

**Comunicación efectuada de conformidad con el apartado 3 del artículo 16 del Reglamento (CEE)
nº 3975/87, de 14 de diciembre de 1987, referente al asunto COMP/A.38.284/D2**

Société Air France/Alitalia Linee Italiane SpA

(2003/C 297/04)

I. SITUACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

1. El 13 de noviembre de 2001, Alitalia y Air France notificaron a la Comisión un acuerdo de cooperación y solicitaron la declaración negativa en virtud del apartado 2 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 3975/87 ⁽¹⁾ o la exención contemplada en el artículo 5 de dicho Reglamento.

2. De conformidad con el apartado 2 del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 3975/87, la Comisión publicó un resumen de la solicitud en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* el 8 de mayo de 2002 ⁽²⁾. La Comunicación también resumía las razones alegadas por las partes para obtener una exención de conformidad con el apartado 3 del artículo 81.

3. El 1 de julio de 2002 la Comisión informó a las partes de que, por lo que respecta al apartado 3 del artículo 5 del Reglamento (CEE) 3975/87, tenía serias dudas de que pudiera aplicarse el apartado 3 del artículo 81 del Tratado.

4. En conjunto, la Comisión reconoce que el acuerdo de alianza contribuye al progreso económico y técnico, habida cuenta de las mejoras en la conectividad y el ahorro de costes y las sinergias conseguidos por las partes. No obstante, el acuerdo plantea problemas de competencia en rutas clave entre Francia e Italia (París-Roma, París-Milán, París-Venecia, París-Florenia, París-Bolonia, París-Nápoles y Milán-Lyon).

5. Por consiguiente, los servicios de la Comisión mantuvieron contactos con las partes con objeto de buscar soluciones adecuadas y efectivas a estos problemas. Para ser eficaces, dichas soluciones deberían eliminar las barreras de acceso a los competidores, favoreciendo así que surjan servicios competidores en las rutas en cuestión, sin los que los pasajeros tendrían escasa, o ninguna, elección y precios potencialmente más elevados.

6. De resultas de estos contactos, las partes han propuesto los compromisos que se exponen a continuación. Los servicios de la Comisión han sido informados de que varios competidores están interesados en introducirse en los mercados en cuestión o en reforzar su presencia en los mismos. En estas circunstancias, la Comisión anima a terceras partes interesadas a que presenten sus observaciones sobre las soluciones propuestas, especialmente en cuanto a su eficacia.

II. COMPROMISOS PROPUESTOS

7. La Société Air France «Air France» o «AF») y Alitalia Linee Italiane SpA. («Alitalia» o «AZ»), denominadas colectivamente

⁽¹⁾ Reglamento (CEE) nº 3975/87 del Consejo de 14 de diciembre de 1987 por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo (DO L 374 de 31.12.1987 p. 1).

⁽²⁾ DO C 111 de 8.5.2002, p. 7.

las «Partes», por la presente ofrecen los compromisos expuestos a continuación para resolver los problemas de competencia señalados por la Comisión Europea durante el procedimiento en el asunto COMP/38.284 sobre el acuerdo de cooperación entre las Partes, en particular en relación con el transporte aéreo en algunas rutas entre Francia e Italia.

1. Condiciones generales y definiciones

8. Estos Compromisos se anexarán a la decisión de exención de la Comisión y formarán parte integrante de la misma.

9. Estos Compromisos serán vinculantes para las Partes, sus filiales, sucesores y cesionarios y las Partes se comprometen a que los cumplan sus filiales, sucesores y cesionarios.

10. A los efectos de estos Compromisos, cada uno de los siguientes pares de ciudades se considera una «Ruta Afectada»:

— París-Milán;

— París-Roma;

— París-Venecia;

— París-Bolonia;

— Lyon-Milán;

— París-Nápoles;

— París-Florenia.

11. A los efectos de estos Compromisos, las referencias a:

— París incluirán los aeropuertos de París-Charles-de-Gaulle y París-Orly;

— Milán incluirán los aeropuertos de Milán-Linate y Milán-Malpensa;

— Roma incluirán los aeropuertos de Roma-Fiumicino y Roma-Ciampino.

12. A los efectos de estos Compromisos, el término «Nuevo Operador» designará a toda compañía aérea independiente de las Partes y sin relación con éstas que desee iniciar un nuevo servicio directo en una Ruta Afectada o aumentar el número de frecuencias que opera en una Ruta Afectada después de que entre en vigor la exención.

