

relativamente à análise preliminar da Comissão e sobre o projecto de meios a propor. Antes de adoptar a sua posição, a Comissão deseja conhecer as reacções dos terceiros sobre o projecto de meios a propor: procede-se, conseqüentemente, à presente publicação sem prejuízo da posição definitiva da Comissão quanto à existência de infracções às regras de concorrência do Tratado. Caso a Comissão venha a alterar significativamente a sua análise e o seu projecto de meios a propor, poderá ser publicada uma nova comunicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

A Comissão convida os Estados-membros e os terceiros interessados a apresentarem-lhe as suas observações no

prazo de 30 dias (data de recepção na Comissão) a contar da data de publicação da presente comunicação, enviando-as, com a referência IV/36.201, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia  
DG IV/D2  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelas

A fim de elaborar as suas observações com total conhecimento de causa, os terceiros que demonstrarem um interesse suficiente podem solicitar à Comissão no prazo de 30 dias acima referido uma versão não confidencial do projecto de proposta na acepção do n.º 1 do artigo 89.º do Tratado.

### Comunicação da Comissão relativa à aliança entre a British Airways e a American Airlines

(98/C 239/05)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Em 11 de Junho de 1996, a British Airways plc (BA) e a American Airlines Inc. (AA) concluíram um acordo destinado a estabelecer uma aliança mundial. Em 3 de Julho de 1996, a Comissão decidiu dar início ao processo previsto no artigo 89.º do Tratado relativamente a este acordo no que se refere aos serviços de transporte aéreo entre a Europa e os Estados Unidos da América.

A análise desenvolvida pela Comissão incide unicamente sobre o transporte de passageiros e não prejudica a sua posição sobre o transporte de mercadorias.

A presente análise não prejudica a posição da Comissão quanto às eventuais repercussões, sobre os serviços transatlânticos, dos novos acordos anunciados entre as companhias aéreas americanas e das novas alianças entre companhias europeias.

Em 2 de Outubro de 1996, a Comissão publicou no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* <sup>(1)</sup> um resumo deste acordo, convidando os Estados-membros e terceiros interessados a apresentarem-lhe as suas observações.

A posição preliminar da Comissão é de que o acordo em causa constitui, na sua totalidade, uma infracção ao disposto no artigo 85.º do Tratado e, no que se refere às rotas entre *hubs*, ao disposto no artigo 86.º do Tratado, caso o acordo venha a ser aplicado sem os meios previstos pela Comissão.

A Comissão poderia seguidamente apresentar uma proposta, na acepção do n.º 1 do artigo 89.º do Tratado, em que exporia as grandes linhas da sua análise e indicaria os meios adequados para pôr termo à infracção acima referida. Tais meios poderão ser os seguintes:

#### A. Redução das frequências

##### A.1. Rotas em causa e número máximo de frequências a abandonar

Nas três rotas entre *hubs* em que o tráfego total anual é superior ou igual a 120 000 passageiros e em que a aliança opera mais de 12 frequências por semana (Lon-

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

dres-Dalas, Londres-Miami e Londres-Chicago), as partes deveriam, a pedido de um concorrente, reduzir o seu número cumulado de frequências semanais a fim de dar

aos concorrentes a possibilidade de operarem até 55 % das frequências na rota em causa, de acordo com o cálculo seguinte:

	(1)	(2)	(3) = (1) + (2)	(4) = (3) × 0,45 ou 12	(5) = (1) - (4)
Rotas	Número de frequências semanais da BA/AA (Média 1997)	Número de frequências semanais das outras companhias (Média 1997)	Número total de frequências semanais	45 % das frequências totais com um mínimo de 12	Número de frequências semanais a abandonar pela BA/AA
Londres-Heathrow-Chicago	33	13	46	21	12
Londres-Gatwick-Dallas	20	0	20	12	8
Londres-Miami	21	14	35	16	5

#### A.2. Princípios gerais aplicáveis

1. Estas frequências devem ser abandonadas pela BA/AA unicamente a pedido de concorrentes que pretendam aumentar a sua presença nestas rotas ou nelas desenvolver novos serviços e nos limites desse pedido.

— O abandono ds frequências pelos membros da aliança não pode ter por efeito colocar um único concorrente ou uma única aliança transatlântica numa situação em que disponha, numa rota, de mais frequências que a BA/AA.

— O abandono das frequências não pode ter por efeito reduzir o número semanal de frequências da aliança numa rota para um número inferior a 12 ou seja, duas frequências por dia, seis dias por semana.

