

Inhaltsverzeichnis

Einleitung		1
I. Einführung in die Problemstellung		1
II. Überblick über die wesentlichen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Weltluftverkehrs		5
1. Die Zivilluftfahrt im allgemeinen Wirtschaftsgefüge		5
2. Staatliche Interessen an der Luftfahrt		5
III. Ziel der Arbeit und Gang der Darstellung		7
A. Die Entwicklung des bilateralen Gefüges im internationalen Luftverkehrsrecht bis 1944		
I. Die Entwicklung des internationalen Luftverkehrs		8
II. Die Entwicklung des internationalen Luftrechts		11
1. Erste rechtstheoretische Fragestellungen		11
2. Rechtliche Fragestellungen durch Luftverkehr		13
a) Allgemeine rechtliche Problemstellungen		14
b) Rechtliche Probleme aufgrund grenzüberschreitenden Luftverkehrs		14
III. Die Luftraumtheorien und deren Umsetzung in der Staatengemeinschaft		15
1. Die Luftfreiheitstheorie		15
a) Die These Fauchilles		15
b) Die These Meilis		17
c) Die These Nys'		18
2. Die Lufthoheitstheorie		18
a) Grundsatz der Theorie		18
b) Begründungen		18
3. Luftzonentheorie		20
a) Ansätze zur Begründung einer Luftzonentheorie		20
b) Abgrenzung der Luftzonentheorie zu Lufthoheits- und Luftfreiheitstheorie		22
4. Beschlüsse internationaler Rechtsvereinigungen und die Staatenpraxis bis 1918		22
a) Beschlüsse internationaler Rechtsvereinigungen		23
b) Behandlung des Luftraums auf Staatenebene		24
aa) Reklamation des Souveränitätsanspruchs		24
bb) Das Recht auf innocent passage		25

5. Entwicklung von 1919 bis 1944	27
a) CINA 1919	27
aa) Der Streit über Art. 15	29
bb) Die Neufassung des Art. 15	30
b) Ibero-amerikanische Konvention 1926, CIANA-Abkommen	30
c) Panamerikanisches Abkommen	31
6. Fazit: Von der Frage einer Freiheit des Luftraumes zur Freiheit des Luftverkehrs	31
B. Das Scheitern der Bestrebungen zur multilateralen Regelung des internationalen Luftverkehrs auf der Konferenz von Chicago 1944	33
I. Am Vorabend der Konferenz	33
1. Die wirtschaftliche Ausgangslage	33
a) Die Ausgangslage der Vereinigten Staaten von Amerika	34
b) Die Ausgangslage des Vereinigten Königreichs	35
2. Bemühungen im Vorfeld der Konferenz von Chicago	36
II. Die Konferenz von Chicago	37
1. Einberufung der Konferenz	37
2. Verhandlungen und Ergebnisse der Konferenz	39
a) Das Abkommen von Chicago	40
b) Das Interimabkommen	40
c) Das Transit- und Transport-Abkommen	41
aa) Vorarbeiten zum Abkommen	41
(1) Die Vorschläge der Vereinigten Staaten von Amerika	42
(2) Vorschläge Neuseelands und Australiens	42
(3) Vorschläge des Vereinigten Königreichs	43
(4) Vorschläge Kanadas	43
bb) Diskussionen über Einflugrechte	44
cc) Die Freiheiten der Luft und die mit ihnen verbundene Terminologie	45
dd) Die Verabschiedung des Transit- und des Transport- abkommens	49
ee) Zwischenergebnis	50
d) Das Entstehen der International Air Transport Association (IATA)	51
III. Die Arbeiten der PICAO und ICAO für eine multilaterale wirtschaftliche Regelung unmittelbar nach der Konferenz von Chicago	52

1. Der erste Entwurf der PICA0	53
2. Der zweite Entwurf der PICA0	54
3. Zwischenergebnis	55
C. Die Etablierung des bilateralen Regelungsgefüges	56
I. Rechtsgrundlage	56
II. Das Bermuda-I-Abkommen	57
1. Ausgangslage und Verhandlungspositionen	58
2. Der Inhalt des Abkommens	59
3. Die Bedeutung des Abkommens	60
III. Regelungsinhalte bilateraler Luftverkehrsabkommen und die regulatorischen Einflußmöglichkeiten der Staaten	61
1. Aufbau der Abkommen	62
2. Definition und Gewährung der Verkehrsrechte	62
3. Designierung	63
4. Eigentümerklausel	63
5. Kapazitätsregelung	64
a) Kapazität eines Flugzeugtyps	64
b) Kapazität von Liniendiensten	64
c) Regelung der Kapazitätsgrößen	65
6. Tarifregelung	65
a) Multilaterale Festlegung innerhalb der IATA-Tarifkonferenzen	66
b) Bilaterale Regelung der Tarifgenehmigung	67
aa) Regulatorische Möglichkeiten	67
bb) Regulatorische Bedeutung	68
c) Bilaterale Tarifabsprachen durch Poolvereinbarungen	69
aa) Gründe für Poolvereinbarungen	69
bb) Bedeutung von Poolvereinbarungen	70
IV. Der Wandel der Rahmenbedingungen für den internationalen Luftverkehr von 1944 bis zum Beginn der US-amerikanischen Deregulierungspolitik 1978	71
1. Optimale Bedingungen für das Bermuda-I-System 1944 – 1962	71
2. Risse im Regime 1962 bis zum Beginn der Deregulierung in den USA 1978	72
a) Entwicklung des Charterverkehrs	73
b) Überkapazitäten	74
c) Zunahme von Fluggesellschaften	75
d) Veränderungen der Weltwirtschaft	75