Un servicio directo incluye un servicio con escalas que utilice una sola aeronave y se inicie o termine en Francia, Italia o en un tercer país y que tenga por lo menos un segmento sin escala entre Francia e Italia.

13. A los efectos de estos Compromisos, no se considerará que una compañía aérea es independiente de las Partes y sin relación con éstas cuando, en particular:

- El control efectivo ⁽¹⁾ de la compañía aérea lo detenten separada o conjuntamente las Partes; o
- sea un transportista asociado perteneciente a la misma sociedad holding que una de las Partes; o
- sea un miembro de la alianza SkyTeam; o
- la compañía aérea coopere con las Partes al menos en una de la Rutas Afectadas en la prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, excepto si esta cooperación se limita a acuerdos relacionados con la prestación de servicios, los suministros, la utilización de salas de espera u otras actividades secundarias realizadas en condiciones de igualdad.

2. Cesión de franjas horarias de despegue y aterrizaje

14. Si un Nuevo Operador desea iniciar un nuevo servicio directo en una o más Rutas Afectadas (cada una de ellas un «Par de Ciudades del Nuevo Operador»), las Partes le cederán franjas horarias en las condiciones expuestas en la presente Sección 2.

2.1. Número máximo de franjas horarias que se facilitarán

15. Las Partes estarán obligadas a ceder a un Nuevo Operador el número de franjas horarias de despegue y aterrizaje necesarias para dar cabida a:

- Para los vuelos entre París y Milán: i) hasta seis (6) frecuencias diarias en el caso de que dichas frecuencias estén operadas por más de un Nuevo Operador o ii) hasta cinco (5) frecuencias diarias en el caso de que dichas frecuencias estén operadas por un único Nuevo Operador;
- para los vuelos entre París y Roma: hasta cinco (5) frecuencias diarias;

⁽¹⁾ En el sentido de la letra g) del artículo 2 del Reglamento nº 2407/92, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas.

— para los vuelos entre París y Venecia: hasta tres (3) frecuencias diarias;

— para los vuelos entre París y Bolonia: hasta dos (2) frecuencias diarias;

— para los vuelos entre París y Nápoles: hasta una (1) frecuencia diaria;

— para los vuelos entre Lyon y Milán: hasta dos (2) frecuencias diarias;

— para los vuelos entre París y Florencia: hasta dos (2) frecuencias diarias;

2.2. Condiciones aplicables a todos los Compromisos de la Sección 2.1

16. La obligación de ceder franjas horarias descrita en la Sección 2.1 sólo se aplicará en las circunstancias expuestas en la Sección 2.2.

17. Todas las franjas horarias cedidas con arreglo a los presentes Compromisos expuestos en la Sección 2.1 deberán utilizarse en la Ruta Afectada para la que han sido facilitadas.

2.2.1. Frecuencias operadas por competidores

18. Todas las frecuencias operadas por compañías aéreas independientes de las Partes y sin relación con éstas en las Rutas Afectadas («Frecuencias Competidoras») se descontarán del número de franjas horarias que cedan las Partes en virtud de la Sección 2.1.

19. La Comisión puede, en cualquier momento, examinar si las compañías aéreas que operan en las Rutas Afectadas son independientes de las Partes y sin relación con éstas. Toda frecuencia operada en las Rutas Afectadas por una compañía aérea que no sea independiente de las Partes o tenga relación con éstas no se descontará del número de franjas horarias que facilitarán las Partes en virtud de la Sección 2.1.

20. En caso de que el número de Frecuencias Competidoras en una Ruta Afectada disminuya (por ejemplo, porque un competidor i) deje de operar la ruta, ii) disminuya el número de frecuencias operadas en la ruta o iii) deje de poder ser considerado independiente de las Partes y sin relación con éstas) las obligaciones potenciales de las Partes de ceder franjas horarias se incrementarán de forma correspondiente, sujetas a las limitaciones expuestas en la Sección 2.1.

21. En caso de que el número de Frecuencias Competidoras en una Ruta Afectada aumente como resultado de nuevos servicios competidores (porque un competidor (i) incrementa el número de frecuencias que ya opera en una Ruta Afectada o (ii) entre en el mercado), las obligaciones potenciales de las Partes de ceder franjas horarias disminuirán de forma correspondiente.

