



Liebe Leserinnen und Leser,

vor wenigen Tagen veröffentlichte das Statistische Bundesamt die Bilanz des Luftverkehrs in Deutschland für 2004. Generell stimmen die Zahlen optimistisch:

Der Inlandsverkehr hat sich auf vergleichsweise hohem Niveau konsolidiert, im Austausch mit anderen Ländern signalisieren zweifel-



lige Zuwachsraten eine deutliche Erholung der Verkehrszahlen nach den Einbrüchen zu Beginn des Jahrhunderts. Gleichzeitig bestimmen in Deutschland zahlreiche neue Regelungen

und gesetzgebende Maßnahmen im Luftverkehr die Schlagzeilen: Denied Boarding Compensation, Luftsicherheitsgesetz, Fluglärmsgesetz, Restriktionen bei der Nutzung vorhandener Infrastrukturen oder beim Ausbau dringend benötigter Kapazitäten.

Viele dieser Maßnahmen sind bei genauem Hinsehen geeignet, das zarte Konjunkturpflänzchen im Keim zu ersticken.

Hier müssen wir uns auch in nächster Zukunft deutlich zu Wort melden, um die Interessen unserer Mitglieder prononciert zu vertreten und den Beitrag unserer Branche zur Prosperität der Volkswirtschaft deutlich zu machen.

Mit meinem Antritt als Chairman des BARIG zu Beginn des Jahres habe ich bereits die wesentlichen Eckpunkte fixiert:

- Schulterchluss mit unseren Kollegen anderer europäischer Vereinigungen, um auch in Brüssel Flagge zu zeigen
- eine verstärkte Kommunikation mit den Mitgliedern, um noch genauer die gemeinsamen Interessen unserer Airlines zu definieren und in der Öffentlichkeit zu vertreten
- die Optimierung unseres Internetauftritts und dessen Ausbau zu einer interaktiven Kommunikationsplattform in Sachen Airlinepolitik

In diesem Sinne freue ich mich auf einen regen Austausch mit der Branche und allen Partnern der Luftfahrtindustrie.

Herzlich Ihr

Andreas Kretzschmar, Chairman

Top Thema

Luftsicherheitsgesetz wirft weiter Zweifel auf

Am 12. Januar diesen Jahres unterzeichnete Bundespräsident Horst Köhler das im Juni 2004 im Bundestag beschlossene neue Luftsicherheitsgesetz. Die von Seiten der Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften erhobenen Einwände wurden bis zum Schluss nicht ausreichend berücksichtigt.

■ Trotz verfassungsrechtlicher Bedenken, die Bundespräsident Köhler selber äußerte, unterzeichnet er das Gesetz.

Seine Einwände betreffen insbesondere die Frage, ob es erlaubt sein kann, ein Passagierflugzeug zur Abwehr einer Bedrohung abzuschießen und damit den Tod Unbeteiligter in Kauf zu nehmen. „Damit wird Leben zu Gunsten anderen Lebens geopfert“, sagte Köhler. Dies verbiete aber das Grundgesetz.

Nichtsdestotrotz trat im Januar das Gesetz in Kraft, wegen dringend erforderlicher zusätzlicher Sicherheitsmaßnahmen an Flughäfen, die finanziell auf die Flughäfen und Airlines abgewälzt werden.

Doch auch zwei Monate nach in Kraft treten des Gesetzes fehlen immer noch die notwendigen „Durchführungs-Bestimmungen“ und die BARIG Airlines sind unzureichend in den Umsetzungsplan eingebunden.

Zwar begrüßt das BARIG die Überprüfung des Gesetzes durch das Bundesverfassungsgericht, kritisiert aber weiterhin die geplante Verschiebung behördlicher Zuständigkeiten in Richtung Unternehmen, da die Sicherheit der Bürger eine hoheitliche Aufgabe des Staates ist und nicht der Luftverkehrsbranche allein aufgebürdet werden darf.

Auch die der Luftverkehrsbranche auferlegte Schulungs- *Fortsetzung auf Seite 2*

Kerosinsteuer weiter umstritten

Die Diskussion über die Einführung einer Kerosinsteuer ist seit den jüngsten Äußerungen von Bundesfinanzminister Hans Eichel wieder hoch aktuell und stößt in der gesamten Luftfahrtindustrie nach wie vor auf harsche Kritik.

■ Im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern erhält der Luftverkehr in Deutschland keine Subventionen, sondern trägt seine Wegekosten zu 100 Prozent selbst. Airlines zahlen Flugsicherungsgebühren und kommen für die Infrastrukturkosten durch nutzerabhängige Entgelte an den Flughäfen auf.

