

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 30 juli 1991

inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EEG-Verdrag (Zaak IV/32.659 — IATA Passenger Agency Programme)

(91/480/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op Verordening nr. 17 van de Raad van 6 februari 1962, eerste verordening over de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag ⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Spanje en Portugal, en met name op de artikelen 6 en 8,

Gezien het verzoek om een negatieve verklaring en de aanmeldingen met het oog op een ontheffing, die overeenkomstig de artikelen 2 en 4 van Verordening nr. 17 op 21 maart 1988 en 6 november 1989 zijn ingediend met betrekking tot bepaalde IATA-resoluties inzake agent-schappen voor passagiersvervoer,

Gezien de bekendmaking van het essentiële gedeelte van het verzoek en de aanmelding ⁽²⁾ overeenkomstig artikel 19, lid 3, van Verordening nr. 17,

Na raadpleging van het Adviescomité voor mededingings-regelingen en economische machtsposities,

Overwegende hetgeen volgt:

I. DE FEITEN

A. Voorwerp van de beschikking

- (1) De onderhavige beschikking heeft betrekking op de volgende IATA-resoluties inzake reisbureaus:

- resolutie 814: IATA Sales Agency Distribution Rules;
- resolutie 814d: Travel Agency Commissioner;
- resolutie 814e: Conduct of Review by Travel Agency Commissioner

(„reeks 814”).

B. De ondernemingen: de IATA en haar leden

- (2) De IATA is een ondernemingsvereniging waarbij 189 luchtvaartmaatschappijen zijn aangesloten. Zij werd opgericht tijdens de international Air Transport Operators Conference te Havana, Cuba, in april 1945.

- (3) De leden van de IATA zijn ongedeeld in twee categorieën: werkende leden en buitengewone leden. Elke onderneming voor luchtvervoer die een luchtdienst tussen de grondgebieden van twee of meer Staten exploiteert, kan werkend lid worden.

- (4) De ondernemingen zijn de 154 luchtvaartmaatschappijen die werkend lid zijn en die deelnemen aan de IATA Passenger Agency Conference (PACONF). De 35 luchtvaartmaatschappijen met de status van buitengewoon lid ⁽³⁾ bieden geen internationale lijnvluchten aan en nemen niet deel aan de PACONF. De afspraken zijn echter voor hen van belang, aangezien zij deze naleven.

C. Het produkt: agentuurdiensten voor luchtreizen

- (5) De IATA-resoluties die het voorwerp uitmaken van deze beschikking, hebben betrekking op agentuurdiensten voor luchtreizen, dat wil zeggen de verkoop via tussenpersonen van luchtvervoerdiensten voor passagiers.

D. De markt

- (6) De totale inkomsten uit de exploitatie van geregelde internationale passagiersdiensten door de bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen bedroegen volgens de Financial Statistical Reporting Forms van de IATA in 1986 37 250 miljoen US-dollar. De individuele omzet van de leden lag in 1986 tussen 1,4 en 6 688 miljoen US-dollar. De inkomsten uit het geregelde internationale passagiersvervoer van de bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen die in de Europese Gemeenschap zijn gevestigd en die lid zijn van de AEA (Association of European Airlines, Vereniging van Europese luchtvaartmaatschappijen), bedroegen volgens het AEA Yearbook van 1986 in hetzelfde jaar 14 995 miljoen US-dollar.

- (7) Alle bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen maken voor hun verkoop gebruik van het Passenger Agency Programme. Het programma omvat meer dan 26 000 verkooppunten (agentschappen) in 165 landen, waarvan 10 151 (cijfers voor 1987) in de landen van de Europese Gemeenschap. Volgens de IATA bedroeg de geraamde totale verkoop van de IATA-agenten in de landen van de Europese Gemeen-

⁽¹⁾ PB nr. 13 van 21. 2. 1962, blz. 204/62.

⁽²⁾ PB nr. C 267 van 23. 10. 1990, blz. 2.

⁽³⁾ Voor de werkende leden en de buitengewone leden van de IATA: zie bijlage.

schap op het gebied van internationale lijnvluchten in 1987 ongeveer 14 914 miljoen US-dollar.

- (8) De verkoop geschiedt aldus dat de luchtvaartmaatschappij of, volgens de afspraken, de door de luchtvaartmaatschappijen aangewezen agent namens deze maatschappijen een vervoerovereenkomst (vliegbiljet) afgeeft aan de passagier. De luchtvaartmaatschappijen beschikken op hun belangrijkste markten over eigen verkoopkantoren, maar realiseren volgens de ramingen van de IATA 70 % van hun verkoop in Europa via reisbureaus.

E. De overeenkomsten

HET IATA PASSENGER AGENCY PROGRAMME

Algemeen

- (9) Het Passenger Agency Programme, dat door de PACONF in het leven is geroepen en dat het systeem van de IATA voor het aanwijzen van tussenpersonen vormt, behoort tot de belangrijkste instellingen van de organisatie. Betoogd wordt dat het hoofddoel van het programma erin bestaat te waarborgen dat reisbureaus die als verkoper voor IATA-leden optreden, over de nodige bekwaamheid en vakkundigheid beschikken, het publiek en de betrokken luchtvaartmaatschappijen op basis van onpartijheid een betrouwbare service verlenen en op integere wijze omspringen met het geld en de documenten van de luchtvaartmaatschappijen.
- (10) De drie belangrijkste aspecten van het programma zijn:
- a) de erkenning, waarom elke personen kan verzoeken die zich bezig wenst te houden met het promoten en verkopen van door IATA-leden tegen betaling verrichte internationale luchtvervoerdiensten. Vereist is dat de betrokkene aan bepaalde basiscriteria voldoet en een overeenkomst sluit met de betrokken luchtvaartmaatschappijen;
 - b) de Bank Settlement Plans (BSP's), verrekenkamers waardoor zowel de luchtvaartmaatschappijen als de agenten profijt kunnen trekken van schaalvergroting en van standaardisering en automatisering bij de inning en verdeling van de door IATA-agenten aan luchtvaartmaatschappijen verschuldigde bedragen. Er bestaan BSP's in alle Lid-Staten van de Europese Gemeenschap;
 - c) de opleidingsprogramma's, die zowel de reeds erkende agenten als anderen die wellicht een erkenning door de IATA nastreven, moeten helpen op rendabele wijze hun dienstverlening, bestaande in het adviseren van de klant bij het maken van een keuze uit de door de luchtvaartmaatschappijen aangeboden producten, op het vereiste niveau te brengen en te handhaven.
- (11) De leiding over het programma berust bij de Agency Administration Division, die deel uitmaakt van het secretariaat van de IATA.

