

Steffen Fritzsche

**Das europäische Luftverkehrsrecht
und die Liberalisierung
des transatlantischen Luftverkehrsmarktes**

nun

BWV • BERLINER WISSENSCHAFTS-VERLAG

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	21
I. Hintergrund der Untersuchung	21
II. Gang der Untersuchung	23
Erstes Kapitel: Die historische Entwicklung der internationalen Zivilluftfahrt	25
I. Vom Mythos des Fliegens bis zum Düsenantrieb	25
II. Das „Luftrecht“	27
1. Die Luftfreiheitstheorie	28
2. Die Lufthoheitstheorie	28
3. Ergebnis	29
III. Die Schaffung eines internationalen Luftverkehrsrechts	30
1. CINA-Abkommen 1919	30
2. Panamerikanisches Abkommen 1928	31
3. Ergebnis der regionalen Luftfahrtkonferenzen	32
4. Konferenz von Chicago 1944	33
a) Die Alisgangssituation	33
aa) In den USA	34
bb) In Europa	34
b) Ergebnisse der Konferenz	34
aa) Chicagoer Konvention	35
(1) Entscheidung für die Lufthoheitstheorie	35
(2) Die ICAO	36
(3) Technische Standardisierung	37
(4) Gewährung der Luftverkehrsfreiheiten	37
(5) Transitabkommen	37
(6) Transportabkommen	38

(7) Art. 6CA	38
c) Zusammenfassung	39
5. DielATA	39
a) Die Organisation	40
b) Weiterentwicklung	42
c) Zukunft der IATA	43
6. Ergebnis	45
IV. Entwicklung in Europa	45
1. "A Plan for the Organization of a European Air Service"	45
a) Inhalt des Plans	46
b) Auswirkungen des Plans auf die Konferenz von Chicago	46
c) Vergleich des Plans mit dem heutigen europäischen Luftfahrtregime	47
aa) Einheitliche Luftraumüberwachung und -Organisation	47
bb) Europäische Luftfahrtbehörde	47
cc) Europäische Luftfahrtpolizei	48
dd) Streitbeilegung	49
d) Zusammenfassung	50
2. Die Etablierung der ECAC	50
a) Die CATE in Straßburg	51
b) Die ECAC	52
aa) Aufgaben	53
bb) Die ECAC und der EWR	54
cc) Zukunft der ECAC	55
3. EUROCONTROL	56
a) Das Gründungsabkommen	57
b) Die erste Vertragsrevision 1983	58
c) Die zweite Vertragsrevision 1997	59
aa) „Uniform European Air Traffic Management System"	60
bb) Organisationsaufbau	61
cc) Einziehung der Streckengebühren	61
4. Zusammenfassung	61
V. Ergebnis der internationalen Zusammenarbeit in der Luftfahrt	62

Zweites Kapitel: Entwicklung in der Europäischen Union	65
I. Die Memoranden der Kommission	66
1. Das 1. Memorandum der Kommission	66
2. Das 2. Memorandum der Kommission	67
II. Die Liberalisierungspakete	69
1. Die Ausgangssituation	69
a) Das „Nouvelles Frontieres“-Urteil des EuGH	70
b) DieEEA	72
2. Das erste Liberalisierungspaket	72
a) Anwendung der Wettbewerbsvorschriften	72
b) Gruppenfreistellungsverordnung	73
c) Richtlinie über Flugtarife	74
d) Entscheidung über die Aufteilung der Kapazitäten und den Zugang zu den Strecken des Fluglinienverkehrs	74
e) Auswirkungen	75
3. Das zweite Liberalisierungspaket	75
a) Verordnung über Tarife im Luftverkehr	75
b) Verordnung über den Marktzugang	76
c) Gruppenfreistellungsverordnung	77
d) Auswirkungen	78
4. Das dritte Liberalisierungspaket	78
a) Erteilung von Betriebsgenehmigungen	78
b) Freier Zugang zu allen innergemeinschaftlichen Strecken	80
c) Freie Preisbildung und Festlegung der Luftfrachtraten	81
d) Anwendung der Wettbewerbsregeln	82
e) Weitere Maßnahmen des dritten Liberalisierungspaketes	82
f) Ergebnis des dritten Liberalisierungspaketes	82
5. Liberalisierung peripherer Luftverkehrsfaktoren	83
a) Die Zuweisung von Zeitnischen	83
b) Freier Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste	85
aa) Inhalt der Richtlinie	86
bb) Beschränkungsmöglichkeiten des freien Zugangs	88
(1) Genehmigungsfreie Beschränkungen	88