Eine Steuererhebung ist vor allem rechtlich nicht tragbar. Im Chicagoer Abkommen von 1944 hat sich die Staatenvereinigung darauf verständigt, den Kerosinverbrauch im gewerblichen Luftverkehr weltweit nicht zu besteuern. Nur eine Kündigung des Vertrages würde die Erhebung einer Steuer ermöglichen.

Weitere Steuern und Gebühren auf nationaler Ebene benachteiligen den Standort

Deutschland gegenüber Nicht-EU-Ländern und den globalen Konkurrenten. Belastet wird dadurch unter anderem auch die Exportwirtschaft, da die Steuer ebenfalls im Frachtsektor Anwendung findet, was die Waren erheblich teurer machen würde. Von den Arbeitsplätzen, die durch die Zusatzbelastungen über kurz oder lang auf der Kippe stehen, ganz zu schweigen.

Ständig neue Meldungen über eine geplante Kerosinsteuer verursachen sowohl bei den Airlines als auch den Passagieren Unsicherheit. In einem Brief an Bundeskanzler Gerhard Schröder hat das BARIG diese Problematik offen gelegt und hofft auf eine baldige Klärung des Sachverhalts, um vor allem Planungssicherheit für die Luftverkehrsindustrie zu gewährleisten.

Fortsetzung von Seite 1

pflicht für Personal ist durch die zugrundeliegende Luftsicherheitsverordnung der EU rechtlich den Behörden und nicht den Flughäfen und Fluggesellschaften zugewiesen.

Das Sicherheitsniveau an deutschen Flughäfen ist bereits heute sehr hoch. Die Aufwendungen dafür liegen zirka 60 Prozent über dem europäischen Durchschnitt. Der nun weiter steigende Aufwand für zusätzliche Sicherheitschecks von Personal und Passagieren (Trennung von ankommenden und abfliegenden Passagieren) werden sowohl auf operationeller als auch finanzieller Seite für die Airlines Mehrkosten im dreistelligen Millionenbereich im Jahr bedeuten.

Die politischen Entscheidungsträger müssen erkennen, dass die Finanzierung der Sicherheitsmaßnahmen in den EU-Mitgliedsstaaten sehr unterschiedlich gestaltet ist und dies bereits jetzt zu gravierenden Wettbewerbsnachteilen für deutsche Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften führt.

Neue Pässe für EU-Bürger

Einen weiteren kritischen Punkt zum Thema Sicherheit bildet die US-Forderung nach Einführung biometrischer Pässe für EU-Bürger. Bis zum heutigen Zeitpunkt steht aber nicht fest, welche Daten (Fingerabdrücke, Gesichtsgeometrie und Iris-Erkennung) in die Pässe aufgenommen werden, wie die Umsetzung vonstatten gehen soll, geschweige denn, wie die Kosten kalkuliert und verteilt werden.

Die geplante Einführung der biometrischen Pässe Ende Oktober 2005 ist aus heutiger Sicht nicht realisierbar. Aber EU-Bürger dürfen ab diesem Zeitpunkt nur noch dann ohne Visum in die Vereinigten Staaten einreisen, wenn sie einen Pass mit biometrischen Daten vorzeigen können.

Das bedeutet also, dass Passagiere ohne einen biometrischen Pass für die Einreise in die USA ein Visum brauchen. Die Aufklärung darüber ist aber nur unzureichend und stiftet Verwirrung sowohl bei den Passagieren als auch den Airlines. Wie sich dieses Problem auf das Buchungsverhalten in Richtung Vereinigte Staaten auswirken wird, ist derzeit nicht absehbar.

Ob die neuen Pässe überhaupt einen tatsächlichen Sicherheitsgewinn bedeuten, ist derzeit fraglich.

Politik + Wirtschaft

Fluggastrechte: Mehr Fragen als Antworten

■ Seit 17. Februar 2005 gilt in Deutschland die EU-Neuregelung zu Ausgleichsleistungen bei Flugannullierungen, Überbuchungen oder Verspätungen.

Erklärtes Ziel der EU-Kommission war eine Stärkung der Verbraucherrechte. Das jetzt vorliegende Papier erweist sich in der Praxis aber eher als Sand im Getriebe und wirft bei der Umsetzung viele Fragen auf.

