

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 30. Juli 1991

in einem Verfahren nach Artikel 85 EWG-Vertrag in der Sache IV/32.792 — IATA Cargo Agency Programme

(91/481/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf die Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962, Erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln 85 und 86 des EWG-Vertrags ⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Akte zum Beitritt Spaniens und Portugals, insbesondere auf die Artikel 6 und 8,

im Hinblick auf die gemäß den Artikeln 2 und 4 der Verordnung Nr. 17 am 7. Juli, 2. Oktober 1989 und 17. April 1990 gestellten Anträge auf Negativattest bzw. Freistellung für bestimmte Entschließungen der IATA betreffend Frachtvermittler,

gestützt auf die gemäß Artikel 19 Absatz 3 veröffentlichte Zusammenfassung des Antrags und der Anmeldung ⁽²⁾,

nach Konsultierung des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. SACHVERHALT

A. Gegenstand der Entscheidung

- (1) Diese Entscheidung bezieht sich auf folgende IATA-Entschließungen:

- Entschließung 805: IATA Cargo Agency Distribution System Rules — Europa,
- Entschließung 805d: Agency Commissioner,
- Entschließung 805e: Conduct of Review by Agency Commissioner,

nachstehend „die Entschließungen der Serie 805“ genannt.

B. Die Unternehmen: IATA und ihre Mitglieder

- (2) Die IATA ist eine Vereinigung von 189 Luftfahrtunternehmen, die im April 1945 in Havanna als „International Air Transport Operators Conference“ gegründet wurde.

- (3) Bei den Mitgliedern der IATA wird zwischen Vollmitgliedern und assoziierten Mitgliedern unterschieden. Die Vollmitgliedschaft steht allen Luftfahrtunternehmen offen, die Luftverkehrsdienste zwischen den Gebieten zweier oder mehrerer Staaten betreiben.

- (4) Die Unternehmen sind die 154 Vollmitglieder, die an der Cargo Agency Conference der IATA (CACONF) teilnehmen; die 35 assoziierten Mitglieder ⁽³⁾ betreiben keine planmäßigen internationalen Luftverkehrsdienste und nehmen an der CACONF nicht teil. Sie werden jedoch von den Vereinbarungen betroffen, indem sie diese anwenden.

C. Das Erzeugnis: Luftfrachtvermittlerdienste

- (5) Gegenstand dieser Entscheidung sind die IATA-Entschließungen über Luftfrachtvermittlerdienste, d. h. den Verkauf von Luftfrachtbeförderung über Vermittler.

D. Der Markt

- (6) Gemäß den Angaben der IATA beliefen sich die Betriebseinnahmen ihrer Mitglieder im Jahr 1989 aus internationalen Linienfrachtdiensten auf rund 12,5 Milliarden US-Dollar bei Gesamteinnahmen aus allen Diensten (Fluggäste, Fracht, Post und sonstige) von 70,7 Milliarden US-Dollar. Die einzelnen Mitglieder erzielten Umsätze zwischen 1,5 Millionen und 9,96 Milliarden US-Dollar. Gemäß dem Jahrbuch der Association of European Airlines (AEA) beliefen sich die Gesamteinnahmen der in der EG niedergelassenen AEA-Mitglieder ⁽⁴⁾ aus dem internationalen Luftfrachtgeschäft auf 4,899 Milliarden US-Dollar.

- (7) Für den Verkauf ihrer Leistungen greifen alle IATA-Mitglieder auf das Cargo Agency Programme zurück. Bei den zugelassenen IATA-Frachtvermittlern

⁽¹⁾ ABl. Nr. 13 vom 21. 2. 1962, S. 204/62.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 320 vom 20. 12. 1990, S. 4.

⁽³⁾ Siehe Anhang.

⁽⁴⁾ Aer Lingus, Air France, Alitalia, British Airways, Iberia, KLM, Lufthansa, Luxair, Olympic, Sabena, SAS, TAP und UTA.

(von den weltweit rund 3 000 bei der IATA zugelassenen Vermittlern entfallen 1 000 auf die Gemeinschaft) handelt es sich überwiegend um unabhängige Unternehmen (in der Gemeinschaft sind zwischen 300 und 400 Vermittler im internationalen Frachtgeschäft außerhalb des IATA-Systems tätig). Diese können jedoch in einigen Fällen Bestandteil einer Unternehmensgruppe bzw. von Verkehrsunternehmen wie den Eisenbahnunternehmen oder Reedereien sein und werden in einigen Fällen von IATA-Mitgliedern kontrolliert.

- (8) Der Verkauf besteht aus der Ausgabe eines Beförderungsvertrages (Luftfrachtbrief), der von der Fluggesellschaft oder gemäß den Bestimmungen der Vereinbarungen von dem ernannten Vertreter (agent) im Namen der Fluggesellschaft ausgestellt wird. Die Fluggesellschaften unterhalten eigene Verkaufsstellen in ihren wichtigsten Märkten, erzielen jedoch gemäß den Angaben der IATA 70 % ihrer Umsätze in Europa über Vertreter und nur die verbleibenden 30 % über ihre eigenen Verkaufsstellen oder ihre Generalvertreter.

E. Die Vereinbarungen

DAS CARGO AGENCY PROGRAMME DER IATA

Allgemeines

- (9) Das von der CACONF eingeführte Cargo Agency Programm regelt die Ernennung von Zwischenhändlern für die Frachtbeförderung und ist eine ihrer grundlegenden Einrichtungen. Mit diesem Programm soll gewährleistet werden, daß die Luftfrachtvertreter im Auftrag der IATA-Mitglieder den Spediteuren und den Fluggesellschaften zuverlässige Dienste sachkundig erbringen und mit den Gütern des Versenders und den Geldern der Fluggesellschaft korrekt umgehen.
- (10) Das Programm umfaßt drei Bestandteile:
- a) Zulassung: Jedermann, der bestimmte Grundvoraussetzungen erfüllt, kann sich um die Zulassung zur Beförderung, zum Verkauf und zur Abwicklung internationaler Luftfrachtdienstleistungen gegen Entgelt für IATA-Mitglieder bewerben und vertragliche Beziehungen mit diesen Gesellschaften eingehen;
 - b) Frachtverrechnungspläne: Sie ermöglichen sowohl den Fluggesellschaften als auch den Vertretern Skaleneinsparungen und die Vorzüge der Vereinheitlichung und Automatisierung bei der Einnahme und Abführung der Beträge durch die Verkaufsstellen an die Fluggesellschaften;

