

Inhaltsübersicht

Vorwort	VII
Inhalt	XI
Einleitung	1
Kapitel 1 Grundlagen der Flugzeugfinanzierung und Methodik	5
A. Wirtschaftlicher Hintergrund der Flugzeugfinanzierung und Darstellung der Problematik	5
B. Rechtlicher Hintergrund der Flugzeugfinanzierung	16
C. Formen von Leasingverträgen für Luftfahrzeuge und deren wesentliche Inhalte	28
D. Ablauf einer klassischen Flugzeugfinanzierungstransaktion	46
E. Methodik – Fallbeispiel und Kriterien	50
Kapitel 2 Rechtslage in Deutschland	59
A. Anwendbares deutsches Recht unter Berücksichtigung der EuInsVO	59
B. Die Anwendung des deutschen Insolvenzrechts auf das Fallbeispiel	74
C. Anwendung der Kriterien auf die aktuelle deutsche Rechtslage und ihre Bewertung ..	165
Kapitel 3 Das Cape Town System	169
A. Darstellung des <i>Cape Town Systems</i>	169
B. Folgen einer Umsetzung des <i>Cape Town Systems</i> in der deutschen Rechtsordnung ..	217
C. Praktische Auswirkungen der Anwendung des <i>Cape Town Systems</i>	223
D. Anwendung der Kriterien auf die deutsche Rechtslage ergänzt durch die Implementierung des <i>Cape Town Systems</i> und seine Bewertung	227
Kapitel 4 Zur Frage der Ratifizierungsnotwendigkeit des <i>Cape Town Systems</i>	233
A. Vergleich zwischen dem <i>Cape Town System</i> und der aktuellen deutschen Rechtslage ..	233
B. Empfehlung hinsichtlich der Frage der Ratifizierung	238
Zusammenfassung	243
A. Zusammenfassung zur deutschen Rechtslage	243
B. Zusammenfassung zum <i>Cape Town System</i>	250
C. Zusammenfassung zum Vergleich zwischen dem <i>Cape Town System</i> und der aktuellen deutschen Rechtslage	253
D. Zusammenfassung zur Empfehlung hinsichtlich der Frage der Ratifizierung	253
Abkürzungen	255
Literatur	263
Sachregister	287

Inhalt

Vorwort	VII
Inhaltsübersicht	IX
Einleitung	1
Kapitel 1 Grundlagen der Flugzeugfinanzierung und Methodik	5
A. <i>Wirtschaftlicher Hintergrund der Flugzeugfinanzierung und Darstellung der Problematik</i>	5
I. Wirtschaftlicher Hintergrund	5
1. Geschichte der Luftfahrtindustrie	5
2. Die Finanzierungsquellen der Flugzeugfinanzierungsindustrie	9
3. Luftverkehrsbranche in Zahlen	11
a) Luftverkehr und Luftfahrtunternehmen	11
b) Flugzeughersteller	12
II. Darstellung der Problematik der Flugzeugfinanzierung	14
B. <i>Rechtlicher Hintergrund der Flugzeugfinanzierung</i>	16
I. International vereinheitlichtes Sachrecht und staatsvertraglich vereinbartes Kollisionsrecht	16
II. Spezielle Völkerrechtsverträge der Flugzeugfinanzierung und deren Umsetzungsgesetze	18
1. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Sicherungsbeklagnahme von Luftfahrzeugen vom 29. Mai 1933	18
2. Abkommen über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen von 1948	19
a) Hintergrund und Ziel des Genfer Pfandrechtsabkommens	20
b) Inhalt des Genfer Pfandrechtsabkommens	21
c) Gründe der Unzulänglichkeit des Genfer Pfandrechtsabkommens	25
C. <i>Formen von Leasingverträgen für Luftfahrzeuge und deren wesentliche Inhalte</i>	28
I. Leasingarten	28
1. Operatives Leasing	29
a) Begriff und Wesensmerkmale	29
b) Typen	30
aa) <i>Dry-Lease</i>	30
bb) <i>Wet-Lease</i>	31
2. Finanzierungsleasing	32
a) Begriff und Wesensmerkmale	32
b) Typen	33
II. Insbesondere der grenzüberschreitende Finanzierungsleasingvertrag	34
1. Vorteile des Leasings	34
2. Inhalte des Finanzierungsleasingvertrages	35
a) Leasingtypische Vertragsregelungen	35
aa) Präambel	36
bb) Begriffs- und andere Definitionen	36