Laut Verordnung müssen die Fluggesellschaften bei Überbuchung oder Annullierung Kompensationsleistungen zwischen 250 und 600 Euro zahlen sowie für die Erstattung des Ticketpreises, einen kostenlosen Rücktransport zum Abflugsort und Unterstützungsleistungen sorgen, letzteres gilt auch bei Verspätungen ab fünf Stunden.

Offen ist, ob die Airlines gleich am Flughafen Barauszahlungen leisten sollen, was bei dem Ausfall einer Boeing 747 rund 400 Passagiere betreffen könnte. Und wie wird vor Ort die Erstattung von Tickets der Ferienfluggesellschaften berechnet, deren Preis im kompletten Reisepreis inbegriffen ist und nicht extra ausgewiesen wird?

Die entstehenden Mehrbelastungen sind somit nicht nur finanzieller sondern vor allem auch operationeller Art.

Was Passagiere wirklich wollen!

Mit der neuen Verordnung greift die EU-Kommission durch Überregulierung in ein über Jahre gewachsenes System aus Kundenbeziehungen ein. Vor allem Ge-

schäftsreisende, die in ihrer Reiseplanung flexibel sein wollen und müssen, nutzen die Möglichkeit der Mehrfachbuchung. Damit kommt es zwangsläufig zu „No Shows“.

Die Airlines werden sich in Zukunft also überlegen müssen, wie das derzeit übliche No Show-Verhalten der Passagiere eingeschränkt werden kann. Und dabei gilt es, die Geschäftsreisenden, als wichtigste Klientel der Liniencarrier, nicht zu vergraulen.

Wer ist schuld an schlechtem Wetter?

Zwar sind die Airlines bei Annullierungen durch „außergewöhnliche Umstände“ von der Haftungspflicht befreit, müssen aber nachweisen, dass sie alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen haben, um die Annullierung zu vermeiden.

Gerade bei wetterbedingten Beeinträchtigungen des Flugbetriebs sieht das BARIG in der Verordnung ein drohendes Sicherheitsrisiko. Finanzielle Mehrbelastungen könnten Airlines eventuell dazu veranlassen, die Pünktlichkeit vor die Sicherheit zu stellen.

BARIG kritisiert auch die Ungleichbehandlung, denn die Verordnung gilt für alle in der EU niedergelassenen Airlines weltweit, andere Fluggesellschaften werden nur beim Start von einem EU-Flughafen haftbar gemacht.

Am Ende folgt so eine erhebliche zusätzliche finanzielle Belastung der Airlines, ohne dass eine tatsächliche Stärkung der Verbraucherrechte erreicht wird.

Fluggastrechte

von Ulrich Schwierczinski, Präsident des Luftfahrt-Bundesamtes

■ Mit dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen ist eine Stärkung der Fluggastrechte erreicht worden.

Gleichzeitig hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) als zuständige Beschwerde- und Durchsetzungsstelle im Sinne der neuen Verordnung in Deutschland bestimmt. Im Rahmen dieser Aufgabe werden wir die Beschwerden der Passagiere daraufhin aus, ob die Luftfahrtunternehmen die Bestimmungen der Verordnung korrekt

umsetzen und ergreifen im Falle von Verstößen geeignete Maßnahmen gegenüber den Unternehmen. Als Sanktionsmöglichkeiten kommen für uns zunächst genehmigungsrechtliche Eingriffe im Rahmen der geltenden Vorschriften in Betracht. Es ist aber vorgesehen, im Wege einer Ergänzung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung auch geeignete Bußgeldtatbestände für Sanktionierungen nach dem Ordnungswidrigkeitenrecht zu schaffen.

Beim LBA eingereichte Beschwerden von Passagieren dienen nicht der Sicherung privatrechtlicher Ansprüche. Informationen zu den neuen Fluggastrechten stellen wir den Luftfahrtunternehmen und den Fluggästen im Internet unter www.lba.de zur Verfügung.

Hintergrund

Ölpreis im Steigflug – was Airlines tun

■ Über einen langen Zeitraum hinweg betrachtet, bewegt sich der Rohölpreis an den internationalen Spotmärkten wie auf einer Achterbahn. Immer, wenn an einem der wichtigen Förderplätze für Erdöl Sand ins Getriebe zu kommen droht, reagieren die Preise an den Spotmärkten seismografisch genau. Im Allgemeinen geht es steil nach oben und wenn die Lage sich entspannt, bröckeln die Preise – allerdings wesentlich langsamer.

