

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 30 juli 1991

inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EEG-Verdrag (Zaak IV/32.792 — IATA Cargo Agency Programme)

(91/481/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 7 juli 1988, 2 oktober 1989 en 17 april 1990 zijn ingediend met betrekking tot bepaalde IATA-resoluties inzake agent-schappen van vrachtvervoer,

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 mededingingsre-gelingen en economische machtposities,

Overwegende hetgeen volgt:

I. DE FEITEN

A. Voorwerp van de beschikking

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

- resolutie 805: IATA Cargo Agency Distribution System Rules — Europe;
- resolutie 805d: Agency Commissioner;
- resolutie 805e: Conduct of Review by Agency Commissioner

(„reeks 805”).

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 Ope-rators Conference te Havana, Cuba, in april 1945.

- (3) De leden van de IATA zijn ingedeeld in twee catego-rieën: 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 luchtvaartmaatschap-pijen die werkend lid zijn en die deelnemen aan de Cargo Agency Conference (CACONF) van de IATA. De 35 luchtvaartmaatschappijen met de status van buitengewoon lid ⁽³⁾ bieden geen internationale lijn-diensten aan en nemen niet deel aan de CACONF. De regelingen zijn evenwel voor hen van belang, aange-zien zij deze naleven.

C. Het produkt: agentuurdiensten voor luchtvrachtvervoer

- (5) De IATA-resoluties die het voorwerp uitmaken van deze beschikking, hebben betrekking op agentuurdien-sten voor luchtvrachtvervoer, dat wil zeggen de ver-koop via tussenpersonen van luchtvervoerdiensten voor vracht.

D. De markt

- (6) De totale inkomsten uit de exploitatie van geregelde internationale vrachtvervoerdiensten door de bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen bedroe-gen in 1989 volgens de IATA ongeveer 12,5 miljard US-dollar, op een inkomstentotaal voor alle diensten (passagiers, vracht, post, enz.) van circa 70,7 miljard US-dollar. De totale omzet (passagiers, vracht, post, enz.) van de leden afzonderlijk varieert van 1,5 mil-joen tot 9,960 miljard US-dollar. Volgens de statisti-sche bijlagen bij het jaarboek 1988 van de Association of European Airlines (AEA) bedroegen de totale inkomsten uit internationaal vrachtvervoer van de in de Europese Gemeenschap gevestigde en bij de AEA aangesloten luchtvaartmaatschappijen ⁽⁴⁾ 4,899 mil-jard US-dollar.

- (7) Alle bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschap-pijen maken voor hun verkoop gebruik van het Cargo Agency Programme. De door de IATA erkende agent-

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

(2) PB nr. C 320 van 20. 12. 1990, blz. 4.

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

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

schappen voor vrachtvervoer — dat zijn er circa 1 000 in de Europese Gemeenschap op een totaal van ongeveer 3 000 IATA-agentschappen over de gehele wereld — zijn voor het grootste deel zelfstandige ondernemingen (naar schatting zijn er in de Europese Gemeenschap 300 à 400 professionele tussenpersonen die zich met internationaal vrachtvervoer bezighouden en die door de IATA niet als agentschappen voor vrachtvervoer zijn erkend). Soms maken zij evenwel deel uit van een concern. In enkele gevallen zijn zij in handen van vervoerondernemingen zoals spoorweg- of scheepvaartmaatschappijen of zelfs van luchtvaartmaatschappijen die bij de IATA zijn aangesloten.

- (8) De verkoop geschiedt aldus dat de luchtvaartmaatschappij of, binnen de perken van de regelingen, de door de luchtvaartmaatschappij aangewezen agent namens de luchtvaartmaatschappij een vervoerovereenkomst (luchtvrachtbrief) afgeeft. De luchtvaartmaatschappijen hebben op hun grootste markten eigen verkooppunten, maar maken volgens schattingen voor ongeveer 70 % van hun verkoop in Europa gebruik van IATA-agentschappen voor vrachtvervoer. Het restant komt voor rekening van de eigen verkoopkantoren van de luchtvaartmaatschappijen of van hun algemene verkoopagenten.