De onderzochte IATA-resoluties ⁽¹⁾

Voorwaarden voor de erkenning als IATA-agent voor passagiersvervoer en voor het behoud van die status

- (12) Elke persoon die in het bezit is van de vereiste vergunningen van de overheid, kan erkend agent worden, indien hij in de voorgeschreven vorm een aanvraag indient bij de Agency Services Manager (hierna „de Manager” genoemd) van de IATA in het land waar hij zijn bedrijf uitoefent, en indien hij aan de hieronder uiteengezette voorwaarden voldoet. Om de status van erkend agent te behouden, moet hij aan die voorwaarden blijven voldoen. Daarom moet, waar hierna de term „aanvrager” wordt gebruikt, daaronder mede de reeds erkende agent worden verstaan. „Persoon” kan in dit verband betekenen een individu, een onderneming, een maat- of vennootschap of een andere samenwerkingsvorm, tot welks of welke activiteiten na de erkenning het optreden als reisagent ten behoeve van het grote publiek behoort.
- (13) De aanvrager moet verklaringen betreffende zijn financiële situatie overleggen, die door onafhankelijke personen of instanties zijn opgesteld overeenkomstig de plaatselijke accountancypraktijken, zoals die zijn omschreven en bekendgemaakt door het orgaan van de IATA dat belast is met de erkenningen. Deze verklaringen worden beoordeeld en bevredigend bevonden volgens de methoden en normen die dit orgaan van tijd tot tijd vaststelt. Van de aanvrager kan worden verlangd dat hij, ten einde een gunstige beoordeling te verkrijgen, voor een vergroting van zijn financiële draagkracht zorgt door een herkapitalisatie of door middel van een bank- of verzekeringsgarantie. Wanneer bij een nieuw onderzoek van de financiële situatie van een reeds erkend agent blijkt dat deze niet in staat is aan de financiële criteria te voldoen, wordt rekening gehouden met de normale schommelingen waaraan commerciële activiteiten onderhevig zijn, en wordt hem een redelijke tijd gegund om aan die criteria te voldoen.
- (14) Voor iedere vestiging is een afzonderlijke aanvraag vereist, en indien de aanvraag betrekking heeft op een bijkantoor, moet dit volledig eigendom zijn van de aanvrager en volledig onder diens leiding staan.
- (15) In de vestiging waarop de aanvraag betrekking heeft, moet tijdens de openingstijd van die vestiging ten minste één personeelslid van de aanvrager aanwezig zijn dat voldoet aan de eisen inzake bekwaamheid en ervaring die gelden in het land waar die vestiging zich bevindt.
- (16) De vestiging waarop de aanvraag betrekking heeft, moet vaste openingstijden hebben en moet als reisbureau herkenbaar zijn en als zodanig functioneren, met dien verstande dat voor een vestiging die niet aan deze

(1) Tenzij anders aangegeven, zijn bovenstaande bepalingen te vinden in resolutie 814.

voorwaarden voldoet, niettemin een toelating kan worden verleend, indien zij aan alle andere voorwaarden voldoet en:

- i) zich uitsluitend bezighoudt met het organiseren van „all in”-reizen en uitsluitend vervoerdocumenten afgeeft die op dergelijke reizen betrekking hebben; of
- ii) een bijkantoor is dat zich bevindt in de lokalen van een organisatie, een industriële onderneming of een handelsonderneming en dat hoofdzakelijk tot opdracht heeft te voorzien in de reisbehoeften van die organisatie of onderneming; of
- iii) een STP-locatie is („satellite ticket printer location”; zie infra).

De IATA heeft verklaard dat de term „hoofdzakelijk” onder ii) niet restrictief zal worden geïnterpreteerd en dat elke handelsonderneming die haar reisafdeling als een in haar lokalen ondergebracht bijkantoor wil exploiteren, om erkenning overeenkomstig de IATA-regels kan verzoeken.

De vestiging mag niet worden ondergebracht in kantoorruimte die wordt gedeeld met een ander reisbureau, een erkend agent of een luchtvaartmaatschappij. Er bestaan geen beperkingen wat vestigingen op luchthavens betreft.

(17) De naam van de aanvrager mag niet:

- i) dezelfde zijn als die van de IATA of een van haar leden; of
- ii) gelijken op de naam van een lid. Dit laatste vormt evenwel geen beletsel voor toelating van de aanvrager door de Manager, indien geen enkel lid daartegen bezwaar maakt.

De vestiging mag niet de uiterlijke kenmerken vertonen van een kantoor van een IATA-lid of een groep IATA-leden.

(18) De aanvrager, zijn directie en zijn belangrijkste aandeelhouders, bestuurders en kaderleden mogen niet schuldig zijn bevonden aan opzettelijke inbreuken op hun verplichtingen ten opzichte van hun principaal, begaan in de uitoefening van hun functie. Er mag tegen hen ook geen faillissementsprocedure zijn beëindigd die tot een akkoord heeft geleid.

(19) Geen bestuurder, houder van een financieel belang of kaderlid in het bedrijf van de aanvrager mag bestuurder, houder van een financieel belang of kaderlid zijn geweest in het bedrijf van een van de lijst van agenten geschrapte of in gebreke gestelde agent, die nog handelsschulden heeft of wiens handelsschulden geheel of gedeeltelijk door borgen of door een beroep op andere zekerheden zijn voldaan. De aanvrager kan evenwel worden toegelaten, indien de betrokken persoon geen aandeel heeft gehad in het handelen of nalaten dat tot de schrapping of ingebrekestelling heeft geleid.