Seit 2001 geht es jedoch fast stetig bergauf. Die Ursachen sind vielfältig: Ob Irak-Krise, politische Instabilität in Venezuela oder die Hurrikans im Süden der USA – derzeit liegen die Preise zwischen 44 und 50 US-Dollar pro Barrel Rohöl. Damit haben bei den klassischen Airlines die Kerosinkosten einen Anteil von 15 – 20 Prozent an den Gesamtkosten. Aufgrund der hohen Volatilität lässt sich dieser Ausgabenblock kaum langfristig planen und schlägt meist ohne Abfederung in der Bilanz ein.

Hedgen oder nicht hedgen – das ist hier die Frage

Angesichts akut hoher Kerosinpreise taucht immer wieder die „Wunderwaffe“ Hedging in den Medien auf. Airlines, die schon für künftige Zeiten den Preis

für ihren Bedarf an Kerosin abgesichert haben, gelten als weniger anfällig, was sich oft auch direkt in den Aktienkursen der Unternehmen widerspiegelt.

Aber: auch Kurssicherungsgeschäfte kosten Geld.

Hierbei erwirbt das sichernde Unternehmen einen Terminkontrakt, der es berechtigt, vom Geber zu einem bestimmten Zeitpunkt eine bestimmte Menge einer Ware zu einem festgesetzten Kurs zu erwerben. Liegt der Kurs am Fälligkeitsdatum höher, ist der Kontraktgeber in der Pflicht, die Ware zum vereinbarten Preis zu beschaffen. Liegt der Kurs niedriger, macht die Einlösung keinen Sinn, der Kontrakt wird wertlos und verfällt.

Auch die beste Kurssicherung kann über langfristig steigende Preise nicht hinwegtäuschen. (Das gilt analog übrigens auch für den Devisenbedarf der Airlines). Jede Kalkulation der Preise orientiert sich letztendlich an den tatsächlichen Kosten. Deswegen müssen auch Airlines, die hedgen, gelegentlich das wenig populäre Mittel der Kerosinzuschläge einsetzen.

Wer es sich leisten kann, hat mit Hedging aber ein gutes Instrument, um die Folgen kurzfristiger starker Schwankungen abzumildern.

BARIG trifft Staatssekretäre in Berlin

■ Richtungsweisend waren unsere Gespräche mit Staatssekretärin Iris Gleicke und Staatssekretär Ralf Nagel am 15. Februar 2005 im Bundesministerium für Verkehr, Bau-, und Wohnungswesen in Berlin.

Mit den beiden Politikern diskutierten wir unter anderem über das neue Luftsicherheitsgesetz, die EU-Regulation 2320/2002 zur Sicherheit im Luftverkehr, Fortschritt beim Fluglärmsgesetz, das Thema Biometrische Pässe sowie die Kerosinsteuer. Dabei haben wir die damit verbundenen Probleme angesprochen und Lösungsansätze seitens der Politik gefordert.



v.l.n.r.: Martin Gaebges, BARIG Generalsekretär, Ralf Nagel Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr-, Bau-, und Wohnungswesen, Andreas Kretschmar, BARIG Chairman

Neues von den Airports

Vertrag mit Düsseldorf unterzeichnet

Mit der Unterzeichnung des Vertrages über die künftige Entwicklung der genehmigungspflichtigen Flughafenentgelte am Flughafen Düsseldorf ist ein weiterer Meilenstein in der Flughafenentgelt-politik gelungen.

Anfang Januar besiegelten die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrtunternehmen (ADL), das Board of Airline Representatives in Germany e.V. (BARIG), die Deutsche Lufthansa AG (DLH) sowie die Flughafengesellschaft Düsseldorf (FDG) das neue Abkommen.

Die Vereinbarung gilt rückwirkend ab dem 1. Juni 2004 und hat eine Laufzeit von vier Jahren. Künftig wird die Höhe der Flughafenentgelte an das Passagierwachstum gekoppelt. Für die

Entwicklung der Entgelte wird bei einem jährlichen Passagieraufkommen zwischen 14,3 und 17 Millionen ein gleichbleibender Wert pro Passagier festgelegt. Steigt die Anzahl der Passagiere über 17 Mio. p.a., sinkt dieser Wert und damit die Entgelte, fallen die Passagierzahlen unter 14,3 Mio. p.a., werden die Entgelte entsprechend angehoben. Damit erhalten die Airlines weitere Anreize, ihre Flüge möglichst hoch auszulasten und die begrenzten Kapazitäten des Airports möglichst effizient zu nutzen.