E. De overeenkomsten

HET IATA CARGO AGENCY PROGRAMME

Algemeen

- (9) Het Cargo Agency Programme, dat door de CACONF in het leven is geroepen en dat het systeem van de IATA voor het aanwijzen van tussenpersonen op het gebied van het vrachtvervoer is, behoort tot de belangrijkste instellingen van de organisatie. Het hoofddoel van het programma is volgens de CACONF te waarborgen dat de verkooppunten van agentschappen voor vrachtvervoer die als verkoper voor de leden van de IATA optreden, professioneel zijn, een betrouwbare service verlenen aan de verzenders en aan de betrokken luchtvaartmaatschappijen en op integere wijze omgaan met de goederen van de verzenders en het geld van de luchtvaartmaatschappijen.
- (10) De drie belangrijkste aspecten van het programma zijn:
- a) de erkenning, waarom een ieder kan verzoeken die zich wil bezighouden met de verkoopbevordering, de verkoop en de verwerking van door IATA-leden tegen betaling verricht luchtvrachtvervoer. Vereist is dat de gegadigde aan bepaalde basiscriteria voldoet en een overeenkomst sluit met de betrokken luchtvaartmaatschappijen;
 - b) de Cargo Accounts Settlement Systems (CASS), verrekenkamers die zowel de luchtvaartmaatschappijen als de agenten in staat stellen profijt te trekken van de schaalvergroting en van de standaardisering en automatisering bij de inning en verdeling van de door de IATA-agenten aan de luchtvaartmaatschappijen verschuldigde bedragen;

- c) opleidingsprogramma's, die tussenpersonen — zowel IATA-agenten als anderen die wellicht een erkenning door de IATA nastreven — erbij moeten helpen om zonder onnodige kosten hun dienstverlening, die erin bestaat de klant te helpen bij het maken van een keuze uit de aangeboden luchtvervoerdiensten, op het vereiste niveau te brengen en te handhaven; dit is in het bijzonder van belang ten aanzien van het verwerven van de vereiste bekwaamheid inzake het transport van gevaarlijke goederen, ten einde de veiligheid te waarborgen van de passagiers, de bemanning en het toestel dat dergelijke vracht te vervoeren krijgt.

- (11) De leiding van 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 vrachtvervoer en voor het behoud van die status

- (12) Een ieder die over de vereiste officiële vergunningen beschikt, kan een erkend IATA-agent voor vrachtvervoer worden door in de voorgeschreven vorm een aanvraag in te dienen bij de Agency Administrator van de IATA in het land waar hij zijn bedrijf uitoefent, mits hij aan de hieronder uiteengezette voorwaarden voldoet. Om de status van erkend agent te behouden, moet hij aan die voorwaarden blijven voldoen. Daarom moet in de onderstaande tekst onder de term „aanvrager” mede een reeds erkend agent worden verstaan.
- (13) De aanvrager moet verklaringen betreffende zijn financiële toestand overleggen, die door onafhankelijke personen of instanties zijn opgesteld overeenkomstig de plaatselijke accountancypraktijken, zoals die nader zijn bepaald en bekendgemaakt door het met de erkenning belaste orgaan van de IATA. Die verklaringen worden beoordeeld volgens de methode en de 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 middel van een herkapitalisatie of een bank- of verzekeringsgarantie. Wanneer bij onderzoek van de financiële positie van een agent blijkt dat deze niet aan de financiële criteria kan voldoen, wordt rekening gehouden met de normale schommelingen waaraan commerciële activiteiten onderhevig zijn, en wordt de agent een redelijke termijn gegund om aan de bedoelde criteria te voldoen.
- (14) Op alle plaatsen waar hij luchtvracht klaarmaakt voor het vervoer, moet de aanvrager full-time bekwaam en geschoold personeel in dienst hebben om de door de IATA vastgestelde diensten en transporthandelingen te kunnen verrichten. De aanvrager moet aantonen dat:

(1) Tenzij anders aangegeven, zijn bovenstaande bepalingen vervat in resolutie 805.

