

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 30 de julio de 1991

relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CEE (Asunto IV/32.792 — Programa de la IATA de agencias de carga)

(91/481/CEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Reglamento nº 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado <sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de España y de Portugal, y, en particular, sus artículos 6 y 8,

Vista la solicitud de declaración negativa y las notificaciones presentadas, con arreglo a lo dispuesto en los artículos 2 y 4 del Reglamento nº 17, los días 7 de julio de 1988, 2 de octubre de 1989 y 17 de abril de 1990, relativas a determinadas resoluciones de la IATA sobre las agencias de carga,

Visto lo esencial del contenido de la solicitud y de la notificación publicado <sup>(2)</sup> en virtud del apartado 3 del artículo 19 del Reglamento nº 17,

Previa consulta al Comité consultivo en materia de prácticas restrictivas y de posiciones dominantes,

Considerando lo que sigue:

## I. HECHOS

## A. Objeto de la Decisión

(1) La presente Decisión se refiere a las siguientes resoluciones de la IATA sobre agencias de carga:

- resolución 805: normas del sistema de distribución de agencias de carga IATA,
- resolución 805 d: comisario de agencias,
- resolución 805 e: funciones de revisión del comisario de agencias.

(Denominadas «serie de resoluciones número 805».)

## B. Las empresas: la IATA y sus integrantes

(2) La IATA es una asociación de 189 compañías fundada en abril de 1945 durante la Conferencia internacional de operadores de transporte aéreo celebrada en La Habana.

(3) Los miembros de la IATA se dividen en activos y asociados. Miembros activos sólo pueden serlo las compañías de transporte aéreo que prestan servicio en el territorio de dos o más Estados.

(4) Las partes son las 154 compañías aéreas con estatuto de miembros activos participantes en la Conferencia IATA de agencias de carga (CACONF). Hay treinta y cinco compañías aéreas asociadas <sup>(3)</sup> que no ofrecen servicios internacionales regulares ni participan en la CACONF. Sin embargo, los acuerdos adoptados les afectan en la medida en que cumplan lo dispuesto en ellos.

## C. El producto: los servicios de transporte aéreo de carga prestados por agencias

(5) Las resoluciones de la IATA objeto de la presente Decisión se refieren a los servicios de transporte aéreo de carga prestados por agencias de carga o a la venta de dichos servicios a través de intermediarios.

## D. El mercado

(6) Los ingresos generales de explotación generados en 1989 por los servicios regulares internacionales de transporte de carga de las compañías aéreas miembros de la IATA, según información de la propia organización, ascendieron a 12 500 millones de dólares, de un total de ingresos por todos los servicios (pasajeros, carga, correo, etc.) de aproximadamente 70 700 millones. La facturación total de los miembros por separado osciló entre 1,5 millones de dólares y 9 960 millones.

Los ingresos por tráfico internacional de carga de las de compañías pertenecientes a la Asociación de compañías aéreas europeas (Association of European Airlines, AEA) y establecidas en la CEE <sup>(4)</sup> alcanzaron en 1988 los 4 899 millones de dólares, según los apéndices estadísticos del Anuario de la AEA.

(7) Todas las compañías aéreas integrantes de la IATA utilizan para sus ventas el Programa de agencias de carga. Los agentes de carga acreditados de la IATA

<sup>(3)</sup> Véase el Anexo, donde figuran los miembros activos y asociados de la IATA.

<sup>(4)</sup> Las compañías de transporte aéreo de la CEE pertenecientes a la AEA son: Air Lingus, Air France, Alitalia, British Airways, Iberia, KLM, Lufthansa, Luxair, Olympic, Sabena, SAS, TAP y UTA.

<sup>(1)</sup> DO nº 13 de 21. 2. 62, p. 204/62.

<sup>(2)</sup> DO nº C 320 de 20. 12. 1990, p. 4.

(unos 1 000 en la Comunidad, de un total de 3 000 repartidos por todo el mundo) son en su mayoría empresas independientes (se calcula que en la Comunidad existen entre 300 y 400 intermediarios profesionales que operan con carga internacional que no están registrados como agentes de carga de la IATA). No obstante, los hay que pertenecen a un grupo de compañías. En algunos casos, muy limitados, dependen de empresas de transporte tales como empresas ferroviarias y navieras, e incluso de compañías aéreas de la IATA.

- (8) Las ventas se realizan mediante contratos de transporte (conocimientos de embarque aéreo) suscritos por la compañía aérea o, según los términos de los acuerdos, por el representante de la compañía en nombre de ésta. Las compañías aéreas tienen sus propios puntos de venta en los grandes mercados, pero se estima que efectúan aproximadamente el 70 % de sus ventas en Europa a través de los agentes de carga de la IATA. El resto, se efectúa a través de las propias oficinas de ventas de las compañías o por medio de sus agentes de ventas.