22. En caso de que un competidor añada nuevas Frecuencias Competidoras en una Ruta Afectada sin utilizar franjas horarias obtenidas de las Partes y si esto lleva a una situación en la que el número total de frecuencias competidoras operadas en la ruta supera el número de frecuencias especificado en la Sección 2.1:

- i) Las obligaciones de las Partes de ceder franjas horarias disminuirán de forma correspondiente; y
- ii) las franjas horarias que hubieran cedido las Partes que superen sus obligaciones potenciales de renunciar a franjas horarias sólo se retirarán después de que las nuevas Frecuencias Competidoras hayan sido operadas durante dos temporadas de la IATA.

23. Con las condiciones anteriores, no se pedirá a las Partes que cedan a un Nuevo Operador una franja horaria en una Ruta Afectada cuando esto ocasione que las Partes operen menos del 60 % de las frecuencias o capacidad en esa Ruta Afectada en el momento de la solicitud del Nuevo Operador.

24. El Nuevo Operador que tenga que devolver franjas horarias a las Partes como consecuencia de los dos apartados anteriores tendrá derecho a decidir las franjas horarias que desea devolver.

2.2.2. Carencia de franjas horarias disponibles por el Procedimiento regular de asignación

25. Al menos seis (6) semanas antes de la conferencia de la IATA sobre franjas horarias correspondiente a la temporada de tráfico en la que el Nuevo Operador tiene previsto iniciar un nuevo servicio o aumentar el número de servicios que realiza actualmente, el Nuevo Operador notificará a las Partes su intención de solicitar franjas horarias con arreglo a los Compromisos. Un Nuevo Operador sólo podrá obtener franjas horarias con arreglo a los Compromisos expuestos en la Sección 2 si puede demostrar que han fracasado todos los esfuerzos razonables realizados para obtenerlas para el Par de Ciudades del Nuevo Operador por el procedimiento normal de asignación de franjas horarias (el «Procedimiento regular de asignación de franjas horarias») antes del comienzo del procedimiento de asignación de la temporada de tráfico de la IATA en cuestión.

26. Para ello, el Nuevo Operador solicitará las franjas horarias en la siguiente Conferencia de la IATA sobre franjas horarias mediante el Procedimiento regular de asignación y aplicará una política abierta de reservas en los aeropuertos correspon-

dientes durante todo el periodo comprendido entre la notificación de su intención de solicitar franjas horarias para operar servicios en una Ruta Afectada y el término del periodo de programación de horarios de la IATA respectivo, incluida la asignación definitiva de franjas horarias por el coordinador después de la fecha de devolución de franjas horarias ⁽¹⁾

27. Se considerará que el Nuevo Operador no ha agotado todos los esfuerzos razonables si i) le fueron ofrecidas franjas horarias mediante el Procedimiento regular de asignación dentro de los cuarenta y cinco (45) minutos de los horarios solicitados pero no fueron aceptadas por el Nuevo Operador y/o ii) se ofrecieron franjas horarias mediante el Procedimiento regular de asignación después de los cuarenta y cinco (45) minutos a partir de los horarios solicitados y el Nuevo Operador no dio a las Partes la oportunidad de cambiar dichas franjas por otras dentro del plazo de cuarenta y cinco (45) minutos de los horarios solicitados.

28. Las franjas horarias cedidas por las Partes estarán dentro de los cuarenta y cinco (45) minutos del horario solicitado por el Nuevo Operador si las Partes tienen franjas horarias dentro de este periodo de tiempo. En el caso de que las Partes no tengan franjas horarias disponibles en dicho periodo, propondrán al Nuevo Operador facilitarle las franjas horarias más próximas a su solicitud.

2.2.3. Obligación periódica de solicitar franjas horarias para cada temporada siguiente

29. Las solicitudes de franjas horarias al coordinador y a las Partes serán renovadas por el Nuevo Operador para cada temporada siguiente de programación de la IATA

30. Si el Nuevo Operador ha obtenido franjas horarias de las Partes con arreglo a estos Compromisos para una temporada IATA específica y solicita alguna o todas las franjas horarias en el mismo horario para la temporada siguiente, las Partes cederán franjas horarias lo más cercanas posibles a las concedidas la temporada anterior y, en cualquier caso, dentro de 45 minutos del horario solicitado, siempre que i) las Partes sigan estando obligadas a ceder franjas horarias con arreglo a las Secciones 2.1 y 2.2.1 y que cuenten con franjas horarias dentro de ese periodo de tiempo y ii) que el Nuevo Operador haya cumplido las condiciones y el procedimiento expuestos anteriormente.

