

中国国际贸易促进委员会东莞市委员会

关于组织企业参加国际航空反垄断

维权案件的通知

各协会、企业、有关个人：

2000年以来，国际航空公司结成价格联盟，在未与货主（托运人）协商的情况下，单方面提高货运价格，给托运人造成了严重损失。美国和欧盟已经先后裁定上述行为构成垄断。很多涉案企业包括个别中国企业已在美国获得胜诉和高额赔偿。遗憾的是，由于信息的不对称和缺乏组织，绝大多数涉案中国企业并没有在有效的时间内加入到原告行列中来，因此并无分享到美国一案的胜利成果。鉴于美国一案的教训，中国贸促会/中国国际商会法律部正与有关国际组织和国家航空业管理部门紧密合作，紧急组织我国广大涉案企业、个人加入原告行列，参加正在欧洲进行的国际航空反垄断集体诉讼，以帮助中国企业获得赔偿、挽回损失、维护合法权益。

2000年1月1日至2006年9月11日期间，曾办理过国际航空货运业务的企业（含生产企业、贸易企业、货运代理）、其他组织（单位）或个人，即只要向航空公司购买货物运输服务，并向航空公司支付运输费用的任何实体或自然人都可申请参与诉讼（涉及美国的业务不在本次索赔范围之内）。

为维护我市企业的合法权益，受中国贸促会委托，我会负责组织我市企业参加该案的应诉。涉案企业无需支付任何费用，只需提交于2000年到2006年期间支付过国际航空运输费用的有效证据，就可能获得高额赔偿。由于时间紧迫，请参加应诉的企业抓紧收集相关证据，

并于6月27日前向我会提交“中国企业参加国际航空反垄断诉讼案登记表”和相关证明单据(复印件)。

特此通知。

- 附件：1、案情介绍 (PPT);
2、国际航空公司反垄断案释疑 (pdf);
3、中国企业参加国际航空反垄断诉讼案登记表。



二〇一二年六月十三日

联系方式:

东莞市贸促会

伦冠云 电话: 22100819

传真: 22118715 电邮: cd@dongguantrade.com

东莞市贸促会凤岗办事处

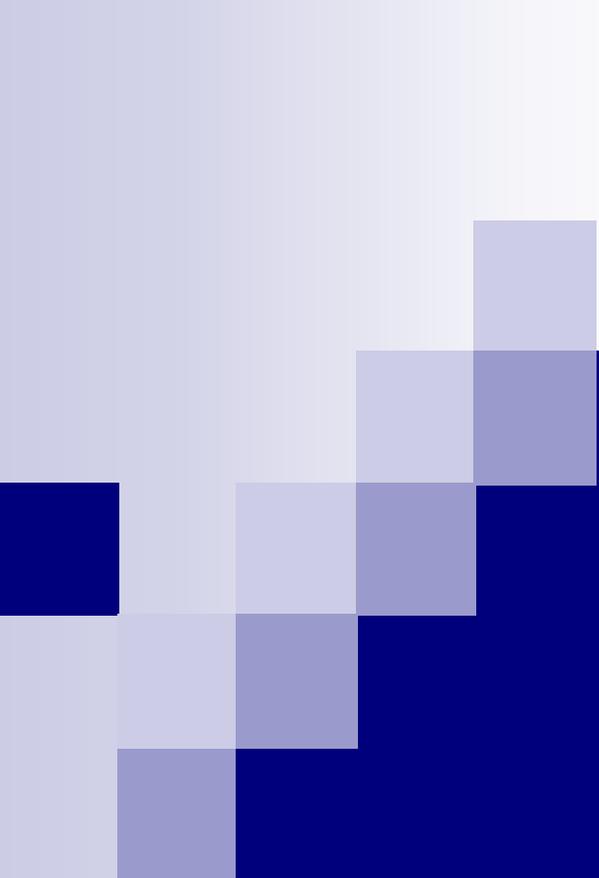
王玉文 电话: 82199908

传真: 82199910 电邮: kccpit@126.com

东莞市贸促会长安办事处

赖美平 电话: 82288001

传真: 82288003 电邮: ca_ccpit@163.com



欧洲航空货运反垄断诉讼案 案情介绍

法律顾问处

2012年5月22日

案件简介

- 英国航空公司（**British Airways plc**）合谋操纵航空货运价格的反垄断诉讼案。
- 2008年9月18日，英国爱默瑞德物流公司(**Emerald Supplies Limited**)及其他货运人向英国高等法院提起诉讼。
- 组织我国相关企业加入共同诉讼人，维护自身合法权益。