#### E. Los acuerdos

##### PROGRAMA DE LA IATA DE AGENCIAS DE CARGA

###### *Características generales*

- (9) El Programa de agencias de carga, que fue elaborado por la CACONF y es el sistema de la IATA para designar intermediarios en el ámbito del transporte de carga, es una de las instituciones básicas de esta asociación. Se ha señalado que el principal objetivo de este programa es garantizar que las agencias de carga que venden en nombre de los miembros de IATA actúen de manera profesional, presten un servicio fiable a las empresas de transporte y a las compañías aéreas y se haya cargo de las mercancías de las empresas de transporte y de los fondos de las compañías aéreas de forma irrefutable.
- (10) Tres son los aspectos principales del programa:
- acreditación, en virtud de la cual puede solicitarse la aprobación para promover, vender y ocuparse del transporte aéreo internacional de carga a cambio de remuneración de las compañías aéreas de la IATA si se cumplen determinados requisitos básicos y se establece una relación contractual con dichas compañías;
  - sistemas de compensación de cuentas por transporte de carga (CASS), que proporcionan a las compañías aéreas y a los agentes las economías de escala y las ventajas que suponen la normalización y automatización de la percepción y distribución de los fondos pagaderos por los agentes a las compañías;

c) programas de formación profesional, mediante los cuales se ayuda a los intermediarios, tanto a los agentes de la IATA como a aquellos que deseen ser reconocidos por esta organización, a conseguir y mantener de forma económicamente eficaz los niveles de competencia profesional requeridos para ayudar al cliente a elegir entre los servicios ofrecidos por las distintas compañías aéreas. Esta formación es particularmente importante para el aprendizaje de la manipulación de mercancías peligrosas y para garantizar la seguridad de los pasajeros, la tripulación y el avión en que se almacena el cargamento.

- (11) La gestión del programa corresponde a la División de administración de agencias, que forma parte del Secretariado de la IATA.

##### *Resoluciones de la IATA objeto de examen <sup>(1)</sup>*

##### Requisitos de obtención y mantenimiento de la calidad de agente de carga de la IATA

- (12) Toda persona que esté en posesión de las autorizaciones oficiales pertinentes, si así procede, puede adquirir la calidad de agente de carga acreditado presentando una solicitud en la forma prevista ante el director de servicios de agencia de la IATA del país en el que dicha persona desempeñe su actividad comercial, siempre que cumpla los requisitos que a continuación se detallan y los siga cumpliendo so pena de perder dicha acreditación. A estos efectos, se entenderá que, el término «solicitante» incluye también a un agente ya acreditado.
- (13) El solicitante ha de presentar unos estados financieros o cuentas elaborados por una persona o sociedad independientes de acuerdo con los principios contables del país de que se trate según establezca el órgano de la IATA responsable de la acreditación. A su vez, dicho órgano ha de hacer públicos los criterios y metodología con arreglo a los cuales se vayan a examinar y aprobar las cuentas. Para conceder el visto bueno, puede exigirse al solicitante que consiga recursos financieros adicionales mediante la aportación de capital nuevo o una garantía bancaria o de seguro. Si se somete a revisión la situación económica del agente y se comprueba que no cumple los requisitos financieros establecidos, se le concede un plazo de tiempo razonable para regularizar su situación, teniéndose también en cuenta las fluctuaciones comerciales normales.
- (14) El solicitante deberá emplear, en todos los lugares en que prepare la carga para el transporte aéreo, personal a tiempo completo competente y cualificado para prestar los servicios y desempeñar las funciones de manipulación estipuladas por la IATA. Asimismo, deberá aportar pruebas de que:

<sup>(1)</sup> A menos que se indique específicamente otra cosa, las disposiciones que siguen figuran en la resolución 805.

