

de medidas. Antes de adoptar su propuesta, la Comisión desea conocer el parecer de los terceros interesados acerca del proyecto de medidas. La presente publicación se efectúa sin perjuicio de la posición definitiva de la Comisión en cuanto a la existencia de infracción de las normas de competencia del Tratado. Podría efectuarse una nueva comunicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* si la Comisión modifica de forma sustancial su análisis y su proyecto de medidas.

La Comisión invita a los Estados miembros y terceros interesados a presentarle sus observaciones en el plazo de treinta días (fecha de recepción en la Comisión), a partir

de la fecha de la presente publicación, bajo la referencia IV/36.201, a la siguiente dirección:

Comisión Europea  
DG IV/D2  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelles/Brussel.

Con el fin de preparar sus observaciones con conocimiento de causa, los terceros que demuestren un interés justificado podrán solicitar a la Comisión, en el citado plazo de treinta días, una versión no confidencial del proyecto de propuesta, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 89.

### Comunicación de la Comisión relativa a la alianza entre British Airways y American Airlines

(98/C 239/05)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

El 11 de junio de 1996, British Airways plc (BA) y American Airlines Inc. (AA) celebraron un acuerdo destinado a instaurar una alianza a nivel mundial. El 3 de julio de 1996, la Comisión decidió incoar el procedimiento previsto en el artículo 89 del Tratado en relación con dicho acuerdo, en lo que éste pudiera afectar a los servicios de transporte aéreo entre Europa y Estados Unidos.

El análisis efectuado por la Comisión sólo concierne al transporte de pasajeros y no prejuzga su posición respecto al transporte de mercancías.

El presente análisis se entenderá sin perjuicio de la posición de la Comisión en cuanto a las eventuales repercusiones sobre los servicios transatlánticos de los nuevos acuerdos anunciados entre las compañías aéreas de Estados Unidos y de las nuevas alianzas entre compañías europeas.

El 2 de octubre de 1996, la Comisión publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* <sup>(1)</sup> un resumen de los acuerdos e invitó a los Estados miembros y terceros interesados a presentarle sus observaciones

La posición provisional de la Comisión es la de que el acuerdo en su totalidad es contrario a las disposiciones del artículo 85 del Tratado, y en lo que se refiere a las rutas *hub to hub*, a las del artículo 86, al menos si se aplica sin tener en cuenta las medidas propuestas por la Comisión.

Posteriormente, conforme a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 89 del Tratado, la Comisión podría formular una propuesta en la que expondría las líneas generales de su análisis e indicaría a las empresas las medidas más adecuadas para poner término a la infracción mencionada. Estas medidas podrían ser las siguientes:

#### A. Reducción de conexiones

##### A.1. Rutas afectadas y número máximo de conexiones a que deberán renunciar

En las tres rutas *hub to hub* (entre aeropuertos principales) en las que el tráfico total anual sea igual o superior a 120 000 pasajeros y en los que la alianza cuente con más

<sup>(1)</sup> DO C 289 de 2.10.1996, p. 4.

de doce conexiones por semana (Londres-Dallas, Londres-Miami y Londres-Chicago), las partes deberán, a petición de su competidor, reducir el número acumulado

de conexiones semanales con el fin de que la competencia pueda operar hasta un 55 % de las conexiones totales de la ruta con arreglo al cálculo siguiente:

Rutas	(1) Número de conexiones semanales de BA/AA (promedio de 1997)	(2) Número de conexiones semanales de las demás compañías (promedio de 1997)	(3) = (1) + (2) Número total de conexiones semanales	(4) = (3) × 0,45 bzw. 12, d. h. 45 % de las conexiones totales con un mínimo de 12	(5) = (1) - (4) Número de conexiones semanales a que deberá renunciar BA/AA
Londres-Heathrow-Chicago	33	13	46	21	12
Londres-Gatwick-Dallas	20	0	20	12	8
Londres-Heathrow-Miami	21	14	35	16	5

#### A.2. Principios generales aplicables

1. BA/AA deberán ajustarse a la citada frecuencia de conexiones únicamente si se lo solicitan sus competidores con el fin de aumentar su presencia en las rutas o desarrollar nuevos servicios.

