

**REGLAMENTO (CEE) Nº 84/91 DE LA COMISIÓN**  
de 5 de diciembre de 1990

**relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan por objeto la planificación conjunta y la coordinación de las capacidades, las consultas relativas a las tarifas de transporte de pasajeros y mercancías en los servicios aéreos regulares y la asignación de períodos horarios en los aeropuertos**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 3976/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas en el sector del transporte aéreo <sup>(1)</sup>, modificado por el Reglamento (CEE) nº 2344/90 <sup>(2)</sup>, y, en particular, su artículo 2,

Previa publicación del proyecto del presente Reglamento <sup>(3)</sup>,

Previa consulta al Comité consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes en el sector del transporte aéreo,

Considerando que :

- (1) En virtud del Reglamento (CEE) nº 3976/87, la Comisión está facultada para aplicar, mediante Reglamento, el apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas relacionados directa o indirectamente con la prestación de servicios de transporte aéreo ;
- (2) Los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan por objeto la planificación conjunta y la coordinación de las capacidades, las consultas sobre tarifas y la asignación de períodos horarios pueden restringir la competencia y afectar al comercio entre Estados miembros ;
- (3) La planificación conjunta y la coordinación de las capacidades pueden contribuir a una cierta permanencia de los servicios en las horas del día, o durante los períodos de menor afluencia o en las rutas menos frecuentadas y facilitar el establecimiento de enlaces sucesivos, beneficiándose así el usuario de los servicios de transporte aéreo ; que los resultados de dicha planificación y coordinación no deben, sin embargo, ser obligatorios para las compañías aéreas ni constituir más que programas modificables por simple notificación ; que la planificación y coordinación no debe ser un obstáculo para que la compañía pueda prestar capacidades

suplementarias ; que las disposiciones relativas a los vuelos suplementarios no deben incluir cláusulas que exijan un acuerdo de los otros participantes o que impongan desventajas financieras ; que los acuerdos de este tipo deben permitir que cualquiera de los participantes pueda retirarse con un aviso previo razonablemente corto ;

- (4) Las consultas sobre tarifas de transporte de pasajeros y de mercancías pueden contribuir a la aceptación generalizada de unas tarifas comunes a varias líneas, beneficiándose así las compañías aéreas y los usuarios del transporte aéreo ; que dichas consultas no deben, sin embargo, perseguir otro fin que facilitar el « interlining » ; que el Reglamento (CEE) nº 2342/90 del Consejo, de 24 de julio de 1990, sobre las tarifas de los servicios aéreos regulares <sup>(4)</sup> y la propuesta de Reglamento (CEE) del Consejo, relativo al funcionamiento de los servicios de carga aérea <sup>(5)</sup> representan un paso tendente a aumentar la competencia en los precios en dicho sector y restringen la posibilidad de bloquear propuestas innovadoras y competitivas sobre tarifas de transporte de pasajeros y de mercancías ; que la competencia no puede, por ello, ser eliminada ; que, por ahora, pueden autorizarse consultas sobre tarifas de transporte de pasajeros y de mercancías entre compañías aéreas, siempre que la participación en dichas consultas sea facultativa, que tales consultas no supongan un acuerdo sobre precios de billetes, tarifas o condiciones afines ; que la Comisión y los Estados miembros interesados, en aras de una mayor transparencia, puedan participar en dichas consultas en calidad de observadores ; y que las compañías aéreas que participen en el sistema de consultas estén obligadas a celebrar acuerdos de « interlining » con las demás compañías aéreas interesadas y se discutan sus tarifas dentro del grupo correspondiente ;

En el caso de que una compañía aérea que desee acogerse a la obligación de celebrar acuerdos de « interlining » aplique tarifas diferentes a las de la compañía aérea que efectúa el transporte, podrá la misma solicitar a tal efecto la igualación de las tarifas, conforme a lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 2342/90 del Consejo ;

<sup>(1)</sup> DO nº L 374 de 31. 12. 1987, p. 9.

<sup>(2)</sup> DO nº L 217 de 11. 8. 1990, p. 15.

<sup>(3)</sup> DO nº C 211 de 24. 8. 1990, p. 2.

<sup>(4)</sup> DO nº L 217 de 11. 8. 1990, p. 1.

<sup>(5)</sup> DO nº C 88 de 6. 4. 1990, p. 7.