- c) Ausbildungsprogramme: Unterstützung der IATA-Vertreter und der Bewerber um eine Zulassung bei der kostengünstigen Erzielung und Wahrung der Normen für die Beratung der Kunden bei der Auswahl der von den Fluggesellschaften angebotenen Dienste; dies ist von besonderer Bedeutung bei der Aneignung der erforderlichen Fachkenntnisse für die Abfertigung gefährlicher Güter, die Gewährleistung der Sicherheit von Fluggästen, der Besatzung und der Flugzeuge, mit denen gefährliche Ladungen befördert werden.

- (11) Die Durchführung dieses Programms untersteht der Agency Administration Division innerhalb des IATA-Sekretariats.

Die Bestimmungen der IATA-Entschlüssen⁽¹⁾

Voraussetzungen für die Zulassung als IATA-Frachtvertreter

- (12) Jedermann, der im Besitz einer gegebenenfalls erforderlichen Gewerbebescheinigung ist und die nachstehend aufgeführten Voraussetzungen erfüllt, kann beim Zweigstellenverwalter der IATA in dem Land seines Geschäftssitzes die förmliche Zulassung beantragen. Die Zulassung wird zurückgezogen, wenn die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt sind. Deshalb schließt im folgenden der Begriff „Bewerber“ auch bereits zugelassene Vertreter ein.
- (13) Der Bewerber hat einen unabhängig erstellten Finanzausweis vorzulegen, der gemäß den landesüblichen und von der für die Zulassung zuständigen IATA-Behörde angegebenen und veröffentlichten Buchhaltungsvorschriften ausgearbeitet worden ist; die Finanzangabe wird gemäß den von dem gleichen Gremium in bestimmten Zeitabständen festgelegten Methoden und Normen ausgewertet. Um die Bewertungsnormen zu erfüllen, kann es sich für den Bewerber als erforderlich erweisen, sich zusätzliche Mittel in Form einer Kapitalaufstockung oder einer Bank- bzw. Versicherungsbürgschaft zu beschaffen. Stellt sich bei einer Überprüfung heraus, daß der Vertreter die Finanznormen nicht mehr erfüllt, wird ihm unter Berücksichtigung der üblichen Geschäftsfuktuationen eine angemessene Frist zur Wiedererlangung der Voraussetzungen eingeräumt.
- (14) Der Antragsteller ist verpflichtet, an allen Orten, an denen er Luftfracht versandfertig macht, ausgebildetes und erfahrenes Vollzeitpersonal zu beschäftigen, um die von der IATA festgelegten Dienste und Abfertigungsleistungen zu erbringen. Der Antragsteller muß nachweisen, daß

⁽¹⁾ Die nicht gesondert aufgeführten Bestimmungen sind in der Entschließung 805 enthalten.

- a) zwei Angehörige seines Personals im Besitz eines angemessenen Grundzeugnisses sind und dafür einen entsprechenden Lehrgang absolviert haben;
- b) zwei Angehörige seines Personals im Zeitpunkt der Bewerbung und jederzeit nach der Zulassung
 - i) im Besitz eines in den beiden vorangehenden Jahren ausgestellten höheren Zeugnisses von IATA/FIATA (Internationaler Verband der Luftfrachtspediteure) einschließlich einer Bescheinigung über Ausbildung für die Abfertigung gefährlicher Güter sind oder
 - ii) in den beiden vorangehenden Jahren einen von einem IATA-Mitglied veranstalteten gleichwertigen Lehrgang für die Abfertigung gefährlicher Güter oder einen entsprechenden Lehrgang absolviert haben, der von einer anderen, von der IATA anerkannten Einrichtung veranstaltet wurde.

(15) Der Bewerber muß in dem betreffenden Land

- a) zumindest ein Büro oder eine Abteilung eines Büros für die Vermittlung oder den Verkauf internationaler Luftfrachtbeförderungsleistungen auf den Strecken von IATA-Mitgliedern und für die Abfertigung von Frachtsendungen ständig unterhalten;
- b) über ausreichenden Versicherungsschutz für Verlust oder Beschädigung der Fracht des Versenders verfügen.

(16) Der Bewerber muß über die Räumlichkeiten, das Personal und die Ausrüstung verfügen, die zur Wahrnehmung mindestens folgender Aufgaben notwendig sind:

- a) Angabe der Frachtraten und Gebühren der Fluggesellschaften und der hierfür geltenden Konditionen;
- b) Unterstützung der Kunden bei der Erledigung der erforderlichen Förmlichkeiten für die Luftfrachtbeförderung einschließlich Reservierungsdienste;
- c) Anfuhr oder Vermittlung der Anfuhr von Frachtstücken an die Luftfahrtgesellschaft auf jedem Flughafen, der von dieser für die Annahme aller versandfertigen Frachtstücke bezeichnet worden ist;
- d) Annahme gefährlicher Güter für die Beförderung und die Anfuhr oder die Vermittlung der Anfuhr an die Fluggesellschaft gemäß den geltenden Vorschriften für Gefahrgut;
- e) Entgegennahme von Zahlungen der Kunden und Überweisung fälliger Gelder an die Fluggesellschaften.

(17) Der Bewerber muß im Besitz einer gegebenenfalls erforderlichen Gewerbeerlaubnis sein. Die Aussetzung oder Rücknahme dieser Erlaubnis ist Anlaß für die Einleitung eines Überprüfungsverfahrens.

(18) Der Name des Bewerbers darf nicht

- i) dem Namen der IATA oder eines IATA-Mitglieds entsprechen oder ähneln bzw.
- ii) dem Namen eines anderen IATA-Frachtvermittlers in dem betreffenden Land entsprechen; dieses Verbot gilt nicht für Personen, die vor dem 1. April 1984 in die Frachtvermittlerliste eingetragen worden sind.

