

**Comunicación de la Comisión relativa a los acuerdos de alianza celebrados entre Lufthansa, United Airlines y Scandinavian Airlines System**

(96/C 289/06)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

**A. ACUERDOS DE ALIANZA**

**a) Acuerdo de alianza celebrado entre Lufthansa y United Airlines**

El 9 de enero de 1996, Deutsche Lufthansa AG (Von-Gablenz-Straße 2-6, 50679 Colonia, República Federal de Alemania) y United Airlines Inc (1200 East Algonquin Road, Elk Grove Township, Illinois 60007, Estados Unidos de América) celebraron un acuerdo de ampliación de alianza.

**I. ASPECTOS DE PROCEDIMIENTO**

**1. La Comisión ha incoado los procedimientos siguientes en relación con este acuerdo:**

— el 3 de julio de 1996, la Comisión decidió incoar un procedimiento con arreglo a lo dispuesto en el artículo 89 del Tratado CE por lo que respecta a los servicios entre Europa y Estados Unidos de América;

— el 12 de julio de 1996, la Comisión decidió por propia iniciativa incoar un procedimiento con las consecuencias jurídicas establecidas en el apartado 2 del artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 3975/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, por lo que se refiere a los servicios entre aeropuertos de la CE;

— el 31 de julio de 1996, la Comisión decidió por propia iniciativa incoar un procedimiento con las consecuencias jurídicas establecidas en el apartado 3 del artículo 9 del Reglamento nº 17/62 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, por lo que se refiere a los servicios que no están directamente relacionados con la prestación de servicios de transporte.

**2. El 21 de mayo de 1996, el Departamento de Transportes de Estados Unidos de América dio su aprobación definitiva y declaró la inaplicabilidad de las normas de competencia respecto al acuerdo de ampliación de la alianza, sujeto a las condiciones fijadas en el decreto.**

**II. RESUMEN DEL ACUERDO**

**3. Las Partes pretenden ampliar y mejorar el acuerdo de alianza celebrado el 3 de octubre de 1993, que establecía una cooperación limitado. El acuerdo de ampliación de alianza está destinado a ampliar y profundizar la**

cooperación entre las Partes.

**4. Las Partes mantendrán, sin embargo, su identidad propia como sociedades comerciales y explotarán sus respectivas redes, instalaciones y actividades con el fin de crear un servicio global integrado de transporte aéreo. La alianza entre Lufthansa y United Airlines tendrá carácter global, puesto que abarcará todas las regiones del planeta a las que ofrecen servicios ambas compañías, mediante el siguiente reparto geográfico entre ellas:**

*— Dentro de Estados Unidos o Europa*

United Airlines, sus filiales y líneas aéreas regionales explotarán servicios de transporte aéreo para la alianza entre puntos de Estados Unidos.

Lufthansa, sus filiales y otras compañías aéreas que se especifiquen explotarán servicios de transporte aéreo para la alianza entre puntos de Europa.

*— Entre Estados Unidos y Europa*

Ambas Partes podrán explotar servicios de transporte aéreo entre Estados Unidos y Europa.

*— Resto del mundo*

Las Partes coordinarán sus servicios con objeto de optimizar sinergias y el ahorro de costes en todas las zonas geográficas y todos los ámbitos de explotación cubiertos por la alianza.

**5. Las Partes profundizarán el proceso de integración de sus actividades en estos nueve ámbitos que figuran a continuación:**

**5.1. Coordinación de rutas y horarios**

Las Partes coordinarán al máximo su planificación de rutas y horarios mediante su red global de rutas, con el fin de ofrecer el má-

ximo número de opciones de transporte de pasajeros y carga de la máxima calidad, utilizar sus recursos y capacidades (entre otros, flotas y periodos horarios) con la máxima eficacia para minimizar los costes y mejorar la eficiencia y la rentabilidad.

#### 5.2. Mercadotecnia, publicidad y distribución

Las Partes tratarán de establecer:

- la comercialización conjunta de la alianza. Podrán crear de forma conjunta un sistema unificado de comisiones, en el que se incluyen los acuerdos comunes de comisiones extraordinarias,
- publicidad y promoción conjuntas de la alianza,
- equipos de venta combinados en determinadas zonas geográficas, representación mutua mediante agencias generales de ventas en otras zonas y uso coordinado de agentes generales de ventas y agrupadores.