- a) dos de estas personas están en posesión del título básico requerido, al haber realizado el correspondiente curso;
- b) estas dos personas, en el momento de la solicitud y en todo momento después del registro:
- i) están en posesión de un diploma superior de la IATA o de la FIATA (Federación internacional de asociaciones de transportistas y asimilados) que incluya formación en la manipulación de mercancías peligrosas y que haya sido obtenido en el curso de los dos años precedentes, o
  - ii) han asistido, en los dos años precedentes, a un curso de formación para manipulación de mercancías peligrosas impartido por un miembro de la IATA, o cualquier otro curso de formación para la manipulación de mercancías peligrosas impartido por otro organismo y reconocido por la IATA.
- (15) En el país que corresponda, el solicitante deberá:
- a) mantener y hacer funcionar al menos una oficina (o un departamento de dicha oficina) destinada a la promoción o la venta de espacio de transporte aéreo internacional de carga en las líneas de las compañías de los miembros de la IATA, y al manejo de los envíos;
  - b) contar con el seguro adecuado para cubrir la responsabilidad derivada de la pérdida o daño de las mercancías.
- (16) El solicitante deberá contar con locales, personal y equipo para desempeñar, como mínimo, las siguientes funciones:
- a) informar de las tarifas y los precios de las compañías y las condiciones relativas a tales tarifas y precios;
  - b) ayudar a los clientes a cumplir las formalidades necesarias para el transporte aéreo de carga, incluidos los servicios de reserva;
  - c) entregar (u organizar la entrega de) envíos a una compañía aérea en el aeropuerto que ésta haya elegido para la recepción de todos los envíos listos para el transporte;
  - d) aceptar determinados artículos especiales para su transporte y entrega (u organización de la entrega) a una compañía aérea con arreglo a las normas que se aplican a las mercancías peligrosas;
  - e) percibir el precio del servicio a los clientes y remitir su importe a los transportistas.
- (17) Cuando así lo impongan normas oficiales, el solicitante deberá estar en posesión de una licencia comercial válida. La suspensión o retirada de esta licencia podrá dar lugar a que se revise la calidad de agente.
- (18) El solicitante no podrá tener una denominación social que sea:
- a) igual que la de la IATA o la de alguno de sus miembros, o tan parecida que se preste a confusión;
  - b) igual que la de la otro agente de carga de la IATA del mismo país; esta prohibición no tendrá efecto sobre las personas que hayan sido incluidas en la lista de agencias de carga antes del 1 de abril de 1984.
- El local de negocio no deberá identificarse como oficina de un miembro de la IATA.
- (19) El solicitante, su personal administrativo, sus principales accionistas (y las personas a quienes representan), consejeros, funcionarios y directivos no deberán haber sido declarados culpables de infracción intencional de obligaciones fiduciarias contraídas en el curso de sus actividades, ni tendrán la condición de quebrados no rehabilitados.
- #### Procedimientos de acreditación
- (20) El solicitante deberá rellenar una impreso de solicitud y enviarlo al administrador de agencias de la IATA, adjuntando la documentación y documentos contables pertinentes y haciendo efectivos el importe de los derechos de solicitud e incorporación y primer canon anual de agencia. El administrador de agencias podrá pedir al solicitante que le facilite información adicional.
- (21) El administrador publicará una lista de las solicitudes recibidas para que, en el plazo de treinta días, los miembros de la IATA pueden aportar las pruebas o indicar los motivos por los que, en su opinión, el solicitante no cumple los requisitos establecidos. En ese caso, el solicitante será debidamente informado y se le invitará a que responda a las objeciones.
- (22) Se tomará una decisión en el plazo de cuarenta y cinco días a partir de la fecha de publicación de la lista. El solicitante será informado por carta lo antes posible y, en caso de desestimarse su solicitud, le serán expuestos con claridad los motivos.
- (23) En un plazo de treinta días a partir de la notificación del administrador, el aspirante rechazado podrá solicitar que se reconsidere la decisión o acogerse a los procedimientos de revisión por parte del comisario de agencias que figuran en la resolución 805 d (véase más adelante el considerando 32).
- (24) Los solicitantes aceptados serán incluidos en la lista de agencias de carga de la IATA y el director general de la organización celebrará un contrato de agencia de carga con cada una de las personas registradas como agente. El administrador de agencias deberá notificar lo antes posible a todas las compañías aéreas la

denominación social de las partes firmantes de los contratos de agencia de carga así como las fechas de dichos contratos. Asimismo, deberá conservar, publicar y hacer circular con cierta periodicidad una lista de agencias de carga con todas las personas a quienes el director general haya suscrito contratos.

- (25) Los miembros de la IATA podrán designar a un agente que figure en la lista de agencias de carga:
- i) presentando ante el administrador de agencias una declaración de acuerdo general para la designación de todos los agentes. La IATA publicará periódicamente una lista de los miembros que hayan presentado dicha declaración; o
  - ii) informando al agente, mediante carta cuya copia le será enviada al administrador de agencias, de su decisión de designarle como tal.
- (26) Las compañías aéreas de la IATA que hayan designado a un agente podrán anular la designación previa notificación a dicho agente mediante carta cuya copia le será enviada al administrador de agencias.
- (27) Asimismo, podrán decidir si facilitan al agente sus conocimientos de embarque aéreo. También podrán optar por autorizar al agente a emitir otros conocimientos de embarque aéreo en su nombre.

#### Pago de comisiones

- (28) Los agentes debidamente designados por los miembros de la IATA percibirán comisiones por la venta de espacio y la manipulación de carga para transporte internacional aéreo al tipo que establezcan en cada momento las compañías aéreas miembros de la IATA. La resolución 805 incluye normas sobre el cálculo de las comisiones, así como sobre las ventas entre compañías, el pago de comisiones a los solicitantes, las funciones por las que los agentes reciben comisiones (aceptación y entrega de la mercancías, expedición de conocimientos de embarque y percepción de pagos), agentes en el país de destino, transporte por flete contratado y transporte estatal y reembolsos. No se prohíbe compartir las comisiones con el transportista.

#### Normas administrativas

- (29) En la resolución 805 figuran, asimismo, normas técnicas y administrativas sobre la percepción de fondos y la remisión de pagos a través del CASS o directamente a las compañías aéreas, normas sobre cambios de titularidad, forma jurídica, denominación o domicilio social.

#### Procedimientos de arbitraje de litigios

- (30) Si, en un momento dado, tras recibir de un miembro de la IATA una declaración de incumplimiento, el administrador de agencias tiene conocimiento de que entre este miembro y el agente comercial existe un litigio comercial sobre el período por el que fue enviado el aviso de irregularidades o con relación a períodos anteriores, el administrador deberá mantener o retirar, según proceda, la declaración de incumplimiento. Si se retira la declaración, el administrador deberá poner fin a la acción emprendida contra el agente y comunicárselo a todos los miembros y, cuando proceda, al personal de gestión del CASS. Al recibir la notificación, los miembros deberán pagar cualquier comisión que hayan retenido al agente. El aviso de irregularidades que haya dado lugar a la declaración de incumplimiento mantenida o retirada deberá ser retirado por el administrador de agencias. Si la declaración de incumplimiento hubiese sido consecuencia de un error y la compañía así lo notifica al administrador de agencias mediante el envío de información detallada por carta, el administrador deberá retirar la declaración de incumplimiento. En este caso, los procedimientos mencionados también se aplicarán.