(20) De aanvrager mag in het betrokken land (al dan niet voor het gehele grondgebied) geen algemeen verkoop-

agent van een luchtvaartmaatschappij zijn. Dit vormt evenwel geen beletsel voor toelating van de aanvrager door de Manager, indien uit de aanvraag op afdoende wijze blijkt dat de aanvrager zijn activiteit als algemeen verkoopagent zal hebben gestaakt voordat de beslissing van de Manager tot erkenning van de aanvrager van kracht wordt.

(21) De lokalen waarop de aanvraag betrekking heeft, moeten voldoen aan de in de resolutie vastgestelde veiligheidsnormen, en de aanvrager moet zich ertoe verbinden de vereiste veiligheidsvoorzieningen te treffen. (De reden hiervan is dat blanco vliegbiljetten waardevol zijn.)

(22) De erkende agent moet met betrekking tot de afgifte van biljetten en andere vervoerdocumenten de ter zake dienende bepalingen van het programma naleven.

(23) Indien van overheidswege vereist, moet de aanvrager in het bezit zijn van een geldige vergunning.

(24) Alle verklaringen in de aanvraag moeten juist en volledig zijn. De aanvrager moet diverse vergoedingen betalen om als agent te worden erkend.

(25) Indien de aanvraag betrekking heeft op een STP-locatie, dat wil zeggen een vestiging waar onder toezicht van een IATA-agent een toestel voor het drukken van documenten wordt geplaatst, hebben de voorwaarden voornamelijk betrekking op de veiligheidsnormen waarmee moet worden voorkomen dat onbevoegden biljetten zouden drukken. Er moet ten minste één persoon met de vereiste bekwaamheid de leiding over de STP hebben. Deze persoon behoeft niet per se een personeelslid van de agent te zijn.

Erkenningsprocedure

(26) De aanvrager moet een aanvraagformulier invullen en indienen bij de bevoegde Manager van de IATA, onder bijvoeging van de vereiste documenten en verklaringen betreffende zijn financiële situatie. Tevens moet hij bij de indiening van de aanvraag diverse vergoedingen betalen, waaronder een aanvraagvergoeding, een toetredingsvergoeding en een eerste jaarlijkse vergoeding. De Manager kan van de aanvrager aanvullende inlichtingen verlangen.

(27) De Manager publiceert een lijst van de ontvangen aanvragen, zodat de IATA-leden binnen 45 dagen de redenen kunnen uiteenzetten waarom een bepaalde aanvrager naar hun oordeel niet voor erkenning in aanmerking kan komen, en daartoe bewijzen kunnen aanvoeren. In dit geval wordt de aanvrager daarvan op de hoogte gebracht en in de gelegenheid gesteld te antwoorden.

(28) Binnen 60 dagen na de publikatie van de lijst moet een beslissing worden genomen. De aanvrager wordt daarvan onverwijld schriftelijk in kennis gesteld. Indien zijn aanvraag wordt afgewezen, moeten daarvoor duidelijke redenen worden opgegeven.

- (29) Een aanvrager die wordt afgewezen, kan binnen 30 dagen na de kennisgeving van afwijzing de Manager verzoeken op zijn beslissing terug te komen, of tegen die beslissing beroep instellen bij de Travel Agency Commissioner (hierna „de Commissioner” genoemd).

Indien de Manager ondanks de bezwaren van bepaalde IATA-leden beslist een aanvrager te erkennen, kunnen deze leden eveneens de Manager verzoeken op zijn beslissing terug te komen, of tegen die beslissing beroep instellen bij de Commissioner.

- (30) Aanvragers die worden toegelaten, worden ingeschreven op de lijst van IATA-agenten, waarna de directeur-generaal van de IATA een agentuurovereenkomst sluit namens de IATA-leden die agenten wensen aan te wijzen.

- (31) Erkende agenten die op die lijst van agenten zijn ingeschreven, kunnen op twee manieren door individuele bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen worden aangewezen:

- of wel legt de luchtvaartmaatschappij een verklaring van algemene instemming bij de IATA neer, waarbij alle erkende agenten worden aangewezen;
- of wel geeft de luchtvaartmaatschappij aan de agent een bewijs van aanwijzing af.

De IATA-leden kunnen de aanwijzing van een agent intrekken.

Bewaring en afgifte van vliegbiljetten en andere vervoerdocumenten

- (32) De afgifte van vliegbiljetten geschiedt door de IATA-agenten namens de aangesloten luchtvaartmaatschappijen die hen hebben aangewezen. Daarbij wordt gebruik gemaakt of wel van de biljetten of vervoerdocumenten van de individuele leden, of wel van IATA-standaardbiljetten. Deze laatste moeten worden gevalideerd met behulp van de identificatieplaatjes van de individuele luchtvaartmaatschappijen, die te dien einde ter beschikking van de agenten moeten worden gesteld.

- (33) In afdeling D, eerste paragraaf, van resolutie 814 is bepaald dat luchtvaartmaatschappijen of IATA-leden die aan een BSP deelnemen, geen eigen vervoerdocumenten bij een IATA-agent mogen deponeren of in voorraad houden. Doel van deze bepaling is de verrekening van de verkochte biljetten via het BSP-systeem te laten verlopen. De IATA heeft aangevoerd dat een aantal BSP's ternauwernood het hoofd boven water kan houden en dat de overlevingskansen ervan in het gedrang zouden kunnen worden gebracht, indien het de luchtvaartmaatschappijen werd toegestaan eigen biljetten bij de agenten te plaatsen, omdat deze biljetten buiten het BSP-systeem vallen. De IATA heeft zich ertoe verbonden de nodige stappen te ondernemen, onder meer met het oog op een versterking van de BSP's, zodat deze beperking uiterlijk binnen drie jaar kan worden opgeheven.

Betaling van provisies

- (34) De door IATA-leden aangewezen agenten ontvangen een provisie voor de verkoop van internationale passagiersvervoerdiensten. Het tarief van de provisie wordt van tijd tot tijd door de individuele aangesloten luchtvaartmaatschappijen vastgesteld. De resolutie bevat regels voor de berekening van de provisie en regels inzake kortingen en verkoop aan de overheid. Het is de agent niet verboden een deel van zijn provisie af te staan aan de klant.