Das Geschäftslokal darf nicht als Büro eines IATA-Mitglieds gekennzeichnet sein.

(19) Der Bewerber, seine Geschäftsführer, Hauptanteilseigner (und Personen, in dessen Auftrag sie handeln), Direktoren oder sonstigen leitenden Angestellten dürfen weder gegen Treuhänderverpflichtungen im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit verstoßen haben noch unentlastete Konkurschuldner sein.

Zulassungsverfahren

(20) Mit der Vorlage der Bewerbungsunterlagen einschließlich Finanzausweise usw. sind die verschiedenen Gebühren für Anmeldung, Eintragung und die erste Jahresgebühr zu entrichten. Der Bewerber kann zur Erteilung zusätzlicher Auskünfte aufgefordert werden.

(21) Es wird ein Verzeichnis der Bewerbungen veröffentlicht, und alle IATA-Mitglieder können binnen 30 Tagen begründete Einsprüche gegen die Bewerber einlegen. Die Bewerber werden hiervon in Kenntnis gesetzt und zur Stellungnahme aufgefordert.

(22) Binnen 45 Tagen vom Datum der Veröffentlichung des Verzeichnisses an muß eine Entscheidung ergehen. Dem Bewerber ist dies unverzüglich schriftlich zuzustellen und im Fall der Ablehnung eingehend zu begründen.

(23) Ein abgewiesener Bewerber kann binnen 30 Kalendertagen nach Bekanntgabe des Bescheids eine Überprüfung der Zurückweisung beantragen und daraufhin das in der Entschließung 805d vorgesehene Überprüfungsverfahren (siehe Randnummer 32) in Anspruch nehmen.

(24) Zugelassene Bewerber werden auf die Frachtvermittlerliste der IATA gesetzt; der Generaldirektor von IATA schließt eine Frachtvermittlervereinbarung mit allen als Vermittler eingetragenen Personen ab. Der Zweigstellenverwalter hat unverzüglich allen Fluggesellschaften die Namen aller Vermittler mitzuteilen,

die eine Vereinbarung geschlossen haben, sowie den Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarungen. Er hat ferner ein Verzeichnis aller Vermittler, mit denen der Generaldirektor eine Vereinbarung geschlossen hat, zu führen, zu veröffentlichen und in regelmäßigen Abständen weiterzuleiten.

- (25) Ein IATA-Mitglied kann einen in das Verzeichnis aufgenommenen Vermittler ernennen, indem es
- i) bei dem Zweigstellenverwalter eine Grundsatzvereinbarung (statement of general agreement) für jeden ernannten Vermittler hinterlegt. Die IATA veröffentlicht regelmäßig ein Verzeichnis der Mitglieder, die eine solche Vereinbarung hinterlegt haben;
 - ii) dem Vermittler schriftlich mitteilt, daß er seiner Ernennung zustimmt und eine Kopie hiervon dem Zweigstellenverwalter übermittelt.
- (26) Die Zulassung kann von der ernennenden Fluggesellschaft zurückgezogen werden, indem sie dies dem Vertreter schriftlich mitteilt und eine Kopie hiervon dem Agenturverwalter übermittelt.
- (27) Das IATA-Mitglied kann nach freiem Ermessen Vordrucke von Luftfrachtbriefen bereitstellen und den Vertreter ermächtigen, in seinem Namen neutrale Luftfrachtbriefe auszustellen.

Provisionen

- (28) Für den Verkauf und die Abfertigung internationaler Luftfracht erhalten die zugelassenen Vertreter Provisionen in einer Höhe, die von den einzelnen Fluggesellschaften von Zeit zu Zeit genehmigt wird. Die Entschließung 805 enthält Regeln für die Berechnung der Provisionen, für Interline-Verkäufe, für die Zahlung von Provisionen an noch nicht ernannte Bewerber, für die Pflichten der Vertreter als Voraussetzung für die Zahlung von Provisionen (Annahme und Anlieferung von Gütern, Bereitstellung von Luftfrachtbriefen und Entgegennahme von Zahlungen), für die Vermittler im Bestimmungsland, für die Charter-Beförderung, für die Beförderung durch öffentliche Verkehrsmittel und für Erstattungen. Die Aufteilung der Provision mit dem Versender ist zulässig.

Verwaltungsregeln

- (29) Die Entschließung 805 enthält ferner technische und Verwaltungsregeln für die Abwicklung von Zahlungen über die Frachtverrechnungspläne (CASS) oder unmittelbar mit den Fluggesellschaften, für Änderungen beim Eigentum, der rechtlichen Stellung, des Namens oder des Geschäftsorts.

Streitbeilegungsverfahren

- (30) Erfährt der Agenturverwalter nach Erhalt einer Zahlungsverzugserklärung eines Mitglieds, daß zwischen diesem Mitglied und dem Vertreter ein handelsrechtlicher Streit in bezug auf den Zeitraum der Verzugserklärung oder einen früheren Zeitraum besteht, so hat er diese Erklärung einzubehalten bzw. zurückzuziehen.

Wird die Erklärung zurückgezogen, so hat der Zweigstellenverwalter alle Verfahren gegen den Vertreter einzustellen und alle Mitglieder sowie gegebenenfalls die Leitung des CASS davon zu unterrichten. Nach Erhalt dieser Mitteilung müssen die Mitglieder dem Vertreter vorenthaltene Provisionen auszahlen. Die Mitteilung über die Unregelmäßigkeit, die der einbehaltenen oder zurückgezogenen Zahlungsverzugserklärung zugrunde lag, muß vom Agenturverwalter zurückgenommen werden. Wurde eine Zahlungsverzugserklärung irrtümlich abgegeben und teilt das Mitglied, das diese Erklärung abgegeben hatte, dies dem Agenturverwalter schriftlich unter Angabe von Einzelheiten mit, so hat dieser die Erklärung zurückzunehmen; das oben geschilderte Verfahren ist auch in einem solchen Fall anwendbar.