2. Prevê-se que o abandono das frequências pela aliança só possa intervir durante um período de seis meses a contar do primeiro dia da época IATA subsequente à adopção da decisão da autoridade nacional em causa. Quando um concorrente da aliança solicitar a transferência de frequências a seu favor, durante seis meses a contar dessa transferência, a aliança só pode aumentar o seu número de frequências no limite do rácio 55/45 (os concorrentes devem dispor de 55 % do número total de frequências na rota considerada, ou 50 % no caso de existir um único concorrente).

3. Entre a data de adopção da proposta e a data de início das actividades da aliança, esta não deverá aumentar o seu número semanal de frequências nas três rotas entre *hubs*, para além do crescimento efectivo do número de passageiros em cada uma destas rotas.

4. As frequências são abandonadas pela BA/AA no aeroporto londrino a partir do qual a aliança presta os seus serviços: Gatwick para Londres-Dalas e Londres-Miami e Heathrow para Londres-Chicago e Londres-Miami.

Todavia, se a aliança transferir o seu voo Londres-Dalas de Gatwick para Heathrow, o meio relativo à redução de frequências, bem como a transferência de faixas horárias que a acompanha, passará a ser aplicável a Heathrow. As companhias que já tiverem obtido frequências e faixas horárias em Gatwick poderão solicitar à aliança a sua permuta por frequências e faixas horárias em Heathrow. A aliança é obrigada a proceder a tal permuta.

5. A aliança deve ceder, sem qualquer compensação, nomeadamente de ordem pecuniária, um número de faixas horárias correspondente ao das frequências que abandonar. A aliança não é, no entanto, obrigada a abandonar essas faixas horárias se se encontrarem disponíveis faixas horárias para os concorrentes segundo as modalidades habituais de atribuição nos aeroportos em causa. A aliança deve igualmente abandonar, se for caso disso, as instalações aeroportuárias necessárias para a exploração das frequências cedidas.

6. Se as companhias que obtiveram faixas horárias em Londres ao abrigo do presente meio não puderem obter as faixas correspondentes nos aeroportos dos Estados Unidos segundo as modalidades habituais de atribuição, estas faixas, bem como as instalações aeroportuárias necessárias, serão disponibilizadas pela aliança, segundo as mesmas modalidades que em Londres.

No termo do período de seis meses a contar do primeiro dia da primeira época IATA subsequente à adopção da decisão da autoridade nacional em

causa, o meio relativo ao abandono das frequências deixa de produzir efeitos. As faixas horárias ligadas às frequências não abandonadas durante este período, ficam disponíveis para a exploração de serviços entre Londres e os aeroportos dos Estados Unidos. Este aspecto refere-se unicamente à proporção de faixas horárias em relação ao número de passageiros «non time sensitive». Esta disponibilização justifica-se devido à existência de restrições significativas da concorrência também no mercado do transporte de passageiros «non time sensitive». Pretende-se, desta forma, solucionar os problemas de concorrência nestas duas categorias de mercados («time sensitive» e «non time sensitive»).

Rotas	(1)	(2) = (1) × 2	(3)	(4) = (3) × (2)
	Número de frequências semanais a abandonar pela BA/AA	Número de faixas horárias a abandonar pela BA/AA	% de passageiros «non time sensitive»	Número semanal de faixas para explorar serviços entre Londres e os EUA
Londres-Chicago	12	24	— (*)	15-19 (*)
Londres-Dalas	8	16	— (*)	10-14 (*)
Londres-Miami	5	10	— (*)	7-11 (*)
		50		38

(\*) Segredo comercial.

Estas faixas podem ser solicitadas à BA/AA segundo as modalidades referidas no capítulo B.

7. Se um concorrente da aliança que obteve frequências e faixas correspondentes ao abrigo do presente meio se retirar da rota em causa, as faixas abandonadas pela aliança ser-lhe-ão restituídas e passam a estar disponíveis para outros concorrentes nas condições nos capítulos A e B.

começar a prestar novos serviços ou aumentar os serviços existentes e não pode obter as faixas horárias necessárias através do procedimento de atribuição previsto no Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho<sup>(1)</sup> e no Regulamento (CEE) n.º 1617/93 da Comissão<sup>(2)</sup>, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1523/96<sup>(3)</sup>, os membros da aliança BA/AA colocarão as faixas à disposição do requerente em Londres de forma a que os concorrentes disponham até 55 % do número total de faixas horárias utilizadas por todos os operadores presentes numa determinada rota. Neste contexto, é conveniente tomar em consideração as faixas horárias já detidas pelas companhias presentes nessas rotas, de acordo com o cálculo seguinte:

#### B. Faixas horárias e instalações aeroportuárias (fora das rotas entre *hubs*)

8. Quando uma companhia aérea autorizada a prestar serviços entre Londres e os Estados Unidos pretende

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

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

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

Rotas	(1)	(2)	(3) = ((1)/0,45 × 0,55 - (2))	(4)	(5) = (4) × (3)	(6) = (3) - (5)
	Faixas BA/AA utilizadas na rota (Média 1997)	Faixas dos concorrentes utilizadas na rota (Média 1997)	Faixas abandonar pela BA/AA	% de passageiros «time sensitive»	Faixas semanais utilizáveis unicamente na rota	Faixas semanais utilizáveis no mercado UK/EUA
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 e 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
das quais Heathrow			200		65	135
das quais Gatwick			17		4	13

(\*) Segredo comercial.

9. As faixas horárias são abandonadas pela aliança sem qualquer compensação, nomeadamente de ordem pecuniária, no aeroporto londrino a partir do qual presta os seus serviços: Heathrow ou Gatwick. Todavia, se a aliança transferir os seus serviços de Gatwick para Heathrow, o meio relativo ao abandono das faixas passará a ser aplicável a Heathrow. As companhias que já tiverem obtido faixas horárias em Gatwick ao abrigo da presente condição podem solicitar à aliança a sua permuta por faixas horárias em Heathrow. A aliança é obrigada a proceder a tal permuta.

O número exacto de faixas horárias a abandonar em Heathrow e em Gatwick será determinado com base nos dados disponíveis na altura em que a Comissão adoptar uma proposta na acepção do n.º 1 do artigo 89.º do Tratado.

10. A aliança abandona, se necessário, as instalações aeroportuárias destinadas a uma exploração efectiva das faixas abandonadas, nos aeroportos de Londres e dos Estados Unidos. (As modalidades técnicas de transferência das faixas horárias serão discutidas com as autoridades aeroportuárias e com a autori-

dade responsável pela repartição das faixas horárias. As dificuldades provocadas por esta transferência deverão ser solucionadas de forma não discriminatória).

11. Se as companhias que obtiveram faixas horárias em Londres ao abrigo do presente meio não puderem obter as faixas correspondentes nos aeroportos dos Estados Unidos segundo as modalidades habituais de atribuição, estas faixas, bem como as instalações aeroportuárias indispensáveis, serão disponibilizadas pela aliança segundo as mesmas modalidades que em Londres.

12. As faixas cedidas pela BA/AA só podem ser utilizadas para explorar serviços nos mercados em que foram abandonadas, isto é, quer unicamente na rota abrangida quer no mercado entre o Reino Unido e os Estados Unidos, através de voos directos ou indirectos.

13. As faixas devem ser abandonadas num período de 60 minutos antes ou após a hora solicitada pelo concorrente da aliança.

14. A British Airways e a American Airlines não são obrigadas a colocar à disposição do mesmo requerente mais de seis faixas por parcela de 60 minutos em cada aeroporto. O abandono das faixas horárias pela aliança não pode ter por efeito colocar um concorrente ou uma outra aliança transatlântica numa situação em que disponha de mais de 50 % do número total de faixas horárias utilizadas numa rota. Por outro lado, o abandono de faixas horárias pela aliança não deve ter por efeito impedi-la de explorar um número suficiente de voos por faixa horária, que lhe permita continuar a ser um concorrente viável nos mercados em causa.

15. Uma faixa disponibilizada no âmbito do processo de cessão pela BA/AA pode ser permutada pelo beneficiário por uma faixa que utilize numa outra rota ou por uma faixa utilizada por outra companhia, nos termos do disposto no Regulamento (CEE) n.º 95/93 e do Regulamento (CEE) n.º 1617/93, observando as condições enunciadas no ponto 12.

16. As companhias em que a BA/AA possui participações ou com as quais tem um acordo de franquia nos mercados em causa não podem beneficiar do abandono de frequências e das faixas horárias por parte da aliança. A Comissão reserva-se a possibilidade de examinar em que medida as companhias que têm ligações com os membros da aliança, nomeadamente em matéria de partilha de código, podem beneficiar do abandono das frequências e das faixas horárias pela aliança.