2.2.4. Capacidad mínima

31. En los pares de ciudades París-Milán y París-Roma, las franjas horarias del Nuevo Operador se utilizarán exclusivamente para operar servicios con aeronaves de una capacidad mínima de cuarenta y seis (46) plazas. Esta condición no será aplicable cuando el Nuevo Operador haya iniciado el servicio con anterioridad a la fecha en la que haya entrado en vigor la exención de la Comisión.

⁽¹⁾ La fecha de devolución será el plazo límite para devolver franjas horarias no deseadas, definido en el Apéndice 2 de las Directrices de programación mundial (7ª Edición, con efecto a 1 de diciembre de 2002).

2.2.5. Utilización eficaz de las franjas horarias del Nuevo Operador

32. Cuando un Nuevo Operador ya realice un servicio a, desde o a través de uno de los aeropuertos incluidos en una Ruta Afectada («Servicio Previo») y reduzca la frecuencia o deje de realizar el Servicio Previo, deberá utilizar las franjas horarias asignadas con anterioridad al Servicio Previo para operar en el Par de Ciudades del Nuevo Operador si estas franjas horarias están dentro de los cuarenta y cinco (45) minutos de las franjas horarias facilitadas por las Partes. Devolverá a las Partes el mismo número de franjas horarias del Nuevo Operador que estaban asignadas con anterioridad al Servicio Previo.

2.2.6. No utilización de franjas horarias facilitadas por las Partes

33. Cuando un Nuevo Operador que haya obtenido franjas horarias con arreglo a la Sección 2 decida no iniciar sus servicios en la Ruta Afectada, operar un número menor de frecuencias o dejar de realizar una Ruta Afectada, informará a las Partes por escrito y les devolverá inmediatamente las franjas horarias no utilizadas.

34. En tales casos, persiste la obligación de las Partes de ceder estas franjas horarias o el mismo número de franjas horarias a Nuevos Operadores con arreglo a la Sección 2.1, sujeta a las disposiciones de la Sección 2.2.1.

35. A los efectos de la Sección 2.2.6, se considerará que un Nuevo Operador ha dejado de realizar una Ruta Afectada si no ha utilizado al menos el 80 % de sus franjas horarias de la temporada de programación que habían sido asignadas para el par de ciudades en cuestión, a menos que su no utilización esté justificada por alguna de las razones mencionadas en el apartado 5 del artículo 10 del Reglamento (CEE) n° 95/93 o en algún otro Reglamento que lo modifique o sustituya. Si, por cualquier motivo, el Nuevo Operador ha dejado de realizar la Ruta Afectada con arreglo al presente apartado, las Partes podrán negarse a entregar franjas horarias a dicho Nuevo Operador para la siguiente temporada de la IATA en esa Ruta Afectada.

36. Si un Nuevo Operador que haya obtenido franjas horarias con arreglo a la presente sección decidiera no iniciar servicios en una Ruta Afectada en dos (2) temporadas de la IATA consecutivas, las Partes podrán negarse a ceder franjas horarias a dicho Nuevo Operador para las dos (2) temporadas siguientes de la IATA en esa Ruta Afectada.

37. Si el Nuevo Operador informa a las Partes cuando la temporada de programación está demasiado avanzada para que éstas puedan utilizar las franjas horarias devueltas en virtud del apartado 3 del artículo 10 del Reglamento (CEE) n° 95/93, bien con efecto inmediato o tras el plazo establecido en el apartado

4 del artículo 10 de dicho Reglamento y antes del comienzo efectivo de la temporada de programación, las Partes podrán solicitar al Nuevo Operador que les transfiera una franja horaria similar como compensación por la franja horaria perdida. Si por alguna razón el nuevo operador no pudiera transferir a las Partes una franja horaria similar, las Partes podrán ampararse en el apartado 5 del artículo 10 del Reglamento (CEE) n° 95/93 para justificar la no utilización de la franja horaria cedida con el fin de recuperar y conservar la franja horaria no utilizada.

38. Para asegurarse de que las franjas horarias proporcionadas por las Partes se utilicen de acuerdo con lo estipulado en estas condiciones, se acordará un mecanismo entre las Partes y el Nuevo Operador que permita a las Partes supervisar la utilización de las franjas horarias. Las Partes informarán a la Comisión sobre el mecanismo acordado.

2.2.7. No se remunerará la cesión de franjas horarias

39. Las franjas horarias cedidas por las Partes con arreglo a los presentes Compromisos se ofrecerán sin ninguna contrapartida.