Maßnahmen betreffend die Stellung der Vertreter

- (31) Die Vertreter können die Zulassung zurückgeben oder von der IATA aus den in der Entschließung 805 angegebenen Gründen (z. B. Nichterfüllung der Voraussetzungen aufgrund von Zahlungsverzug oder Unregelmäßigkeiten, Verlust der Gewerbeerlaubnis usw.) hierzu gezwungen werden. Die Zulassung kann ferner ausgesetzt und ein Vermittler verwarnet werden. Die Verfahren und Auswirkungen bei Vorliegen dieser Sachverhalte sind im einzelnen festgelegt.

Überprüfung der IATA-Entscheidungen betreffend Bewerber und Vertreter und Überprüfung der Stellung der Vertreter

- (32) Von den zuständigen IATA-Gremien getroffene Entscheidungen in bezug auf Bewerber und Vertreter können in erster Instanz von dem in der Entschließung 805d genannten „Commissioner“ der IATA überprüft werden, der auch für die Überprüfung der Stellung der Vertreter zuständig ist, wenn gegen diese von der Zweigstellenverwaltung der IATA Beschwerden vorgebracht worden sind. Die Entscheidungen des Commissioners können durch Schiedsspruch überprüft werden. Die Verfahren der Überprüfung durch den Commissioner sind in der Entschließung 805e, die durch Schiedsspruch in der Entschließung 805 geregelt.

Überprüfung einzelner Entscheidungen eines Mitglieds

- (33) Die Entschließung 805 sieht das Recht auf Überprüfung der die Vertreter betreffenden Einzelentscheidungen von IATA-Mitgliedern vor. Ein Vertreter, der sich aufgrund der Entscheidung eines Mitglieds,
- a) ihn nicht zu ernennen oder
 - b) seine Ernennung zurückziehen oder
 - c) sich zu weigern,
 - i) den Vertreter mit eigenen Luftfrachtbriefvordrucken zu versorgen oder
 - ii) den Vertreter zu ermächtigen, in seinem Namen neutrale Luftfrachtbriefe auszustellen, oder
 - d) ihm folgendes zu entziehen:
 - i) seinen Vorrat an Luftfrachtbriefvordrucken oder
 - ii) die ihm erteilte Genehmigung zur Ausgabe neutraler Luftfrachtbriefe,

als so geschädigt ansieht, daß seine Geschäftsinteressen in einem existenzgefährdenden Ausmaß beeinträchtigt sind, hat Anspruch auf Darlegung der Kriterien des Mitglieds zur Ernennung von Vertretern bzw. der Gründe für die Weigerung oder Rücknahme. Hält der Vertreter diese Darlegungen für nicht zufriedenstellend, so hat er in einer ersten Stufe die Klärung der strittigen Punkte mit dem Mitglied herbeizuführen. Gelingt diese Klärung nicht, kann der Vertreter die Überprüfung der Entscheidung des Mitglieds beantragen. Sind die Entscheidungen des Mitglieds, die Zulassung, den Vorrat an Luftfrachtbriefen oder die Genehmigung zur Ausgabe neutraler Luftfrachtbriefe dem Vertreter zu entziehen, aufgrund der gemeinsamen Bestimmungen der Entschließung 805 erfolgt, so wird das Prüfungsrecht des Vertreters nicht gegenüber dem einzelnen Mitglied, sondern in Anwendung der allgemeinen Bestimmungen der Entschließung 805e wahrgenommen.

Durchführung

- (34) Die Entschließungen 805, 805d und 805e werden in allen Mitgliedstaaten bis spätestens 1. Juli 1991 wirksam werden.

Zum gleichen Zeitpunkt werden die mit den IATA-Entschließungen 801 und 803 eingeführten Regelungen nicht mehr auf Vertreter angewendet, die in der Gemeinschaft niedergelassen sind.

F. Die Entschließungen der Serie 805

- (35) Mit ihrem ersten Antrag vom 7. Juli 1988 hatte die IATA eine Reihe von Entschließungen betreffend ihr

Cargo Agency Programme angemeldet, dessen Kern folgende Entschließungen der Serie 801 waren:

- Entschließung 801: Cargo Agency Administration Rules,
- Entschließung 801a: Cargo Agency Agreement.

- (36) Im Anschluß an diesen Antrag hat die CACONF neue Entschließungen der Serie 803 erlassen, welche die Entschließungen der Serie 801 ersetzen und die Vereinbarungen der IATA mit Frachtvermittlern grundlegend ändern. Die neuen Entschließungen wurden am 2. Oktober 1989 angemeldet. Nach den Angaben der IATA wurden diese im Hinblick auf die sich ändernden Rahmenbestimmungen und die Vorstellungen der Kommission über die Stellung der Frachtvermittler ausgearbeitet.

- (37) Mit Schreiben vom 17. April 1990 hat die IATA daraufhin die Entschließungen der Serie 805 angemeldet, welche die Entschließung 803 als die in der Europäischen Gemeinschaft anwendbare Grundregelung ersetzen. Sie enthalten eine Reihe von Änderungen gegenüber den Bestimmungen der vorangehenden Entschließung, die den Anregungen der Kommission Rechnung tragen.

- (38) Gegenüber den Entschließungen der Serie 801 und 803 wurden in den Entschließungen der Serie 805 folgende Bestimmungen geändert:

- das „Produktivitätskriterium“ wurde aufgehoben, d. h. die Anforderung, daß ein Bewerber einen Mindestumsatz erzielen muß, um die IATA-Zulassung zu erhalten;
- die Personalanforderungen wurden auf das Maß herabgesetzt, das für die Gewährleistung eines zuverlässigen Kundendienstes erforderlich ist. Die Kommission hat dem Verlangen zugestimmt, daß zwei Angestellte an Orten beschäftigt werden müssen, an denen gefährliche Güter abgefertigt werden. Die internationale Frachtbeförderung erfordert einen hohen Personalaufwand, eine Vielzahl von Dokumenten und den Umgang mit gefährlichen Gütern. Aus diesem Grund darf von den Vermittlern nicht nur gefordert werden, daß sie Beförderungsleistungen erfolgreich verkaufen, sondern auch die Unterlagen sachkundig erstellen und die Sendungen zuverlässig behandeln;
- das Verbot der Gewährung von Rabatten an die Kunden durch die Aufteilung von Provisionen wurde aufgehoben;
- das Verbot der bargeldlosen Zahlungen an die Vertreter (Gefälligkeitsdienste) wurde aufgehoben;
- die Zulassungsverfahren wurden verkürzt;
- die Bestimmungen über die Geschäftslokale wurden gelockert, damit auch die Frachtabteilungen von Unternehmen die IATA-Zulassung erhalten können. In der Entschließung 805 wurde insbesondere die Bestimmung der Entschließung 801 aufge-

hoben, wonach das Geschäftskokal des Bewerbers „der Öffentlichkeit zugänglich sein muß“, um die IATA-Zulassung zu erhalten;

- jedermann, d. h. auch ein nicht bereits tätiger Frachtvermittler, kann die Zulassung erhalten, sofern er die Voraussetzungen erfüllt;
- die Beschränkung der Möglichkeit des Verkaufs von Charterluftfrachtleistungen durch Vertreter wurde aufgehoben;
- es wurde ein neutrales Überprüfungs- und Schiedsverfahren eingeführt, das den Vertretern die Möglichkeit gibt, Entscheidungen anzufechten, die ihre Geschäftstätigkeiten beeinträchtigen könnten. Dies ist insbesondere bei Entscheidungen von marktbeherrschenden Luftfahrtunternehmen von Bedeutung.

- (39) Ein weiterer Schritt in diese Richtung war die Beseitigung der Ausschließlichkeitsbestimmungen des Cargo Agency Programme. IATA-Vertreter sind nunmehr berechtigt, auch für Nichtmitglieder der IATA zu vermitteln oder dies für IATA-Mitglieder auf zweiseitiger Grundlage zu tun, während die Luftfahrtunternehmen berechtigt sind, Vereinbarungen auch mit Vermittlern ohne IATA-Zulassung zu schließen.

G. Stellungnahmen Dritter

- (40) Die Kommission erhielt Stellungnahmen von mehreren Speditionsverbänden, darunter dem Bundesverband Spedition und Lagerei e.V. (BSL— Schreiben vom 14. Januar 1991), der Belgischen Luftfrachtindustrie (BAFI— Schreiben vom 15. Januar 1991), dem Internationalen Verband der Luftfrachtspediteure (FIATA— Schreiben vom 17. Januar 1991) und dem Europäischen Verbindungsausschuß des Speditions- und Lagereigewerbes im Gemeinsamen Markt (CLECAT— Schreiben vom 17. Januar 1991).

Die Spediteure befürworteten grundsätzlich die von der Kommission in der Mitteilung gemäß Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung Nr. 17 dargelegten Absichten, beanstandeten jedoch die Bestimmung, daß ein Bewerber seine Geschäftslokale der allgemeinen Öffentlichkeit zugänglich halten muß, um die Zulassung zu erhalten. Nach ihrem Dafürhalten sollte das IATA-Programm den betrieblichen Frachtabteilungen nicht offenstehen.

Ferner könnte nach ihrer Auffassung der Wegfall dieser Bestimmung zu einer Einschränkung des Handels, zur Benachteiligung von Spediteuren und zur Beeinträchtigung der Sicherheit von Flugzeugen führen.

Schließlich machten die Spediteure geltend, daß die IATA-Mitglieder nicht zur 70 %, sondern bis zu 95 % ihres Absatzes in Europa über IATA-Frachtverkehr tätigen und daß die Vorteile der Frachtverrechnungspläne der IATA (siehe Randnummer 10) auf die Luftfahrtunternehmen beschränkt seien. Die Spediteure widersetzten sich jedoch nicht diesen Plänen, da sie ihnen nicht abträglich seien.

Die Kommission hat die Ausführungen der Spediteure zum Wegfall in der Entschließung 805 der in der Entschließung 801 enthaltenen Bestimmung geprüft, daß die Geschäftslokale der Öffentlichkeit zugänglich sein müssen, damit der Frachtvermittler die IATA-Zulassung erhalten kann. Weder die IATA-Mitglieder noch die Spediteure hatten sich gegen den Wegfall dieser Bestimmung ausgesprochen. Eine solche Voraussetzung wäre nach Auffassung der Kommission nicht zu rechtfertigen, wenn dadurch ein Bewerber zurückgewiesen würde, der die sonstigen Anforderungen erfüllt.

Ferner hat die Erfahrung gezeigt, daß Unternehmen, die als Luftfrachtvermittler tätig wurden, ihre Verkaufsstellen ausgebaut und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht hatten, so daß deren Anzahl zum Vorteil anderer Versender zunahm.

Die Kommission kann sich deshalb die Auffassung der Spediteure in diesem Punkt nicht zu eigen machen. Sie hat hingegen deren Anregungen zu den Frachtverrechnungsplänen (CASS) in dieser Entscheidung Rechnung getragen.

II. RECHTLICHE WÜRDIGUNG

- (41) Die in Abschnitt I genannten Vereinbarungen zwischen Mitgliedergesellschaften der IATA beschränken den Wettbewerb und beeinträchtigen den Handel zwischen Mitgliedstaaten; sie fallen somit unter das Verbot von Artikel 85 Absatz 1 EWG-Vertrag. Dem von der IATA gestellten Antrag auf Negativattest für diese Vereinbarungen kann deshalb nicht stattgegeben werden. Die Anwendung der Ausnahmebestimmungen von Artikel 85 Absatz 3 kommt hingegen in Betracht.