(2) Genehmigungsbefürchtete Beschränkungen	88
cc) Bewertung	89
III. Zusammenfassung	90
Drittes Kapitel: Vom Binnenmarkt zu einheitlichen Drittstaatenabkommen	91
I. Das Konsultationspapier zur Revision des dritten Liberalisierungspaketes	91
1. Verordnung Nr. 2407/92	92
a) Kontrolle der finanziellen Leistungsfähigkeit der Unternehmen durch die Kommission	92
b) Aussetzung der Betriebsgenehmigung bei finanzieller Leistungsschwäche	95
c) Zentralisierung der Erteilung und Kontrolle von Betriebsgenehmigungen und der Verbindlichkeit der JARs	96
d) Verstärkte Zusammenarbeit in Sicherheitsfragen	97
e) Sonstige Änderungen	98
aa) Konzept der „tatsächlichen Kontrolle“	98
bb) Überarbeitung der Vorschriften zum Leasing	99
(1) Grund der Beschränkung	100
(2) Geltende Bestimmungen	101
(3) Vorgeschlagene Änderung	101
f) Eintragungspflicht gem. Art. 8 Abs. 2 li. a)	104
g) Ergebnis	104
2. Verordnung Nr. 2408/92	105
a) Zugang von Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten zum Binnenmarkt	105
aa) Umsetzung der „Open Skies“-Rechtsprechung	106
bb) Erweiterung der VO Nr. 2408/92	107
b) Das Instrument der „gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen“	108
aa) Verfahrensvereinfachung	108
(1) Veröffentlichungspflicht	111
(2) Kontrollrechte der Kommission	112
(3) Dauer der Monopolstellung eines Luftfahrtunternehmens	113
bb) A-priori-Recht der Kommission auf Zurückweisung	115
cc) Zeitlich befristete Dringlichkeitsmaßnahmen	116

dd)	Zwingende Komplementärst von „gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen“ und Beihilfen sozialer Art	117
ee)	„Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“ und Art. 9 VO Nr. 95/93	119
ff)	Einbeziehung von Drittstaaten in „gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“	120
c)	Weitere Vorschläge	121
3.	Verordnung Nr. 2409/92	123
	Liberalisierung peripherer Luftverkehrsfaktoren	124
1.	Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur	124
2.	Die Slotallokation	126
a)	Verfahren bis zur VO Nr. 793/2004	127
aa)	Rahmenbedingungen	127
bb)	Zuteilung der beantragten Slots	128
(1)	DielATA-WSG	129
(2)	VO Nr. 95/93	131
b)	Erste Stufe der Revision der VO Nr. 95/93 durch die VO Nr. 793/2004	132
aa)	Rechtsnatur des Slots	134
bb)	Kategorisierung der Flughäfen	135
cc)	Rolle des Koordinators	136
dd)	Der Koordinierungsausschuss	137
ee)	Auswirkungen der Änderung der VO Nr. 95/93 in Bezug auf Drittstaaten	138
ff)	Verfahren der Zuweisung von Slots	138
(1)	Rechtsnatur des Slots	139
(2)	Definition des Neubewerbers	139
(3)	Begrenzung des <i>Retiming</i>	140
(4)	Begrenzung der Slotmobilität	140
(5)	Use-it-or-lose-it-rule	141
c)	Zweite Stufe der Revision der VO Nr. 95/93	143
aa)	Die NERA-Studie	144
bb)	Einführung eines Sekundärhandels von Slots	145
cc)	Andere kommerzielle Mechanismen	147
(1)	Primärhandel im Zusammenhang mit Flughafengebühren	147
(2)	Versteigerung von Zeitnischen aus dem Slot-Pool	148
(3)	Versteigerung von 10% aller Slots	149