17. As faixas horárias serão atribuídas às companhias concorrentes da aliança pela autoridade responsável pela repartição das faixas no aeroporto, em cooperação com a British Airport Authority responsável pela atribuição das instalações aeroportuárias. Esta repartição será efectuada com base no Regulamento (CEE) n.º 95/93 e em critérios destinados a assegurar o desenvolvimento da concorrência nos mercados em causa. Os critérios a considerar poderiam, nomeadamente, integrar os elementos seguintes a fim de determinar as prioridades de atribuição das faixas horárias:

- companhia em condições de desenvolver uma concorrência numa base rota a rota, caso não disponha de uma ampla rede,
- faixas horárias ligadas às reduções de frequências,
- companhia já presente na rota em que pretende aumentar o seu número de frequências,

— companhia que já tem faixas em Londres, permitindo operar um número significativo de frequências com as faixas fornecidas pela aliança que irão acrescer às faixas de que já dispõe,

— companhia que tem um *hub*, a título individual ou em cooperação com outra companhia, nas duas extremidades ou numa extremidade da rota em que pretende entrar.

Esta lista não é limitativa e os terceiros interessados são convidados a apresentarem as suas observações/propostas sobre estes critérios e sobre a sua ordem de preferência.

18. O número preciso de faixas horárias e de frequências a ceder eventualmente pela aliança depende do número efectivo de frequências operadas por esta nas rotas em causa durante o período compreendido entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro de 1997.

Número máximo de faixas susceptíveis de serem abandonadas pela BA/AA:

	Número de faixas horárias
Rotas entre <i>hubs</i>	50
Outras rotas	217

Caso a BA/AA abandone algumas das rotas que explorava durante 1997 e decidir, posteriormente, voltar a explorar tais rotas, estas serão tomadas em consideração no cálculo do número de faixas horárias a abandonar pela aliança. Neste caso, tais faixas horárias passariam a estar disponíveis para as companhias concorrentes.

### C. Programas de passageiro frequente

19. Poderá ser solicitada à BA/AA uma das duas opções seguintes:

- que não ponha em comum os seus programas de passageiros frequente no que se refere ao transporte de passageiros entre o Reino Unido e os Estados Unidos, nem dê a possibilidade de transferir os pontos adquiridos numa das companhias para a outra companhia, ou

- que aceite que as companhias que não dispõem de programas de passageiro frequente comparáveis, possam participar no programa de passageiro frequente comum BA/AA no que se refere aos serviços de transporte abrangidos pela aliança, mantendo a confidencialidade dos dados segundo modalidades a definir.

#### D. Visualização nos sistemas informatizados de reserva

20. A Comissão examinará em que medida a visualização em duas linhas dos voos explorados nos termos do acordo de cooperação BA/AA nos mercados em causa, bem como eventualmente com companhias com as quais a British Airways ou a American Airlines mantêm ligações, apenas devem aparecer, nas rotas com um elevado número de frequências, numa única linha nos ecrãs dos sistemas informatizados de reserva a fim de não provocar uma saturação do primeiro ecrã. A Comissão identificará estes voos, que deverão ser assinalados numa única linha. As modalidades técnicas deste meio e as eventuais dificuldades serão discutidas com os representantes dos sistemas informatizados de reserva.

Deve ser dada aos passageiros, na altura da reserva do bilhete, uma informação precisa sobre a existência de voos em partilha de código.

#### E. Relações com as agências de viagem e os grandes clientes

21. A política comum da BA/AA face às agências de viagens estabelecidas ou que prestam serviços no Reino Unido, não deve incluir um sistema de remuneração que tenha por objecto ou efeito a fidelização das agências relativamente aos membros da aliança nos mercados em causa. Neste âmbito, o nível da remuneração concedida pela aliança às agências de viagens deve nomeadamente excluir qualquer remuneração baseada num sistema de escalões de volume de negócios.

As condições tarifárias concedidas aos grandes clientes estabelecidos ou que adquirem serviços de transporte a partir do Reino Unido devem estar relacionadas com o volume de negócios realizado anualmente nos mercados em causa, sem escalões, nem qualquer sistema directo ou indirecto de fidelização. As condições tarifárias, nomeadamente o nível dos preços, podem contudo ser negociadas livremente entre as companhias e os seus grandes clientes e podem eventualmente diferir, desde que se observe o disposto no artigo 86º do Tratado.