A. Artikel 85 Absatz 1

- (42) Die Mitgliedergesellschaften der IATA sind Unternehmen im Sinne von Artikel 85 Absatz 1, und ihre Vereinbarungen in Form der IATA-Entscheidungen der Serie 805 sind Vereinbarungen und Beschlüsse einer Unternehmensvereinigung im Sinne dieses Artikels.

a) Gegenstand und Zweck der Wettbewerbsbeschränkung

- (43) Die genannten Vereinbarungen und Beschlüsse beschränken den Wettbewerb zwischen IATA-Einzelmitgliedern beim Vertrieb ihrer Luftfrachtbeförderungsleistungen, indem die Mitglieder darin vereinbaren, ein einheitliches Vertriebssystem für einen erheblichen Anteil ihres Absatzes gemeinsam anzuwenden. Dieses selektive, nicht ausschließliche Vertriebssystem, das den Vermittlern keine Gebietsbeschränkungen auferlegt, wird von den meisten Fluggesellschaften als Vertriebsweg bevorzugt. Dadurch wird die Vertriebspolitik der Mehrzahl der Fluggesellschaften für einen erheblichen Teil ihres Geschäfts angeglichen.

(44) Das von den IATA-Mitgliedern vereinbarte Vertriebs- und Verkaufssystem läßt anderen Vertriebssystemen wenig Raum, denen eine andere von IATA-Mitgliedern anwendbare Verkaufspolitik zugrunde läge; hierdurch kommt es zu einer starren Absatzstruktur. Würde dieses System nicht bestehen, so hätte jede Fluggesellschaft ihr eigenes Vermittlernetz, das sich von den Netzen der Wettbewerber in der Regel unterscheiden würde. Dadurch würde der Wettbewerb sowohl zwischen den Vermittlern als auch den Fluggesellschaften gesteigert.

(45) Die Entschließungen haben schwerwiegende Auswirkungen auf das Frachtvermittlungsgeschäft in der Gemeinschaft und bewirken starrere Strukturen als bilaterale Systeme, mit denen der Wettbewerb im Vertriebsbereich gestärkt werden könnte.

(46) Die Entschließungen beeinträchtigen den Wettbewerb zwischen Vermittlern, obwohl die Aufteilung der Provisionen mit den Kunden (Spediteuren) zulässig ist. Ein gewisses Maß an Wettbewerbsbeschränkung ist in jedem kollektiven Vertriebssystem mit einheitlichen Auswahlkriterien enthalten. Der Kundenwettbewerb zwischen den IATA-Vertretern wird dadurch stärker eingeschränkt, als normalerweise zu erwarten wäre. Darüber hinaus wird auch der Wettbewerb mit Vermittlern, die IATA nicht angeschlossen sind, und mit Teilnehmern am Vertriebsmarkt außerhalb des IATA-Rahmens verfälscht, indem einigen Vermittlern durch das kollektive IATA-System eine künstliche Vorzugsstellung gegenüber den außerhalb des Systems stehenden Wettbewerbern eingeräumt wird.

(47) Hieraus ergibt sich, daß die IATA-Entschließungen die Wettbewerbsstruktur auf dem Markt der Gemeinschaft in den drei genannten Bereichen beeinträchtigen.

b) *Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten*

(48) Die betreffenden IATA-Entschließungen beziehen sich auf Dienstleistungen, die in erheblichem Umfang in der Gemeinschaft gehandelt werden (siehe Randnummern 6, 7 und 8).

Die Vereinbarungen haben spürbare Auswirkungen auf die gesamte Wettbewerbsstruktur dieses Marktes und beeinträchtigen den innergemeinschaftlichen Handel.

B. Artikel 85 Absatz 3

(49) Die betreffenden Entschließungen erfüllen jedoch die Voraussetzungen für die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3. Sie tragen zur Verbesserung der Warenerzeugung und -verteilung und zur Förderung des technischen und wirtschaftlichen Fortschritts bei und ermöglichen den Verbrauchern eine angemessene Beteiligung an dem entstehenden Gewinn. Weder erlegen sie den

beteiligten Unternehmen Beschränkungen auf, die für die Verwirklichung dieser Ziele nicht unerlässlich sind, noch eröffnen sie ihnen Möglichkeiten, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Dienstleistungen den Wettbewerb auszuschalten.

Verbesserung der Warenerzeugung und -verteilung, Förderung des technischen und wirtschaftlichen Fortschritts

(50) Die Entschließungen ermöglichen die Zentralisierung der Beziehungen zu den IATA-Vertretern und damit die Verringerung der entsprechenden Kosten der Fluggesellschaften. Von diesen wäre eine große Anzahl kleiner und mittlerer Unternehmen nicht in der Lage, die Geschäftsbeziehungen zu den Vermittlern eigenständig zu führen, weshalb für sie das IATA-System unersetzlich ist. Das System ist für Gesellschaften mit einem hohen internationalen Verkehrsanteil besonders vorteilhaft, indem es ihnen einen einfachen und kostengünstigen Marktzutritt ermöglicht. Ein von der IATA zugelassener Frachtvertreter kann Luftfrachtbriefe für alle IATA-Mitglieder ausstellen, sofern er eine entsprechende Standardvereinbarung mit der IATA geschlossen hat. Das System setzt weltweit Maßstäbe für den Verkauf von Luftverkehrsdienstleistungen und gewährleistet die finanzielle Solidität der Verkaufsstellen. Mit seinen Sicherheitsvorschriften schützt es auch die Flugreisenden, die regelmäßig in Frachtflugzeugen befördert werden.

(51) Die IATA-Entschließungen der Serie 805 tragen zur Verbesserung des Vertriebs der Luftverkehrserzeugnisse bei, indem sie

a) den einzelnen Mitgliedergesellschaften die Vorteile der Skaleneinsparungen auf folgende Weise verschaffen:

- Anwerbung und Zulassung geeigneter Vertreter,
- Vereinheitlichung der Vertragsbeziehungen mit Vertretern,
- Förderung von Fachwissen und Zuverlässigkeit im Vertriebssektor;

b) den Vertretern folgendes gewährleisten:

- ein verkürztes Zulassungsverfahren nach Gleichheitsgrundsatz,
- vereinfachte vertragliche Beziehungen mit allen IATA-Mitgliedergesellschaften,
- die Möglichkeit, die Dienstleistungen der meisten Fluggesellschaften sofort zu verkaufen,

- vereinfachte Regeln für die Verwaltung und die Berichterstattung,
- Berufsausbildung für die Belegschaft,
- ein automatisches Verfahren der ausgewogenen Beilegung von Streitfällen mit den Fluggesellschaften über ein unabhängiges Schiedsgremium,
- die fachliche Unterstützung durch das IATA-Sekretariat (Veröffentlichungen, Beratungsdienste, Ausbildungsprogramme usw.),
- das mit der IATA-Zulassung einhergehende berufliche Ansehen.