#### 5.3. Asociación de marcas y desarrollo conjunto de productos

Las Partes tratarán de asociar las denominaciones de productos ya existentes, estudiar la creación de un logotipo común y de denominaciones comerciales comunes a las dos empresas, y tratarán de elaborar conjuntamente productos que compartan denominación (diseño interior, servicios de tierra para los pasajeros, aspecto de la cabina, etc.). Se coordinarán los servicios de atención al viajero en vuelo, con el fin de ofrecer un elevado nivel de calidad similar en ambas compañías.

#### 5.4. Unificación de clave «code-sharing»

Además de la unificación de claves establecida en el acuerdo de 1993, cada una de las Partes ofrecerá a la otra la oportunidad de realizar esta práctica en algunos o todos los servicios regulares de pasajeros sin escalas que explote entre Europa y Estados Unidos, así como cualesquiera otros servicios que, de tanto en cuanto, acuerden las Partes conjuntamente.

Las Partes explotan en la actualidad servicios de claves compartidas en los doce mercados transatlánticos sin escalas en un único avión que figuran a continuación, excepto en la ruta Frankfurt-Houston vía Dallas FW:

Frankfurt-Atlanta  
Frankfurt-Boston  
Frankfurt-Chicago  
Frankfurt-Dallas FW  
Frankfurt-Houston  
Frankfurt-Los Angeles  
Frankfurt-Miami  
Frankfurt-New York  
Frankfurt-Newark  
Frankfurt-San Francisco  
Frankfurt-Washington  
Múnich-Chicago  
Múnich-San Francisco  
Düsseldorf-Chicago  
Düsseldorf-New York

Las Partes explotan servicios de claves unificadas en las siguientes rutas interiores del EEE:

Londres-Berlín  
Londres-Hamburgo  
Londres-Múnich  
Frankfurt-Berlín  
Frankfurt-Bremen  
Frankfurt-Colonia  
Frankfurt-Copenhague  
Frankfurt-Dresde  
Frankfurt-Düsseldorf  
Frankfurt-Göteborg  
Frankfurt-Graz  
Frankfurt-Hamburgo  
Frankfurt-Hanover  
Frankfurt-Helsinki  
Frankfurt-Leipzig  
Frankfurt-Múnich  
Frankfurt-Nuremberg  
Frankfurt-Oslo  
Frankfurt-Estocolmo  
Frankfurt-Stuttgart  
Frankfurt-Viena  
Múnich-Berlín  
Múnich-Bremen  
Múnich-Colonia  
Múnich-Düsseldorf  
Múnich-Frankfurt  
Múnich-Hamburgo  
Múnich-Londres  
Múnich-Manchester  
Múnich-Stuttgart  
Múnich-Viena  
Düsseldorf-Basilea  
Düsseldorf-Berlín  
Düsseldorf-Dresde  
Düsseldorf-Frankfurt  
Düsseldorf-Hamburgo  
Düsseldorf-Leipzig  
Düsseldorf-Múnich

La unificación de claves en estos pares de ciudades se limita a los pasajeros en correspondencia con Estados Unidos, excepto entre Londres y Berlín/Hamburgo/Múnich.

El único par de ciudades en que los servicios de las partes se solapan son Washington-Frankfurt y Chicago-Frankfurt.

#### 5.5. Establecimiento de tarifas, existencias y gestión de rendimientos («yield management»), reparto de ingresos

Las Partes se consultarán y coordinarán sobre el establecimiento de tarifas, las existencias y la gestión de rendimientos, sin olvidar, en la medida en que lo consideren positivo desde un punto de vista comercial, las tarifas aplicadas a empresas, las ofertas para grupos, las tasas por servicios auxiliares, etc. Las Partes se repartirán los ingresos netos obtenidos por cada Parte en las rutas que ellos determinen tan pronto como sea posible, una vez acordadas las normas y especificaciones.

#### 5.6. Servicios de apoyo

Las Partes mantendrán y potenciarán su cooperación por lo que se refiere a servicios de atención al viajero en tierra, en vuelo y de pista, «catering» y formación.

#### 5.7. Servicios de carga

Las Partes tratarán de armonizar e integrar sus servicios de carga con objeto de lograr una utilización óptima de sus redes globales de rutas y recursos, incluido el desarrollo conjunto de servicios urgentes de carga, servicio en tierra, etc. . .

#### 5.8. Sistemas de información

Las Partes tratarán de combinar y/o armonizar su sistema de información, aunque sin coordinar la gestión de sus intereses respectivos en los sistemas CRS Galileo y Amadeus.