- (5) Los acuerdos de asignación de períodos horarios en los aeropuertos y de fijación de horarios permiten asegurar una más correcta utilización de la capacidad de los aeropuertos y del espacio aéreo y un mejor control de tráfico aéreo y responder a la necesidad de escalonamiento de los servicios de transporte aéreo; que, sin embargo, para que no sea eliminada la competencia, debe permanecer abierto el acceso a los aeropuertos sobrecargados; que, a fin de garantizar al sistema un grado satisfactorio de seguridad y de transparencia, únicamente son aceptables dichos acuerdos en caso de que todas las compañías aéreas interesadas puedan participar en las negociaciones y de que la distribución se realice en forma no discriminatoria y transparente;
- (6) Con arreglo al artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 3976/87, conviene prever que el presente Reglamento se aplique con efecto retroactivo a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas existentes en la fecha de entrada en vigor del mismo, siempre que se cumplan las condiciones exigidas en el presente Reglamento;
- (7) Con arreglo al artículo 7 del Reglamento (CEE) n° 3976/87, es conveniente prever los casos en los que la Comisión podrá retirar a las empresas el beneficio de la exención por categoría;
- (8) Los acuerdos que quedan exentos automáticamente en virtud del presente Reglamento no precisan de la solicitud contemplada en los artículos 3 y 5 del Reglamento (CEE) n° 3975/87 del Consejo<sup>(1)</sup>; que, no obstante, en caso de que existan serias dudas, las empresas pueden solicitar de la Comisión una declaración sobre la compatibilidad de sus acuerdos con el presente Reglamento;
- (9) El presente Reglamento no constituye un obstáculo a la aplicación del artículo 86 del Tratado,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### TÍTULO I

#### EXENCIONES

##### Artículo 1

Con arreglo al apartado 3 del artículo 85 del Tratado y con sujeción a las condiciones previstas en el presente Reglamento, el apartado 1 del artículo 85 se declara inaplicable a los acuerdos entre compañías aéreas, a las decisiones de asociaciones de compañías aéreas y a las prácticas concertadas entre compañías aéreas cuyo objeto sea:

— la planificación conjunta y la coordinación de las capacidades disponibles en los servicios aéreos regu-

lares internacionales entre aeropuertos de la Comunidad;

- la organización de consultas sobre tarifas aplicables al transporte de pasajeros, con su equipaje, y al transporte de mercancías en servicios regulares internacionales entre aeropuertos de la Comunidad; o
- la asignación de períodos horarios y la fijación de horarios en lo que concierne a los servicios aéreos internacionales entre aeropuertos dentro de la Comunidad.

#### TÍTULO II

#### CONDICIONES ESPECIALES

##### Artículo 2

#### Condiciones especiales aplicables a la planificación conjunta y a la coordinación de las capacidades

La exención relativa a la planificación conjunta y la coordinación de las capacidades disponibles en los servicios aéreos regulares únicamente será aplicable en caso de que:

- a) dichos acuerdos, decisiones y prácticas concertadas no vinculen a las compañías aéreas a los resultados de la planificación y coordinación mencionadas;
- b) el objetivo de dicha planificación y coordinación sea asegurar un correcto escalonamiento de los servicios aéreos en horas del día, o durante períodos de menor afluencia o en rutas menos frecuentadas, o fijar unos horarios que faciliten el transbordo de pasajeros o mercancías entre los vuelos ofrecidos por los participantes;
- c) dichos acuerdos, decisiones y prácticas concertadas no incluyan cláusulas para limitar, directa o indirectamente, las capacidades que puedan proporcionar los participantes, ni supongan un reparto de las capacidades;
- d) dichos acuerdos, decisiones y prácticas concertadas no impidan que las compañías aéreas que participen en la citada planificación y coordinación modifiquen su programa sin penalización alguna, tanto en lo relativo a las capacidades como a los horarios, sin necesidad del acuerdo de otros participantes;
- e) dichos acuerdos, decisiones y prácticas concertadas no impidan que las compañías aéreas participantes puedan retirarse de la planificación y coordinación, para las temporadas siguientes, sin penalización alguna presentando un aviso previo no superior a tres meses;
- f) dichos acuerdos, decisiones y prácticas concertadas no estén dirigidos a influir en las capacidades ofrecidas y horarios adoptados por compañías aéreas que no participen en ellos.

(1) DO n° L 374 de 31. 12. 1987, p. 1.