Antes de adoptar a proposta definitiva na acepção do nº 1 do artigo 89º do Tratado, a Comissão discu-

tirá estes aspectos com os meios interessados, nomeadamente os representantes das agências de viagens.

#### F. Interlinha

22. A possibilidade de um novo operador concluir um acordo de interlinha com os membros da aliança constitui um elemento importante para que este possa penetrar eficazmente nos mercados em causa.

Uma companhia estabelecida num país do Espaço Económico Europeu (EEE) ou nos Estados Unidos que explora serviços numa ou em diversas das rotas em causa, pode solicitar a celebração de um acordo interlinha com os membros da aliança na ou nas rotas em causa. Os membros da aliança assinarão este acordo em conformidade com as condições habituais do sector. Estes acordos aplicar-se-ão, pelo menos, nas tarifas «fully-flexible».

#### G. Compromissos a assumir pelo Estado-membro em causa

23. Tendo em conta a existência de barreiras regulamentares e na sequência dos contactos com as autoridades americanas, a Comissão considera que os compromissos que se seguem aumentarão significativamente as possibilidades de concorrência nos mercados em causa, alargando os direitos de tráfego das companhias comunitárias, para efeitos do Regulamento (CEE) nº 2408/92 do Conselho <sup>(1)</sup>, com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia, cujo âmbito de aplicação abrange o EEE, para além das que são propriedade ou controladas por nacionais do Reino Unido. Tal é necessário a fim de garantir um nível suficiente de concorrência potencial.
24. O Reino Unido deve autorizar qualquer transportador comunitário estabelecido no Espaço Económico Europeu a explorar serviços directos e indirectos entre qualquer aeroporto do seu território e os Estados Unidos, e a fixar livremente as suas tarifas.

No prazo de três meses a contar da publicação da presente comunicação, a Comissão apreciará, com base na posição adoptada pelas autoridades americanas, se estas autoridades autorizarão a exploração desses serviços aéreos de forma suficiente para garantir que a aliança não tenha a possibilidade de eliminar a concorrência numa parte substancial dos mercados em causa.

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

**H. Duração e aplicação dos meios adequados para pôr termo à infracção**

25. Tendo em conta a rápida evolução das condições de funcionamento dos mercados, a Comissão tenciona reexaminar o acordo em causa após cinco anos de aplicação dos meios adequados para pôr termo à infracção.

**Conclusão**

O projecto de proposta na acepção do n.º 1 do artigo 89.º do Tratado será transmitido às partes a fim de que estejam em condições de apresentar as suas observações relativamente à análise preliminar da Comissão e sobre o projecto de meios a propor. Antes de adoptar a sua posição, a Comissão deseja conhecer as reacções dos terceiros sobre o projecto de meios a propor: procede-se, conseqüentemente, à presente publicação sem prejuízo da posição definitiva da Comissão quanto à existência de infracções às regras de concorrência do Tratado. Caso a Comissão venha a alterar significativamente a sua análise

e o seu projecto de meios a propor, poderá ser publicada uma nova comunicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

A Comissão convida os Estados-membros e os terceiros interessados a apresentarem-lhe as suas observações no prazo de 30 dias (data de recepção na Comissão) a contar da data de publicação da presente comunicação, enviando-as, com a referência IV/36.089, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia  
DG IV/D2  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelas

A fim de elaborarem as suas observações com total conhecimento de causa, os terceiros que demonstrarem um interesse suficiente podem solicitar à Comissão, no prazo de 30 dias citado, uma versão não confidencial do projecto de proposta na acepção do n.º 1 do artigo 89.º do Tratado.

---

**Não oposição a uma operação de concentração notificada****(Processo IV/M.1140 — Halliburton/Dresser)**

(98/C 239/06)

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

Em 6 de Junho de 1998, a Comissão decidiu não se opor à concentração notificada acima referida e declarou-a compatível com o mercado comum. Esta decisão é tomada com base no n.º 1, alínea b), do artigo 6.º do Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho. O texto completo da decisão está disponível apenas em inglês e será tornado público depois de liberto do sigilo comercial. Estará disponível:

- em versão papel através dos serviços de vendas do Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias (ver lista na última página),
- em formato electrónico na versão «CEN» da base de dados Celex, com o número de documento 398M1140. Celex é o sistema de documentação automatizado de legislação da Comunidade Europeia; para mais informações sobre a assinatura é favor contactar:

EUR-OP  
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B)  
2, rue Mercier  
L-2985 Luxembourg  
[tel. (352) 29 29-42455; fax (352) 29 29-42763].

---