背景情况

- 1999年底，世界各大航空公司经秘密协商，采取一致行动提高国际航空货运燃油附加费。
- 2006年，美国司法部 (The US Department of Justice)和欧盟委员会竞争总署(The EC Directorate General for Competition) 开始对有关航空公司进行调查。

调查结果（美国）

- 2007年8月1日，美国司法部宣布对英国航空公司的调查结果：
 - (1) 英航同意就针对其涉嫌共谋操纵航空燃油附加费价格、妨害贸易的两项指控，与美国司法部达成诉辩协让；
 - (2) 英航表示认罪；
 - (3) 对英航罚款3亿美元。

<http://www.usdoj.gov/atr/cases/f224900/224943.htm>
<http://www.usdoj.gov/atr/cases/f225500/225523.htm>
- 2008年9月30日，美国司法部宣布英航货运公司总裁 **Keith Packer** 因参与和实施公司价格垄断行为，对其处以8个月监禁和2万美金罚款。

- 19家航空公司被处罚，罚款共计16亿美元，三名公司高管被判处监禁。
英国航空(British Airways) 韩国航空Korean Airlines
Japan Airlines Cathay Pacific Airways Nippon Cargo Airlines
Asiana Airlines SAS Cargo Group A/S
Société Air France KLM
Martinair Holland N.V. LAN Cargo S.A.
Aerolinhas Brasileiras S.A. ('ABSA'), Northwest Airlines El Al Israel
Airlines Polar Air Cargo
China Airlines All Nippon Airways Singapore Airlines

调查结果（欧盟）

- 欧盟委员会自由竞争总署(The EC Directorate General for Competition)于2010年11月做出决定，对包括英航、法航、荷航、德国汉莎航空在内的14家航空公司进行处罚，罚款总额799,445,000欧元。
- 2011年1月，除qantas外，其他航空公司都向欧盟最高法院提起上诉。
- 目前，欧盟法院还未做出判决。

民事赔偿诉讼（美国）

- 2006年，部分货运人以集团诉讼的方式，在美国联邦法院对30家航空公司提起民事诉讼，要求退还2000-2006年期间因航空公司垄断价格而多支付的费用并赔偿由此产生的损失。
- 目前已有17家航空公司与原告达成庭外和解，赔偿金额共计4.85亿美元。其他航空公司依然在诉讼程序中。

和解赔偿金额

Lufthansa - \$85,000,000;
Air France/KLM/Martinair - \$87,000,000;
American Airlines - \$5,000,000;
Japan Airlines - \$12,000,000;
SAS - \$13,930,000;
All Nippon Airways - \$10,400,000;
Cargolux - \$35,100,000;
Qantas - \$26,500,000;
Thai Airways - \$3,500,000;
LAN/ABSA - \$66,000,000;
British Airways - \$89,512,000;
South African - \$3,290,000;
Malaysian - \$3,200,000; and
Saudi Arabian - \$14,000,000.

和解协议履行

- 2011年10月，德国汉莎航空公司按照和解协议支付了赔偿金及利息8700万美元。原告货运人之间对该笔款项的分配业已完成。
- 其余的和解协议将在2012年陆续执行。

民事赔偿诉讼（英国）

- 2008年9月18日，英国爱默瑞德物流公司及其他货运人在英国高等法院对英航提起诉讼。（Emerald Supplies Limited and other –v- British Airways plc, “Emerald Proceedings”）
- 由于欧盟对航空货运燃油附加费的反垄断调查结果将成为案件判决的重要事实依据，英国高等法院于2009年4月8日签发命令，暂时中止本案审理，等待欧盟调查结果公布。
- 2010年11月9日，欧盟宣布航空运费反垄断的裁定(Case COMP/39258)，认为英航在1999年12月至2006年2月六年间，参与航空货运价格联盟，进行价格操纵，其垄断行为违反《欧洲经济共同体运行条约》(TFEU)第101条的规定，对其处以1.04亿欧元的罚款。除此之外，欧盟裁定还对其他13家航空公司进行了处罚，罚款总额达7.99亿欧元。