cc)	Vertragsbeginn, Dauer und Beendigung	36
dd)	Aufschiebende Bedingungen	36
ee)	Haftungsregelung	37
	(1) Freistellungsklauseln	37
	(2) Haftungsausschlüsse (<i>Disclaimer of warranties</i>)	38
ff)	Eigentumsschutzregelungen (<i>Protection of title</i>)	39
gg)	Zusicherungen und Garantien	40
hh)	Kündigungsgründe seitens des Leasinggebers (<i>events of default</i>)	40
ii)	Kündigungsfolgen (<i>remedies</i>)	41
jj)	Sonstiges (<i>Other Covenants</i>) und Schlussbestimmungen (<i>Miscellaneous provisions</i>)	42
b)	Weitere Rechte und Pflichten der Parteien	42
aa)	Weitere Rechte und Pflichten des Leasinggebers	42
bb)	Weitere Rechte und Pflichten des Leasingnehmers	43
	(1) Zahlung der Leasingraten	43
	(2) Sorgfalts- und Instandhaltungspflichten (<i>Maintenance Obligations</i>)	44
	(3) Sachgefahr, Preisgefahr und Versicherung	45
D.	<i>Ablauf einer klassischen Flugzeugfinanzierungs- transaktion</i>	46
I.	Grundstruktur beim Flugzeugleasing	46
II.	Klassischer Ablauf	48
	1. Abschluss eines Memorandum of Understanding	48
	2. Abschluss des Kaufvertrages	48
	a) Der Kaufvertrag zwischen Fluglinie und Flugzeughersteller	48
	b) Die Übernahme der Käuferposition durch die Zweckgesellschaft	48
	c) Vereinbarung der drei Parteien (Hersteller, Zweckgesellschaft und Fluglinie)	49
	3. Abschluss des Finanzierungsleasingvertrages	49
	4. Die Refinanzierung	50
E.	<i>Methodik – Fallbeispiel und Kriterien</i>	50
I.	Fallbeispiel	50
II.	Maßgebliche Kriterien zur Bewertung des Begründungsstatus (Optimalkriterien)	51
	1. Vorüberlegungen	52
	2. Grundsätze des Flugzeugleasings	52
	3. Wirtschaftliche Gesichtspunkte	54
	4. Konkrete Optimalkriterien und deren Herleitung	54
	5. Bewertung der Kriterien	58
Kapitel 2 Rechtslage in Deutschland		59
A.	<i>Anwendbares deutsches Recht unter Berücksichtigung der EulnsVO</i>	59
I.	Anwendungsbereich der EulnsVO	59
II.	Internationale Zuständigkeit	64
	1. Die internationale Eröffnungszuständigkeit	64
	2. Anwendbarkeit von Art. 3 EulnsVO	65
	3. Kriterien zur Festlegung der internationalen Eröffnungszuständigkeit – Begriff des COMI	65
III.	Anwendbares Recht	68
	1. Die Bestimmung des Insolvenzstatus (<i>lex fori concursus</i>)	68
	2. Vorrangige materielle Sonderregeln	70
	a) EulnsVO	70