### Artículo 3

#### Condiciones especiales aplicables a las consultas sobre tarifas de transporte de pasajeros y de mercancías

1. La exención relativa a las consultas sobre tarifas de transporte de pasajeros y de mercancías únicamente será aplicable en caso de que:

- a) los participantes discutan únicamente las tarifas de transporte de pasajeros o de mercancías que los usuarios del transporte aéreo habrán de pagar directamente a una compañía aérea participante o a sus agentes autorizados, por el pasaje o por el transporte de carga en un vuelo regular de aeropuerto a aeropuerto. Las consultas no se extenderán a las capacidades a las que serán aplicables dichas tarifas;
- b) las consultas tengan por objetivo llegar a acuerdos de «interlining», es decir, que con relación a los tipos de tarifas y las temporadas objeto de las consultas todas las compañías aéreas que participen en las mismas autoricen a otras compañías aéreas con derecho a participar en las consultas en virtud de lo dispuesto en la letra d) a:
  - i) expedir o cumplimentar documentos de transporte para el tránsito por sus rutas dentro de la Comunidad con arreglo a sus propias tarifas y a otras condiciones aplicables, e
  - ii) introducir cambios en sus documentos de transporte para el tránsito por sus rutas dentro de la Comunidad conforme a los procedimientos habituales,

a condición de que la compañía aérea pueda negar la autorización por razones de orden técnico y comercial objetivas y no discriminatorias, referidas en particular a la solvencia de la compañía aérea a la que se niega la autorización, de lo cual se deberá informar a dicha compañía por escrito;

- c) las tarifas de transporte de pasajeros y de mercancías objeto de consulta sean aplicadas por las compañías aéreas participantes sin discriminación por razón de la nacionalidad o el lugar de residencia de los pasajeros o por razón del lugar de origen de las mercancías dentro de la Comunidad;
- d) la participación en dichas consultas sea voluntaria y esté abierta a cualquier compañía aérea que realice o haya solicitado la autorización para realizar servicios aéreos directos o indirectos en la ruta de que se trate, incluidas las compañías aéreas de la Comunidad que posean derecho de tráfico de quinta libertad según lo dispuesto en el artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 2343/90 del Consejo<sup>(1)</sup>;
- e) el resultado de las consultas no sea vinculante, es decir, que una vez efectuadas las consultas los participantes mantengan el derecho a actuar con independencia en

lo que respecta a las tarifas de transporte de pasajeros o de mercancías;

- f) las consultas no conduzcan a un acuerdo sobre la remuneración de los agentes u otros elementos de las tarifas objeto de discusión;
  - g) cada parte informe a la Comisión de inmediato de la presentación de todas y cada una de las tarifas de transporte de pasajeros objeto de consulta a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros de que se trate.
2. a) La Comisión y los Estados miembros correspondientes deberán ser admitidos en calidad de observadores en las consultas sobre tarifas tanto en las bilaterales como en las multilaterales. A tal fin, las compañías aéreas deberán enviar a los Estados miembros correspondientes y a la Comisión el mismo aviso que se envíe a los participantes sobre la fecha, el lugar y el objeto de las consultas, siempre con un mínimo de diez días de antelación;
  - b) la notificación deberá efectuarse:
    - i) en lo que se refiere a los Estados miembros correspondientes, con arreglo al procedimiento que establezcan las autoridades competentes de dichos Estados,
    - ii) en lo que se refiere a la Comisión, de conformidad con los procedimientos que serán publicados periódicamente en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*;
  - c) un informe completo de las consultas deberá ser presentado a la Comisión por las propias compañías aéreas implicadas o en su nombre al mismo tiempo que a los participantes, a más tardar, seis semanas después de que tuvieron lugar las consultas.

### Artículo 4

#### Condiciones especiales aplicables a la asignación de períodos horarios y a la fijación de horarios<sup>(2)</sup>

1. La exención relativa a la asignación de períodos horarios y a la fijación de los horarios únicamente será aplicable en caso de que:

- a) las consultas relativas a la asignación de períodos horarios en los aeropuertos y a la fijación de horarios estén abiertas a todas las compañías aéreas que hayan manifestado su interés en los períodos objeto de consulta;
- b) las normas de prioridad se establezcan sin relación directa o indirecta con la identidad o la nacionalidad de la compañía aérea o la categoría de servicio que ofrezca, tengan en cuenta las limitaciones y normas de distribución del tráfico aéreo establecidas por las autoridades nacionales o internacionales y atiendan debidamente a las necesidades de los viajeros y del aeropuerto en cuestión. Las citadas normas de prioridad podrán

<sup>(2)</sup> La Comisión reconsiderará el contenido del presente artículo 4 conforme avance la discusión en el Consejo de unas normas comunes sobre la asignación de períodos horarios.

<sup>(1)</sup> DO nº L 217 de 11. 8. 1990, p. 8.