dd) Auswirkungen der Einführung kommerzieller Slotallokationsmechanismen	149
d) Ergebnis	150
3. Die Bodenabfertigungsdienste	150
a) Definition der Selbstabfertigung	151
b) Nutzungsgebühren für Flughafeneinrichtungen	151
c) Weitere Marktöffnung	152
d) Sicherheit und Sozialstandards	152
e) Auswahl der Dienstleister	153
f) Qualitätsstandards	154
g) Ergebnis	154
4. Wettbewerbsvorschriften	154
III. Harmonisierung des Drittstaatenverkehrs	156
IV. Die „European Aviation Safety Agency“ - EASA	156
1. Aufgaben der Agentur	158
2. Struktur der EASA	158
3. Organisation der EASA	160
a) Der Verwaltungsrat	160
b) Der Exekutivdirektor	160
c) Die Direktoren	160
d) Die Beschwerdekammer	161
4. Einbindung von Drittstaaten	161
5. Rechtsetzung durch die Agentur	162
6. Zusammenfassung	162
V. Der „Single European Sky“	163
1. Hintergrund	164
2. Die vier „Single European Sky“-Verordnungen	165
a) Die „Rahmenverordnung“ Nr. 549/2004	166
b) Die „Flugsicherungsdienste-Verordnung“ Nr. 550/2004	168
c) Die „Luftraum-Verordnung“ Nr. 551/2004	170

aa)	Funktionale Luftraumblöcke	171
bb)	Flexible Luftraumnutzung	172
cc)	Verkehrsflussregelung	173
d)	Die „Interoperabilitäts-Verordnung“ Nr. 552/2004	173
3.	Ausblick	174
VI.	Zusammenfassung	175
Viertes Kapitel: Die Liberalisierung des transatlantischen Luftverkehrsmarktes		177
I.	Entwicklung transatlantischer Luftverkehrsbeziehungen	178
1.	Überblick	178
2.	Multilaterale Vereinbarungen zwischen den USA und Europa	179
a)	CINA-Abkommen	179
b)	Abkommen von Chicago	179
c)	ECAC	180
d)	Europäische Union	181
II.	Regelungsrahmen des derzeitigen transatlantischen Luftverkehrs	181
1.	„Open Skies“-Abkommen	182
2.	Restriktive Abkommen	183
a)	Abkommen der USA mit Altmitgliedern der EU	183
b)	Abkommen der neuen EU-Mitgliedstaaten mit den USA	185
III.	Probleme des derzeitigen transatlantischen Luftverkehrsmarktes	186
1.	Beschränkungen des freien Wettbewerbs	186
a)	Restriktive Abkommen	186
b)	„Open Skies“-Abkommen	187
aa)	Eigentümer- und Kontrollklauseln	187
(1)	Definition in der Europäischen Union	187
(2)	Definition in den USA	189
(3)	Zusammenfassung	190

bb)	Gewährung der Luftverkehrsrechte	190
2.	Restriktionen des Gemeinschaftsrechts und des nationalen US-amerikanischen Rechts	191
a)	Leasing von Luftfahrzeugen	191
b)	„Fly America“	192
3.	Folgen der Beschränkungen für den Luftverkehr	193
a)	Fehlende Konsolidierung der Fluggesellschaften	193
b)	Hohe Ticketpreise	194
IV.	Behebung der Probleme durch <i>code sharing</i> und strategische Allianzen	196
1.	<i>Code sharing</i>	196
2.	Strategische Allianzen	197
3.	Grenzen des <i>code sharing</i> und der strategischen Allianzen	199
V.	Zwischenergebnis	201
VI.	Die Initiativen der Kommission zum Abschluss eines einheitlichen Luftverkehrsabkommens EU-USA	201
1.	Die Vorschläge des „Comite des Sages“	202
2.	Das Mandat der Kommission von 1996	204
3.	Ergebnis	204
VII.	Die Urteile des EuGH zu den „Open Skies“-Abkommen vom 5. November 2002	205
1.	Verletzung des Gemeinschaftsrechts durch „Open Skies“-Abkommen	205
a)	Rechtlicher Rahmen	206
b)	Fragen zur Entscheidung	206
2.	Die Entscheidungen des EuGH	206
a)	Außenkompetenz der Gemeinschaft zum Abschluss von Luftfahrtabkommen	206