aa) Das Vertragsstatut: Art. 11 EuInsVO i.V.m. Art. 7 Abs. 2 lit. e) EuInsVO	71
bb) Das Sachenrechtsstatut	72
(1) Art. 8 EuInsVO	72
(2) Art. 14 EuInsVO	72
b) Deutsches internationales Insolvenzrecht	73
IV. Ergebnis	74
<i>B. Die Anwendung des deutschen Insolvenzrechts auf das Fallbeispiel</i>	74
I. Überblick über das deutsche Insolvenzverfahren	74
1. Ziele und Beteiligte	74
2. Beteiligte und Interessenlagen im Fallbeispiel	75
II. Auswirkung der Verfahrenseröffnung auf den Finanzierungsleasingvertrag	75
1. Steuerliche Einordnung und Rechtsnatur des Finanzierungsleasingvertrages	76
a) Steuerliche Einordnung des Finanzierungsleasingvertrages	76
aa) Das wirtschaftliche Eigentum	77
bb) Die BMF Erlasse	77
(1) Vollamortisationserlass	78
(2) Teilamortisationserlass	79
b) Rechtsnatur des Finanzierungsleasingvertrages	80
aa) Schrifttum	81
bb) Rechtsprechung – Mietrechtstheorie	85
cc) Stellungnahme	85
2. Luftfahrzeuge, Nutzung des deutschen Luftraums und Eintragung in die Luftfahrzeugrolle	86
a) Begriff des Luftfahrzeuges	86
b) Die Luftfahrzeugregister, insbesondere die Luftfahrzeugrolle – Begriff und Zweckbestimmungen	87
c) Die Eintragung in die Luftfahrzeugrolle	88
c) Inhalt der Eintragung	91
d) Rechtsfolgen der Eintragung in die Luftfahrzeugrolle	92
e) Deregistrierung und Ausfuhr eines deutschen Luftfahrzeuges	93
3. Sachenrechtliche Qualifizierung eines Luftfahrzeuges und anwendbare Vorschriften	93
4. Eigentum und Sicherungsrechte an Flugzeugen	95
a) Eigentum	96
b) Sicherungsrechte an Flugzeugen	99
5. Das Registerpfandrecht (so genannte »Flugzeughypothek«)	106
a) Begriff und Wesensmerkmale eines Registerpfandrechts	107
b) Entstehung und Erlöschen	109
aa) Rechtsgeschäftliche Bestellung	109
bb) Richterliches Registerpfandrecht	110
cc) Aufhebung und Erlöschen des Registerpfandrechts	110
c) Das Pfandrechtsregister	112
aa) Zuständiges Organ und Wesensmerkmale	112
bb) Allgemein zum Eintragungsverfahren	112
cc) Voraussetzungen für die Eintragung des Registerpfandrechts	113
dd) Inhalt der Eintragung des Registerpfandrechts	115
d) Rangverhältnisse	115
aa) Mehrere Registerpfandrechte untereinander	115
bb) Registerpfandrechte und nicht ersichtliche Rechte Dritter	116

cc)	Verhältnis des Besitzrechts am Luftfahrzeug zum eingetragenen Registerpfandrecht	116
	(1) Besitzrecht	117
	(2) Möglicher Verstoß des § 98 Abs. 2 LuftFzG gegen das Genfer Pfandrechtsabkommen	119
e)	Umfang des Registerpfandrechts	121
aa)	Zusammensetzung des Haftungsverbands des Registerpfandrechts	121
bb)	Insbesondere die Mit- und Enthftung von Bestandteilen und Zubehör	122
	(1) Allgemeine Begrifflichkeiten und die Anwendung auf Luftfahrzeuge	122
	(2) Die Regelung des § 31 LuftFzG – Mit- und Enthftung von einfachen Bestandteilen und Zubehör beim Registerpfandrecht	124
6.	Gesonderte Betrachtung der Flugzeugtriebwerke	124
a)	Qualifizierung	125
b)	Mit- und Enthftung der Flugzeugtriebwerke	128
c)	Strukturen zur selbstständigen Finanzierung von Flugzeugtriebwerken	130
7.	Anwendung insolvenzrechtlicher Vorschriften	131
a)	Anwendung der § 103 InsO, § 108 InsO und § 109 InsO	131
b)	Kündigungssperre	133
c)	Insolvenzanfechtung	136
III.	Mögliche Zugriffsrechte der Bank auf ein finanzierungsgeleastes Flugzeug einer insolventen Fluglinie	137
1.	Basierend auf dem Rechtsverhältnis Leasinggeber-Leasingnehmer: Aussonderungsrecht des Leasinggebers	137
2.	Basierend auf der zugunsten der Bank bestellten »Flugzeughypothek«: Absonderungsrecht oder Verwertung des Registerpfandrechts außerhalb des Insolvenzverfahrens	139
a)	Die Insolvenzmasse und das geleaste Luftfahrzeug	139
b)	Das mögliche Absonderungsrecht der Bank	141
aa)	Das Absonderungsrecht – Begriff und Voraussetzungen	141
bb)	Kein Absonderungsrecht zugunsten der Bank	142
cc)	Unter Berücksichtigung der Abtretung (Sachverhaltsaspekt Nr. 1)	143
c)	Die Zwangsvollstreckung außerhalb der Insolvenz der Fluglinie	144
aa)	Voraussetzungen für die Zwangsvollstreckung eines Registerpfandrechts	145
(1)	Duldungstitel	145
(2)	Fälligkeit	145
bb)	Vollstreckungsart – Die Zwangsversteigerung	146
(1)	Ausschluss der Zwangsverwaltung für Luftfahrzeuge	146
(2)	Ausschluss der zweiten Zwangseintragung	147
(3)	Ergebnis	147
cc)	Anordnung der Luftfahrzeugversteigerung	148
(1)	Antrag des Gläubigers	148
(2)	Zuständiges Vollstreckungsgericht	148
(3)	Parteien und Beteiligte	148
(4)	Anordnungsbeschluss – Maßnahmen und Beschlagnahme	148
(aa)	Keine Unzulässigkeit aus dem Vollstreckungsverbot des § 89 Abs. 1 InsO	149
(bb)	Maßnahmen der Vollstreckung	149
(cc)	Beschlagnahme – Wirksamkeit und Wirkung	151