- 欧盟裁定公布后，英国高等法院于2011年2月14日签发命令恢复本案的正常诉讼程序。
- 在此期间，英航依据英国民事诉讼法第20条的规定，申请追加另外34家与本案相关的航空公司为共同被告，以减轻自身责任。英国高等法院批准了该申请，使得在英国的诉讼成为货运人在欧盟进行民事索赔最主要的渠道。
- 2011年3月30日，英国高等法院确认了尚未成为原告的权利人后续加入本案诉讼程序的权利，并新增加了80名原告，2012年初第二批又增加了181名。
- 欧盟做出Case COMP/39258号裁定后，除qantas之外的其他航空公司都于2011年1月向欧盟法院提出上诉。按照欧盟法律，相关程序期限为18个月。
- 英国诉讼案将根据欧盟法院的判决结果及欧盟39258号裁定的正式生效进行下一步的程序。

- 就下一步程序，目前原被告之间确定的时间表：
 - 欧盟法院判决预计于2012年下半年做出，欧盟Case COMP/39258号裁定也将同期正式在网站上发布；
 - 欧盟Case COMP/39258号裁定正式公布后42天内，原告修改并再次提交诉讼请求；
 - 英航在收到诉讼请求后42天内，提交答辩意见
 - 原告应针对英航的答辩，在28天内提出反驳意见。

案件办理策略

- 通过诉讼压力，促使英航等被告接受和解结案。
- 目前没有航空公司主动与原告货运人进行和解谈判，但情况会在**2012**年下半年得到改变。
- 更多权利人加入诉讼程序将更有利于达成和解。

有资格加入英国诉讼程序的权利人

- 2000年1月1日至2006年9月11日期间，曾办理过国际航空货运业务的企业、货运代理等。
- 货物运输的地域不限于欧洲，使用任何航空公司的货运服务，凡货运范围涉及境外国家和地区的企业都有权提出索赔。

企业索赔需要提供的文件

2000-2006年期间

- 航空运输单 (Air Waybills)
- 货运代理人或承运人出具的运费发票 (Invoices from any freight forwarder/courier service)

诉讼费用

- 企业需单独与代理律师签订委托协议，约定代理授权范围和赔偿分成比例
- 参加诉讼的企业无须支付任何费用
- 如果获得赔偿，企业与代理律师按事先约定的比例进行分成；如果索赔失败，企业也不用承担任何费用。

问 题

1、 有权参与本次国际航空反垄断诉讼的主体有哪些？

答：2000年1月1日至2006年9月11日期间，曾办理过国际航空货运业务的企业（含生产企业、贸易企业、货运代理）、其他组织（单位）或个人，即只要向航空公司购买货物运输服务，并向航空公司支付运输费用的任何实体或自然人都可申请参与诉讼。

注：（1）航空公司指外航，不包括国内航空公司；

（2）涉及美国的业务不在本次索赔范围之内

2、 如果提出索赔，需要提供哪些信息、证据？

答：企业可按照如下步骤提供相关信息及证据

（1）填写国际航空反垄断案数据统计表（见附件一），供办案人员筛选。数据须符合如下条件：

① 2000年1月1日至2006年9月11日期间的航空运输；

② 发货地、目的地以及货运过程中涉及境外，即只要不是在中国境内运输，凡中国境外的任何国家和地区（包括香港、澳门、台湾，但不包括美国）均可；

③ 对于使用的航空公司，没有限定（不包括国内航空公司）。

(2) 根据筛选结果，提供相关数据对应的证据。证据要求如下：① 航空运输单 (Air Waybills) 及运费发票 (Invoices from any freight forwarder/courier service)；