#### Medidas que afectan a la calidad de agente

- (31) Los agentes podrán renunciar a su acreditación o verse privados de ella por la IATA por las razones que se especifican en la resolución 805 (por ejemplo, incumplir los requisitos establecidos para conservar la acreditación, incumplimiento de obligaciones o irregularidades, pérdida de la licencia comercial en los países en que es necesaria, etc.). También se les podrá suspender temporalmente como tales o sufrir apercibimiento. Los procedimientos y efectos de los distintos casos se hallan especificados.

Revisión de las decisiones de los administradores de agencias de la IATA que afecten a los solicitantes y agentes y reconsideración de la calidad de agente.

- (32) Las decisiones tomadas por los organismos competentes de la IATA que afecten a los solicitantes y agentes podrán ser revisadas en primera instancia por un comisario de la organización designado expresamente para esta función, al que hace referencia la resolución 805 d, y que se encargará asimismo de reconsiderar la calidad del agente cuando el administrador de agencias de la IATA haya elevado quejas contra él. Las decisiones del comisario serán a su vez apelables en procedimiento de arbitraje. Los procedimientos de recurso ante el comisario figuran en la resolución 805 e; los pormenores relativos al procedimiento de arbitraje en la resolución 805.

Revisión de las decisiones individuales de uno de los miembros

(33) La resolución 805 establece el derecho a solicitar la revisión de las decisiones de los miembros de la IATA que afecten a los agentes. Por consiguiente, el agente que se considere afectado por la decisión de un miembro:

- a) de negarse a designarle como agente;
- b) de revocar la designación como agente;
- c) de negarse a:
  - i) suministrar al agente sus conocimientos de embarque aéreo, o
  - ii) autorizar al agente a extender otros conocimientos de embarque aéreo en su nombre; o
- d) de retirar:
  - i) los conocimientos de embarque que le había suministrado, o
  - ii) la autorización de expedir otros conocimientos de embarque en su nombre,

por la cual los intereses comerciales de dicho agente se vean afectados hasta el punto de que se encuentre amenazado el futuro de la empresa, tendrá derecho a ser informado de los criterios aplicados por la compañía para la designación de agentes o para tomar cualquiera de las decisiones antedichas. Si el agente no estima razonables los motivos aducidos, en primer lugar deberá dirigirse a la compañía en demanda de satisfacción o clarificación. Si la cuestión no se resuelve, el agente estará facultado para recurrir tal decisión ante el comisario de agencias. Cuando la decisión del miembro de revocar la acreditación del agente o reiterar sus conocimientos de embarque aéreo o la autorización para expedir otros se haya efectuado en aplicación de las disposiciones colectivas de la resolución 805, el agente no podrá ejercer su derecho frente a la compañía de que se trate, sino según lo estipulado en las disposiciones especiales pertinentes y en la resolución 805 e.

#### *Entrada en vigor*

(34) Las resoluciones 805, 805 d y 805 e entrarán en vigor en todos los Estados miembros, a más tardar, el 1 de julio de 1991.

Al mismo tiempo, los regímenes establecidos en las series de resoluciones números 801 y 803 de la IATA dejarán de aplicarse a los agentes establecidos en la Comunidad.

#### **F. Modificaciones introducidas por la serie de resoluciones número 805 con respecto a los regímenes anteriores**

(35) En su primera solicitud de 7 de julio de 1988 la IATA notificó varias resoluciones relativas al Programa de la

IATA de agencias de carga, basado principalmente en la serie de resoluciones número 801:

- resolución 801: reglas de administración de agencias de carga,
- resolución 801 a: acuerdo sobre agencias de carga.

(36) Con posterioridad a dicha solicitud, la CACONF de la IATA adoptó una nueva serie de resoluciones número 803 que sustituía a la 801 e introducía cambios importantes en las disposiciones de la IATA sobre agencias de carga. Estas resoluciones nuevas fueron notificadas el 2 de octubre de 1989. Según la IATA fueron elaboradas con el objeto de modificar el contexto reglamentario y se tuvo en cuenta, entre otras consideraciones, la posición de la Comisión en lo referente a los agentes de carga.

(37) Mediante carta de 17 de abril de 1990, la IATA notificó la serie de resoluciones número 805, que sustituye a la resolución 803 como el régimen básico aplicable en la Comunidad Europea. Estas resoluciones introducen diversas modificaciones con respecto a las anteriores. Gran parte de estas modificaciones son consecuencia de la intervención de la Comisión.