— La renuncia de los miembros de la alianza a estas conexiones, no podrá tener como resultado que un único competidor o una única alianza transatlántica pase a disponer, en una ruta, de más conexiones que BA/AA.

— La renuncia a estas conexiones no podrá tener como resultado reducir el número semanal de conexiones de la alianza por debajo de doce, es decir, dos diarios, seis días a la semana.

2. Se prevé que la renuncia de la alianza a las conexiones sólo tenga lugar en un período de seis meses, contado a partir del primer día de la temporada IATA posterior a la adopción de la decisión por la autoridad nacional competente. Cuando un competidor de la alianza solicite que le sean transferidas conexiones, la alianza sólo podrá durante los seis meses siguientes a la transferencia de las conexiones, aumentar el número de las suyas si se mantiene la proporción 55:45 (los competidores deberán disponer de un 55 % del número total de conexiones de la ruta, o de un 50 % si sólo hay un competidor).

3. Entre la fecha de adopción de la propuesta y la de inicio de las actividades de la alianza, ésta no aumentará el número semanal de conexiones de las tres rutas *hub to hub* por encima del incremento del número de pasajeros que se hubiera registrado en cada una de dichas rutas.

4. La renuncia de BA/AA a las conexiones se llevará a cabo en el aeropuerto de Londres a partir del cual opere sus servicios la alianza: Gatwick en el caso de Londres-Dallas y Londres-Miami, y Heathrow en el de Londres-Chicago y Londres-Miami.

No obstante, si la alianza transfiere su vuelo Londres-Dallas de Gatwick a Heathrow, la medida relativa a la reducción de la frecuencia de las conexiones o a la transferencia de las asignaciones horarias correspondientes, será aplicable en Heathrow. Las compañías que ya hubieran obtenido conexiones y asignaciones horarias en Gatwick podrán pedir a la alianza que los intercambie por conexiones y asignaciones en Heathrow. La alianza deberá aceptar el intercambio.

5. La alianza deberá ceder sin compensación, en especial monetaria, el mismo número de asignaciones horarias que de conexiones a que hubiera renunciado. Sin embargo, la alianza no tendrá que renunciar a ellas si los competidores encuentran otras disponibles de acuerdo con el sistema habitual de asignación de los aeropuertos considerados. La alianza deberá también renunciar, si fuera necesario, a las instalaciones aeroportuarias necesarias para la explotación de las conexiones cedidas.

6. Si las compañías que hubieran obtenido asignaciones horarias en Londres en aplicación de la presente medida no pudieran obtener las asignaciones correspondientes en los aeropuertos de Estados Unidos según el sistema habitual, la alianza deberá ponerlas a su disposición, y también las instalaciones aeroportuarias necesarias, con arreglo a las normas aplicables en Londres.

Una vez finalizado el período de seis meses contado a partir del primer día de la primera temporada IATA posterior a la adopción de la decisión por la autoridad nacional competente, dejarán de aplicarse

la medida relativa a la renuncia a las conexiones. Las asignaciones horarias vinculadas a estas últimas a las que no se hubiera renunciado durante el período quedarán disponibles para la explotación de servicios entre Londres y los aeropuertos de Estados Unidos. Esto sólo concierne a las asignaciones horarias correspondientes a pasajeros *non time sensitive*. Esta transferencia se justifica por las importantes restricciones de la competencia que también existen en el mercado del transporte de pasajeros *non time sensitive*. De esta manera se pretende solucionar los problemas de competencia en ambas categorías de mercado (*time sensitive* y *non time sensitive*).

