία από την αρμόδια αρχή για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στον αερολιμένα, σε συνεργασία με τη British Airports Authority, η οποία είναι αρμόδια για την κατανομή των αερολιμενικών εγκαταστάσεων. Η εν λόγω κατανομή θα πραγματοποιείται βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 και κριτηρίων που έχουν στόχο να εξασφαλίσουν την ανάπτυξη του ανταγωνισμού στις σχετικές αγορές. Τα κριτήρια που θα λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό των προτεραιοτήτων στην κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης ενδέχεται να περιλαμβάνουν ιδίως τα ακόλουθα στοιχεία:

- αεροπορική εταιρεία που είναι σε θέση να αναπτύξει ανταγωνισμό με βάση τις διαδρομές χωρίς ένα μεγάλο δίκτυο,
- διαθέσιμος χρόνος χρήσης που συνδέεται με τη μείωση της συχνότητας πτήσεων,
- αεροπορική εταιρεία που έχει ήδη παρουσία στη διαδρομή στην οποία επιθυμεί να αυξήσει τη συχνότητα των πτήσεών τους,

— αεροπορική εταιρεία που έχει διαθέσιμο χρόνο χρήσης στο Λονδίνο επιτρέποντάς της να εκτελεί σημαντικό αριθμό πτήσεων συνδυάζοντας το διαθέσιμο χρόνο χρήσης που παραχώρησε η συμμαχία με το διαθέσιμο χρόνο χρήσης που κατέχει ήδη,

— αεροπορική εταιρεία η οποία έχει κεντρικό αερολιμένα μόνη της ή σε συνεργασία με άλλη αεροπορική εταιρεία, στο ένα άκρο ή και στα δύο άκρα της διαδρομής στην οποία επιθυμεί να εκτελεί πτήσεις.

Ο κατάλογος αυτός δεν είναι εξαντλητικός. Οι ενδιαφερόμενοι καλούνται να υποβάλλουν παρατηρήσεις και προτάσεις σχετικά με τα εν λόγω κριτήρια και τη σειρά κατάταξής τους.

18. Ο ακριβής διαθέσιμος χρόνος χρήσης και οι πτήσεις που η συμμαχία ενδέχεται να κληθεί να παραχωρήσει εξαρτάται από τον αριθμό των πτήσεων που εκτελεί στις σχετικές διαδρομές κατά τη διάρκεια της περιόδου από την 1η Ιανουαρίου έως την 31η Δεκεμβρίου 1997.

Μέγιστος διαθέσιμος χρόνος χρήσης που ενδέχεται να παραχωρηθεί από τις BA/AA

	Αριθμός των μονάδων διαθέσιμου χρόνου χρήσης
Διαδρομές μεταξύ κεντρικών αερολιμένων	50
Λοιπές	217

Εφόσον οι BA/AA αποσυρθούν από ορισμένες διαδρομές στις οποίες είχαν πτήσεις κατά τη διάρκεια του 1997 και αποφασίσουν στη συνέχεια να επαναλάβουν τις πτήσεις αυτές, οι εν λόγω διαδρομές θα ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό του διαθέσιμου χρόνου χρήσης που πρέπει να παραχωρήσει η συμμαχία. Στην περίπτωση αυτή, αυτός ο διαθέσιμος χρόνος χρήσης θα τεθεί στη διάθεση των ανταγωνιστών.

### Γ. Προγράμματα τακτικών επιβατών (FFP)

19. Οι BA/AA θα κληθούν ενδεχομένως να επιλέξουν μία από τις ακόλουθες λύσεις:

— είτε να μη συγχωνεύσουν τα προγράμματα τακτικών επιβατών τους όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των Ηνωμένων Πολιτειών ή να μην επιτρέψουν στους επιβάτες να μεταφέρουν τους βαθμούς που συγκέντρωσαν με τη μια εταιρεία στην άλλη,

— είτε να επιτρέψουν σε αεροπορικές εταιρείες που δεν διαθέτουν συγκρίσιμα προγράμματα τακτικών επιβατών να συμμετέχουν στο κοινό πρόγραμμα τακτικών επιβατών των ΒΑ/ΑΑ για τις υπηρεσίες μεταφοράς που καλύπτονται από τη συμμαχία ενώ ταυτόχρονα θα διατηρείται η εμπιστευτικότητα των στοιχείων μέσω μηχανισμών που πρέπει να καθορισθούν.

#### Δ. Παρουσίαση σε κεντρικά συστήματα κράτησης θέσεων με υπολογιστή

20. Η Επιτροπή θα εξετάσει κατά πόσον η πολλαπλή εμφάνιση στις οθόνες των συστημάτων κράτησης θέσεων με υπολογιστή δύο γραμμών πτήσεων που εκτελούνται βάσει της συμφωνίας συνεργασίας ΒΑ/ΑΑ στις σχετικές αγορές, καθώς και με τις αεροπορικές εταιρείες με τις οποίες η British Airways ή η American Airlines διατηρούν δεσμούς, όσον αφορά τις διαδρομές στις οποίες υπάρχει μεγάλη συχνότητα πτήσεων, ενδέχεται να προκαλέσει κορεσμό στην πρώτη οθόνη. Η Επιτροπή θα επισημάνει τις εν λόγω πτήσεις οι οποίες συνεπώς θα πρέπει να εμφανίζονται σε μια μόνο πτήση. Οι σχετικές τεχνικές ρυθμίσεις και οι ενδεχόμενες δυσχέρειες θα εξετασθούν με τους εκπροσώπους των συστημάτων κράτησης θέσεων με υπολογιστή.