- a) twee personeelsleden na voltooiing van een aanvaardbare cursus een aangepast basisdiploma hebben behaald;
 - b) twee personeelsleden op het ogenblik van de aanvraag en op elk tijdstip na de erkenning:
 - i) houder zijn van een „advanced” diploma van de IATA/FIATA (Fédération internationale des Associations de Transitaires et Assimilés — International Federation of Air Freight Forwarders Associations), dat een opleiding afsluit die onder meer het transport van gevaarlijke goederen omvat en in de loop van de voorafgaande twee jaren is verkregen, of
 - ii) in de voorafgaande twee jaren een gelijkwaardige opleiding met betrekking tot het transport van gevaarlijke goederen hebben voltooid, die werd gegeven door een lid van de IATA of door een andere dienst, mits deze opleiding door de IATA is erkend.
- (15) De aanvrager moet in het betrokken land:
- a) op zijn minst één kantoor (of een afdeling van een kantoor) in stand houden en exploiteren dat zich bezighoudt met de verkoopbevordering of de verkoop van internationaal luchtvrachtvervoer via de lijnen van de IATA-leden en met het behandelen van te verzenden goederen;
 - b) op passende wijze verzekerd zijn tegen aansprakelijkheid wegens verlies of beschadiging van de zending.
- (16) De aanvrager moet beschikken over de nodige gebouwen, het nodige personeel en het nodige materieel om op zijn minst de volgende taken te kunnen vervullen:
- a) het opgeven van de tarieven en kosten van de luchtvaartmaatschappijen, alsmede van de voorwaarden die in verband daarmee gelden;
 - b) het bijstaan van de klanten bij het vervullen van de voor het luchtvrachtvervoer vereiste formaliteiten, met inbegrip van het verstrekken van reserveringsdiensten;
 - c) het afgeven (of zorgen voor het afgeven) van te verzenden goederen aan een luchtvaartmaatschappij op elke door de luchtvaartmaatschappij aangewezen luchthaven met het oog op de algemene inontvangstneming van alle verzendingen die klaar zijn voor vervoer;
 - d) het aanvaarden van goederen waarvoor bijzondere voorschriften gelden, met het oog op vervoer naar en afgifte (of het regelen van de afgifte) aan een luchtvaartmaatschappij overeenkomstig de geldende voorschriften inzake gevaarlijke goederen;
 - e) het innen van de vervoerprijs bij de klanten en het overmaken van de aan de luchtvervoerders verschuldigde bedragen.
- (17) Indien zulks door de overheid wordt geëist, moet de aanvrager in het bezit zijn van een geldige vergunning om handel te drijven. Opschorting of intrekking van die vergunning kan een reden zijn om de betrokken agent aan een onderzoek te onderwerpen.
- (18) De naam van de aanvrager mag niet:
- i) dezelfde zijn als of op misleidende wijze gelijken op die van de IATA of een van haar leden;
 - ii) dezelfde zijn als die van een andere IATA-agent voor vrachtvervoer in hetzelfde land; dit verbod geldt niet voor personen die vóór 1 april 1984 op de lijst van agentschappen voor vrachtvervoer zijn opgenomen.
- De vestiging mag niet de uiterlijke kenmerken vertonen van een kantoor van de IATA of van een van haar leden.
- (19) De aanvrager, zijn directie, zijn belangrijkste aandeelhouders (en de personen voor wie zij als mandataris optreden), zijn bestuurders en zijn kaderleden mogen niet schuldig zijn bevonden aan opzettelijke inbreuken op zakelijke verplichtingen, begaan in de uitoefening van hun functie, en evenmin het voorwerp zijn geweest van een faillissementsprocedure die niet tot een akkoord heeft geleid.
- Erkenningsprocedure**
- (20) De aanvrager moet een aanvraagformulier invullen en dit, vergezeld van de vereiste documenten en verklaringen betreffende zijn financiële situatie, indienen bij de Agency Administrator van de IATA. Tevens moet hij bij de indiening van de aanvraag diverse vergoedingen betalen, waaronder een aanvraagvergoeding, een toetredingsvergoeding en de eerste jaarlijkse vergoeding. De Agency Administrator kan van de aanvrager bijkomende inlichtingen verlangen.
- (21) De Agency Administrator publiceert een lijst van de ingekomen aanvragen, zodat de leden van de IATA binnen 30 dagen de redenen kunnen uiteenzetten waarom een bepaalde aanvrager naar hun oordeel niet aan de vereisten voldoet, en daarvoor bewijzen kunnen aandragen. In dit geval wordt de aanvrager daarvan in kennis gesteld en uitgenodigd te reageren.
- (22) Binnen 45 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.
- (23) Een aanvrager die wordt afgewezen, kan de Agency Administrator binnen 30 dagen na de kennisgeving van de afwijzing verzoeken op zijn beslissing terug te komen. Indien hij zich nog steeds benadeeld acht, kan hij daarna gebruik maken van de procedure van beroep bij de Agency Commissioner, waarvan sprake is in resolutie 805d (zie punt 32).
- (24) Aanvragers die worden toegelaten, worden ingeschreven op de lijst van IATA-agenten voor vrachtvervoer. De directeur-generaal van de IATA sluit een agentuurovereenkomst voor vrachtvervoer met een ieder die als agent is ingeschreven. De Agency Administrator moet onverwijld alle luchtvaartmaatschappijen in kennis