Rutas	(1)	(2) = (1) × 2	(3)	(4) = (3) × (2)
	Número de conexiones semanales a que deberán renunciar BA/AA	Número de asignaciones horarias a que deberán renunciar BA/AA	% de pasajeros <i>non time sensitive</i>	Número semanal de asignaciones horarias para la explotación de servicios entre Londres y EE UU
Londres-Chicago	12	24	— (*)	15-19 (*)
Londres-Dallas	8	16	— (*)	10-14 (*)
Londres-Miami	5	10	— (*)	7-11 (*)
		50		38

(\*) Secreto Comercial.

Estas asignaciones horarias podrán ser reclamadas a BA/AA en la Forma expuesta en el siguiente capítulo B.

7. Si un competidor de la alianza que hubiera obtenido unas conexiones con correspondientes asignaciones horarias en aplicación de la presente medida se retira de la ruta, las asignaciones a que hubiera renunciado la alianza le serán restituidas y quedarán disponibles para otros competidores en las condiciones detalladas en los capítulos A y B.

vos servicios o aumentar los existentes, y no pudiera obtener las asignaciones horarias necesarias con arreglo al procedimiento previsto por los Reglamentos (CEE) n° 95/93 del Consejo <sup>(1)</sup> y (CEE) n° 1617/93 de la Comisión <sup>(2)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1523/96 <sup>(3)</sup>, los miembros de la alianza BA/AA deberán poner a disposición del solicitante asignaciones horarias en Londres de manera que los competidores de la alianza cuenten al menos con un 55 % del total de asignaciones utilizadas por todos los operadores presentes en una ruta. En este sentido deberán contabilizarse aquellas con que ya cuentan las compañías presentes en estas rutas.

#### B. Asignaciones horarias e instalaciones aeroportuarias (fuera de las rutas *hub to hub*)

8. Cuando una compañía autorizada a prestar servicios entre Londres y Estados Unidos quisiera abrir nue-

<sup>(1)</sup> DO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 155 de 26.6.1993, p. 18.

<sup>(3)</sup> DO L 190 de 31.7.1996, p. 11.

Rutas	(1)	(2)	(3) = ((1)/0,45 × 0,55 - (2))	(4)	(5) = (4) × (3)	(6) = (3) - (5)
	Asignaciones BA/AA utilizadas en la ruta (promedio de 1997)	Asignaciones de los competidores utilizadas en la ruta (promedio de 1997)	Asignaciones a que deberá renunciar BA/AA	% de pasajeros <i>time sensitive</i>	Asignaciones horarias semanales utilizables únicamente en la ruta	Asignaciones semanales utilizables en el mercado UK/US
Londres-Heathrow-Boston	66	24	57	15-25 (*)	14-18 (*)	39-43 (*)
Londres-Heathrow-Los Angeles	48	52	7	10-25 (*)	1	6
Londres-Heathrow-New York (JFK y Newark)	204	162	87	20-30 (*)	25-32 (*)	55-62 (*)
Londres-Heathrow-Philadelphia	26	0	32	30-40 (*)	10-15 (*)	17-22 (*)
Londres-Heathrow-Seattle	14	0	17	15-25 (*)	2-6 (*)	11-15 (*)
Londres-Gatwick-Charlotte	14	0	17	15-25 (*)	2-6 (*)	11-15 (*)
Total			217		69	148
Heathrow			200		65	135
Gatwick			17		4	13

(\*) Secreto comercial.

9. La alianza renunciará a las asignaciones horarias sin compensación, en especial monetaria, en el aeropuerto de Londres a partir del cual opere sus servicios: Heathrow o Gatwick. Sin embargo, la alianza transfiere sus servicios de Gatwick a Heathrow, la medida relativa a la renuncia a asignaciones será aplicable en Heathrow. Las compañías que ya hubieran obtenido asignaciones horarias en Gatwick en aplicación de la presente condición podrán solicitar a la alianza que los intercambie por asignaciones en Heathrow. La alianza deberá aceptar el intercambio.

El número exacto de asignaciones horarias a que deberá renunciar en Heathrow y Gatwick se decidirá a partir de los datos disponibles en el momento en que la Comisión adopte una propuesta de conformidad con el apartado 1 del artículo 89.