2.2.8. Prioridad en la cesión de franjas horarias

40. En todas las franjas horarias cedidas en virtud de estos Compromisos por las Partes se dará prioridad al Nuevo Operador cuya solicitud le permita operar el mayor número de frecuencias compatible con el número de franjas horarias que pueden obtenerse de las Partes en una Ruta Afectada en cuestión, de conformidad con los Compromisos ⁽¹⁾.

41. Con arreglo a las disposiciones de la Sección 2.2.1, si el número de franjas horarias cedidas es inferior al número máximo de franjas horarias que deben cederse de conformidad con la Sección 2.1, las franjas horarias restantes se asignarán a otros Nuevos Operadores potenciales sobre la misma base, hasta que no queden franjas horarias que ceder.

42. Las franjas horarias se cederán al Nuevo Operador seleccionado por las Partes, supeditado al examen de la Comisión descrito en la Sección 2.2.9.

2.2.9. Selección de nuevos operadores

43. Un Nuevo Operador que desee obtener franjas horarias de las Partes con arreglo a estos Compromisos notificará a las Partes su intención de solicitar estas franjas horarias en la próxima Conferencia de la IATA sobre franjas horarias en el plazo especificado en la Sección 2.2.2.

⁽¹⁾ Número de franjas horarias ya operadas por el Nuevo Operador en la ruta en cuestión + número de franjas horarias solicitadas a las Partes limitadas al número máximo de franjas horarias que queden por ser cedidas por las Partes con arreglo a los apartados 2.1 y 2.2.1.

44. El Nuevo Operador enviará simultáneamente a la Comisión una copia de esta notificación a la siguiente dirección:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de Acuerdos y Prácticas Restrictivas
Asunto COMP/A.38.284/D2
B-1049 Bruselas
Fax (32-2) 295 01 28.

45. Si un Nuevo Operador potencial no pudiera obtener franjas horarias mediante el Procedimiento regular de asignación en la Conferencia de la IATA sobre franjas horarias para la temporada de tráfico en la que está previsto iniciar los servicios, solicitará a las Partes la cesión de franjas horarias no más tarde de dos (2) semanas después del término de dicha Conferencia. La solicitud tendrá en cuenta las franjas horarias obtenidas en la Conferencia dentro de los 45 minutos de los horarios solicitados y dará a las Partes la oportunidad de intercambiar las franjas horarias obtenidas después de los 45 minutos de los horarios solicitados por franjas horarias de las Partes dentro de los 45 minutos de los horarios solicitados con arreglo a la Sección 2.2.2.

46. El Nuevo Operador enviará simultáneamente una copia de esta solicitud a la Comisión.

47. No más tarde de cuatro (4) semanas después del término de la Conferencia de la IATA sobre franjas horarias para la temporada de tráfico en la que está previsto iniciar los servicios, basándose en las previsiones actuales en cuanto a la asignación de franjas horarias para la temporada siguiente, las Partes presentarán a la Comisión una propuesta de selección de un Nuevo Operador en la Ruta Afectada y una propuesta de las franjas horarias que se facilitarán al Nuevo Operador en cuestión.

48. La Comisión decidirá si aprueba o no esta propuesta con arreglo a los siguientes criterios:

— el Nuevo Operador es independiente de las Partes y sin relación con éstas en el sentido del apartado 13;

— el Nuevo Operador es un competidor existente o potencial viable, con capacidad, recursos y compromiso para operar la Ruta Afectada a largo plazo como una fuerza competitiva activa y viable.

49. Teniendo esto presente, la Comisión podrá solicitar al Nuevo Operador que presente un plan de empresa detallado. Dicho plan contendrá una presentación general de la empresa con su historia, régimen jurídico, la lista y descripción de sus accionistas y los dos últimos informes financieros auditados

anuales. El plan de empresa detallado aportará información sobre los proyectos de la compañía en cuanto al desarrollo de su red, flota, etc. e información detallada sobre sus proyectos por lo que se refiere a la ruta en la que desea operar. Dicho plan deberá especificar con detalle las operaciones previstas en la ruta durante un periodo de tres años (tamaño de los aviones, número de frecuencias, horarios previstos de los vuelos) y los resultados financieros esperados (tráfico previsto, ingresos y beneficios). La Comisión también podrá pedir al Nuevo Operador una copia de todos los acuerdos de cooperación que pueda tener con otras compañías aéreas. Los secretos comerciales y la información confidencial permanecerán en el expediente confidencial de la Comisión y no serán accesibles a otras empresas ni al público.

50. La propuesta de las Partes y la aprobación de la Comisión estarán sujetas a ajustes en caso de cambios posteriores en la asignación anticipada de franjas por el coordinador de franjas horarias que afecten a las obligaciones de las Partes de ceder franjas horarias.