e) Zusammenfassung	76
V. Das Bermuda-II-Abkommen	76
1. Ausgangslage	76
2. Inhalt des Abkommens	77
3. Bedeutung des Abkommens	79
D. Veränderungen des bilateralen Regelungsgefüges durch Deregulierung und Liberalisierung	81
I. Regulierung, Deregulierung und Liberalisierung	81
1. Regulierung	81
2. Deregulierung und Liberalisierung	81
3. Motive für Regulierung, Deregulierung und Liberalisierung des Luftverkehrs	82
II. Die Deregulierung und Liberalisierung des Luftverkehrs auf Staatebene	84
1. USA – Der Beginn der Deregulierung	84
a) Deregulierung des heimischen Luftverkehrsmarktes	84
b) Liberalisierungsbestrebungen für internationale Routen	86
aa) Vorgehensweise des CAB	87
bb) Bewertung der Bemühungen des CAB	89
(1) Das IATA-Show-Cause-Verfahren	91
(2) Bedeutung des Show-Cause-Verfahrens in bezug auf den multilateralen Luftverkehr	94
c) Veränderung des internationalen Regelungsgefüges aufgrund US-amerikanischer Deregulierungspolitik	95
aa) Die Veränderung der Tarifsetzungsmechanismen	95
bb) Memorandum of Understanding zwischen den Vereinigten Staaten und den ECAC-Staaten	96
2. Europäische Union – Liberalisierung des Luftverkehrs auf regionaler Ebene	97
a) Der Streit um die Anwendung des Art. 84 EWGV auf den Luftverkehr	98
b) Die erste Phase der Liberalisierung	100
c) Die zweite Phase der Liberalisierung	101
d) Das dritte Liberalisierungspaket	102
e) Die Beziehungen zu Drittstaaten	104
f) Bewertung der Luftverkehrspolitik der Europäischen Union	106
3. Liberalisierungsbestrebungen in den übrigen Staaten der Welt	107
a) Liberalisierung im asiatisch-pazifischen Raum	107

aa) ASEAN-Staaten	107
bb) Japan	108
cc) Australien und Neuseeland	108
b) Lateinamerika	109
c) Ehemalige Sowjetunion	109
d) Afrika	109

E. Die Globalisierung der Luftverkehrsindustrie und ihre rechtlichen Auswirkungen	110
I. Die globale Tätigkeit der Luftverkehrsunternehmen	110
1. Globalisierung im weiteren Sinne	111
2. Globalisierung im engeren Sinne	112
II. Strategische Allianzen zur Verwirklichung der Globalisierung	115
1. Begriff und Formen strategischer Allianzen	115
2. Bewertung von strategischen Allianzen	118
III. Das Code-Sharing	120
1. Begriffsbestimmung und Wirkung des Code-Sharing	120
a) Begriffsbestimmung	120
b) Wirkung des Code-Sharing hinsichtlich internationaler Umsteigeverbindungen	123
aa) Abgrenzung des Code-Sharing zum Interlining	123
bb) Vorteile des Code-Sharing zum Interlining	123
cc) Nachteile des Code-Sharing zum Interlining	124
c) Code-Sharing im Zusammenhang mit Computer-Reservierungssystemen	125
aa) Kurze Einführung in Computer-Reservierungssysteme	125
bb) Mißbrauchsmöglichkeiten	126
(1) Direkte Beeinflussungsmöglichkeiten	127
(2) Indirekte Beeinflussungsmöglichkeit durch die Besetzung von Bildschirmplatz	128
2. Code-Sharing als Mittel zur Umgehung des bestehenden Regelungsgefüges	131
3. Die rechtliche Behandlung des Drittland-Code-Sharing	133
a) Anfänge des Drittland-Code-Sharing	133
b) Die unterschiedlichen Ansichten zur rechtlichen Behandlung des Code-Sharing	137
aa) Meinung vom Quasi-Verkehrsrecht	138
bb) Meinung von Code-Sharing als Marketingmittel	139
4. Eigene Stellungnahme	141
a) Das Code-Sharing ist kein reines Marketingwerkzeug	142

aa)	Die Zielrichtung von Interlining	142
bb)	Die Zielrichtung und Bewertung des Code-Sharing	142
cc)	Zwischenergebnis	144
b)	Der mögliche verkehrsrechtliche Charakter des Code-Sharing	144
aa)	Wirtschaftspolitische Motivationen bei der Gewährung von Verkehrsrechten	144
bb)	Beeinträchtigung der Staatensouveränität durch das Code-Sharing	145
cc)	Umgehung bestehender Genehmigungserfordernisse ..	146
dd)	Zwischenergebnis	148
ee)	Open-Sky-Abkommen und Code-Sharing	149
c)	Das Code-Sharing als Verkehrsrecht	151
aa)	Einfaches Code-Sharing	152
bb)	Drittland-Code-Sharing	153
cc)	Der rechtliche Charakter des Drittland-Code-Sharing	154
	(1) Hard Right	155
	(2) Verkehrsrecht	156
	(3) Zwischenergebnis	157
d)	Ergebnis der eigenen Stellungnahme	158