Κατά την κράτηση της θέσης θα πρέπει να παρέχονται ακριβείς πληροφορίες στους επιβάτες όσον αφορά την ύπαρξη συμφωνιών κοινής εκμετάλλευσης των πτήσεων.

#### Ε. Σχέσεις με πρακτορεία ταξιδιών και μεγάλους πελάτες

21. Η κοινή πολιτική των ΒΑ/ΑΑ έναντι πρακτορείων ταξιδιών που έχουν συσταθεί ή παρέχουν υπηρεσίες στο Ηνωμένο Βασίλειο δεν θα πρέπει να περιλαμβάνει σύστημα αμοιβής που έχει ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα να εξασφαλίζει την πρόσδεση των πρακτορείων στη συμμαχία όσον αφορά τις σχετικές αγορές. Στο πλαίσιο αυτό, η αμοιβή που παρέχεται από τη συμμαχία σε πρακτορεία ταξιδιών θα πρέπει να είναι καθορισμένη χωρίς όρια κύκλου εργασιών, και ίδια για όλα τα πρακτορεία ανεξαρτήτως του κύκλου εργασιών που πραγματοποιείται με τη συμμαχία.

Οι όροι των ναύλων που προσφέρονται σε μεγάλους πελάτες που είναι εγκατεστημένοι ή αγοράζουν υπηρεσίες μεταφοράς στο Ηνωμένο Βασίλειο πρέπει να συνδέονται με τον ετήσιο κύκλο εργασιών στις σχετικές αγορές, χωρίς σύστημα ορίων ή σύστημα άμεσης ή έμμεσης ανταμοιβής των τακτικών επιβατών. Οι όροι των ναύλων και, ειδικότερα, το επίπεδο των τιμών, μπορούν πάντως να αποτελέσουν αντικείμενο ελεύθερης διαπραγματεύσεως μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών και των μεγάλων πελατών και να διαφέρουν ενδεχομένως, εφόσον τηρείται το άρθρο 86 της συνθήκης.

Η Επιτροπή, πριν υιοθετήσει την οριστική πρόταση κατά την έννοια του άρθρου 89 παράγραφος 1, θα συζητήσει αυτά τα θέματα με τους ενδιαφερόμενους κύκλους, ιδίως τους εκπροσώπους των πρακτορείων ταξιδιών.

#### ΣΤ. Αμοιβαία αποδοχή εισιτηρίων

22. Η δυνατότητα μιας νεοεισερχόμενης επιχείρησης να συνάψει συμφωνία αμοιβαίας αποδοχής εισιτηρίων με τα μέλη της συμμαχίας αποτελεί σημαντικό στοιχείο για να είναι αυτή σε θέση να εισέλθει αποτελεσματικά στις σχετικές αγορές.

Κάθε αεροπορική εταιρεία εγκατεστημένη σε χώρα μέλος του ΕΟΧ ή στις Ηνωμένες Πολιτείες, η οποία εκτελεί πτήσεις σε μια ή περισσότερες από τις σχετικές διαδρομές μπορεί να ζητήσει τη σύναψη συμφωνίας αμοιβαίας αποδοχής εισιτηρίων με τα μέλη της συμμαχίας για τη σχετική διαδρομή ή διαδρομές. Τα μέλη της συμμαχίας θα συνάπτουν τη σύμβαση αυτή με τους συνήθεις όρους του κλάδου. Η συμφωνία θα εφαρμόζεται τουλάχιστον στις «πλήρως ευέλικτες» τιμές.

#### Ζ. Υποχρεώσεις του σχετικού κράτους μέλους

23. Λαμβάνοντας υπόψη την ύπαρξη κανονιστικών εμποδίων και ύστερα από συζητήσεις με τις αμερικανικές αρχές, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ακόλουθες δεσμεύσεις θα αυξήσουν σημαντικά τις δυνατότητες ανταγωνισμού στις σχετικές αγορές, επεκτείνοντας τα δικαιώματα μεταφοράς των κοινοτικών αερομεταφορέων κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου<sup>(1)</sup>, όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας, του οποίου η εφαρμογή επεκτάθηκε στον ΕΟΧ, εκτός από αυτούς που ανήκουν ή ελέγχονται από υπηκόους του Ηνωμένου Βασιλείου. Τούτο είναι αναγκαίο για να εξασφαλισθεί σε επαρκή βαθμό ο δυνητικός ανταγωνισμός.