- tener en cuenta igualmente los derechos adquiridos por las compañías aéreas por haber utilizado un período horario determinado en la temporada anterior correspondiente ;
- c) las normas de prioridad estén a disposición de cualquier parte interesada que las solicite ;
- d) las normas se apliquen sin discriminación. Ello significa que, con sujeción a las normas, todas las compañías aéreas tendrán igual derecho a asignación de períodos horarios para sus servicios ;
- e) los nuevos participantes tengan prioridad en la asignación de, como mínimo, el 50 % de los períodos horarios creados o liberados ; a esta prioridad podrá fijarse un límite máximo de, como mínimo, cuatro períodos por compañía aérea y día ; a los efectos de la presente letra, se entenderá por « nuevo participante » una compañía aérea que :
- i) no poseyendo más de tres períodos horarios de un día determinado en un aeropuerto, solicite más períodos horarios de ese día en dicho aeropuerto a fin de dedicarlos a servicios aéreos en rutas intracomunitarias ; o que
- ii) no poseyendo más del 30 % de los períodos horarios de un día determinado asignados al conjunto de compañías aéreas en un aeropuerto o en otros aeropuertos del mismo sistema solicite más períodos horarios de ese día en dicho aeropuerto, a fin de iniciar un servicio de los incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 2343/90 en una ruta intracomunitaria en la que durante dicho día otras dos compañías aéreas como máximo ejercen derechos de tráfico de tercera o cuarta libertad entre los aeropuertos correspondientes,

y que por el procedimiento de asignación habitual no obtenga los períodos horarios solicitados, en una franja de tres horas dentro del horario requerido ;

- f) las compañías aéreas que participen en las consultas puedan disponer, como muy tarde en el momento de las consultas, de información relativa a :
- los períodos horarios históricos de cada compañía aérea y, por orden cronológico, de todas las compañías aéreas ;
  - los períodos horarios solicitados (solicitudes presentadas inicialmente) por cada compañía aérea y, por orden cronológico, por todas las compañías aéreas ;
  - los períodos horarios asignados (y las solicitudes pendientes si hay diferencias respecto a los anteriores) a cada compañía aérea y, por orden cronológico, a todas las compañías aéreas ;

- los períodos horarios aún disponibles ;
- comparaciones entre los períodos horarios solicitados y los asignados, por franjas horarias y por compañías aéreas ;
- una explicación detallada de las condiciones impuestas en la asignación.

En caso de que no sea aceptada una solicitud de períodos horarios, la compañía aérea afectada tendrá derecho a conocer las razones que han motivado tal decisión.

2. a) La Comisión y los Estados miembros interesados deberán ser admitidos en calidad de observadores en las consultas multilaterales relativas a la asignación de los períodos horarios y a la fijación de horarios en los aeropuertos, que se celebren para preparar cada temporada. A tal fin, las compañías aéreas deberán enviar a los Estados miembros interesados y a la Comisión el mismo aviso que se envíe a los participantes sobre la fecha, el lugar y el objeto de las consultas, siempre con un mínimo de diez días de antelación ;
- b) la notificación deberá efectuarse :
- i) en lo que se refiere a los Estados miembros interesados, con arreglo al procedimiento que establezcan las autoridades competentes de dichos Estados,
- ii) en lo que se refiere a la Comisión, de conformidad con los procedimientos que serán publicados en su momento en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

### TÍTULO III

#### DISPOSICIONES DIVERSAS

##### *Artículo 5*

Con arreglo al artículo 7 del Reglamento (CEE) n° 3976/87, la Comisión podrá retirar el beneficio de la aplicación del presente Reglamento si comprobare que, en un caso concreto, un acuerdo, decisión o práctica concertada exentos en virtud del presente Reglamento surten, sin embargo, determinados efectos incompatibles con las condiciones previstas en el apartado 3 del artículo 85, o prohibidos por el artículo 86 del Tratado, en especial cuando :

- i) las consultas sobre tarifas determinen una ausencia de competencia de precios en una ruta o un grupo de rutas aéreas ;

ii) la aplicación del artículo 4 no haya determinado la obtención por nuevos participantes de los períodos horarios que sean precisos en un aeropuerto sobrecargado a fin de establecer unos horarios que permitan competir efectivamente con las compañías aéreas beneficiadas en rutas desde o hacia dicho aeropuerto, lo que supone un considerable deterioro de la competencia en dichas rutas. En estos casos el beneficio de la aplicación del presente Reglamento será retirado respecto de la asignación de períodos horarios en el aeropuerto en cuestión.

#### *Artículo 6*

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de febrero de 1991 y expirará el 31 de diciembre de 1992.

Será aplicable con efecto retroactivo a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas existentes en la fecha de su entrada en vigor desde el momento en que se hayan cumplido las condiciones para la aplicación del presente Reglamento.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 5 de diciembre de 1990.

*Por la Comisión*

Leon BRITTAN

*Vicepresidente*