10. La alianza renunciará a las instalaciones aeroportuarias necesarias para la explotación efectiva de las asignaciones horarias a que se hubiera renunciado, tanto en aeropuertos de Londres como de Estados Unidos. (Las condiciones técnicas de transferencia de las asignaciones horarias serán negociadas con el

coordinador y las autoridades aeroportuarias. Las dificultades generadas por esta transferencia se solventarán sin discriminaciones).

11. Si las compañías que hubieran obtenido asignaciones horarias en Londres en aplicación de las presentes medidas no pudieran obtener las asignaciones correspondientes en los aeropuertos de Estados Unidos según el sistema habitual de atribución, la alianza deberá ponerlas a su disposición, así como las instalaciones aeroportuarias necesarias, con arreglo a las normas aplicables en Londres.

12. Las asignaciones horarias cedidas por BA/AA sólo podrán utilizarse para la explotación de servicios en los mercados respecto a los que se efectuó la renuncia, es decir, únicamente en la ruta considerada o en el mercado entre el Reino Unido y Estados Unidos en vuelo directo o indirecto.

13. La renuncia a las asignaciones horarias deberá llevarse a cabo en un período de sesenta minutos antes o después de la hora solicitada por el competidor de la alianza.

14. British Airways y American Airlines no estarán obligadas a poner a disposición del mismo solicitante más de seis asignaciones horarias por período de sesenta minutos en un mismo aeropuerto. La renuncia de la alianza a asignaciones horarias no podrá tener como resultado que un competidor u otra alianza transatlántica pase a disponer de más del 50 % del total de asignaciones utilizadas en la ruta. Asimismo, la renuncia de la alianza a asignaciones horarias no podrá tener como resultado impedir que ésta pueda ofrecer un número de vuelos suficiente por asignación horaria que le permita mantener su viabilidad como competidor en el mercado afectado.

15. Una asignación horaria puesta a disposición con arreglo al procedimiento de cesión por BA/AA podrá ser canjeada por el beneficiario por una asignación utilizada por él mismo en otra ruta, o por una utilizada por otra compañía, de conformidad a lo dispuesto en los Reglamentos (CEE) n<sup>os</sup> 95/93 y 1617/93, y de acuerdo con la condición del punto 12.

16. Las compañías en las que BA/AA posean participaciones, o con las que hayan celebrado acuerdos de franquicia en los mercados afectados no podrán acogerse a la renuncia de conexiones y asignaciones horarias por parte de la alianza. La Comisión se reserva la posibilidad de examinar en qué medida las compañías que hubieran celebrado acuerdos con miembros de la alianza, en particular de código compartido, podrán beneficiarse de la renuncia a conexiones y a asignaciones horarias por parte de la alianza.

17. Las asignaciones horarias serán atribuidas a las compañías competidoras de la alianza por la autoridad encargada de su reparto en el aeropuerto, en cooperación con British Airport Authority, que se ocupa de atribuir las instalaciones aeroportuarias. El reparto se llevará a cabo con arreglo al Reglamento (CE) n<sup>o</sup> 95/93 y a criterios que garanticen la competencia en los mercados afectados. Estos criterios servirán para determinar las prioridades de atribución de asignaciones horarias:

— prioridad a la compañía que, en ausencia de una red amplia, pueda hacer la competencia en una determinada ruta,

— prioridad a las asignaciones horarias correspondientes a una reducción de conexiones,

— prioridad a la compañía ya presente en la ruta, con proyectos de ampliación del número de conexiones en ella,

— prioridad a la compañía que ya cuente con unas asignaciones horarias en Londres que le permitan operar un número significativo de conexiones; las asignaciones horarias cedidas por la alianza se añadirán a las existentes,

— prioridad a la compañía que ya cuente con un *hub*, sola o en cooperación con otra, en un extremo o en los dos de la ruta a la que pretende acceder.