aa)	Außenkompetenz aufgrund der Grundsätze des EuGH-Gutachtens 1/76	207
bb)	Außenkompetenz aufgrund der Grundsätze der „477“-Rechtsprechung des EuGH	208
(1)	Die „4Tfl“-Grundsätze und Art. 84 Abs. 2 EWG (Art. 80 Abs. 2 EG)	208
(2)	VO Nr. 2407/92 und VO Nr. 2408/92	209
(3)	VO Nr. 2409/92	210
(4)	VO Nr. 2299/89	210
(5)	VO Nr. 95/93	211
(6)	Vorrang des Gemeinschaftsrechts	211
b)	Verletzung von Art. 5 EWG (Art. 10 EG)	212
c)	Verletzung von Art. 52 EWG (Art. 43 EG)	212
3.	Ergebnis	214
4.	Auswirkungen	214
5.	Exkurs	216
VIII.	Die Mandate der Kommission vom 5. Juni 2003	217
1.	Das Mandat für ein Abkommen mit den USA	217
2.	Das „horizontale Mandat“	218
3.	Die Verordnung Nr. 847/2004	219
4.	Ergebnis	219
IX.	Bisherige multilaterale Luftverkehrsabkommen der USA und der Europäischen Union	220
1.	Abkommen der Gemeinschaft mit Drittstaaten	220
a)	Das Abkommen EWG - Norwegen, Schweden von 1992	220
aa)	Inhalt des Abkommens	221
bb)	Übertragbarkeit auf den transatlantischen Luftverkehr	222
b)	Das EWR-Abkommen von 1994	223
aa)	Inhalt des Abkommens	223
bb)	Übertragbarkeit auf den transatlantischen Luftverkehr	224
c)	Das Abkommen EG - Schweiz von 2002	225
aa)	Inhalt des Abkommens	225
bb)	Übertragbarkeit auf den transatlantischen Luftverkehr	226
d)	Ergebnis	226

2.	Das "Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation" - MALIAT - zwischen den USA und weiteren APEC-Staaten	227
	a) Inhalt des MALIAT-Abkommens	228
	b) Übertragbarkeit auf den transatlantischen Luftverkehr	229
	aa) Liberalisierung der Eigentümer- und Kontrollklausel	229
	bb) Gewährung des Marktzugangs	231
	c) Ergebnis	231
3.	Zusammenfassung	232
X.	Die „Transatlantic Common Aviation Area“ - TCAA	232
	1. Entwicklung des Konzepts der TCAA	233
	2. Die TCAA nach dem Modell der AEA	234
	a) Harmonisierungsbedarf	236
	b) Marktzugang und Preissystem	237
	c) Eigentümerklausel und das Recht zur Unternehmensgründung	238
	d) Wettbewerbsrecht	239
	e) Leasing von Flugzeugen	240
	f) Institutionelle Vereinbarungen	241
	aa) Legislative und exekutive Funktion	241
	bb) Judikative Funktion	241
	g) Übergangsabkommen	242
	h) Zusammenfassung	243
	3. Die Bewertung der TCAA durch die Beteiligten	243
	a) Ansichten der potentiellen Vertragsparteien	243
	aa) Die Europäische Union	243
	(1) Marktöffnung	244
	(2) „Chapter 11“-Verfahren	245
	bb) Die USA	246
	b) Die Airlines	246
	aa) EU-Airlines	246
	bb) US-Airlines	247
	c) Arbeitnehmervertretungen	248
	d) Zusammenfassung	248
	4. Das Gutachten der <i>Brattle Group</i> zu den Auswirkungen der TCAA	249
	a) Gefährdung der nationalen Sicherheit der USA	249

aa)	Zuverlässigkeit US-amerikanischer Fluggesellschaften	250
bb)	Hoheitsgewalt der US-Regierung über europäische Luftverkehrsunternehmen	251
cc)	Cra«-/w</e/'-Investments und die nationale Sicherheit	252
dd)	Gefährdung des CRAF durch Kostensteigerung	252
b)	Gefährdung der Arbeitnehmerinteressen	253
c)	Gefährdung der Flugzeugsicherheit	254
5.	Probleme und Chancen der TCAA	255
a)	Folgeprobleme der TCAA	255
b)	Verwirklichung der TCAA	259
6.	Ergebnis	260
XI.	Unterschiede zwischen dem „Open Skies“-Standard und der TCAA	261
	Fünftes Kapitel: Auswirkungen der TCAA auf den internationalen Luftverkehr	263
	Ergebnisse der Untersuchung	265
	Nachtrag: „Open Skies“-Abkommen EU-USA	269
I.	Inhalt des Abkommens	269
1.	Anwendungsbereich	269
2.	Gewährung der Luftverkehrsfreiheiten	270
3.	Eigentümer-und Kontrollklausel	271
4.	Unternehmerische Freiheiten	272
5.	Wettbewerbskontrolle	273
6.	Gemeinsamer Ausschuss	273
II.	Inkrafttreten und Weiterentwicklung des Abkommens	274

III.	Erste Beurteilung des „Open Skies“-Abkommens EU-USA	275
IV.	Bedeutung des Abkommens für den internationalen Luftverkehr	276
Anhang		279
Literaturverzeichnis		283