

**Tübinger Schriften**  
**zum internationalen und europäischen Recht**

---

**Band 34**

# **Die Luftverkehrspolitik der Europäischen Union**

**Von**

**Dr. Jutta Maria Baumann**



**Duncker & Humblot · Berlin**

**JUTTA MARIA BAUMANN**

**Die Luftverkehrspolitik der Europäischen Union**

**Tübinger Schriften**  
**zum internationalen und europäischen Recht**

**Herausgegeben von**

**Thomas Oppermann**

**in Gemeinschaft mit**

**Heinz-Dieter Assmann, Hans v. Mangoldt**  
**Wernhard Möschel, Wolfgang Graf Vitzthum**

**sämtlich in Tübingen**

**Band 34**

# **Die Luftverkehrspolitik der Europäischen Union**

**Von**

**Dr. Jutta Maria Baumann**



**Duncker & Humblot · Berlin**

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

**Baumann, Jutta Maria:**

Die Luftverkehrspolitik der Europäischen Union / von Jutta  
Maria Baumann. – Berlin : Duncker und Humblot, 1995  
(Tübinger Schriften zum internationalen und europäischen  
Recht ; Bd. 34)  
Zugl.: Tübingen, Univ., Diss., 1993  
ISBN 3-428-08371-7  
NE: GT

D 21

Alle Rechte vorbehalten  
© 1995 Duncker & Humblot GmbH, Berlin  
Satz: W. März, Tübingen  
Druck: Werner Hildebrand, Berlin  
Printed in Germany  
ISSN 0720-7654  
ISBN 3-428-08371-7

Gedruckt auf alterungsbeständigem (säurefreiem) Papier  
entsprechend ISO 9706 ∞

***Meinen Eltern***



## Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde von der Juristischen Fakultät der Eberhard-Karls-Universität Tübingen im Sommersemester 1993 als Dissertation angenommen. Für die Druckfassung wurde die Literatur bis Juli 1994 berücksichtigt. Die Rechtsgrundlagen des EWGV wurden durch die Vorschriften des EGV ersetzt, soweit sich aus diesen nichts anderes ergab. Nach Inkrafttreten des Maastricht-Vertrages wurde die Bezeichnung „Europäische Gemeinschaft“ weitgehend durch die Bezeichnung „Europäische Union“ ersetzt.

Mein besonderer Dank gilt Herrn Prof. Dr. Dr. h.c. *Thomas Oppermann*, der mich in der Bearbeitung des Themas stets unterstützt und die Arbeit betreut hat. Herrn Prof. Dr. *Wernhard Möschel* danke ich für die Erstattung des Zweitgutachtens. Diesen Herren und den übrigen Herausgebern der Tübinger Schriften zum internationalen und europäischen Recht danke ich zudem für die Aufnahme meiner Arbeit in diese Reihe.

Für hilfreiche Hinweise und vielfältige Unterstützung bin ich insbesondere meinen ehemaligen Kollegen Herrn *Marc Beise* und Herrn Prof. Dr. *Claus Dieter Classen* sowie Herrn *Paul Weipert* zu herzlichem Dank verpflichtet.

Tübingen, im August 1994

*Jutta Maria Baumann*



# Inhaltsverzeichnis

## *1. Teil*

<b>Tatsächliche und rechtliche Grundlagen der EU-Luftverkehrspolitik</b>	17
--	----

<b>Einleitung</b>	17
-------------------	----

A. Der Luftverkehr — „Stiefkind“ der allgemeinen Verkehrspolitik . . . . .	17
B. Luftverkehrspolitik in einem wachsenden Europa . . . . .	20
C. Ziele der Untersuchung . . . . .	22

## 1. Kapitel

<b>Die Bedeutung des Luftverkehrs bei der Errichtung des gemeinsamen Marktes</b>	24
--	----

A. Besonderheiten des Luftverkehrs . . . . .	24
I. Allgemeine Besonderheiten . . . . .	24
II. Technische Besonderheiten . . . . .	25
III. Ökonomische Besonderheiten . . . . .	25
IV. Besonderheiten des europäischen Raumes . . . . .	26
B. Der Luftverkehr als wirtschaftlicher Faktor des europäischen Binnenmarktes . . . . .	27
C. Der Luftverkehr als integrativer Faktor des Binnenmarktes . . . . .	28
D. Schienenverkehr als Konkurrenz zum Luftverkehr . . . . .	29

## 2. Kapitel

<b>Rechtlicher Rahmen des EGV für eine gemeinsame Luftverkehrspolitik</b>	31
---	----