Vorteile für den Verbraucher

- (52) Das mit den Entschlüssen der Serie 805 eingeführte IATA-System ermöglicht den Verbrauchern eine angemessene Beteiligung an dem entstehenden Gewinn durch
- a) die den Vertretern zum Nachweis ihrer Zuverlässigkeit auferlegten technischen und betrieblichen Normen (Ertragsfähigkeit, ausgebildetes und erfahrenes Personal auch für die Behandlung gefährlicher Güter, Eignung und Ausrüstungsstand der Beförderungseinrichtungen);
 - b) eine große Auswahl an IATA-Vertretern (rund 1 000 in der Gemeinschaft bei anzunehmender Zunahme nach Anwendung der Kriterien der Entschluß 805);
 - c) Zugang zu Vermittlern, die eine große Anzahl von Fluggesellschaften mit der größten Palette an Bestimmungsorten vertreten;
 - d) zunehmender Wettbewerb zwischen IATA-Vertretern aufgrund der Möglichkeit, Rabatte durch die Aufteilung von Provisionen zu gewähren.

Unerläßlichkeit der Beschränkungen

- (53) Die mit dem IATA-System verbundenen Vereinheitlichungen und Skaleneinsparungen können nur über ein einheitliches, internationales System erzielt werden. Eine Grundvoraussetzung dieses Systems ist die große Anzahl der beteiligten Fluggesellschaften und Vermittler. Sowohl seine Beschränkungen als auch seine Nutzwirkungen sind hierauf zurückzuführen. Diese sind untrennbar miteinander verbunden.

Beseitigung des Wettbewerbs

- (54) Der Wettbewerb zwischen Fluggesellschaften auf der Vertriebsstufe wird durch die IATA-Entschlüsse der Serie 805 nicht beseitigt. Die Fluggesellschaften

werden nicht daran gehindert, den Vertretern über Provisionen oder auf sonstige Weise ein von ihnen als angemessen eingestuftes Entgelt anzubieten. Es steht ihnen ferner frei, ihren Verkauf selbst durchzuführen oder ein eigenes Vertriebsnetz auf bilateraler Grundlage zu anderen als den mit IATA vereinbarten Bedingungen zu errichten.

- (55) Wie bereits erwähnt, haben die Fluggesellschaften die Freiheit, einen Teil ihres Absatzes über konkurrierende Vertriebswege abzuwickeln. Der Wettbewerb wird durch die Entschlüsse somit nicht beseitigt, die in keinem Fall den Parteien Ausschließlichkeitsbestimmungen auferlegen. Die Vertreter haben insbesondere die Möglichkeit, Frachtbeförderung für Nichtmitglieder und Chartergesellschaften zu verkaufen.

- (56) Ein ausgeprägter Wettbewerb zwischen den von der IATA auf multilateraler oder bilateraler Grundlage zugelassenen und den mit der IATA nicht verbundenen Vermittlern wird fortbestehen. IATA-Vertreter werden den Wettbewerb nicht nur durch bessere Kundendienste, sondern auch durch die Aufteilung der Provisionen mit den Kunden aufnehmen. Sie werden auch mit Vermittlern im Wettbewerb stehen, die von der IATA nicht zugelassen sind. Es gibt ferner die Möglichkeit, daß einige von der IATA zugelassene Vertreter bilaterale Verträge mit IATA-Gesellschaften schließen und außerhalb des Rahmens der IATA den Wettbewerb mit anderen, bei der IATA zugelassenen Vertretern aufnehmen.

- (57) Die Kommission ist derzeit der Auffassung, daß der Wettbewerb durch das IATA-System nicht beseitigt wird, da gegenwärtige und zukünftige Vertriebsmethoden, denen unterschiedliche Ausrichtungen zugrunde liegen, nebeneinander bestehen und sich in einem zunehmend liberalisierten europäischen Markt für Dienstleistungen im allgemeinen und für Frachtverkehr und den Luftverkehr im besonderen fortentwickeln werden.

Wirtschaftliche und strukturelle Auswirkungen der Entschlüsse

- (58) Das mit den IATA-Entschlüssen 805, 805d und 805e eingeführte System fügt sich in die gegenwärtige Liberalisierung ein, entspricht den Marktgegebenheiten besser als die vorangehenden Entschlüsse und wurde auf das Einwirken der Kommission im Anschluß an die Anmeldung angepaßt.

- (59) Im Zuge dieser Anpassungen werden die Geschäftsbeziehungen zwischen den Vertretern und den IATA-Gesellschaften ausgewogener und der Zugang zum Luftfrachtvermittlungsgeschäft im Auftrag der IATA-Mitglieder erleichtert, ohne die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der Vertreter zu beeinträchtigen. Diese Änderungen werden wahrscheinlich zu einer Vermehrung der IATA-Verkaufsstellen zum Nutzen der Verbraucher führen, die auch in den Vorteilen eines verschärften Wettbewerbs zwischen den Vertretern gelangen werden.

(60) Nach Auffassung der Kommission sollte mit dem System der Entschließung 805 die Gefahr einer mißbräuchlichen oder diskriminierenden Anwendung des Verfahrens vermieden werden können. Hier ist zu bemerken, daß die Weigerung zur Zulassung eines Bewerbers, der die Voraussetzungen erfüllt, eine Diskriminierung darstellen würde und daß von diesen Voraussetzungen bei der Anwendung des Verfahrens nicht abgewichen werden sollte.

(61) In einer Zeit des Wachstums des Luftfrachtmarktes und der zunehmenden Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs kann das System der Entschließung 805 eine wichtige Rolle dabei spielen, den Markt zugunsten der Fluggesellschaften, der Vermittler und der Verbraucher flexibler zu gestalten.