Administratieve voorschriften

- (35) Resolutie 814 bevat eveneens technische en administratieve voorschriften betreffende de wijze waarop informatie en betalingen via een BSP of rechtstreeks aan de luchtvaartmaatschappijen dienen te worden bezorgd, voorschriften betreffende agenten die geld verschuldigd zijn of andere verplichtingen niet nakomen, en voorschriften betreffende verandering van eigenaar of juridische status, wijziging van de naam of verplaatsing van de vestiging.

Maatregelen met betrekking tot de status van de agenten

- (36) Agenten kunnen afstand doen van hun erkenning of kunnen door de IATA worden geschrapt om de in resolutie 814 vermelde redenen (bij voorbeeld indien zij niet aan de voorwaarden voor het behoud van de status van agent voldoen, hun verplichtingen niet nakomen, zich schuldig maken aan misdrijven, enz.). Zij kunnen eveneens worden geschorst of een berisping krijgen. Voor elk van deze gevallen is ook bepaald welke procedure moet worden gevolgd en wat de consequenties zijn.

Beroep tegen beslissingen van de Agency Administration van de IATA ten aanzien van aanvragers en agenten, en herziening van de status van de agenten

- (37) Tegen beslissingen van de bevoegde organen van de IATA ten aanzien van aanvragers en agenten staat in eerste instantie beroep open bij een daartoe aangewezen Commissioner van de IATA, zoals bedoeld in resolutie 814d. Deze Commissioner is ook bevoegd ter zake van de herziening van de status van agenten tegen wie bezwaren zijn ingebracht door de Agency Administration van de IATA. De beslissingen van de Commissioner kunnen op hun beurt worden onderworpen aan arbitrage. De beroepsprocedure voor de Commissioner is geregeld in resolutie 814e en de arbitrageprocedure in resolutie 814.

Beroep tegen individuele beslissingen van leden

- (38) In resolutie 814 is bepaald dat beroep openstaat tegen individuele beslissingen van IATA-leden ten aanzien van agenten. Bijgevolg heeft een agent die zich benadeeld acht door de beslissing waarbij een lid

- a) weigert de agent aan te wijzen, of
- b) diens aanwijzing intrekt, of
- c) in het geval van een lid dat aan een BSP deelneemt,
 - i) weigert de agent zijn identificatieplaatje ter beschikking te stellen,
 - of
 - ii) zijn identificatieplaatje uit enige vestiging van de agent verwijderd, of
- d) in het geval van een lid dat niet aan een BSP deelneemt,
 - i) weigert de agent zijn vervoerdocumenten ter beschikking te stellen,
 - of
 - ii) zijn vervoerdocumenten uit enige vestiging van de agent verwijderd,

met als gevolg dat de commerciële belangen van de agent zodanig worden geschaad dat zijn bedrijf in gevaar wordt gebracht, het recht om van het lid te verlangen dat hem de criteria voor de aanwijzing van agenten of de redenen voor de weigering, intrekking of verwijdering worden meegedeeld. Indien de agent de motivering onredelijk acht, moet hij zich in eerste instantie tot het lid wenden om opheldering en genoegdoening te verkrijgen. Kan de zaak niet op deze wijze worden geregeld, dan kan de agent tegen de beslissing van het lid beroep instellen. Indien het lid zijn beslissing heeft genomen op grond van de collectieve bepalingen, dient het beroep van de agent niet te worden ingesteld tegen het individuele lid, maar overeenkomstig de algemene regels van resolutie 814e.

- (39) De IATA heeft resolutie 814e aangepast ter regeling van de procedure van beroep tegen beslissingen van individuele leden. De desbetreffende voorschriften zijn zo opgesteld dat agenten en luchtvaartmaatschappijen op voet van gelijkheid worden behandeld.

Toepassing

- (40) De IATA had toegezegd dat de resoluties 814, 814d en 814e uiterlijk per 31 december 1990 in alle Lid-Staten van de Europese Gemeenschap ten uitvoer zouden worden gelegd.

Op hetzelfde tijdstip zouden de regelingen vastgesteld bij de IATA-resoluties van de reeksen 800, 802 en 808 buiten werking treden voor agenten wier vestigingen zich in de Gemeenschap bevinden.

F. Vergelijking van de resoluties van reeks 814 met de vroegere regelingen

- (41) Na de aanmelding door de IATA op 21 maart 1988 zond de Commissie op 15 juni 1989 op grond van artikel 19, lid 1, van Verordening nr. 17 een mededeling van punten van bezwaar aan de IATA toe met betrekking tot de volgende IATA-resoluties:

- resolutie 800: Passenger Sales Agency Administration Rules, zoals gewijzigd;

- resolutie 800a: Application Form for Approval as an IATA Passenger Sales Agent;
- resolutie 800b: Passenger Sales Agency Agreement;
- resolutie 808: Passenger Sales Agency Rules — Europe, zoals gewijzigd;
- resolutie 808e: Conduct of Review by Travel Agency Commissioner;
- resolutie 802: IATA Agency Distribution System — Europe, zoals gewijzigd.

- (42) Na deze mededeling van punten van bezwaar stelde de IATA de Commissie ervan in kennis dat een nieuwe resolutie zou worden voorbereid die van toepassing zou zijn in de Europese Gemeenschap. Die nieuwe resolutie zou in de plaats komen van de resoluties van de reeksen 800, 802 en 808. Op 6 november werden de resoluties van reeks 814 aangemeld.