(dd) Startverbot versus vertragliches Nutzungsrecht des Leasingnehmers	152
(5) Versteigerung des Flugzeuges	154
(6) Folge der Versteigerung – das Sonderkündigungsrecht des Erstehers	154
dd) Mögliche Gegenmaßnahmen des Insolvenzverwalters	157
(1) Die Drittwiderspruchsklage	158
(aa) Grundlagen	158
(bb) Zulässigkeit	158
(cc) Begründetheit und Subsumption auf das Fallbeispiel	159
(dd) Das Interventionsurteil und seine Folgen	161
(2) § 50 LuftFzG – Ablösungsrecht	162
(3) Ergebnis zu den möglichen Gegenmaßnahmen des Insolvenz- verwalters	164
ee) Bewertung der Funktion des Registerpfandrechts in der klassischen Flugzeugfinanzierung	164
C. Anwendung der Kriterien auf die aktuelle deutsche Rechtslage und ihre Bewertung	165
Kapitel 3 Das Cape Town System	169
A. Darstellung des Cape Town Systems	169
I. Einleitung	169
II. Zwei Instrumente Struktur – Verhältnis zwischen der Konvention und den Protokollen	171
1. Beschreibung der <i>Cape Town Convention</i> und der Zusatzprotokolle	172
2. Das Verhältnis der <i>Cape Town Convention</i> zu den Zusatzprotokollen	173
III. Verhältnis der <i>Cape Town Convention</i> zu anderen Übereinkommen	173
IV. Grundsätze der <i>Cape Town Convention</i>	176
V. Anwendungsbereich	177
VI. Das Verhältnis zwischen dem nationalen Recht und dem <i>Cape Town System</i>	179
1. Die Auslegungsregeln der CIME und das anzuwendende Recht	179
2. Ausdrückliche Verweise zum anzuwendenden Recht	181
3. Die möglichen Erklärungen der Vertragsstaaten	182
4. Die Rechtswahlfreiheit und die Wahl des Gerichtsstands	182
VII. Inhalt des <i>Cape Town Systems</i>	183
1. Internationale Sicherungsrechte	183
a) Begriff	183
b) Voraussetzungen für die Begründung eines Internationalen Sicherungsrechts	185
aa) Geeignete Wirtschaftsgüter – Luftfahrzeuggegenstand	185
bb) Eindeutige Identifizierbarkeit	187
cc) Basisgeschäfte und gesonderte Sicherungsvereinbarung	187
dd) Formerfordernisse	188
2. Anwendung des <i>Cape Town Systems</i> auf Veräußerungen	189
3. Neben dem Internationalen Sicherungsrecht der <i>Cape Town Convention</i> geschützte Rechte	190
a) Zukünftige Internationale Sicherungsrechte	190
b) Nationale Sicherungsrechte i.S.d. <i>Cape Town Convention</i>	191
c) Bestimmte national gesetzliche Sicherungsrechte	192
aa) Eintragungsfähige gesetzliche innerstaatliche Rechte	192
bb) Ohne Eintragung vorgehende Rechte nach Art. 39 <i>Cape Town</i> <i>Convention</i>	192
d) Abgesicherte Forderungen	194