(38) Respecto de las series de resoluciones números 801 y 803 la serie de resoluciones número 805 suprime diversas restricciones que afectaban a los agentes:

- desaparece el «criterio de productividad», esto es, el requisito por el cual los solicitantes debían poseer como mínimo un determinado volumen de negocios para obtener la acreditación de la IATA,
- se limitan los requisitos en materia de personal a la plantilla mínima necesaria para ofrecer un servicio fiable a los clientes. La Comisión aceptó el razonamiento de la IATA de que en los locales en que los agentes de carga efectúen operaciones de manipulación de mercancías peligrosas es necesario un mínimo de dos personas. Por ello, los agentes no sólo deberán estar capacitados para vender espacio de transporte, sino también para manipular envíos y cumplimentar los documentos debidamente,
- desaparece la prohibición de conceder descuentos a los clientes haciéndoles participar en las comisiones,
- desaparece la prohibición de efectuar pagos no monetarios a agentes en forma de servicios lucrativos para éstos,
- se simplifica el procedimiento de acreditación,
- se flexibilizan las normas sobre locales a fin de que los departamentos de transporte aéreo de carga de firmas comerciales establecidos en forma de sucursal interna puedan obtener la acreditación de la IATA. Se suprime, en concreto, el requisito de la resolución 801 en virtud de la cual para obtener la

acreditación de la IATA el solicitante debía «prestar sus servicios al público general».

- toda persona que cumpla los criterios exigidos podrá obtener la acreditación de la IATA, incluso si no se trata de un agente establecido.
  - desaparecen las limitaciones sobre la venta por agentes de espacio de transporte aéreo de carga por flete contratado,
  - se establece un procedimiento de revisión y arbitraje imparcial que permite a los agentes apelar contra las decisiones que afecten adversamente a sus actividades comerciales. Este procedimiento adquiere especial importancia cuando se trata de decisiones tomadas por las compañías aéreas dominantes.
- (39) Otra importante mejora es la eliminación de los acuerdos de exclusiva dentro del Programa de agencias de carga, de manera que los agentes de la IATA están autorizados para prestar sus servicios a compañías aéreas que no pertenezcan a esa organización o a compañías chárter y para colaborar con compañías de la IATA con arreglo a acuerdos bilaterales. Por su parte, las compañías aéreas están facultadas para negociar acuerdos con agentes ajenos a la organización.

#### G. Observaciones de las partes interesadas

- (40) La Comisión recibió observaciones de varias asociaciones de transportistas como la Bundesverband Spedition und Lagerei eV (BSL) (carta de 14 de enero de 1991), la Belgian Air Freight Industry (BAFI) (carta de 15 de enero de 1991), la International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) (carta de 17 de enero de 1991) y el European liason Committee of Common Market Forwarders (CLECAT) (carta de 17 de enero de 1991).

Aunque en líneas generales coincidían con la decisión de la Comisión recogida en la Comunicación efectuada por ella con arreglo al apartado 3 del artículo 19 del Reglamento nº 17, los transportistas criticaron la omisión del requisito por el que para obtener la acreditación el solicitante debía «prestar sus servicios al público en general». En su opinión no conviene permitir la participación de agentes internos en el programa de la IATA.

Además, a su entender, la supresión de ese requisito podría provocar una restricción del comercio, discriminaciones en perjuicio de determinados transportistas y una reducción de la seguridad en los vuelos.

Por otra parte, los transportistas indicaron a la Comisión que las compañías de la IATA no efectúan sólo el 70 % de sus ventas en Europa a través de los agentes de carga de la organización sino que dicha cifra asciende hasta el 95 %, y que ellos no se benefician del CASS (el sistema de la IATA de compensación de cuentas por ventas de espacio de transporte aéreo de carga, véase el apartado 10) ya que las únicas beneficiarias son las compañías aéreas. Con todo, los transportistas no se opusieron al CASS puesto que este tipo de sistema no es perjudicial para ellos.

La Comisión ha examinado las observaciones de los transportistas sobre la omisión en la resolución 805 del requisito de la resolución 801 por el cual para obtener la acreditación de la IATA el solicitante debía «prestar sus servicios al público en general», requisito suprimido por dicha organización. Ni las compañías de la IATA ni los transportistas se oponían a la supresión de este requisito. En opinión de la Comisión, no sería lícito que ese requisito sirviese para negar la acreditación a las compañías que cumplan los demás requisitos.

Además, los hechos demuestran que las compañías comerciales o industriales que inician negocios de transporte aéreo de carga terminan por desarrollar y abrir al público sus propias agencias, con el siguiente incremento del número de puntos de venta en beneficio de los demás transportistas.

En consecuencia, en este extremo la Comisión no comparte la opinión de los contratistas. En cuanto al CASS, la Comisión ha tomado en consideración las observaciones de los transportistas sobre su decisión.

## II. VALORACIÓN JURÍDICA

- (41) Los acuerdos celebrados entre compañías aéreas integrantes de la IATA mencionados en el punto I entran en el ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado, ya que restringen la competencia y afectan al comercio entre Estados miembros. Por consiguiente, no procede conceder una declaración negativa, contrariamente a lo solicitado por la IATA. No obstante, dichos acuerdos puedan acogerse a la exención prevista en el apartado 3 del artículo 85.