② 如前述证据无法取得，可提供货运合同、运费支付证明、书面声明（声明中体现数据统计表中所列信息）等，届时由办案人员评估这类证据的效力；

③ 上述证据最好为原件，如无原件可提供复印件。

3、本案预计的赔偿金额有多少？提交证据等情况对获赔的金额是否有影响？

根据 2008 年美国类似航空反垄断案的经验，本案总赔偿金额预计为被告 2000 年-2006 年全部航空货运业务营业额的 6%-10%。

证据对本案办理有直接影响，能否与被告航空公司达成和解结案，以及赔偿金额在原告企业间的分配比例都将由企业所提供的有效证据决定。因此，建议企业尽可能按照办案人员要求收集、提供证据。

3、组织企业参加诉讼的最终报名截止时间？

答：目前还没有截止期限。受到欧盟行政处罚的 11 家航空公司向欧盟法院提出上诉，要求撤销欧盟的反垄断处罚决

定，欧盟法院还未对此做出最终判决。鉴于欧盟的行政处罚决定是英国高等法院审判民事赔偿诉讼案件的重要依据之一，因此还需等待欧盟法院的最终判决，以确认行政处罚是否有效。但我们建议企业应尽快报名参加诉讼，按照法律规定，欧盟法院应当在 2012 年 7 月前后做出最终判决。我们判断，欧盟法院撤销原行政处罚决定的可能性微乎其微。一旦判决生效，英国的民事诉讼程序将会加速进行，法院也会限定原告加入的最后期限。因此如果企业决策时间过长，将有可能失去参加诉讼的机会。

4、境外代理律师事务所的名称、情况介绍？

答：美国 Class Action Refund International LTD (CAR 公司) 总体负责本案境外事务。CAR 公司是一家美国集体诉讼退款公司，专门从事代理企业在全世界进行反垄断索赔、并办理索赔退款业务。更多信息可登陆公司网址：www.classactionrefund.com 查询。

负责英国诉讼法律事务的律所是：Hausfeld LLP.。该律所在华盛顿、旧金山、费城和英国伦敦开设办公室，专门代理企业、个人和组织在反垄断、人权、环境损害和消费者权益保护等领域的诉讼索赔案。更多信息可登陆律所网站：www.hausfeldllp.com 查询

CAR 公司与 Hausfeld 律所共同合作成功办理了航空反垄断案在美国的诉讼、索赔和赔偿金返还。在英国诉讼中，同

样是由 CAR 公司负责与企业签署委托协议及整理证据材料，Hausfeld 律所负责相关诉讼法律事务。

5、企业除填写表格外，还需要办理哪些手续？如是否与境外律师事务所签署委托合同？委托合同签署后是否需要提供随附资料，如有，是哪些？表格后所附票据、和律师事务所签署的协议、随附资料，是否需要办理公证？是否需要英文翻译版？如需要，由谁出具英文翻译版本？

答：企业需要与 CAR 公司和贸促会共同签订委托合同。合同签署后，需提供货运单(air waybills)和货运发票(invoice)两项证据（能够提供原件最好，如没有，复印件也可）。

在目前阶段，所有材料都不需要公证、认证和翻译。如之后需要公证、认证和翻译，相关工作和费用由 CAR 公司承担，企业不需要支付任何费用。

6、目前诉讼程序进展到何种地步？中国企业现在加入诉讼的具体程序介绍（如何加入）？整个诉讼案件的流程介绍？

答：目前英国诉讼程序处于暂时中止(stay)阶段，原因是等待欧盟法院判决欧盟的行政处罚是否有效。

现在加入诉讼程序的企业需要与贸促会和 CAR 公司签署三方协议，提供相关证据、填写表格。

英国诉讼案件的流程：

2008 年 9 月 18 日，英国高等法院受理了 Emerald

Supplies Limited(爱默瑞德公司)等原告对 British Airways plc (英国航空公司)提起的反垄断民事赔偿诉讼。

英国法院立案后,鉴于欧盟对航空公司的反垄断刑事调查尚未结束,因此暂时中止对案件实体的审判,等待欧盟调查结果。

2010年11月9日,欧盟裁决包括英航在内的11家航空公司垄断行为成立,罚款7.99亿欧元。英航据此向英国法院申请将其他10家航空公司列为民事赔偿案中的共同被告,英国法院批准了英航的请求,因此目前英国诉讼中被告的共有11家航空公司。