51. En caso de producirse un conflicto entre las solicitudes de Nuevos Operadores, podrá darse preferencia al Nuevo Operador que ofrezca mayor capacidad.

52. Si la Comisión no se opone a la propuesta de las Partes en el plazo de 6 semanas después del término de la Conferencia de la IATA sobre franjas horarias, dicha propuesta se considerará aceptada.

53. En caso de que la Comisión no aprobara la propuesta presentada por las Partes, si otros transportistas hubieran solicitado las franjas horarias a las Partes, éstas propondrán sin demora a la Comisión otros transportistas para ser seleccionados como Nuevos Operadores.

54. En el plazo de una (1) semana tras la aprobación por la Comisión de la selección del Nuevo Operador en la Ruta Afectada, las Partes presentarán por escrito su propuesta de cesión de franjas horarias al Nuevo Operador.

2.3. Distribución de franjas horarias en el aeropuerto de París CDG

55. Para garantizar que los clientes de las Partes gozan de los plenos beneficios de la conectividad en los vuelos, y sin perjuicio de la Sección 2.1, las franjas horarias cedidas por las Partes en el aeropuerto de París CDG se distribuirán de la siguiente manera.

56. A efectos del presente apartado, «Hora Punta de la Mañana» serán los períodos diarios 1 y 2 mientras que «Hora Punta de la Tarde» serán los períodos diarios 4 y 5.

57. El número de franjas horarias cedido por las Partes en el aeropuerto de París CDG para cada una de las Rutas Afectadas París-Milán y París-Roma no superará los dos (2) pares de franjas horarias por «Hora Punta de la Mañana» y dos (2) pares de franjas horarias por «Hora Punta de la Tarde».

58. El número de franjas horarias proporcionado por las Partes en el aeropuerto de París CDG para cada una de las demás Rutas Afectadas no superará un (1) par de franjas horarias por «Hora Punta de la Mañana» y un (1) par de franjas horarias por «Hora Punta de la Tarde». Además, para estas rutas en conjunto, las Partes no tendrán obligación de proporcionar más de un total de dos (2) pares de franjas horarias durante el período diario 2.

Hora local	Periodo diario
6:00	1
7:00	
8:00	
9:00	2
10:00	
11:00	
12:00	3
13:00	
14:00	
15:00	4
16:00	
17:00	
18:00	5
19:00	
20:00	
21:00	6
22:00	
23:00	

2.4. Cesión de franjas horarias en los aeropuertos de París y Milán

2.4.1. Cesión de franjas horarias en los aeropuertos de París

59. Al considerarse intercambiables los aeropuertos de París CDG y ORY, ninguna franja horaria facilitada en los aeropuertos de París con arreglo a los presentes Compromisos podrá cederse de CDG o de ORY a discreción de las Partes.

60. No obstante, las Partes deberán, a petición específica de un Nuevo Operador, ceder franjas horarias en el aeropuerto de ORY para operaciones en una Ruta Afectada cuando:

— En la fecha de la exención, no exista oferta competidora en CDG comparable a la de ORY en esa Ruta Afectada;

— el Nuevo Operador ya opere servicios en esa Ruta Afectada desde ORY en la fecha de la exención y desee añadir frecuencias adicionales en dicha ruta a partir de ese aeropuerto;

— todos los vuelos regulares a París del Nuevo Operador salgan o lleguen al aeropuerto de ORY, y;

— el Nuevo Operador no pueda obtener franjas horarias en el aeropuerto de ORY mediante el Procedimiento regular de asignación de franjas horarias.

61. En tal caso, las Partes cederán en el aeropuerto de ORY hasta un total de cuatro (4) pares diarios de franjas horarias.

62. Si se cumplen todas las condiciones anteriores excepto la tercera, el Nuevo Operador podrá considerar transferir a CDG sus servicios operados actualmente a partir de ORY en la Ruta Afectada. En ese caso, podrá solicitar franjas horarias en CDG con arreglo a la Sección 2.2.2. Su solicitud abarcará entonces todas las frecuencias que desee operar en la Ruta Afectada a partir de CDG, incluidas las frecuencias transferidas desde ORY.

2.4.2. Cesión de franjas horarias en el aeropuerto LIN

63. Las Partes deberán, a petición específica de un Nuevo Operador, ceder franjas horarias en el aeropuerto de LIN sólo si dicho Nuevo Operador ya opera servicios en una Ruta Afectada desde LIN y desea añadir frecuencias adicionales en la ruta desde LIN. En ese caso, si se cumplen las demás condiciones de los presentes Compromisos, las Partes cederán franjas horarias dentro de los límites y restricciones normativas existentes en LIN en el momento de la solicitud.