- (43) In vergelijking met de resoluties van de reeksen 800, 802 en 808 is in de resoluties van reeks 814 een aantal beperkingen voor de agenten opgeheven:

- er geldt geen „produktiviteitscriterium”: de aanvragers moeten geen minimumomzet verwezenlijken om door de IATA te kunnen worden erkend;
- de eisen inzake het personeel zijn teruggebracht tot het minimum dat noodzakelijk is om de klanten een betrouwbare service te kunnen verlenen;
- het is niet verboden de klanten kortingen te verlenen door een deel van de provisie aan hen af te staan;
- het is toegelaten de agenten anders dan in baar geld te betalen („beneficial services”);
- de nationale luchtvaartmaatschappijen beschikken niet over een vetorecht bij de tenuitvoerlegging van resolutie 814 in hun eigen land;
- de erkenningsprocedures zijn verkort;
- er bestaat geen verbod inzake de vestiging van agenten op luchthavens;
- de regels betreffende de lokalen en bijkantoren zijn versoepeld ten einde het mogelijk te maken dat reisafdelingen van handelsondernemingen, die in de lokalen van de onderneming zijn ondergebracht, door de IATA worden erkend;
- niet uitsluitend gevestigde reisagenten, doch een ieder kan door de IATA worden erkend indien hij aan de gestelde criteria voldoet;
- er is een neutrale beroeps- en arbitrageprocedure ingesteld, zodat de agenten beslissingen zullen kunnen aanvechten waardoor zij in hun commerciële activiteiten zouden kunnen worden gehinderd. Dit is vooral belangrijk in het geval van individuele beslissingen van vervoermaatschappijen met een machtspositie.

- (44) Een ander belangrijke verbetering is de verwijdering van de exclusiviteitsregelingen uit het Passenger Agency Programme, zodat de IATA-agenten nu voor niet bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen of op bilaterale basis voor bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen kunnen werken, en de luchtvaartmaatschappijen overeenkomsten kunnen sluiten met agenten die buiten het IATA-systeem staan.

G. Opmerkingen van belanghebbende derden

- (45) De Commissie heeft een brief ontvangen met opmerkingen van de heer E. Theophanopoulos, directeur van Mariners TRV Services Ltd, een reisbureau in Athene, en tevens bestuurslid van de Griekse vereniging van reisagentschappen en lid van de Agency Programme Joint Council van de IATA in Griekenland. De heer Theophanopoulos stelt mogelijke wijzigingen in de tekst van de IATA-resoluties 814, 814d en 814e voor en heeft kritiek op de in punt 33 van deze beschikking genoemde bepalingen en op de manier waarop de Griekse autoriteiten de IATA-resoluties goedkeuren. Ook moet volgens hem de commerciële relatie tussen de luchtvaartmaatschappijen en de reisbureaus over het algemeen doorzichtiger worden. Hij verzet zich evenwel niet tegen een ontheffing. De Commissie heeft bij de opstelling van deze beschikking de opmerkingen van de heer Theophanopoulos in aanmerking genomen.

In antwoord op de bekendmaking van de Commissie overeenkomstig artikel 19, lid 3, van Verordening nr. 17 zijn geen opmerkingen van belanghebbende derden ontvangen waarin bezwaar wordt gemaakt tegen de voorgestelde ontheffing voor de IATA-resoluties van reeks 814.

II. JURIDISCHE BEOORDELING

- (46) De in punt 1 genoemde overeenkomsten tussen de bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen vallen onder toepassing van artikel 85, lid 1, aangezien zij de mededinging beperken en de handel tussen Lid-Staten ongunstig beïnvloeden. Bijgevolg kan geen negatieve verklaring worden afgegeven zoals de IATA vraagt. Voor de overeenkomsten kan echter wel een ontheffing worden verleend overeenkomstig artikel 85, lid 3.

A. Artikel 85, lid 1

- (47) De bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen zijn ondernemingen in de zin van artikel 85, lid 1, en de afspraken die tussen hen zijn gemaakt en die in de IATA-resoluties van reeks 805 vorm hebben gekregen, zijn overeenkomsten en besluiten van een ondernemersvereniging, die onder toepassing van dit artikel vallen.

a) Doel en gevolg: beperking van de mededinging

- (48) De voornoemde overeenkomsten en besluiten beperken de mededinging tussen de individuele bij de IATA

aangesloten luchtvaartmaatschappijen met betrekking tot de distributie van hun luchtvervoerdiensten voor passagiers, zodra zij overeenkomen gezamenlijk een identiek distributiesysteem op een aanzienlijk gedeelte van hun verkoop toe te passen. Ofschoon het selectieve systeem noch de agenten noch de vervoerders exclusiviteit verleent en geen territoriale beperkingen aan de agenten oplegt, vormt het IATA-programma in feite voor de meeste luchtvaartmaatschappijen het uitverkoren distributiekanaal.

Bijgevolg is er tot op zekere hoogte sprake van onderlinge afstemming van het distributiebeleid met de meeste andere luchtvaartmaatschappijen met betrekking tot een belangrijk gedeelte van hun activiteit.

- (49) Het distributie- en verkoopsysteem dat door de bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen is overeengekomen, laat weinig ruimte voor andere distributievormen op basis van een verschillend beleid dat deze luchtvaartmaatschappijen individueel zouden kunnen voeren, en leidt tot een nogal starre verkoopstructuur. Indien het IATA-systeem niet zou bestaan, zou elke luchtvaartmaatschappij haar eigen netwerk van agenten hebben, dat normaal gesproken verschilt van dat van haar concurrenten. Dit zou tot meer concurrentie leiden zowel tussen agenten als tussen luchtvaartmaatschappijen.
- (50) De resoluties hebben ook bijzonder ingrijpende gevolgen voor de sector van de reisbureaus in de Europese Gemeenschap en leiden tot een strakkere structuur dan het geval zou zijn bij bilaterale systemen, waarbij op het niveau van de distributie sterkere concurrentiefactoren zouden spelen.
- (51) In de derde plaats zal de mededinging tussen de agenten ongunstig worden beïnvloed, ook al is het geoorloofd de provisies te delen met de klanten. Een zekere beperking van de mededinging is inherent aan elk collectief distributiesysteem dat op homogene selectiecriteria berust. Bijgevolg zal de mededinging bij de verkoop tussen gespecialiseerde agenten zoals die van de IATA onvermijdelijk beperkter blijven dan anders zou kunnen worden verwacht. Bovendien zal de concurrentie met niet bij de IATA aangesloten agenten of met andere deelnemers aan de distributiemarkt buiten het kader van de IATA worden vervalst, omdat het lidmaatschap van het collectieve agentuursysteem van de IATA sommige agenten een kunstmatig voordeel geeft ten opzichte van andere distributiebedrijven die hierbij niet zijn aangesloten.
- (52) Gelet op het bovenstaande, kan er weinig twijfel over bestaan dat de onderzochte IATA-resoluties de mededingingsstructuur op de markt in de Europese Gemeenschap in haar geheel op de drie bovengenoemde niveaus ongunstig beïnvloeden.
- (53) De in punt 33 genoemde beperking weerhoudt de meeste bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen ervan buiten het kader van de IATA bilaterale distributieovereenkomsten te sluiten met erkende