2011年1月,被处罚的航空公司向欧盟法院提出上诉,要求撤销欧盟行政处罚决定。英国法院因而再次中止民事索赔案件的审理,等待欧盟法院的判决。

2011年3月30日,英国法院签发命令,允许其他尚未主张权利的托运人就本案提出索赔,之后陆续有261名托运人做为新原告加入了诉讼程序。

根据欧盟法律,欧盟法院应当于2012年7月前后就是否撤销欧盟的行政处罚决定做出最终判决。如果驳回航空公司的上诉,那么意味着欧盟行政处罚决定的正式生效。英国民事索赔诉讼程序将按以下时间表进行:

→在欧盟行政处罚决定生效后42天内,原告托运人修改并再次提交诉讼请求;

→被告航空公司在收到诉讼请求后42天内,提交答辩

意见;

→ 原告应针对被告的答辩, 在 28 天内提出反驳意见。

以上程序预计在 2012 年下半年完成。

7、如果参加了诉讼, 将来是否需要接受法庭的询问或质询? 是否要求出庭? 在诉讼中是否存在其他需要企业解释或者提供资料的?

答: 不需要出庭, 代理律师将代表原告企业出庭。企业只需按第 5 个问题中的要求填写表格、提供证据即可。

8、众多企业参加的话, 赔偿方案或者和解方案是否征求企业意见? 如意见不统一, 如何解决? 如最终赔偿金额少于索赔金额, 各企业间如何分配? 谁来组织分配? 如果没有达成和解, 赔偿金到最后如何执行、由谁执行、是否有执行费用? 赔偿金如何支付、支付的途径、路径、期限?

答: 赔偿方案或和解方案不征求企业意见。在企业与贸促会和 CAR 公司的三方协议中将明确, 我们作为代理方全权处理与航空公司的诉讼及和解事宜, 企业不能干涉或反对。

企业提交索赔证据材料后, 贸促会与国外律师将会对证据进行审查整理, 剔除无效证据, 以最后统一向法院递交的证据为准计算每个企业的有效索赔额。如果最终赔偿金额少于索赔总额, 企业间将按照以下计算方式进行分配:

每个企业的获赔额 = 获赔总额 ÷ 索赔总额 × 100% × 每

个企业的有效索赔额

如果索赔成功或达成和解，赔偿金将由被告航空公司支付到 CAR 公司或贸促会的帐户，由贸促会分配给其所组织的企业。在赔偿金到帐后，贸促会将立即进行分配，并直接支付到企业指定帐户。整个过程企业不需支付任何费用。

9、参加诉讼企业是否需要推举代表？谁来组织、实施、反映、协调沟通企业之间、企业与境外律师事务所之间的意见互动？谁来监督赔偿金的执行、分配和支付？

答：不需推举代表，相关事宜由贸促会负责。

10、企业有任何问题或者意见，向谁询问？地方分会、支会想了解诉讼进展情况，向谁询问？

答：向贸促总会法律顾问处或地方分支会法律部询问。

11、本案的被告包括哪些航空公司？

答：目前，英国航空公司是本案的第一家被告。同时，欧盟行政处罚中涉及的另外 10 家航空公司，包括加拿大航空(Air Canada)、法国 KLM 航空 (Air France-KLM)、国泰航空 (Cathay)、卢森堡航空 (Cargolux)、日本航空 (JAL)、智利航空 (LAN Chile)、荷兰马丁航空 (Martinair)、北欧航空 (SAS)、新加坡航空 (Singapore)，澳洲 Qantas 航空业可能成为本案被告。

12、欧洲索赔的最终受益人是谁？货代能否最终受益？货代与实际发货人如何分配利益？美国索赔货代不是最终受益人，需将受益给予实际发货人；中国货代协会表示欧洲法律严格，不接受货代作为原告，是否属实？