#### 5.9. Programas de fidelidad incentivada «frequent flyer»

Las Partes seguirán coordinando sus programas de fidelidad para pasajeros y se plantean la integración plena de los mismos.

Las Partes tienen la intención de establecer una alianza a largo plazo.

#### 6. Acuerdo de coordinación

El 9 de agosto de 1996, Deutsche Lufthansa AG, Scandinavian Airlines System y United Airlines, Inc celebraron un acuerdo de coordinación entre ellas, que permitirá a las Par-

tes debatir y coordinar todas las actividades emprendidas o que tengan previsto emprender al establecer o aplicar la totalidad o algunos aspectos de las alianzas.

#### b) Acuerdo de alianza celebrado entre Scandinavian Airlines System (SAS) y United Airlines

El 28 de junio de 1996, Scandinavian Airlines System (SAS), (Frösundaviks Allé 1, Solna, S-195 87, Estocolmo, Suecia) y United Airlines Inc (1200 East Algonquin Road, Elk Grove Township, Illinois 60007, Estados Unidos de América) celebraron un acuerdo de ampliación de alianza.

#### I. ASPECTOS DE PROCEDIMIENTO

##### 1. La Comisión ha incoado los procedimientos siguientes en relación con este acuerdo:

— el 3 de julio de 1996, la Comisión decidió incoar un procedimiento con arreglo a lo dispuesto en el artículo 89 del Tratado CE por lo que respecta a los servicios entre Europa y Estados Unidos de América;

— el 12 de julio de 1996, la Comisión decidió por propia iniciativa incoar un procedimiento con las consecuencias jurídicas establecidas en el apartado 2 del artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 3975/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, por lo que se refiere a los servicios entre aeropuertos de la CE;

— el 31 de julio de 1996, la Comisión decidió por propia iniciativa incoar un procedimiento con las consecuencias jurídicas establecidas en el apartado 3 del artículo 9 del Reglamento nº 17/62 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, por lo que se refiere a los servicios que no están directamente relacionados con la prestación de servicios de transporte.

##### 2. El 8 de mayo de 1996 las Partes solicitaron la declaración de inaplicabilidad de la legislación estadounidense sobre competencia respecto a sus actividades.

#### II. RESUMEN DEL ACUERDO

##### 3. Las Partes pretenden ampliar y mejorar el acuerdo de alianza celebrado el 1 de septiembre de 1995, que establecía una cooperación limitada. El acuerdo de ampliación de alianza está destinado a ampliar y profundizar la cooperación entre las Partes.

4. Las Partes mantendrán, sin embargo, su identidad propia como sociedades comerciales y explotarán sus respectivas redes, instalaciones y actividades con el fin de crear un servicio global integrado de transporte aéreo. La alianza entre SAS y United Airlines tendrá carácter global, puesto que abarcará todas las regiones del planeta a las que ofrecen servicios ambas compañías, mediante el siguiente reparto geográfico entre ellas:

— *Dentro de Estados Unidos o Europa*

United Airlines, sus filiales y las líneas aéreas regionales explotarán servicios de transporte aéreo para la alianza entre puntos de Estados Unidos.

SAS, sus filiales y otras compañías aéreas que se especifiquen explotarán servicios de transporte aéreo para la alianza entre puntos de Europa.

— *Entre Estados Unidos y Europa*

Ambas Partes podrán explotar servicios de transporte aéreo entre Estados Unidos y Europa.

— *Resto del mundo*

Las Partes coordinarán sus servicios con objeto de optimizar sinergias y el ahorro de costes en todas las zonas geográficas y todos los ámbitos de explotación cubiertos por alianza.

5. Las Partes profundizarán el proceso de integración de sus actividades en estos nueve ámbitos que figuran a continuación:

**5.1. Coordinación de rutas y horarios**

Las Partes coordinarán al máximo su planificación de rutas y horarios mediante su red global de rutas, con el fin de ofrecer el máximo número de opciones de transporte de pasajeros y carga de la máxima calidad, utilizar sus recursos y capacidades (entre otros, flotas y períodos horarios) con la máxima eficacia para minimizar los costes, mejorar la eficiencia y la rentabilidad.