IATA-agenten. De mededinging wordt hierdoor beperkt dat de IATA-agenten niet ongehinderd op bilaterale basis met individuele IATA-leden parallelle distributiekanaalen kunnen exploiteren.

b) *Beïnvloeding van de handel tussen Lid-Staten*

- (54) Zoals blijkt uit de punten 7 tot en met 9, hebben de onderzochte IATA-resoluties betrekking op diensten die het voorwerp vormen van een aanzienlijk handelsverkeer in de Europese Gemeenschap. Het programma, dat de verkoop van luchtvervoerdiensten over de gehele wereld mogelijk maakt, beïnvloedt het distributiebeleid van alle IATA-leden in de Europese Gemeenschap.

Bijgevolg beïnvloeden de overeenkomsten de intra-communautaire handel, in zoverre zij belangrijke gevolgen hebben voor de mededingsstructuur in haar geheel.

B. Artikel 85, lid 3

- (55) De onderzochte IATA-resoluties voldoen aan de in artikel 85, lid 3, vastgestelde voorwaarden voor een ontheffing. Zij dragen bij tot verbetering van de produktie en de verdeling der produkten alsmede tot verbetering van de technische en economische vooruitgang, waarbij een billijk aandeel in de daaruit voortvloeiende voordelen de gebruikers ten goede komt. Aan de betrokken ondernemingen worden geen beperkingen opgelegd welke voor het bereiken van deze doelstellingen niet onmisbaar zijn, en evenmin wordt hun de mogelijkheid gegeven voor een wezenlijk deel van de betrokken produkten de mededinging uit te schakelen.

Verbetering van de produktie en distributie, verbetering van de technische en economische vooruitgang

- (56) De resoluties maken het mogelijk een centrale administratie te voeren over de IATA-agenten, en laten in zoverre de luchtvaartmaatschappijen toe te besparen op hun beheerskosten. Vele luchtvaartmaatschappijen zouden het zich niet kunnen veroorloven de administratie te voeren over een uitgebreide keten van eigen agenten, en vooral kleine en middelgrote maatschappijen beschouwen het agentuursysteem van de IATA als onmisbaar en onvervangbaar. De voordelen zijn met name aantrekkelijk voor luchtvaartmaatschappijen met een brede internationale activiteit; zij verkrijgen aldus toegang tot de markt, hetgeen zij anders slechts moeilijk en ten koste van zware uitgaven zouden kunnen bereiken. Dank zij één enkele standaardovereenkomst met de IATA kan een agent die na een passend onderzoek wordt gemachtigd om de IATA-leden te vertegenwoordigen, vliegbiljetten afgeven namens elk IATA-lid waardoor hij wordt aangewezen. Het systeem zorgt ervoor dat de verkoop van de produkten van de luchtvaartmaatschappijen over de gehele wereld volgens bepaalde normen geschiedt, en draagt ertoe bij de financiële integriteit van de distributeurs te waarborgen.

- (57) Het systeem van IATA-resolutie 814 draagt bij tot verbetering van de distributie van het produkt „luchtvervoerdiensten” doordat:

a) elke aangesloten luchtvaartmaatschappij de voordelen van schaalvergroting worden verschaft:

- door aanwijzing en erkenning van geschikte verkooppunten,
- door standaardisering van de contractuele relaties met agenten,
- door bevordering van strengere normen inzake bekwaamheid en betrouwbaarheid in de distributiesector;

b) de agenten de volgende voordelen worden verschaft:

- een verkorte erkenningsprocedure op niet-discriminatoire basis,
- een vereenvoudigde contractuele relatie met alle bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen,
- de bevoegdheid om onmiddellijk de diensten van de meeste luchtvaartmaatschappijen te verkopen,
- vereenvoudiging inzake administratie, verslaggeving en personeelsopleiding,
- een ingebouwde procedure waardoor zij in geschillen met luchtvaartmaatschappijen op voet van gelijkheid worden behandeld door voorlegging van die geschillen aan een onpartijdig arbitrageorgaan,
- vakkundige ondersteuning door het secretariaat van de IATA (publikaties, advies, opleidingsprogramma's, enz.),
- het prestige dat in vakkringen aan de erkenning door de IATA is verbonden.

- (58) De in punt 33 genoemde bepalingen van resolutie 814 zullen het mogelijk maken BSP's die zich met moeite kunnen handhaven, te versterken binnen een redelijke termijn tijdens welke de verrekening van de biljettenverkoop voornamelijk zal geschieden via gevestigde BSP's. Zowel de luchtvaartmaatschappijen als de agenten beschouwen de BSP's als een zeer rendabel clearingsysteem voor hun eigen boekhouding, omdat de standaardisering een aanzienlijke vermindering van hun beheerskosten met zich brengt.

Voordelen voor de gebruikers

- (59) Het IATA-systeem, zoals neergelegd in de resoluties van reeks 814, doet een billijk aandeel in de daaruit voortvloeiende voordelen aan de gebruikers ten goede komen, doordat:

- a) aan de agenten eisen inzake betrouwbaarheid worden gesteld (financiële draagkracht, bekwaamheid en ervaring van het personeel, veiligheid van lokalen en biljettenvoorraad);

- b) er een ruime keuze aan IATA-agenten bestaat (10 000 in de Europese Gemeenschap, een aantal dat zal stijgen als gevolg van de in resolutie 814 vastgestelde criteria);
 - c) de gebruiker zich kan wenden tot agenten die een groot aantal van de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen;
 - d) de mededinging tussen de IATA-agenten zal toenemen, aangezien het hun is toegestaan hun provisie aan te wenden om kortingen toe te kennen.
- (60) Door het behoud van het BSP-verrekeningsysteem zullen de agenten duur papierwerk kunnen vermijden. Die besparingen zullen worden doorgegeven aan de klanten, onder meer door het delen van provisie.