2.5. Franjas horarias cedidas antes de la decisión de exención

64. Las Partes están dispuestas a anticipar voluntariamente la cesión de franjas horarias a un Nuevo Operador en una Ruta Afectada para la temporada de la IATA del verano de 2004. En el caso de que las Partes hayan cedido a un Nuevo Operador potencial franjas horarias en el periodo anterior a la aprobación de la decisión de exención de la Comisión, dichas franjas horarias se computarán en el número de franjas horarias que se cederán con arreglo a estos Compromisos.

65. Un Nuevo Operador que desee obtener franjas horarias de las Partes de conformidad con esta sección notificará su solicitud a las Partes antes del 15 de enero de 2004.

66. El Nuevo Operador enviará simultáneamente una copia de esta solicitud a la Comisión.

67. El Nuevo Operador será seleccionado por las Partes con arreglo a los criterios expuestos en las Secciones 2.2.8 y 2.2.9. Las Partes presentarán a la Comisión su propuesta para la selección del Nuevo Operador en la Ruta Afectada.

68. Si la Comisión no se opone a la propuesta de las Partes en el plazo de 2 semanas a partir de la recepción de la misma, dicha propuesta se considerará aceptada.

3. Compromisos de interlínea

3.1. Celebración de acuerdos de interlínea

69. A petición de un Nuevo Operador, las Partes celebrarán un acuerdo de interlínea sobre cualquier Par de Ciudades del Nuevo Operador operado por éste (si no tuviera un acuerdo de interlínea con las Partes).

70. Estos acuerdos de interlínea estarán sujetos a las siguientes restricciones:

- Se aplicarán únicamente a las categorías de primera clase, clase preferente y clase turista;
- ofrecerán interlínea sobre la base de las tarifas publicadas de las Partes para los billetes de ida, cuando se emita un billete de ida, o de la mitad de las tarifas de ida y vuelta publicadas de las Partes cuando se emita un billete de ida y vuelta;
- se limitarán al origen y destino efectivos en los que opere el Nuevo Operador;
- estarán sujetos a las normas del Multilateral Interline Traffic Agreement (MITA) y/o a las condiciones comerciales normales;
- contemplarán la posibilidad de que el Nuevo Operador, o los agentes de viajes, ofrezcan viajes que combinen trayectos de ida y vuelta operados por las Partes y por el Nuevo Operador.

71. Siempre que haya plazas disponibles en la clase de tarifas correspondiente, las Partes transportarán a los pasajeros en posesión de un bono emitido por un Nuevo Operador para viajar en un vuelo de éste en uno de sus Pares de Ciudades. Sin embargo, para evitar abusos, las Partes podrán exigir que el Nuevo Operador o el pasajero, en su caso, abone la diferencia (positiva) entre el precio exigido por las Partes y el del Nuevo Operador. Cuando el precio del Nuevo Operador sea inferior al valor del bono emitido por las Partes, éstas podrán endosar su bono únicamente hasta el valor del precio exigido por el Nuevo

Operador. El Nuevo Operador gozará de la misma protección en caso de que la tarifa de las Partes sea inferior al valor del bono emitido por éste.

72. Todos los acuerdos de interlínea celebrados en virtud de la presente Sección 3 para un Par de ciudades concreto del Nuevo Operador cesarán automáticamente en el caso de que el Nuevo Operador deje de operar dicho par de ciudades.

3.2. Acuerdos especiales de prorrateo

73. A petición de un Nuevo Operador, las Partes suscribirán con él un acuerdo especial de prorrateo para el tráfico con origen y destino efectivos en Francia y/o Italia a condición de que parte del viaje incluya una de las Rutas Afectadas. Las condiciones serán comparables a las aplicadas a transportistas no pertenecientes a la alianza o de otras alianzas en relación con la Ruta Afectada en cuestión.

4. Programa de fidelización

74. Si el Nuevo Operador no participa en alguno de los programas de fidelización de las Partes o no tiene su propio programa similar, las Partes le permitirán, si lo solicita, acogerse a su programa de fidelización conjunto a tarifas competitivas de mercado para los Pares de Ciudades del Nuevo Operador operados por éste. El acuerdo con el Nuevo Operador se celebrará a precios competitivos de mercado para la ruta o rutas que opera.