24. Το Ηνωμένο Βασίλειο πρέπει να επιτρέψει σε κάθε κοινοτικό αερομεταφορέα με έδρα στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο να εκτελεί πτήσεις απευθείας και με ενδιάμεσο σταθμό μεταξύ κάθε αεροδρομίου της επικράτειάς του και των ΗΠΑ, με ναύλους που θα καθορίζονται ελεύθερα.

Εντός τριών μηνών από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης η Επιτροπή θα εκτιμήσει, με βάση τη θέση που έλαβαν οι αρχές των ΗΠΑ, το εάν οι εν λόγω αρχές θα επιτρέψουν την εκτέλεση πτήσεων σε επαρκή έκταση ώστε να εξασφαλισθεί ότι η συμμαχία δεν θα έχει τη δυνατότητα να εξαλείψει τον ανταγωνισμό σε ουσιαστικό τμήμα της επίμαχης αγοράς.

(<sup>1</sup>) ΕΕ 240 της 24.8.1992, σ. 8.

**Η. Διάρκεια των κατάλληλων μέτρων για τον τερματισμό της παράβασης**

25. Λαμβάνοντας υπόψη την ταχεία εξέλιξη των αγορών, η Επιτροπή προτίθεται να επανεξετάσει την επίμαχη συμφωνία πέντε χρόνια μετά τη λήψη των κατάλληλων μέτρων για τον τερματισμό της παράβασης.

**Συμπέρασμα**

Το σχέδιο της πρότασης κατά την έννοια του άρθρου 89 παράγραφος 1 διαβιβάζεται στα μέρη προκειμένου αυτά να μπορέσουν να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους στην προκαταρκτική ανάλυση της Επιτροπής και στο σχέδιο με τα προτεινόμενα μέτρα. Προτού η Επιτροπή υιοθετήσει την πρόταση επιθυμεί να λάβει τις παρατηρήσεις των λοιπών ενδιαφερομένων όσον αφορά το σχέδιο με τα προτεινόμενα μέτρα. Η παρούσα ανακοίνωση δημοσιεύεται συνεπώς, χωρίς να προδικάζει την οριστική άποψη της Επιτροπής όσον αφορά την ύπαρξη παραβάσεων των κανόνων ανταγωνισμού της συνθήκης. Εφόσον η Επιτροπή τροποποιήσει

ουσιαστικά τα συμπεράσματά της και το σχέδιο με τα προτεινόμενα μέτρα, ενδέχεται να δημοσιευθεί νέα ανακοίνωση στην Επίσημη Εφημερίδα.

Η Επιτροπή καλεί τα κράτη μέλη και τους λοιπούς ενδιαφερόμενους να αποστείλουν τις παρατηρήσεις τους ώστε να παραληφθούν από την Επιτροπή εντός 30 ημερών από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης, αναφέροντας τα στοιχεία IV/36.089, στην ακόλουθη διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή  
ΓΔ IV/D2  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Βρυξέλλες.

Για να είναι σε θέση να συντάξουν τις παρατηρήσεις τους έχοντας πλήρη γνώση των στοιχείων, οι ενδιαφερόμενοι που είναι σε θέση να αποδείξουν το έννομο συμφέρον τους, μπορούν εντός του ανωτέρω διαστήματος των 30 ημερών να λάβουν, ύστερα από σχετική αίτηση, από την Επιτροπή ένα μη εμπιστευτικού χαρακτήρα κείμενο του σχεδίου πρότασης δυνάμει του άρθρου 89 παράγραφος 1.

**Μη διατύπωση αντιρρήσεων σε μια κοινοποιηθείσα συγκέντρωση**

(Υπόθεση IV/M.1140 — Halliburton/Dresser)

(98/C 239/06)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Στις 6 Ιουλίου 1998, η Επιτροπή αποφάσισε να μη διατυπώσει αντιρρήσεις για την ανωτέρω κοινοποιηθείσα συγκέντρωση και να την αναγνωρίσει ως σύμφωνη με την κοινή αγορά. Η απόφαση αυτή βασίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου. Το πλήρες κείμενο της απόφασης διατίθεται μόνο στην αγγλική γλώσσα και θα δημοσιευτεί αφού διαγραφούν τα επαγγελματικά απόρρητα που ίσως περιέχει. Θα διατίθεται:

- υπό έντυπη μορφή μέσω των γραφείων πώλησεως της Υπηρεσίας Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (βλέπε οπισθόφυλλο),
- υπό ηλεκτρονική μορφή «CEN» στη βάση δεδομένων Celex, όπου φέρει αριθμό εγγράφου 398M1140. Το Celex είναι το αυτοματοποιημένο σύστημα τεκμηρίωσης του κοινοτικού δικαίου· για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με συνδρομές απευθυνθείτε στην ακόλουθη διεύθυνση:

EUR-OP  
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B)  
2, rue Mercier  
L-2985 Luxembourg  
Τηλέφωνο (352) 29 29-42455· φαξ (352) 29 29-42763.