Onmisbaarheid van de beperkingen

- (61) De standaardisering en de kostenbesparende schaalvergroting die het gevolg zijn van het in de resoluties neergelegde systeem, zouden niet kunnen worden verwezenlijkt zonder een eenvormig internationaal systeem. Het IATA-systeem is in feite gebaseerd op de deelneming van een groot aantal luchtvaartmaatschappijen en agenten. Zowel de beperkingen als de voordelen van het systeem vloeien daaruit voort. Een en ander kan niet los van elkaar worden gezien.
- (62) De in punt 33 genoemde bepalingen zijn van tijdelijke aard en zijn onmisbaar voor de instandhouding van bepaalde ternauwernood levensvatbare BSP's in kleine landen van de Europese Gemeenschap. Door de verrekening van de biljettenverkoop via die marginale BSP's te laten verlopen zullen de kosten per biljet dalen, zodat de luchtvaartmaatschappijen en de agenten er voordeel in zullen blijven vinden van die BSP's gebruik te maken. Aldus zal het BSP-systeem de gehele Europese Gemeenschap blijven bestrijken.

Uitschakeling van de mededinging

- (63) De mededinging tussen de luchtvaartmaatschappijen op het niveau van de distributie wordt niet uitgeschakeld door het systeem van de IATA-resoluties van reeks 814. Het wordt de luchtvaartmaatschappijen niet verhinderd om — door middel van provisie of anderszins — aan de agenten de vergoeding te geven die zij passend achten. Zij zijn ook vrij hun eigen verkoop te verzorgen en hun eigen distributienetwerk op te zetten op bilaterale basis en tegen andere voorwaarden dan in de IATA zijn overeengekomen.
- (64) Zoals in punt 63 vermeld, is het de luchtvaartmaatschappijen toegestaan via parallelle concurrerende kanalen te verkopen, en in feite doen zij dit ook ten dele. De resoluties, die de partijen geenszins tot exclusiviteit verplichten, schakelen de mededinging niet uit.
- (65) Er zal een wezenlijke mededinging blijven bestaan tussen de agenten, ongeacht of zij al dan niet bij de IATA zijn aangesloten en ongeacht of zij op multilaterale dan wel op bilaterale basis worden aangewezen.

De IATA-agenten zullen niet alleen concurreren door hun klanten een betere service te bieden, maar ook door provisies met hen te delen. Zij zullen ook concurreren met niet bij de IATA aangesloten agenten. Hoewel dit op het ogenblik nog maar op beperkte schaal gebeurt, bestaat ook de mogelijkheid dat bepaalde erkende IATA-agenten bilaterale overeenkomsten met bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen sluiten en op een andere basis dan die van de IATA met andere door de IATA erkende agenten concurreren.

- (66) Afgezien van de concurrentiefactoren waarnaar hierboven is verwezen, heeft de in punt 33 genoemde beperking uitsluitend betrekking op het deponeren in bepaalde gevallen van voorraden biljetten van individuele luchtvaartmaatschappijen in de lokalen van de IATA-agenten. Deze beperking ontmoedigt weliswaar het sluiten van bilaterale overeenkomsten buiten het kader van de IATA, maar houdt dienaangaande geen formeel verbod in. Enkel de luchtvaartmaatschappijen die deelnemen aan een bepaalde BSP zijn onderworpen aan deze bepaling, die er hoe dan ook niet aan in de weg staat dat tussen IATA-agenten en bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen bilaterale ad hoc-overeenkomsten worden gesloten op een andere basis dan die van de IATA, op voorwaarde dat de agent geen biljetten in voorraad heeft.

- (67) Met betrekking tot dit punt besluit de Commissie dat de mededinging door het IATA-systeem niet wordt uitgeschakeld, omdat naast dit systeem bestaande en toekomstige distributiemethoden, gebaseerd op verschillende beleidsopties, zullen blijven bestaan en zich verder zullen ontwikkelen in een geleidelijk vrijgemaakte Europese markt voor diensten in het algemeen en voor agentschappen en luchtvervoer in het bijzonder.

Economische en structurele gevolgen van de onderzochte resoluties

- (68) De door de IATA-resoluties 814, 814d en 814e ingestelde regeling gaat in de richting van liberalisering en beantwoordt meer aan de marktrealiteit dan de vorige resoluties. De regeling werd ook ingegeven door de tussenkomst van de Commissie na de aanmeldingen door de IATA.
- (69) Ten gevolge van de veranderingen die in de regeling zijn aangebracht, worden de relaties tussen de agenten en de bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen evenwichtiger en wordt de toegang tot de commerciële activiteit, bestaande in de verkoop van lucht-reizen namens IATA-leden, vergemakkelijkt, zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de bekwaamheid of de betrouwbaarheid van de agenten. Daardoor zal het aantal verkooppunten wellicht toenemen, hetgeen ten goede zal komen aan de klant, die ook baat zal hebben bij de intensievere concurrentie tussen de agenten.
- (70) De Commissie is van mening dat in het systeem van resolutie 814 het risico moet worden vermeden dat de daardoor ingestelde procedure wordt misbruikt of op

discriminatoire wijze wordt toegepast. In dit verband moet erop worden gewezen dat elke weigering om iemand toe te laten die aan de gestelde criteria voldoet, als discriminatoir moet worden beschouwd en dat bij de plaatselijke toepassing niet van deze criteria mag worden afgeweken.

- (71) In een periode van expansie van de vliegreizen en van toenemende liberalisering van het luchtvervoer in Europa kan het Passenger Agency Programme, zoals het in de resoluties van reeks 814 is neergelegd, een belangrijke rol spelen bij de versoepeling van de markt ten voordele van zowel de luchtvaartmaatschappijen als de agenten en de klanten.