stellen van de namen van de partijen bij alle agentuur-overeenkomsten voor vrachtvervoer en van de data waarop die overeenkomsten zijn gesloten. De Agency Administrator moet een lijst van agentschappen voor vrachtvervoer bijhouden, bekendmaken en van tijd tot tijd laten circuleren waarop alle personen voorkomen waarmee de directeur-generaal een agentuurovereenkomst voor vrachtvervoer heeft gesloten.

- (25) Een lid van de IATA kan een ieder die op de lijst van agentschappen voor vrachtvervoer voorkomt, op twee manieren als zijn agent aanstellen:
- i) door bij de Agency Administrator een verklaring neer te leggen waarbij in het algemeen wordt ingestemd met de aanstelling van alle agenten. De IATA maakt van tijd tot tijd een lijst bekend van de leden die een dergelijke verklaring hebben neergelegd;
 - ii) door de agent schriftelijk, met afschrift aan de Agency Administrator, in kennis te stellen van het feit dat hij specifiek instemt met diens aanstelling als agent.
- (26) De aangesloten luchtvaartmaatschappij die een agent heeft aangesteld, kan die aanstelling intrekken door de betrokken agent daarvan schriftelijk in kennis te stellen, met afschrift aan de Agency Administrator.
- (27) Of luchtvrachtbrieven ter beschikking worden gesteld, bepaalt de aangesloten luchtvaartmaatschappij zelf. Zij kan naar eigen keuze de agent ook machtigen namens haar neutrale luchtvrachtbrieven af te geven.

Betaling van provisie

- (28) De door IATA-leden aangestelde agenten ontvangen een provisie voor de verkoop en de voorbereiding van internationaal luchtvrachtvervoer. Het tarief van de provisie wordt met geregelde tussenpozen door de individuele aangesloten luchtvaartmaatschappijen vastgesteld. Resolutie 805 bevat regels voor de berekening van de provisie en regels inzake „interline”-verkoop, betaling van provisie aan aanvragers, de verplichtingen die de agenten moeten nakomen om recht te hebben op uitbetaling van de provisie (aanvaarding en levering van de goederen, verstrekking van luchtvrachtbrieven en inning van de vrachtprijs), agenten in het land van bestemming, vervoer per charter, vervoer voor de overheid en kortingen. Het is de agent niet verboden een deel van zijn provisie af te staan aan de klant.