### A. Apartado 1 del artículo 85

- (42) Las compañías aéreas integrantes de la IATA son empresas con arreglo al apartado 1 del artículo 85 y los acuerdos celebrados entre dichas compañías y formalizados en la serie de resoluciones de la IATA número 805 constituyen acuerdos y decisiones de asociaciones de empresas que entran en el ámbito de aplicación de dicho artículo.

#### a) Objeto y efecto de la restricción de la competencia

- (43) Los citados acuerdos y decisiones restringen la competencia entre las compañías aéreas integrantes de la IATA en lo referente a la distribución de sus servicios de transporte aéreo de carga, ya que dichas compañías aceptan aplicar colectivamente el mismo sistema de distribución a una parte importante de sus ventas. Aunque el sistema selectivo no está limitado a agentes y compañías aéreas y no se imponen a los agentes restricciones de carácter territorial, de hecho el programa de la IATA se ha erigido en el canal de distribución más utilizado por la mayoría de las compañías. El resultado es que para una parte importante de sus actividades comerciales las compañías ajustan en cierta medida sus políticas en materia de distribución a las de la mayoría de las demás compañías.

(44) El sistema de distribución y venta establecido por las compañías aéreas integrantes de la IATA prácticamente excluye otros modos de distribución basados en acuerdos de otro tipo celebrados por separados por las compañías de la organización y, en consecuencia, impone una estructura de venta de considerable rigidez. De no haberse establecido este sistema, cada compañía contaría con su propia red de agentes, que en general serían distintos de los de las compañías rivales. Ello produciría una mayor competencia entre agentes y entre compañías aéreas.

(45) Por otra parte, las resoluciones en cuestión tienen un gran efecto sobre el sector del transporte de carga en la Comunidad y crean una estructura más rígida que los sistemas bilaterales, que introducen importantes elementos de competencia más fuertes en materia de distribución.

(46) Además, es evidente que estas resoluciones efectuarán a la competencia entre agentes, incluso si se permite traspasar a los clientes (transportistas) una parte de las comisiones. Dado que todo sistema colectivo de distribución dotado de criterios de selección uniformes lleva aparejado cierto grado de limitación de la competencia, resultará inevitable que la competencia entre agentes de venta especializados como los de la IATA siga siendo más limitada de lo que sería en ausencia de las resoluciones.

Por otra parte, la competencia con agentes ajenos a la IATA o con otros operadores que desarrollen sus actividades en el mercado de distribución fuera del marco establecido por la organización se verá falseada, ya que por su adhesión al sistema colectivo de agencias de la IATA algunos agentes se encuentran injustificadamente en una situación ventajosa frente a los operadores que se mantienen al margen del sistema.

(47) De lo anterior queda claro que las resoluciones pertinentes de la IATA afectan a la estructura competitiva del mercado comunitario en su conjunto en los tres niveles que acaban de analizarse.

b) *Efecto sobre el comercio entre Estados miembros*

(48) Las resoluciones de la IATA que se examinan se refieren a servicios de que son objeto de intercambios considerables dentro de la Comunidad, como se indicó en los considerandos 6 a 8.

Por consiguiente, los acuerdos afectan al comercio intracomunitario ya que tienen un efecto importante sobre la estructura total de la competencia.

#### B. Apartado 3 del artículo 85

(49) Las resoluciones de la IATA que se examinan cumplen las condiciones necesarias para acogerse a la exención establecida en el apartado 3 del artículo 85, pues contribuyen a mejorar la producción y distribución de bienes y a fomentar el progreso técnico y económico, y reservan al mismo tiempo a los clientes una participación equitativa en el beneficio resultante. Además, no

imponen a las empresas restricciones que no son indispensables para alcanzar esos objetivos y tampoco ofrecen a dichas empresas la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los productos de que se trata.

*Mejora de la producción y de la distribución y promoción del progreso técnico y económico*

(50) Gracias a estas resoluciones es posible una gestión centralizada de los agentes de la IATA, así como reducir los gastos administrativos que suponen para las compañías aéreas sus agentes minoristas. Muchas compañías no podrían asumir los gastos de gestión de una gran red propia de agentes; de ahí que las compañías medianas y pequeñas sobre todo consideren el sistema de agencias de la IATA esencial e insustituible. Este sistema resulta particularmente ventajoso para las compañías que mantienen amplias operaciones internacionales, ya que permite el acceso a mercados que de otro modo sería demasiado difícil y costoso abarcar. Por medio de un acuerdo único normalizado celebrado con la IATA, cualquier agente cuya autorización para representar a los miembros de la IATA sea concedida, previo examen, puede expedir documentos de embarque en nombre de los miembros que le autoricen para ello. Este sistema fomenta el mantenimiento en todo el mundo de unos niveles de calidad apropiados para la venta de los productos de las compañías y garantiza la integridad financiera de los agentes de ventas. Además sus disposiciones sobre seguridad contribuyen a la seguridad de los viajeros, que con frecuencia viajan en aviones que transportan carga.