Esta lista no es limitativa; los terceros interesados podrán presentar sus comentarios y propuestas acerca de estos criterios y de su orden de preferencia.

18. El número preciso de asignaciones horarias y de conexiones a que deberá renunciar la alianza dependerá del número efectivo de conexiones efectuadas por ella en las rutas consideradas en el período entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 1997.

Número máximo de asignaciones horarias a las que podrá renunciar BA/AA

	Número de asignaciones horarias
Rutas <i>hub to hub</i>	50
Otras rutas	217

Si BA/AA se retiran de determinadas rutas que gestionaban en el curso del año 1977 y deciden a continuación reexplotarlas, éstas se contabilizarán a la hora de calcular el número de asignaciones a que debe renunciar la alianza. En este caso, estas asignaciones quedarán disponibles para las compañías competidoras cuando BA/AA gestionen de nuevo las rutas.

### C. Programas de fidelización *Frequent Flyer* (FFP)

19. Podrá solicitarse a BA/AA una de las dos opciones siguientes:

— que no fusionen sus FFP para el transporte de pasajeros entre el Reino Unido y Estados Unidos, ni sea posible transferir los puntos obtenidos de una compañía a otra,

- que acepten la participación de otras compañías que no disponen de programas FFP comparables en el programa común BA/AA en todos los servicios de transporte de la alianza, protegiendo la confidencialidad de los datos con arreglo a normas que deberán concretarse.

#### D. Visualización en los sistemas informatizados de reserva

20. La Comisión examinará hasta qué punto la aparición en dos renglones de los vuelos ofrecidos de conformidad con el acuerdo de cooperación BA/AA en los mercados considerados, así como, eventualmente, los vuelos efectuados con compañías asociadas a British Airways o American Airlines, en las rutas en las que el número de conexiones es elevado, podría llevar a una saturación de la primera pantalla. La Comisión identificará los vuelos, que no deberán aparecer, pues, más que en un renglón. Las especificaciones técnicas de este aspecto y las dificultades que pudieran plantearse se debatirán con representantes de los sistemas informatizados de reserva.

Desde el momento de la reserva del billete deberá facilitarse a los pasajeros una información precisa sobre la existencia de vuelos en régimen de código compartido.

#### E. Relación con las agencias de viajes y los grandes clientes

21. La política común de BA/AA para con las agencias de viajes que estén establecidas o presten sus servicios en el Reino Unido no debe abarcar sistemas de remuneración cuyo objeto o efecto sea promover la fidelidad de las agencias hacia los miembros de la alianza en los mercados afectados. La remuneración a las agencias de viajes por parte de la alianza debe ser fija, sin gradación por volumen de negocio, e idéntica para todas las agencias independientemente de la facturación realizada con la alianza.

Las condiciones tarifarias aplicadas a los grandes clientes que estén establecidos o adquieran servicios de transporte en el Reino Unido deberán estar ligadas a la facturación anual realizada en los mercados afectados, sin establecer gradaciones y sin sistemas de promoción directa o indirecta de la fidelidad. Sin embargo, las compañías y los grandes clientes podrán negociar libremente las condiciones tarifarias, y especialmente los precios, haciendo eventualmente diferencias entre ellas, siempre que se observe lo dispuesto en el artículo 86 del Tratado.

Antes de adoptar la proposición definitiva a efectos del apartado 1 del artículo 89, la Comisión discutirá estos pormenores con los interesados y en especial los representantes de las agencias de viajes.

#### F. Interlínea

22. La posibilidad de que un nuevo competidor en el mercado celebre un acuerdo de interlínea con los miembros de la alianza es un factor importante a la hora de penetrar eficazmente en el mercado.

Una compañía establecida en un país miembro del EEE o en Estados Unidos y que preste sus servicios en una o varias de las rutas afectadas podrá solicitar la celebración de un acuerdo de interlínea con los miembros de la alianza en la ruta o rutas afectadas. Los miembros de la alianza celebrarán el acuerdo conforme a las condiciones habituales en el sector. Los acuerdos se aplicarán al menos en las tarifas *fully flexible*.