Planfeststellungsverfahren Fraport

BARIG begrüßt das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Nordwest-Landebahn am Flughafen Frankfurt. Um die Rechtsposition zu wahren, nutzen die BARIG Fluggesellschaften die gesetzlich vorge-

schriebene Möglichkeit, Einwendungen geltend zu machen. Kritikpunkt ist das geplante Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr. Vielmehr muss über ein flexibles Nachtflugverbot diskutiert werden, das in bestimmten Fällen Ausnahmen zulässt. Cargo-Unternehmen und Ferienfluggesellschaften wären wirtschaftlich am stärksten von dem Verbot betroffen. Man muss im Einzelfall somit schauen, ob es bei diesen Gesellschaften zumutbare Alternativen zu den Nachtflügen gibt. Wenn nicht, muss es Ausnahmen vom Nachtflugverbot geben.

Mit der Genehmigung zum Bau der Werfthalle für den A380 ist ein weiterer Schritt zum Ausbau des Rhein-Main Airport vollzogen. Der gesamte Ausbau wird die Region als Wirtschaftsmotor weiter stärken.

- BARIG Mitglieder
- JAL Japan Airlines International
- JAT Yugoslav Airlines
- KLM
- Korean Air
- Kuwait Airways
- LAN
- LOT
- Lufthansa
- Lufthansa Cargo
- Malaysia Airlines
- Malev
- Martinair
- Mexicana
- Middle East Airlines
- Nippon Cargo Airlines
- Northwest Airlines
- OLT
- Olympic Airways
- Pakistan International Airlines
- Portugalia Airlines
- Qantas Airways
- Qatar Airways
- Royal Air Maroc
- Royal Brunei Airlines
- Royal Jordanian Airlines
- SN Brussels Airlines
- SAS
- SATA International
- Saudi Arabian Airlines
- Siberia Airlines
- Singapore Airlines
- South African Airways
- Spanair
- SriLankan Airlines
- Styrian Spirit
- Swiss International Airlines
- Syrian Arab Airlines
- TAP Air Portugal
- TAROM Romanian Air Transport
- Thai Airways International
- Tunis Air
- Turkish Airlines
- Ukraine International Airlines
- United Airlines
- United Parcel Service UPS
- US Airways
- Vietnam Airlines
- VARIG
- World Airways
- Yemenia

Farewell für Henry Hasselbarth

■ Für seine dreijährige engagierte Arbeit als BARIG Chairman wurde Henry Hasselbarth am 2. Februar 2005 mit dem BARIG Award ausgezeichnet. Im Rahmen seiner offiziellen Verabschiedung lobte Josef Bogdanski, BARIG Executive Committee Chairman, seinen Kollegen als international erfahrenen Airliner mit ambitionierten Zielen für die Interessen der in Deutschland operierenden Fluggesellschaften. Er habe bei seinem Amtseintritt 2001 schnell erkannt, dass viele politische Entscheidungsträger nur wenig über die hochkomplexe

Luftfahrtindustrie wussten und hat während seines Vorsitzes bei BARIG keine Gelegenheit ausgelassen, die wichtige Bedeutung dieses Industriezweigs für den Standort Deutschland zu betonen. Hasselbarth bleibt als Länderrepräsentant Naher/Mittlerer Osten weiterhin Mitglied im Executive Committee.



Presseecho

■ Ein großes Presseecho hat unser Mediengespräch am 2. Februar 2005 in Frankfurt hervorgerufen.

Widerstand gegen Nachtflugverbot in Frankfurt

Der Verband BARIG (Board of Airline Representatives in Germany), der mehr als 100 in Deutschland aktive Fluggesellschaften vertritt, rechnet mit zahlreichen Einsprüchen. „Ich denke, dass 20 bis 30 Fluggesellschaften innerhalb der bis zum 2. März laufenden Frist Einwendungen beim Regierungspräsidium Darmstadt machen werden“, sagte BARIG-Generalsekretär Martin Gaebges am Mittwochabend in Frankfurt. (Handelsblatt, 3.2.05)

Fluglinien wollen Nachtflugverbot in Frankfurt verhindern

...Etliche Fluglinien dürften nach Einschätzung von BARIG massiv von einem Nachtflugverbot betroffen sein, sagte Gaebges. Derzeit gebe es in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr etwa drei Dutzend Flüge in Frankfurt. Die Lufthansa-Frachttochter käme einem Gutachten zufolge bei Verzicht auf Nachtflüge in ernste wirtschaftliche Schwierigkeiten, sagte Gaebges. „Wir schlagen ein flexibles Nachtflugverbot vor, bei denen Fluggesellschaften die Möglichkeit zu begründeten Ausnahmen haben.“

(Financial Times Deutschland, 3.2.05)

Neue Mitglieder im BARIG „Welcome on board“

■ Mit zwei neuen Mitgliedern startet das BARIG in das Jahr 2005. Mit Etihad Airways und UPS sind derzeit 109 in Deutschland tätige Airlines Mitglied des Interessenverbands der in Deutschland tätigen Fluggesellschaften.