Administratieve voorschriften

- (29) Resolutie 805 bevat eveneens technische en administratieve voorschriften betreffende de wijze waarop betalingen moeten worden geïnd en via de CASS dan wel rechtstreeks aan de luchtvaartmaatschappijen moeten worden doorbetaald, alsmede regels inzake verandering van eigenaar of van juridische status en wijziging van de naam of het adres.

Geschillenprocedures

- (30) Indien de Agency Administrator op enig ogenblik nadat hij van een IATA-lid een verklaring van niet-nakoming van betalingsverplichtingen heeft ontvangen, merkt dat er tussen het betrokken lid en de agent een commercieel geschil bestaat met betrekking tot de periode waarop het ontvangen bericht van onregelmatigheid slaat en/of met betrekking tot voorafgaande periodes, dient de Agency Administrator de verklaring van niet-nakoming van betalingsverplichtingen al naar gelang van het geval in te houden of in te trekken. Indien de verklaring wordt ingetrokken, moet de Agency Administrator alle tegen de betrokken agent genomen maatregelen beëindigen en hiervan mededeling doen aan alle leden en in voorkomend geval aan het CASS-bestuur. Na ontvangst van een dergelijke kennisgeving moeten de leden aan de agent alle provisiën betalen die mogelijk zijn ingehouden. Het bericht van onregelmatigheid dat aanleiding heeft gegeven tot de ingehouden of ingetrokken verklaring van niet-nakoming van betalingsverplichtingen moet door de Agency Administrator worden vernietigd. Indien een verklaring van niet-nakoming van betalingsverplichtingen het gevolg was van een vergissing en het lid dat de verklaring heeft ingediend de Agency Administrator hiervan schriftelijk en met de nodige toelichting in kennis stelt, moet deze de verklaring van niet-nakoming van verplichtingen intrekken en gelden eveneens de hierboven beschreven procedures.

Maatregelen met betrekking tot de status van de agenten

- (31) Agenten kunnen afstand doen van hun erkenning of kunnen door de IATA worden geschrapt om de in resolutie 805 vermelde redenen (bij voorbeeld indien zij niet aan de voorwaarden voor het behoud van de status van agent voldoen, indien zij betalingsverplichtingen niet nakomen of onregelmatigheden begaan, indien zij hun vergunning om handel te drijven verliezen in landen waar die is vereist, enz.). Zij kunnen ook worden geschorst of een berisping krijgen. Voor elk van deze gevallen is bepaald welke procedures moeten worden gevolgd en wat de consequenties zijn.

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

- (32) 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 805d. Deze Commissioner is ook bevoegd inzake de herziening van de status van agenten tegen wie bezwaren zijn ingebracht door de Agency Administrator van de IATA. De beslissingen van de Commissioner kunnen op hun beurt worden onderworpen aan arbitrage. De beroepsprocedures voor de Commissioner zijn geregeld in resolutie 805e en de arbitrageprocedures in resolutie 805.

Beroep tegen individuele beslissingen van leden

(33) In resolutie 805 is bepaald dat beroep openstaat tegen individuele beslissingen van IATA-leden ten aanzien van agenten. Bijgevolg heeft een agent die zich benadeeld voelt door de beslissing waarbij een lid