(51) El sistema de la serie de resoluciones número 805 de la IATA contribuye a mejorar la distribución del producto consistente en transporte aéreo del siguiente modo:

a) ofreciendo a las compañías aéreas miembros de la organización las ventajas que suponen las economías de escala derivadas de:

- la identificación y acreditación de puntos de venta adecuados,
- la armonización de las relaciones contractuales con los agentes,
- el fomento de un mayor nivel de competencia y fiabilidad en el sector de la distribución; y

b) ofreciendo a los agentes:

- un procedimiento de acreditación más breve basado en criterios no discriminatorios,
- una relación contractual simplificada con todas las compañías aéreas integrantes de la IATA,
- la posibilidad de vender de inmediato los servicios de la mayoría de las compañías,

- una gestión y unos procedimientos de información más simples,
- acceso a la formación profesional del personal,
- un procedimiento de examen imparcial de los litigios con las compañías aéreas sometiendo las controversias a un órgano de arbitraje neutral,
- la asistencia profesional de la secretaria de la IATA (publicaciones, asesoramiento, programas de formación, etc.)
- el prestigio profesional que lleva consigo la acreditación de la IATA.

#### *Ventajas para los clientes*

- (52) El sistema de la IATA establecido en la serie de resoluciones número 805 reserva a los clientes una participación equitativa en el beneficio resultante. Esta participación puede resumirse en los puntos siguientes:
- a) el nivel de competencia técnica y operativa exigido a los agentes para garantizar su fiabilidad (viabilidad financiera, cualificaciones del personal y experiencia, en particular, en materia de manipulación de mercancías peligrosas, locales y equipo de manipulación apropiados, etc.);
  - b) una amplia gama de agentes de la IATA (aproximadamente 1 000 en la Comunidad, cifra que irá en aumento como consecuencia de la aplicación de los criterios de la resolución 805);
  - c) la disponibilidad de agentes que representan a un gran número de compañías que cubren una larga lista de destinos;
  - d) una mayor competencia entre los agentes de la IATA al permitirse la concesión de descuentos a expensas de las comisiones.

#### *Imposibilidad de suprimir las restricciones*

- (53) La normalización y las economías de escala obtenidas gracias al sistema establecido en las resoluciones no serían posibles sin un sistema internacional uniforme. En efecto, la piedra fundamental del sistema de la IATA es el gran número de agentes que participan en él. Sus elementos restrictivos, al igual que sus efectos benéficos, son consecuencia de este hecho. Aquéllos no pueden disociarse de éstos.

#### *Supresión de la competencia*

- (54) El sistema de la serie de resoluciones número 805 no suprime la competencia entre compañías aéreas en materia de distribución. Las compañías pueden ofre-

cer a los agentes la remuneración que consideren adecuada, en forma de comisión o de otro modo. También son libres de asumir ellas mismas las actividades de venta y establecer su propia red de distribución de carácter bilateral en condiciones diferentes de las convenidas en el seno de la IATA.

- (55) Como se afirma en el considerando 54, las compañías aéreas están facultadas para efectuar parte de sus ventas en canales paralelos competidores, y de hecho así lo hacen. Por consiguiente, las resoluciones no suprimen la competencia, ya que no imponen una exclusividad de ventas a ninguna de las partes interesadas. Concretamente, los agentes pueden vender espacio de transporte en compañías ajenas a la IATA y en compañías chárter.
- (56) Además, se conservará un grado significativo de competencia entre agentes, sean éstos de la IATA o ajenos a ella y hayan sido designados para una relación multilateral o bilateral. En efecto, los agentes de la IATA competirán no sólo ofreciendo un mejor servicio al cliente, sino compartiendo las comisiones con él. Asimismo, habrá competencia con agentes ajenos a la IATA. Por otra parte, es posible que aumente el número de agentes acreditados de la IATA que concluyan acuerdos bilaterales con compañías de la organización y compitan fuera del marco de la IATA con otros agentes acreditados por ésta.
- (57) En conclusión, por lo que se refiere a este punto, la Comisión considera que el sistema de la IATA no impide la competencia, puesto que puede coexistir con métodos de distribución actuales y futuros basados en diferentes tipos de políticas y, además, evolucionará en un mercado europeo progresivamente liberalizado en lo referente a servicios en general y, en concreto, en cuanto a los servicios prestados por las agencias y las compañías aéreas.

#### *Efectos económicos y estructurales de las resoluciones que se examinan*

- (58) El régimen establecido por las resoluciones de la IATA números 805, 805 d y 805 e tiende a la liberalización, responde mejor a la realidad del mercado que las reclusiones anteriores y es consecuencia de la intervención de la Comisión tras las notificaciones de la IATA.
- (59) Gracias a los cambios introducidos en el sistema, las relaciones entre agentes y compañías de la IATA están más equilibradas y resulta más fácil establecer un negocio de venta de espacio de transporte aéreo de carga en nombre de un miembro de la organización, sin que ello suponga menoscabo alguno de la competencia y fiabilidad de los agentes. El resultado de estos cambios será probablemente un incremento del número de puntos de venta en beneficio de los clientes, que también sacarán fruto de la mayor competencia entre agentes.

(60) En opinión de la Comisión, en la utilización del sistema de la resolución 805 debe evitarse toda posible aplicación abusiva o discriminatoria del procedimiento de acreditación. En este sentido, hay que hacer hincapié en que sería discriminatoria toda negativa a acreditar a un solicitante que satisfaga los criterios establecidos, y en que la aplicación del procedimiento a nivel local debe ceñirse fielmente a esos criterios.