#### G. Compromisos del Estado miembro

23. Habida cuenta de la existencia de obstáculos normativos, y después de celebrar conversaciones con las autoridades de los Estados Unidos, la Comisión considera que los compromisos que se exponen a continuación servirán para aumentar sensiblemente el grado de competencia en los mercados afectados, ampliando los derechos de tráfico de las compañías aéreas de la Comunidad a efectos del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo <sup>(1)</sup>, modificado por el Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia, cuya aplicación se ha extendido al EEE, distintas a las que pertenecen a ciudadanos del Reino Unido o que están controladas por ellos, algo necesario para garantizar un grado suficiente de competencia potencial.
24. El Reino Unido deberá autorizar a cualquier transportista comunitario establecido en el Espacio Económico Europeo a ofrecer servicios directos e indirectos con tarifas fijadas libremente entre cualquier aeropuerto de su territorio y Estados Unidos.

En los tres meses siguientes a la publicación de la presente Comunicación, la Comisión juzgará según la postura que adopten las autoridades estadounidenses, si éstas autorizan la prestación de estos servicios aéreos en una medida suficiente para garantizar que la alianza no podrá eliminar la competencia en una parte sustancial de los mercados afectados.

<sup>(1)</sup> DO L 240 de 24.8.1992, p. 8.

**H. Duración y aplicación de las medidas adecuadas para poner fin a la infracción**

25. Teniendo en cuenta la rápida evolución de las condiciones de funcionamiento de estos mercados, la Comisión prevé reexaminar este acuerdo tras cinco años de aplicación de las medidas adecuadas para poner fin a la infracción.

**Conclusión**

El proyecto de propuesta de la Comisión a efectos del apartado 1 del artículo 86, se remitirá a las partes para que éstas puedan dar a conocer sus observaciones sobre el análisis preliminar de la Comisión y sobre el proyecto de medidas. Antes de adoptar su propuesta, la Comisión desea conocer el parecer de los terceros interesados acerca del proyecto de medidas. La presente publicación se efectúa sin perjuicio de la posición definitiva de la Comisión en cuanto a la existencia de infracción de las normas de competencia del Tratado. Podría efectuarse una

nueva comunicación en el Diario Oficial si la Comisión modifica de forma sustancial su análisis y su proyecto de medidas.

La Comisión invita a los Estados miembros y terceros interesados a presentarle sus observaciones en el plazo de treinta días (fecha de recepción en la Comisión), a partir de la fecha de la presente publicación, bajo la referencia IV/36.089, a la siguiente dirección:

Comisión Europea  
DG IV/D2  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelles/Brussel.

Con el fin de preparar sus observaciones con conocimiento de causa, los terceros que demuestren un interés justificado podrán solicitar a la Comisión, en el citado plazo de treinta días, una versión no confidencial del proyecto de propuesta, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 89.

---

**No oposición a una concentración notificada**

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

(98/C 239/06)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

El 6 de julio de 1998, la Comisión decidió no oponerse a la concentración de referencia y declararla compatible con el mercado común. Esta decisión se basa en lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 4064/89 del Consejo. El texto completo de la decisión está disponible únicamente en inglés y se hará público después de liberado de cualquier secreto comercial que pueda contener. Estará disponible:

- en versión papel en las oficinas de ventas de la Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas (véase la lista en la última página),
- en formato electrónico, en la versión «CEN» de la base de datos CELEX, con el número de documento 398M1140. CELEX es el sistema de documentación automatizado de la legislación de la Comunidad Europea. Podrá obtenerse más información sobre la suscripción en la dirección siguiente:

EUR-OP  
Información, Mercadotecnia y Relaciones Públicas (OP/4B)  
2, rue Mercier  
L-2985 Luxembourg  
Tel. (352) 29 29-42455; fax (352) 29 29-42763.

---