- a) weigert de agent aan te stellen, of
- b) diens aanstelling intrekt, of
- c) weigert
 - i) de agent een voorraad van zijn luchtvrachtbrieven ter beschikking te stellen, of
 - ii) de agent toe te staan namens hem neutrale luchtvrachtbrieven af te geven, of
- d) ertoe overgaat
 - i) zijn voorraad luchtvrachtbrieven bij de agent weg te halen, of
 - ii) de aan de agent verleende machtiging om namens hem neutrale luchtvrachtbrieven af te geven, in te trekken,

met als gevolg dat de commerciële belangen van de betrokken 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 aanstelling van agenten of de redenen voor de weigering, de intrekking of het weghalen van de luchtvrachtbrieven worden medegedeeld. 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 zo niet worden opgelost, dan kan de agent tegen de beslissing van het lid beroep instellen bij de Agency Commissioner. Indien het lid zijn beslissing om de aanstelling in te trekken, de voorraad luchtvrachtbrieven weg te halen of de machtiging tot het afgeven van neutrale luchtvrachtbrieven in te trekken, heeft genomen op grond van de collectieve bepalingen van resolutie 805, behoort het recht van de agent om beroep in te stellen niet tegen het individuele lid te worden uitgeoefend, maar overeenkomstig de specifieke voorschriften ter zake die in resolutie 805e zijn vervat.

Inwerkingtreding

(34) De resoluties 805, 805d en 805e treden in alle Lid-Statens van de Gemeenschap uiterlijk op 1 juli 1991 in werking.

Op hetzelfde ogenblik zijn de regelingen die in de IATA-resoluties van de reeksen 801 en 803 vervat zijn, niet langer van toepassing op agenten wier vestigingen zich in de Europese Gemeenschap bevinden.

F. Vergelijking van de resoluties van reeks 805 met de vroegere regelingen

(35) De IATA meldde in haar eerste verzoek van 7 juli 1988 verschillende resoluties aan die betrekking had-

den op het IATA Cargo Agency Programme. De kern daarvan werd gevormd door de resoluties van reeks 801, te weten:

- resolutie 801: Cargo Agency Administration Rules;
- resolutie 801a: Cargo Agency Agreement.

(36) Na de indiening van dit verzoek nam de CACONF van de IATA een nieuwe reeks resoluties aan (reeks 803), die in de plaats trad van reeks 801 en waarbij inhoudelijke veranderingen werden aangebracht aan de IATA-regelingen inzake agentschappen voor vrachtvervoer. De nieuwe resoluties werden aangemeld op 2 oktober 1989. Volgens de IATA werd bij de opstelling ervan rekening gehouden met het zich wijzigende klimaat op het gebied van de regelgeving en met name met de bezorgdheid van de Commissie ten aanzien van de agentschappen voor vrachtvervoer.

(37) Bij brief van 17 april 1990 meldde de IATA vervolgens de resoluties van reeks 805 aan. Deze vervangen resolutie 803 als de basisregeling die in de Europese Gemeenschap van toepassing is. De resoluties bevatten een aantal wijzigingen ten opzichte van de bepalingen van de vroegere resoluties. Vele van deze wijzigingen werden aangebracht naar aanleiding van het optreden van de Commissie.

(38) In vergelijking met de resoluties van de reeksen 801 en 803 is in de resoluties van reeks 805 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;
- aan de eisen inzake het personeel zijn zodanige wijzigingen aangebracht als nodig zijn om de klanten een betrouwbare service te kunnen verlenen. De Commissie heeft het standpunt van de IATA aanvaard dat twee personeelsleden nodig zijn op plaatsen waar de activiteiten van de agenten voor vrachtvervoer betrekking hebben op de behandeling van gevaarlijke goederen. Bij internationaal vrachtvervoer zijn veel partijen betrokken, komen ingewikkelde documenten te pas en is er sprake van behandeling van gevaarlijke vracht. Daarom moeten agenten niet alleen goede verkopers van vervoerdiensten zijn, maar moeten zij ook betrouwbaar zijn wat de behandeling van de te verzenden goederen en het zorgvuldig opstellen van de vereiste documenten betreft;
- 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 erkenningsprocedures zijn verkort;
- de regels betreffende de lokalen zijn versoepeld ten einde het mogelijk te maken dat afdelingen voor luchtvrachtvervoer van handelsondernemingen, die in de lokalen van de onderneming zijn ondergebracht, door de IATA worden erkend. Met name is het in resolutie 801 gestelde vereiste dat een

aanvrager, om door de IATA te kunnen worden erkend, „toegankelijk voor het publiek” moest zijn, in resolutie 805 weggelaten;