Die Mitte 2003 gegründete Etihad Airways aus Abu Dhabi in den Vereinigten Arabischen Emiraten ist derzeit eine der am schnellsten wachsenden Fluggesellschaften der Welt. Die Strecke Abu Dhabi-München wird dreimal wöchentlich bedient. Seit Anfang Februar fliegt Etihad mit Fracht-Jets regelmäßig auch nach Frankfurt. Ab Sommer 2005 sind darüber hinaus Passagierflüge zum Flughafen Rhein-Main geplant. www.etihadairways.com



■ Weiteres Mitglied ist seit Januar 2005 der weltweit größte Express- und Paketzustelldienst United Parcel Service Inc. (UPS). Seit 1986

betreibt UPS sein europäisches Luftverkehrsdrehkreuz am Flughafen Köln/Bonn. Über 30 Flugzeuge befördern von hier aus Express Sendungen zu Zielorten in den USA, Asien und Europa. Zur Zeit investiert UPS über 135 Mio. USD in die Erweiterung des hochmodernen Paketsortierzentrums am Flughafen. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Atlanta (USA) bedient mehr als 200 Länder und Gebiete, beschäftigt weltweit 369.600 Mitarbeiter und befördert pro Tag durchschnittlich 14,1 Mio. Pakete und Dokumentensendungen. www.ups.de



BARIG Information

BARIG existiert seit 1951 und wurde 1993 als eingetragener Verein neu gegründet. Ziel des BARIG ist die Vertretung, Förderung und Sicherung der gemeinsamen Interessen seiner Mitglieder. Mitglied können alle internationalen und nationalen Airlines werden, die in Deutschland geschäftlich tätig sind.

BARIG hat zahlreiche Organe: die Mitgliederversammlung, das Executive Committee, das Cargo Committee, die Charges Working Group, die CRS Working Group, die Taxes Task Force und den Generalsekretär.

Die Mitgliederversammlung tagt regelmäßig. Die Mitgliedschaftsrechte werden durch die Delegats der Airlines ausgeübt.

Die 12 Mitglieder des Executive Committees werden von der Mitgliederversammlung gewählt und repräsentieren alle Regionen des Weltluftverkehrs.

Der Generalsekretär vertritt BARIG gerichtlich und außergerichtlich und führt die Geschäfte.

Funktionen von BARIG werden derzeit wie folgt wahrgenommen:

Generalsekretär: Martin Gaebges

Chairman: Andreas Kretzschmar, All Nippon Airways

Vice Chairman: Josef Bogdanski, Lufthansa

Chairman Cargo Committee: Wolfgang Plantholt, Air France

Chairman Charges Working Group: Rudolf Duckstein, British Airways

Chairman CRS Working Group: Frank Philip Gröhl, KLM

Chairman Taxes Task Force: Ronald Heilek, United Airlines

Executive Committee:

Josef Bogdanski, Lufthansa (E.C.-Chairman)

Wolfgang Dreher, Hapag Lloyd

Henry Hasselbarth, Emirates

Hubertus Jung, Air Mauritius

Franck Thiébaud, Air France

Stefan Thureau, Cyprus Airways

Christian Lizana, Lan Chile

Andreas Kretzschmar, All Nippon Airways

Michael Svedek, Royal Brunei Airlines

Thorsten Lettnin, United Airlines

Steve Knackstedt, Continental Airlines

BARIG NEWS

Herausgeber: BARIG e. V.

Verantwortlich:

Martin Gaebges, Generalsekretär

Unterschweinstiege 6, 60549 Frankfurt

Tel: 069/23 72 88, Fax: 069/23 06 66

e-mail: BARIGeV@BARIG.org

Internet: www.BARIG.org

Sekretariat: Izabela Weinmann

Redaktion: Asger Schubert (verantwortlich),

Simone Schabrich, C&C Contact & Creation

GmbH, Frankfurt a. M.

Grafik/Layout: Andreas Grzesitza, Frankfurt a.M.