**5.2. Mercadotecnia, publicidad y distribución**

Las Partes tratarán de establecer:

- estructuras de comercialización conjunta de la alianza. Podrán crear un sistema unificado de comisiones, el que se incluyen los acuerdos comunes de comisiones extraordinarias,
- publicidad y promoción conjuntas de la alianza,
- equipos de venta combinados en determinadas zonas geográficas, representación mutua mediante agencias generales de ventas en otras zonas y uso coordinado de agentes generales de ventas y agrupadores.

**5.3. Asociación de marcas y desarrollo conjunto de productos**

Las Partes tratarán de asociar las denominaciones de productos ya existentes, estudiar la creación de un logotipo común y de denominaciones comerciales comunes a las dos empresas, y tratarán de elaborar conjuntamente productos que compartan denominación (diseño interior, servicios de tierra para los pasajeros, aspecto de la cabina, etc.). Se coordinarán los servicios de atención al viajero en vuelo, con el fin de ofrecer un elevado nivel de calidad similar en ambas compañías.

**5.4. Unificación de claves («code-sharing»)**

Además de la unificación de claves acordada en 1995, cada una de las Partes ofrecerá a la otra la oportunidad de realizar esta práctica en algunos o todos los servicios regulares de pasajeros sin escalas que explote entre Europa y Estados Unidos, así como cualesquiera otros servicios que, de tanto en cuanto, acuerden las Partes conjuntamente.

Las Partes explotan actualmente servicios de claves compartidas en las ocho rutas transatlánticas sin escalas:

Amsterdam-Washington <sup>(1)</sup>  
 Londres (Heathrow)-Nueva York (JFK) <sup>(1)</sup>  
 Londres (Heathrow)-San Francisco <sup>(1)</sup>  
 Londres (Heathrow)-Los Angeles <sup>(1)</sup>  
 Copenhague-Seattle  
 Copenhague-Chicago  
 Copenhague-Newark  
 Estocolmo-Newark  
 Oslo-Newark

<sup>(1)</sup> Los servicios de claves unificadas en estas rutas se limitan a servicios de pasajeros entre Estados Unidos y Escandinavia.

Las Partes explotan servicios de claves unificadas en las siguientes rutas interiores del EEE:

Londres-Copenhague  
Londres-Estocolmo  
Londres-Oslo  
Amsterdam-Copenhague  
Amsterdam-Estocolmo  
Amsterdam-Oslo  
Copenhague-Helsinki

Las claves unificadas en estos pares de ciudades se limitan a servicios de pasajeros entre Estados Unidos y Helsinki.

SAS y United Airlines no cuentan con servicios solapados en ningún par de ciudades.

#### 5.5. Establecimiento de tarifas, existencias y gestión de rendimientos («yield management»), reparto de ingresos

Las Partes se consultarán y coordinarán sobre el establecimiento de tarifas, las existencias y la gestión de rendimientos, sin olvidar las tarifas aplicadas a empresas, las ofertas para grupos, las tasas por servicios auxiliares, etc. Las Partes se repartirán los ingresos netos de determinadas rutas tan pronto como sea posible.

#### 5.6. Servicios de apoyo

Las Partes mantendrán y potenciarán su cooperación por lo que se refiere a servicios de atención al viajero en tierra, en vuelo y de pista, «catering» y formación.

#### 5.7. Servicios de carga

Las Partes tratarán de armonizar e integrar sus servicios de carga con objeto de lograr una utilización óptima de sus redes globales de rutas, incluido el desarrollo conjunto de servicios urgentes de carga, servicio en tierra, etc.

#### 5.8. Sistemas de información

Las Partes combinarán y/o armonizarán su sistema de información, aunque sin coordinar la gestión de sus intereses en cualquier sistema de CRS.

#### 5.9. Programas de fidelidad incentivada («frequent flyer»)

Las Partes seguirán coordinando sus programas de fidelidad para pasajeros y se plantean la integración plena de los mismos.

Las Partes tienen la intención de establecer una alianza a largo plazo.

### 6. Acuerdo de coordinación

El 9 de agosto de 1996, Deutsche Lufthansa AG, Scandinavian Airlines System y United Airlines Inc celebraron un acuerdo de coordinación entre ellas, que permitirá a las Partes debatir y coordinar todas las actividades emprendidas o que tengan previsto emprender al establecer o aplicar la totalidad o algunos aspectos de las alianzas.