答：货代与实际发货人都有权提出索赔，主要看运单上的托运人是哪一方，以及是谁直接向航空公司支付的运费。

如果货代和实际发货人同时对同一单货物运输主张权利，那么我们将对各方提供的证据材料进行分析，确定哪一方可以作为索赔的原告。由于航空公司的垄断行为，货代和发货人都会因此遭受损失，只是损失的程度不同，因此我们也会根据证据材料计算出各方对该笔赔偿的分配比例。在这种情况下，即使只以货代或实际发货人一方的名义加入诉讼，在获得航空公司赔偿后，另一方也可以按之前确定的比例受偿。

如果只有货代或只有实际发货人一方提出索赔主张，另一方没有提出，那么以提出索赔的一方为唯一受益人。

据我们了解，美国索赔案中，只要是以自己名义加入原告的企业，无论是货代还是实际发货人，都获得了赔偿。而只提供证据材料但不同意出现在原告名单中的企业，都没有获得赔偿。

中国货代协会的解释错误，货代可以成为原告。

中国企业参加国际航空反垄断诉讼案登记表

编号				
企业名称 (中文)				
企业名称 (英文)				
注册资本		法定代表人		
地址				
联系人		职务		
办公电话		传真		
手机		电子邮箱		
序号	航空公司名称			
	运输货物时间		运输货物名称	
	运输货物金额		运费金额	
	发货港		到货港	
	是否有发票		是否有货运合同	
序号	航空公司名称			
	运输货物时间		运输货物名称	
	运输货物金额		运费金额	
	发货港		到货港	
	是否有发票		是否有货运合同	
序号	航空公司名称			
	运输货物时间		运输货物名称	
	运输货物金额		运费金额	
	发货港		到货港	
	是否有发票		是否有货运合同	
序号	航空公司名称			
	运输货物时间		运输货物名称	
	运输货物金额		运费金额	
	发货港		到货港	
	是否有发票		是否有货运合同	
序号	航空公司名称			
	运输货物时间		运输货物名称	
	运输货物金额		运费金额	
	发货港		到货港	
	是否有发票		是否有货运合同	
序号	航空公司名称			
	运输货物时间		运输货物名称	
	运输货物金额		运费金额	
	发货港		到货港	
	是否有发票		是否有货运合同	

序号	航空公司名称			
	运输货物时间		运输货物名称	
	运输货物金额		运费金额	
	发货港		到货港	
	是否有发票		是否有货运合同	
序号	航空公司名称			
	运输货物时间		运输货物名称	
	运输货物金额		运费金额	
	发货港		到货港	
	是否有发票		是否有货运合同	
序号	航空公司名称			
	运输货物时间		运输货物名称	
	运输货物金额		运费金额	
	发货港		到货港	
	是否有发票		是否有货运合同	
序号	航空公司名称			
	运输货物时间		运输货物名称	
	运输货物金额		运费金额	
	发货港		到货港	
	是否有发票		是否有货运合同	
序号	航空公司名称			
	运输货物时间		运输货物名称	
	运输货物金额		运费金额	
	发货港		到货港	
	是否有发票		是否有货运合同	
序号	航空公司名称			
	运输货物时间		运输货物名称	
	运输货物金额		运费金额	
	发货港		到货港	
	是否有发票		是否有货运合同	
序号	航空公司名称			
	运输货物时间		运输货物名称	
	运输货物金额		运费金额	
	发货港		到货港	
	是否有发票		是否有货运合同	
备注				

填表须知

- 1、凡在 2000 年 1 月 1 日至 2006 年 9 月 11 日期间，曾以航空货运方式进行货物进出口的企业或货代公司均有资格提出索赔申请。
- 2、第一栏编号由贸促会各地分支会填写。编号规则请见附件。
- 3、序号由企业自行依自然数列顺序填写。
- 4、企业每发生一笔国际货运业务，应填写相应的一组数据。每组数据对应一个序号。
- 5、企业填写此表时，如内容较多，可复印本表第二张多次使用。
- 6、填表企业应以 A4 打印纸复印货运发票或货运合同，以铅笔在复印件右下角标明对应序号，并按序排列与本登记表一同递交。