Dauer der Freistellung

(62) Gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 dürfen die Freistellungen nach Artikel 85 Absatz 3 EWG-Vertrag nur für einen bestimmten Zeitraum gewährt werden und können mit Bedingungen und Auflagen verbunden werden.

(63) Die Kommission hält es nicht für erforderlich, die Freistellung mit Bedingungen oder Auflagen zu verbinden. Sie wird jedoch die Wirkungsweise des Systems bis zum Ablauf dieser Freistellung überwachen, damit sie in voller Sachkenntnis über einen möglichen Antrag auf Verlängerung befinden kann.

(64) Unter den geschilderten Voraussetzungen wird in Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 EWG-Vertrag eine Freistellung für die Dauer von 10 Jahren ab dem Zeitpunkt der ersten Anmeldung, d. h. bis zum 6. Juli 1998, für angemessen betrachtet —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Artikel 85 Absatz 1 EWG-Vertrag ist vom 7. Juli 1988 bis 6. Juli 1998 auf die IATA-Entschlüsse 805, 805d und 805e gemäß Artikel 85 Absatz 3 EWG-Vertrag nicht anwendbar.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an die International Air Transport Association und die im Anhang aufgeführten Unternehmen gerichtet.

Brüssel, den 30. Juli 1991

Für die Kommission

Leon BRITTAN

Vizepräsident

ANHANG

IATA-Mitgliedschaft

*154 Vollmitglieder und 35 assoziierte Mitglieder zum 15. Februar 1990**Vollmitglieder*

Adria Airways	British Midland Airways Ltd
Aer Lingus plc	Brymon Airways
Aeroflot Soviet Airlines	Cameroon Airlines
Aerolineas Argentinas	Canadian Airlines International Ltd
Aerolineas Nicaraguenses SA (AERONICA)	Caribbean Air Cargo Company Ltd
Aerovias de México SA de CV (AEROMEXICO)	Ceskoslovenske Aerolinie (CSA)
Aerovias Nacionales de Colombia SA (AVIANCA)	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 (AEROPERU)
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 Tunganu 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	

Lauda Air Luftfahrt AG
 Lesotho Airways Corporation
 Línea Aérea del Cobre SA (LADECO)
 Línea Aérea Nacional — Chile SA
 (LAN-CHILE)
 Líneas Aéreas Costarricenses SA (LACSA)
 Líneas Aéreas Paraguayas — LAP
 Lloyd Aéreo Boliviano SA (LAB)
 Loganair Ltd
 London City Airways
 MALEV — Hungarian Airlines
 Manx Airlines Ltd
 Middle East Airlines Airliban (MEA)
 Nationair Canada
 NFD Luftverkehrs AG
 Nigeria Airways Ltd
 Nippon Cargo Airlines (NCA)
 Olympic Airways, SA
 Pakistan International Airlines Corp. (PIA)
 Pan American World Airways, Inc.
 Philippine Airlines Inc.
 PLUNA — Primeras Líneas Uruguayas
 de Navegación Aérea
 Polskie Linie Lotnicze (LOT)
 Polynesian Airlines Ltd
 Qantas Airways Ltd
 Royal Air Maroc
 Royal Jordanian (ALIA — The Royal
 Jordanian Airline)
 Royal Swazi National Airways Corp. Ltd
 Ryanair Ltd
 SABENA (Société anonyme belge d'exploita-
 tion de la navigation aérienne)
 Saudi Arabian Airlines Corp. (SAUDIA)
 Scandinavian Airlines System (SAS)
 Scottish European Airways
 Solomon Airlines
 Somali Airlines
 South African Airways (SAA)
 Sudan Airways Company Ltd
 Swedair AB
 Swiss Air Transport Co. Ltd (SWISSAIR)
 Syrian Arab Airlines
 TAAG — Linhas Aéreas de Angola
 (ANGOLA AIRLINES)
 TAP — Air Portugal
 Tempelhof Airways USA Inc.
 Tower Air Inc.
 Trans-Mediterranean Airways SAL (TMA)
 Transavia Holland BV d/b/a Transavia
 Airlines
 Trans World Airlines Inc. (TWA)
 Trinidad & Tobago (BWIA International)
 Airways Corp.

Tunis Air
 Turk Hava Yollari AD (TURKISH AIRLINES)
 United Airlines
 USAir, Inc.
 UTA (Union de Transports Aériens)
 VARIG SA (Viação Aérea Rio-Grandense)
 Venezolana Internacional de Aviación SA
 (VIASA)
 Virgin Atlantic Airways
 YEMENIA Yemen Airways
 Zambia Airways Corporation Ltd
 ZAS Airline of Egypt

Assoziierte Mitglieder

Aero Lloyd Flugreisen GmbH & Co.
 Luftverkehrs-KG
 Air America (Air Specialities Corp. d/b/a Air
 America)
 Air Écosse Ltd
 Air Inter (Lignes Aériennes Intérieures)
 Air Réunion
 Air Tahiti
 Aloha Airlines, Inc.
 Ansett Airlines of Australia
 Ansett New Zealand
 Austral Líneas Aéreas SA
 Australian Airlines Ltd
 Aviación y Comercio, SA (AVIACO)
 Commercial Airways (Pty) Ltd
 DLT Deutsche Luftverkehrsgesellschaft mbH
 Douglas Airways Pty Ltd
 East-West Airlines
 Falcon Cargo AB
 Flight West Airlines Ltd
 INAIR
 IPEC Aviation
 Kendell Airlines
 LAR Transregional (Linhas Regionais SA)
 Mount Cook Airlines
 Namib Air (Pty) Ltd
 Salair AB
 Sunflower Airlines Ltd
 Sunstate Airlines
 TALAIR Pty Ltd
 Transbrasil SA Linhas Aéreas (Trans Brasil)
 Trans-Jamaican Airlines Ltd
 Transport Aérien Transregional (TAT)
 Vayudoot Ltd
 Viação Aérea Sao Paulo SA (VASP)
 Wairarapa Airlines Ltd
 Wideroe Flyveselskap A/S