- niet uitsluitend gevestigde agenten, doch een ieder kan door de IATA worden erkend indien hij aan de gestelde criteria voldoet;
 - de beperkingen van de mogelijkheid voor agenten om luchtvrachtvervoer per charter te verkopen, zijn opgeheven;
 - 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 vervoerders met een machtspositie.
- (39) Een andere belangrijke verbetering is de verwijdering van de exclusiviteitsregelingen uit het Cargo Agency Programme, zodat de IATA-agenten nu voor niet bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen of chartermaatschappijen 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

- (40) De Commissie heeft opmerkingen ontvangen van verscheidene expediteursverenigingen; namelijk het Bundesverband Spedition und Lagerei e.V. (BSL) — brief van 14 januari 1991 —, de Belgian Air Freight Industry (BAFI) — brief van 15 januari 1991 —, de International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) — brief van 17 januari 1991 —, en het European Liaison Committee of Common Market Forwarders (CLECAT) — brief van 17 januari 1991.

Ofschoon de expediteurs in het algemeen de voorname van de Commissie, zoals uitgedrukt in haar bekendmaking overeenkomstig artikel 19, lid 3, van Verordening nr. 17, ondersteunen, hebben zij kritiek uitgeoefend op het weglaten van het vereiste dat een aanvrager „toegankelijk voor het publiek” moet zijn om erkend te kunnen worden. Zij hebben gesteld dat interne agentschappen niet tot het IATA-programma zouden mogen worden toegelaten.

Daarenboven zijn zij van mening dat de opheffing van dit vereiste zou kunnen leiden tot een beperking van de handel, discriminatie van verzenders en risico's voor de veiligheid van de vliegtuigen.

De expediteurs stellen voorts dat de bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen niet slechts 70 % doch tot 95 % van hun verkoop in Europa realiseren via IATA-agenten voor vrachtvervoer en dat de CASS — de verrekenkamers van de IATA voor de verkoop van luchtvrachtvervoer (zie punt 10) — niet voor hen maar alleen voor de luchtvaartmaatschappijen voordeel opleveren. De expediteurs verzetten zich echter niet tegen de CASS, omdat aan het systeem geen nadelen zijn verbonden.

De Commissie heeft kennis genomen van de opmerkingen van de expediteurs over het feit dat de IATA in resolutie 805 niet het in resolutie 801 gestelde vereiste heeft overgenomen dat een aanvrager, om door de IATA te kunnen worden erkend, „toegankelijk voor het publiek” moet zijn. Noch de IATA-vervoerders noch de verzenders waren erop tegen om dit vereiste te laten vallen. De Commissie is van mening dat een dergelijke voorwaarde gebruikt kan worden om erkenning te weigeren aan ondernemingen die aan de overige vereisten voldoen. Bovendien heeft de ervaring geleerd dat, wanneer handels- en industriële ondernemingen eenmaal bedrijvig zijn als agentschap voor luchtvrachtvervoer, zij hun eigen agentschappen ontwikkelen en voor het publiek openstellen, zodat het aantal verkooppunten toeneemt in het belang van andere verzenders.

De Commissie is het bijgevolg niet eens met de standpunten van de expediteurs ter zake. Zij heeft in haar beschikking wel rekening gehouden met hun opmerkingen over de CASS.

II. JURIDISCHE BEOORDELING

- (41) 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 ontlasting worden verleend overeenkomstig artikel 85, lid 3.

A. Artikel 85, lid 1

- (42) 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

- (43) 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 vracht, 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.

(44) 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.

(45) De resoluties hebben ook bijzonder ingrijpende gevolgen voor de expeditie sector in de 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.