75. Cualquier acuerdo de interlínea relativo a un Par de ciudades concreto del Nuevo Operador celebrado en virtud de la presente Sección 4 cesará automáticamente en el caso de que el Nuevo Operador deje de operar dicho par de ciudades.

5. Compromiso para facilitar servicios de transporte intermodal de pasajeros

76. A petición de una compañía ferroviaria u otra empresa de transporte de superficie o compañía marítima que opere entre Francia e Italia (un «Socio Intermodal»), las Partes suscribirán un acuerdo intermodal por el que ofrecerán transporte aéreo de pasajeros en sus servicios en cualquier Ruta Afectada, como parte de un itinerario que incluya transporte de superficie o transporte marítimo a cargo del Socio Intermodal.

77. Cualquier acuerdo intermodal suscrito con arreglo a la Sección 5 se basará en los principios del MITA (incluido el Intermodal Interline Traffic Agreement — Passenger and IATA Recommended Practice 1780e) y en condiciones comerciales normales.

78. Las Partes aceptarán un prorrateo íntegro con arreglo a las condiciones establecidas por los miembros del MITA, incluso en las rutas en las que solamente se ofrezca transporte ferroviario. Cuando el Socio Intermodal solicite una notificación del kilometraje de un sector, un identificador de ubicación o una tarifa extra, las Partes harán la solicitud a la IATA con arreglo a los procedimientos normales de ésta.

79. A petición de un Socio Intermodal potencial, las Partes harán lo posible por alcanzar un acuerdo en condiciones comparables a las concedidas a otros Socios Intermodales, siempre que se cumplan los requisitos necesarios, especialmente por lo que se refiere a la seguridad, la calidad del servicio, la cobertura del seguro y los límites de responsabilidad. Las condiciones de dichos acuerdos prevalecerán sobre las obligaciones generales dimanantes de lo establecido en la Sección 5.

6. Regulación de los incrementos de frecuencia

80. Las Partes no añadirán frecuencias en una Ruta Afectada, durante un período que empezará cuando el Nuevo Operador haya recibido franjas horarias de las Partes para operaciones en dicha Ruta Afectada y abarcará al menos dos temporadas consecutivas de la IATA completas, salvo en el caso de acontecimientos excepcionales que requieran vuelos adicionales a corto plazo.

7. Duración y condiciones de la exención

81. Los Compromisos ofrecidos por las Partes se aplicarán a partir de la fecha en la que la Comisión haya aprobado una decisión de exención en virtud del apartado 4 del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 3975/87.

82. Los Compromisos expirarán en la fecha en la que deje de ser de aplicación la exención en virtud del apartado 3 del artículo 81.

83. Si la Comisión revocara la exención del apartado 3 del artículo 81 con respecto al acuerdo de cooperación, de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 3975/87 u

otra disposición equivalente de un reglamento posterior, o si se anulara la exención en virtud del apartado 3 del artículo 81, o si las Partes rescindieran los acuerdos de cooperación notificados, las condiciones se considerarán nulas de pleno derecho desde la fecha de revocación, la fecha de anulación o la fecha de rescisión. En tal caso, las Partes tendrán derecho a exigir la devolución y a recuperar todas las franjas horarias cedidas con arreglo a estos Compromisos a una compañía aérea que, en la fecha de la revocación, de la anulación o de la rescisión, ofrezca servicios en rutas entre Francia e Italia utilizando dichas franjas horarias. Las Partes también tendrán derecho a rescindir cualquier acuerdo de interlínea, especial de prorrateo, de fidelización o intermodal suscrito en virtud de estos Compromisos.

8. Cláusula de revisión

84. A petición de las Partes debidamente justificada, la Comisión podrá modificar, sustituir o dispensar del cumplimiento de cualquiera de las obligaciones de las Partes en virtud de estos Compromisos.

III. CONCLUSIÓN

85. De conformidad con el apartado 3 del artículo 16 del Reglamento (CEE) 3975/87 la Comisión invita a las Partes interesadas a que presenten sus observaciones sobre la comunicación anterior y, especialmente, sobre los Compromisos propuestos, en el plazo de 45 días desde la fecha de publicación de la misma, enviándolas a:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
A la atención de Michel Lamalle o de Christine Tomboy
Asunto COMP/A.38.284/D2
Unidad COMP/D2
Despacho J-70 02/5
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Brussel
Fax (32-2) 296 98 12
E-mail: michel.lamalle@cec.eu.int o
christine.tomboy@cec.eu.int