e)	Vor Inkrafttreten der <i>Cape Town Convention</i> bestehende Rechte	194
4.	Das Verhältnis zwischen national begründeten Rechten und Internationalen Sicherungsrechten	194
5.	Internationales Registrierungssystem und Eintragungen	196
a)	Internationales Registrierungssystem	196
b)	Die Eintragungen	197
aa)	Verfahren zur Eintragung	197
bb)	Datum und Löschen der Eintragung	198
cc)	Eintragungsfähige Rechte	199
c)	Abfragen	200
6.	Rechte bei Nichterfüllung	200
a)	Begriff der Nichterfüllung i.S.d. CIME	200
b)	Rechte bei Nichterfüllung	201
aa)	Rechte des Sicherungsnehmers	201
(1)	Rechte nach Art. 8 CIME	201
(2)	Die Übertragung des Eigentums am Gegenstand zur Befriedigung und die Ablösung	203
(aa)	Die Übertragung des Eigentums am Gegenstand zur Befriedigung	203
(bb)	Die Ablösung	204
bb)	Rechte des Vorbehaltsverkäufers bzw. des Leasinggebers gemäß Art. 10 CIME	205
cc)	Das Recht auf Deregistrierung und auf Ausfuhr des Luftfahrzeuggegenstandes	206
dd)	Die Deregistrierung nach dem <i>Cape Town System</i>	208
c)	Bestimmungen über den vorläufigen Rechtsschutz	209
7.	Wirkungen eines Internationalen Sicherungsrechts gegenüber Dritten	210
a)	Rechtswirkungen der Eintragung	210
aa)	Vorrangregelungen	210
bb)	Regeln zum Erwerb oder Leasing eines belastenden Gegenstandes	211
cc)	Rang gilt auch für Ersatzleistungen	212
dd)	Regeln zu Rechten auf Bestandteile und Zubehör	212
b)	Behandlung der Internationalen Sicherungsrechte in der Insolvenz	213
B.	<i>Folgen einer Umsetzung des Cape Town Systems in der deutschen Rechtsordnung</i>	217
C.	<i>Praktische Auswirkungen der Anwendung des Cape Town Systems</i>	223
D.	<i>Anwendung der Kriterien auf die deutsche Rechtslage ergänzt durch die Implementierung des Cape Town Systems und seine Bewertung</i>	227
	Kapitel 4 Zur Frage der Ratifizierungsnotwendigkeit des Cape Town Systems	233
A.	<i>Vergleich zwischen dem Cape Town System und der aktuellen deutschen Rechtslage</i>	233
B.	<i>Empfehlung hinsichtlich der Frage der Ratifizierung</i>	238
	Zusammenfassung	243
A.	<i>Zusammenfassung zur deutschen Rechtslage</i>	243
I.	Lösung des Fallbeispiels, insbesondere die Zugriffsmöglichkeiten der SPC und der Bank	243
1.	Zuständigkeit und anwendbares Recht	243
2.	Der Finanzierungsleasingvertrag	243

3. Zugriffsmöglichkeiten der SPC	243
4. Keine Zugriffsmöglichkeiten der Bank	244
a) Im Insolvenzverfahren der FL	244
b) Vollstreckung gegen die SPC	245
5. Möglichkeiten des Insolvenzverwalters gegen das Vorgehen der Bank	247
a) Drittwiderspruchsklage § 771 Abs. 1 ZPO	247
b) Ablösungsrecht nach § 50 LuftFzG	248
II. Weitere Ergebnisse	249
III. Zusammenfassung über die Anwendung der Kriterien und die Bewertung der deutschen Rechtslage	250
<i>B. Zusammenfassung zum Cape Town System</i>	250
I. Zusammenfassung über die Umsetzung des CTS in die deutsche Rechtsordnung	250
II. Zusammenfassung der praktischen Auswirkungen des <i>Cape Town Systems</i> auf eine klassische Flugzeugfinanzierung	252
III. Zusammenfassung über die Anwendung der Kriterien auf die deutsche Rechtslage, ergänzt durch die Implementierung des CTS und seine Bewertung	253
<i>C. Zusammenfassung zum Vergleich zwischen dem Cape Town System und der aktuellen deutschen Rechtslage</i>	253
<i>D. Zusammenfassung zur Empfehlung hinsichtlich der Frage der Ratifizierung</i>	253
Abkürzungen	255
Literatur	263
Sachregister	287