(61) En estos tiempos en que el transporte aéreo de carga está en auge y aumenta el grado de liberalización del transporte aéreo europeo, el Programa de agencias de carga de la serie de resoluciones número 805 puede desempeñar un papel importante en la mejora de la fluidez del mercado en beneficio de las compañías aéreas, los agentes y los propios clientes.

*Duración de la exención*

(62) El apartado 1 del artículo 8 del Reglamento nº 17 dispone que las exenciones previstas en el apartado 3 del artículo 85 sólo podrán autorizarse por un período determinado y que podrán estar sujetas a condiciones y obligaciones.

(63) La Comisión no estima necesario imponer condiciones ni obligaciones. No obstante, seguirá atentamente la aplicación del sistema hasta la expiración de la exención a fin de estar en condiciones de decidir si procede prorrogarla, en el supuesto de que así se solicite.

(64) En vista de las características de los acuerdos y decisiones que se examinan, la duración apropiada de la exención, que se ajusta a los objetivos del apartado 3 del artículo 85, es de diez años a partir de la fecha de la primera notificación, esto es, hasta el 6 de julio de 1998.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN

*Artículo 1*

De conformidad con el apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE, las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 se declaran inaplicables a las resoluciones 805, 805 d y 805 e de la IATA durante el período comprendido entre el 7 de julio de 1988 y el 6 julio de 1998.

*Artículo 2*

Los destinatarios de la presente Decisión serán la Asociación internacional de transporte aéreo y las empresas que figuran en el Anexo.

Hecho en Bruselas, el 30 de julio de 1991.

*Por la Comisión*

Sir Leon BRITTAN

*Vicepresidente de la Comisión*

## ANEXO

## Miembros de la IATA

189 miembros (154 activos y 35 asociados) al 15 de febrero 1990

*Miembros activos*

Adria Airways	British Midland Airways Ltd
Aer Lingus plc	Brymon Airways
Aeroflot Soviet Airlines	Cameroon Airlines
Aerolíneas Argentinas	Canadian Airlines International Ltd
Aerolíneas Nicaragüenses SA (AERONICA)	Caribbean Air Cargo Company Ltd
Aerovías de México SA de CV (AEROMEXICO)	Ceskoslovenske Aerolinie (CSA)
Aerovías Nacionales de Colombia SA (AVI- ANCA)	Compañía Mexicana de Aviación SA de CV (MEXICANA)
Affretair (PVT) Ltd	Continental Airlines Inc.
Air Afrique	Cook Islands International Airlines Ltd
Air Algérie	Crossair
Air Botswana	Cruzeiro do Sul SA — Servicos Aéreos
Air Bremen GmbH & Co.	Cyprus Airways Ltd
Air Bridge Carriers Ltd	Dan-Air Services Ltd
Air Canada	Delta Air Regionalflugverkehr GmbH
Air Europe Ltd	Democratic Yemen Airlines (ALYEMOA)
Air France	Deutsche Lufthansa AG (LUFTHANSA)
Air Gabon	Eastern Air Lines Inc.
Air Guinée	Egyptair
Air Jamaica Ltd	El Al Israel Airlines Ltd
Air Littoral	Emirates
Air Madagascar	Empresa Consolidada Cubana de Aviación (CUBANA)
Air Malawi Ltd	Empresa de Transporte Aéreo del Perú (AE- ROPERU)
Air Malta Company Ltd	Empresa Ecuatoriana de Aviación SA (ECUATORIANA)
Air Martinique	Ethiopian Airlines Corporation
Air Mauritius	Federal Express Corporation
Air New Zealand Ltd	Finnair Oy
Air Niugini	Friendly Islands Airways Ltd
Air Pacific Ltd	Gambia Air Shuttle Ltd
Air Seychelles Ltd	Garuda Indonesia
Air Tanzania Corporation	German Wings Luftfahrtunternehmen GmbH
Air Tungaru Corporation	Ghana Airways Corporation
Air UK	Gulf Air Company GSC
Air Zaïre	Hong Kong Dragon Airlines Ltd (DRAGONAIR)
Air Zimbabwe Corporation	IBERIA, Líneas Aéreas de España SA
Air India	Icelandair
Airline of the Marshall Islands	Indian Airlines
Alaska Airlines Inc.	Iran Air, The Airline of the Islamic Republic of Iran
Alisarda SpA	Iraqi Airways
Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA	Jamahiriya Libyan Arab Airlines
All Nippon Airways Co., Ltd	Japan Airlines Co. Ltd
American Airlines Inc.	Japan Air System Co. Ltd
America West Airlines, Inc.	Jugoslovenski Aerotransport (JAT)
Ariana Afghan Airlines Co. Ltd	Kenya Airways Ltd
Austrian Airlines	KLM Royal Dutch Airlines
Balkan Bulgarian Airlines	Korean Air
Berlin European UK Ltd	Kuwait Airways Corporation
Birmingham European Airways plc	LAM — Linhas Aéreas de Moçambique
Braathens SAFE	
British Airways plc	