Duur van de ontheffing

- (72) Volgens artikel 8, lid 1, van Verordening nr. 17 worden ontheffingen op grond van artikel 85, lid 3, voor een bepaalde termijn verleend en kunnen daaraan voorwaarden en verplichtingen worden verbonden.
- (73) Gelet op de aard van de onderzochte overeenkomsten en besluiten en op de in artikel 85, lid 3, genoemde doelstellingen, acht de Commissie het passend een ontheffing te verlenen voor een duur van tien jaar te rekenen vanaf de eerste aanmelding, dat wil zeggen tot 20 maart 1998.
- (74) Wat betreft de bijzondere bepaling van resolutie 814, waarnaar in paragraaf 34 is verwezen, acht de Commissie het passend een ontheffing te verlenen tot 31 december 1992.
- (75) De Commissie acht het niet nodig voorwaarden of verplichtingen op te leggen, en wat betreft de interpretatie van sommige bepalingen van de resoluties, vertrouwt zij op de verbintenissen die de IATA op 25 januari 1990 is aangegaan. Deze verbintenissen hebben met name betrekking op de interpretatie van de

term „hoofdzakelijk”, waarnaar in punt 16 is verwezen, de geldigheidsduur van de in punt 33 genoemde bepaling en de vaststelling van een passende procedure inzake beroep tegen beslissingen van individuele leden, waarnaar in punt 39 is verwezen. De Commissie zal evenwel vóór het verstrijken van de thans verleende ontheffing de werking van het systeem van nabij bezien, ten einde te kunnen beoordelen of een gunstig gevolg kan worden gegeven aan een eventueel verzoek tot verlenging van de ontheffing,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Overeenkomstig artikel 85, lid 3, van het EEG-Verdrag wordt het bepaalde in artikel 85, lid 1, van dit Verdrag voor de periode van 21 maart 1988 tot en met 20 maart 1998 buiten toepassing verklaard voor de IATA-resoluties 814, 814d en 814e, met uitzondering van de bepalingen van resolutie 814, afdeling D, eerste paragraaf, waarnaar in punt 33 van deze beschikking is verwezen, voor welke bepalingen deze periode loopt van 6 november 1989 tot en met 31 december 1992.

Artikel 2

Deze beschikking is gericht tot de International Air Transport Association en tot de ondernemingen die zijn genoemd in de bijlage bij deze beschikking.

Gedaan te Brussel, 30 juli 1991.

Voor de Commissie

LEON BRITTAN

Vice-Voorzitter

BIJLAGE

IATA-leden

(189 leden (154 werkende en 35 buitengewone) op 15 februari 1990)

Werkende leden

Adria Airways
 Aer Lingus plc
 Aeroflot Soviet Airlines
 Aerolíneas Argentinas
 Aerolíneas Nicaragüenses SA (AERONICA)
 Aerovías de México SA de CV
 (AEROMEXICO)
 Aerovías Nacionales de Colombia SA
 (AVIANCA)
 Affretair (PVT) Ltd
 Air Afrique
 Air Algérie
 Air Botswana
 Air Bremen GmbH & Co.
 Air Bridge Carriers Ltd
 Air Canada
 Air Europe Ltd
 Air France
 Air Gabon
 Air Guinée
 Air Jamaica Ltd
 Air Littoral
 Air Madagascar
 Air Malawi Ltd
 Air Malta Company Ltd
 Air Martinique
 Air Mauritius
 Air New Zealand Ltd
 Air Niugini
 Air Pacific Ltd
 Air Seychelles Ltd
 Air Tanzania Corporation
 Air Tungaru Corporation
 Air UK
 Air Zaïre
 Air Zimbabwe Corporation
 Air India
 Airline of the Marshall Islands
 Alaska Airlines Inc.
 Alisarda SpA
 Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA
 All Nippon Airways Co., Ltd
 American Airlines Inc.
 America West Airlines, Inc.
 Ariana Afghan Airlines Co. Ltd
 Austrian Airlines
 Balkan Bulgarian Airlines
 Berlin European UK Ltd
 Birmingham European Airways plc
 Braathens SAFE
 British Airways plc

British Midland Airways Ltd
 Brymon Airways
 Cameroon Airlines
 Canadian Airlines International Ltd
 Caribbean Air Cargo Company Ltd
 Ceskoslovenske Aerolinie (CSA)
 Compañía Mexicana de Aviación SA de CV
 (MEXICANA)
 Continental Airlines Inc.
 Cook Islands International Airlines Ltd
 Crossair
 Cruzeiro do Sul SA — Serviços Aéreos
 Cyprus Airways Ltd
 Dan-Air Services Ltd
 Delta Air Regionalflugverkehr GmbH
 Democratic Yemen Airlines (ALYEMOA)
 Deutsche Lufthansa AG (LUFTHANSA)
 Eastern Air Lines Inc.
 Egyptair
 El Al Israel Airlines Ltd
 Emirates
 Empresa Consolidada Cubana de Aviación
 (CUBANA)
 Empresa de Transporte Aéreo del Perú
 (AEROPERU)
 Empresa Ecuatoriana de Aviación SA
 (ECUATORIANA)
 Ethiopian Airlines Corporation
 Federal Express Corporation
 Finnair Oy
 Friendly Islands Airways Ltd
 Gambia Air Shuttle Ltd
 Garuda Indonesia
 German Wings Luftfahrtunternehmen GmbH
 Ghana Airways Corporation
 Gulf Air Company GSC
 Hong Kong Dragon Airlines Ltd
 (DRAGONAIR)
 IBERIA, Líneas Aéreas de España SA
 Icelandair
 Indian Airlines
 Iran Air, The Airline of the Islamic Republic
 of Iran
 Iraqi Airways
 Jamahiriya Libyan Arab Airlines
 Japan Airlines Co. Ltd
 Japan Air System Co. Ltd
 Jugoslovenski Aerotransport (JAT)
 Kenya Airways Ltd
 KLM Royal Dutch Airlines
 Korean Air
 Kuwait Airways Corporation
 LAM — Linhas Aéreas de Moçambique

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

Buitengewone leden

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
 INTAIR
 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