### B. ACUERDO DE COORDINACIÓN ENTRE DEUTSCHE LUFTHANSA AG, SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM Y UNITED AIRLINES

#### I. ASPECTOS PROCESALES

1. El 9 de agosto de 1996, Deutsche Lufthansa AG (LH), Scandinavian Airlines System (SAS) y United Airlines (UA) celebraron un acuerdo de coordinación.
2. El 18 de septiembre de 1996, la Comisión decidió incoar un procedimiento con arreglo a lo dispuesto en el artículo 89 del Tratado CE para lo referente a los servicios entre Europa y Estados Unidos.

El 24 de septiembre de 1996, la Comisión decidió incoar un procedimiento por iniciativa propia con las consecuencias jurídicas mencionadas en el apartado 2 del artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 3975/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, en relación con los servicios entre aeropuertos comunitarios.

El 24 de septiembre de 1996, la Comisión decidió incoar un procedimiento por iniciativa propia con las consecuencias jurídicas mencionadas en el apartado 3 del artículo 9 del Reglamento nº 17/62 del Consejo, de 6 de febrero 1962, en relación con servicios no directamente relacionados con el transporte.

3. El 14 de agosto de 1996 las Partes solicitaron la declaración de inaplicabilidad de la legislación estadounidense sobre competencia respecto a sus actividades.

## II. RESUMEN DEL ACUERDO

4. Desde comienzos de 1993, UA y LH han venido acordando una serie de medidas destinadas a establecer una alianza a largo plazo entre ellos por la que sus rutas se interconectan y sus servicios de transporte aéreo se integran y comercializan conjuntamente con el fin de competir mejor con otros operadores o alianzas de operadores, aunque sin por ello dejar de ser compañías aéreas independientes (en lo sucesivo, «alianza UA/LH»).
5. Desde comienzos de 1995, UA y SAS han venido acordando también una serie de medidas destinadas a establecer una alianza a largo plazo entre ellos por la que sus rutas se interconectan y sus servicios de transporte aéreo se integran y comercializan conjuntamente con el fin de competir mejor con otros operadores o alianzas de operadores, aunque sin por ello dejar de ser compañías aéreas independientes (en lo sucesivo, «alianza UA/SAS»).
6. Desde 1995 LH y SAS han mostrado su intención de establecer un sistema de transporte aéreo integrado basado en un entramado completo de relaciones a largo plazo en los terrenos comercial, de «marketing» y operativo cuyo objetivo es fomentar la integración operativa, sin perderse la identidad de sus empresas respectivas (en lo sucesivo, «alianza LH/SAS»); el 16 de enero de 1996, la Comisión Europea concedió a esta última una exención con arreglo al apartado 3 del artículo 85 del Tratado de Roma.
7. Para amplificar exponencialmente los beneficios para los usuarios de los servicios de viajes y transporte de la alianza UA/LH, de la alianza UA/SAS y de la alianza LH/SAS (en lo sucesivo se les denominará a cada una «alianza» y a dos o más como «alianzas»), y para facilitar la coordinación y la eficacia globales de sus servicios, *LH, SAS y UA desean ahora crear un sistema de coordinación que les permita debatir y coordinar actividades presentes o futuras destinadas a establecer o poner en práctica alguna o todas las alianzas.*

Sin embargo, las Partes seguirán siendo entidades jurídicas independientes.

8. Las partes coordinarán principalmente los siguientes ámbitos:
- planificación de rutas y horarios,
  - establecimiento y gestión de la comercialización, la publicidad, las redes de venta y distribución, la coordinación en lo relativo a agencias de viajes y otras comisiones,
  - marcas/marcas conjuntas, incluida la creación de logotipos e insignias,
  - utilización de códigos comunes,
  - gestión de los precios, los inventarios y los beneficios,
  - reparto de los ingresos de ciertas rutas,
  - integración y desarrollo de sistemas y tecnologías de la información y de canales de distribución,
  - coordinación de los programas para clientes asiduos,
  - utilización conjunta de las instalaciones y servicios de los aeropuertos.

LA COMISIÓN NO HA LLEGADO TODAVÍA A UNA DECISIÓN RESPECTO A LA APLICABILIDAD DEL ARTÍCULO 85 DEL TRATADO CE

La Comisión invita a los Estados miembros y terceros interesados a enviar, durante los treinta días siguientes a la publicación de la presente Comunicación, las observaciones que estimarán oportunas a la siguiente dirección:

Comisión Europea  
DG IV/D  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelles/Brussel.

Esta publicación no supone el inicio del período de 90 días mencionado en el apartado 3 del Reglamento (CEE) n° 3975/87 del Consejo.