(46) 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 (de verzenders). 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.

(47) 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.

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

(48) Zoals blijkt uit de punten 6 tot en met 8, hebben de onderzochte IATA-resoluties betrekking op diensten die het voorwerp vormen van een aanzienlijk handelsverkeer in de Europese Gemeenschap.

Bijgevolg beïnvloeden de overeenkomsten de intracommunautaire handel, in zoverre zij belangrijke gevolgen hebben voor de mededingingsstructuur in haar geheel.

B. Artikel 85, lid 3

(49) 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

(50) De resoluties maken het mogelijk een centrale administratie te voeren over de IATA-agenten, en laten de luchtvaartmaatschappijen in zoverre 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, luchtvrachtbrieven 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. De bepalingen inzake de veiligheid beschermen tevens de reizigers, die niet zelden reizen met toestellen die luchtvracht vervoeren.

(51) Het systeem van de IATA-resolutie van reeks 805 draagt bij tot een 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 en verslaggeving;
- de beschikking over een deskundige 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.

Voordelen voor de gebruikers

- (52) Het IATA-systeem, zoals neergelegd in de resoluties van reeks 805, doet een billijk aandeel in de daaruit voortvloeiende voordelen aan de gebruikers ten goede komen, doordat:
- a) aan de agenten technische en operationele eisen worden gesteld ten bewijze van hun betrouwbaarheid (financiële draagkracht, bekwaamheid en ervaring van het personeel met inbegrip van bekwaamheid inzake de behandeling van gevaarlijke goederen, geschiktheid van de lokalen en het behandelingsmaterieel);
 - b) er een ruime keuze aan IATA-agenten bestaat (ongeveer 1 000 in de Europese Gemeenschap, een aantal dat zal stijgen als gevolg van de toepassing van de in resolutie 805 vastgestelde criteria);
 - c) de gebruiker zich kan wenden tot agenten die een groot aantal luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen met een bijzonder ruim aanbod van bestemmingen;
 - d) de mededinging tussen de IATA-agenten zal toenemen, aangezien het hun is toegestaan hun provisie aan te wenden om kortingen toe te kennen.

Onmisbaarheid van de beperkingen

- (53) 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.

Uitschakeling van de mededinging

- (54) De mededinging tussen de luchtvaartmaatschappijen op het niveau van de distributie wordt niet uitgeschakeld door het systeem van de IATA-resoluties van

reeks 805. 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.

- (55) Zoals in punt 54 vermeld, is het de luchtvaartmaatschappijen toegestaan via parallelle concurrerende kanalen te verkopen, en in feite doen zij dit ook ten dele. De resolutie, die de partijen geenszins tot exclusiviteit verplichten, schakelen de mededinging niet uit. Het is de agenten met name toegestaan vervoerdiensten van niet bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen en van chartermaatschappijen te verkopen.
- (56) 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. Ook bestaat 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 erkende IATA-agenten concurreren.
- (57) Met betrekking tot dit punt beslist 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

- (58) De door de IATA-resoluties 805, 805d en 805e 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.
- (59) Ten gevolge van al deze veranderingen worden de relaties tussen de agenten en de bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen evenwichtiger en wordt de toegang tot de commerciële activiteit, bestaande in het verstrekken van agentuurdiensten voor luchtvrachtvervoer namens de 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.

(60) De Commissie is van mening dat in het systeem van resolutie 805 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.

(61) In een periode van expansie van het luchtvrachtvervoer en van toenemende liberalisering van het luchtvervoer in Europa, kan het Cargo Agency Programme, zoals het in de resoluties van reeks 805 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

(62) 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.

(63) De Commissie acht het niet nodig voorwaarden of verplichtingen op te leggen. 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.

(64) 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 6 juli 1998,

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 7 juli 1988 tot en met 6 juli 1998 buiten toepassing verklaard voor de IATA-resoluties 805, 805d en 805e.

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	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 (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 — Serviços 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 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	

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