F.	Ansätze für die Regelung des internationalen Luftverkehrs in einem multilateralen Rahmen	160
I.	Vergleich bi- und multilateraler Systeme	160
1.	Vorteile des bilateralen Systems	160
2.	Nachteile bilateraler Regelungen	161
3.	Zusammenfassung	164
II.	Versuche einer Regelung des Luftverkehrs auf der Ebene internationaler Organisationen	164
1.	Die multilaterale Regelung des Luftverkehrs auf Ebene der WTO	165
a)	Entstehung und Grundprinzipien des GATT	165
aa)	Entstehung	165
bb)	Grundprinzipien	166
	(1) Die Nicht-Diskriminierung: Meistbegünstigung und Inländerbehandlung	166
	(2) Prinzip der least distortion	167
	(3) Prinzip der Transparenz der Handelspolitik und der handelspolitischen Entscheidungen	168
b)	Gründung der World-Trade-Organisation	168

aa)	Die Uruguay-Runde	168
bb)	Handel mit Dienstleistungen	169
c)	Das Allgemeine Übereinkommen über den internationalen Dienstleistungshandel / GATS	170
aa)	Inhalt des Abkommens	171
(1)	Die Meistbegünstigungsklausel	171
(2)	Transparenz der den Dienstleistungshandel einschränkenden Regelungen	172
(3)	Subventionen	172
(4)	Der nationale Verpflichtungskatalog	172
(5)	Inländische Regulierung	173
(6)	Streitschlichtung	173
(7)	Cross-Sector-Retaliation	174
bb)	Sektorenspezifische Anhänge des GATS, insbesondere für den Luftverkehr	174
d)	Bewertung der Bemühungen des GATS	176
2.	Die multilaterale Regelung des Luftverkehrs innerhalb der ICAO	177
a)	Die Fourth Air Transport Conference von 1994	179
aa)	Das World Air Transport Colloquium von 1992	180
(1)	Argumente gegen eine multilaterale Regelung des internationalen Luftverkehrs	180
(2)	Argumente für eine multilaterale Regelung des internationalen Luftverkehrs	181
(3)	Einzelfragen	181
bb)	Die Vorschläge der GEFRA	181
(1)	Marktzugang	183
(2)	Eigentümerschaft von Flugzeugen und deren Kontrolle	186
(3)	Staatliche Beihilfen	188
cc)	Übrige regulatorische Maßnahmen	188
b)	Bewertung	190
3.	Bewertung der Bestrebungen von ICAO und GATS	190
a)	Historische Gemeinsamkeiten	190
b)	Auswirkungen auf die Verkehrsrechts und Hard Rights	191
c)	Ergebnis	193
III.	Theoretische Ansätze für einen multilateral geregelten Luft- verkehr	194
1.	Multilateralisierungsansätze in Verbindung mit den GATS-Verhandlungen	194

2. Grundprinzipien für den Ansatz neuer Regelungen	195
a) Regionale Abkommen zur Realisierung weltweiter Multilateralisierungstendenzen	196
b) Stellungnahme	198
3. Lösungsansätze, verbunden mit dem niederländischen Vorschlag eines Plurilateral Air Transport Agreement	199
a) Das Plurilateral Air Transport Agreement	199
b) Der Vorschlag Kaspers	201
c) Der Vorschlag des Think Tank on Multilateral Aviation Liberalisation	202
d) Stellungnahme	203
4. Eigener Lösungsansatz für das Ziel eines multilateral regulierten internationalen Luftverkehrs	204
a) Ausgangsgedanken	204
aa) Progressive Vorgehensweise	205
bb) Berücksichtigung des Souveränitätsanspruchs der Staaten	205
b) Die Transportvereinbarung von Chicago 1944 als Muster für ein System zur schrittweisen Verwirklichung eines multilateral regulierten Luftverkehrs	207
aa) Die Umsetzung der universellen Gültigkeit	207
bb) Die Erweiterung auf die neuen Freiheiten der Luft	208
c) Zwischenergebnis	209
d) Vorschlag für die Beseitigung der Klauseln, die das bilaterale System stützen	209
aa) Eigentümerklausel	211
bb) Subventionsregelungen	212
cc) Ausnahme vom Subventionsverbot	213
dd) Transparente Marktzugangsregeln	213
ee) Eindeutige Wettbewerbsregeln	213
ff) Regelung innerhalb der ICAO	214
gg) Streitbeilegungsmechanismus	214
Schlußbetrachtung	215
Anhang I	218
Anhang II	223
Literaturverzeichnis	224