A. Primäres Gemeinschaftsrecht . . . . .	31
--	----

I. Die Verkehrsvorschriften der Art. 74 – 84 EGV . . . . .	31
II. Wettbewerbsregeln, Art. 85 ff. EGV . . . . .	32
III. Staatliche Beihilfen, Art. 92 EGV . . . . .	33
IV. Niederlassungsrecht, Art. 52 ff. EGV . . . . .	36
V. Dienstleistungsfreiheit, Art. 59 ff. EGV . . . . .	38
B. Sekundäres Gemeinschaftsrecht . . . . .	40
I. Regelungsinstrumente des EGV allgemein . . . . .	40
II. Befugnisse der einzelnen Organe . . . . .	41
1. Befugnisse des Rats . . . . .	41
2. Befugnisse der Kommission . . . . .	42
3. Befugnisse des Parlaments . . . . .	43
4. Befugnisse des Gerichtshofs . . . . .	44
5. Befugnisse von Wirtschafts- und Sozialausschuß . . . . .	45
6. Befugnisse des Paritätischen Ausschusses . . . . .	45
<b>3. Kapitel</b>	
<b>Luftverkehrspolitische Außenbeziehungen der EU</b>	
A. Außenkompetenzen der Europäischen Union . . . . .	47
B. Luftverkehr der Gemeinschaft und internationale Luftverkehrsordnung . .	50
C. Internationale Organisationen mit regelungspolitischer Bedeutung für den Luftverkehr in Europa . . . . .	51
I. Die International Civil Aviation Organization — ICAO . . . . .	51
II. Die European Civil Aviation Conference — ECAC . . . . .	52
III. Eurocontrol . . . . .	54
IV. Die International Air Transport Association — IATA . . . . .	55
D. Kollisionsprobleme . . . . .	57
I. Kollisionsprobleme zwischen der Europäischen Union und ICAO und ECAC . . . . .	57
II. Kollisionsprobleme zwischen der Europäischen Union und der IATA . . .	62

Inhaltsverzeichnis	11
E. Verhältnis der Europäischen Union zu Drittstaaten	63
I. Verhältnis der Europäischen Union zu den USA	64
II. Verhältnis der Europäischen Union zur European Free Trade Organization — EFTA	67
F. Die Auswirkungen der europäischen Luftverkehrspolitik auf bilaterale Luftverkehrsabkommen	69
G. Exkurs: Luftverkehr als Dienstleistung im GATT (General Agreement on Tariffs and Trade)	70

#### 4. Kapitel

##### **Das Konzept zur Entwicklung einer gemeinsamen Luftverkehrspolitik**

A. Anpassungsmaßnahmen	73
B. Harmonisierungsmaßnahmen	74
C. Integrationsmaßnahmen im engeren Sinne	76

#### 5. Kapitel

##### **Die Marktpositionen der Europäischen Fluggesellschaften**

A. Verflechtungen der Europäischen Luftverkehrsgesellschaften	76
B. Praxis der Luftverkehrsgesellschaften	79

#### 2. Teil

##### **Bisheriger Entwicklungsstand der EU-Luftverkehrspolitik**

#### 6. Kapitel

##### **Die integrative Funktion des Gerichtshofes im Luftverkehrsbereich**

A. Urteile des EuGH	85
I. „Seeleute-Fall“	86
II. Der Fall der Belgischen Staatsbahnen	87
III. „Gemeinsame Verkehrspolitik“	87

1. Vorgeschichte des Rechtsstreits . . . . .	87
2. Inhalt des Rechtsstreits . . . . .	89
a) Fehlen einer gemeinsamen Verkehrspolitik . . . . .	89
b) Untätigkeit bezüglich der Verabschiedung der Vorschläge der Kommission . . . . .	90
IV. „Au Blé Vert“ . . . . .	91
V. „Nouvelles Frontières“ . . . . .	92
VI. „Vlaamse Reisebureaus“ / „Reisevermittler-Rabatte“ . . . . .	94
VII. „Woodpulp“ . . . . .	95
VIII. „Ahmed Saeed“ . . . . .	97
B. Anhängige Rechtssachen . . . . .	100
I. RS 352 / 88 . . . . .	100
II. RS 298 / 89 („Gibraltar I“) . . . . .	101
III. RS C-336 / 90 („Gibraltar II“) . . . . .	102
IV. RS C-128 / 91 („Gibraltar III“) . . . . .	102
V. RS C-327 / 91 . . . . .	103
VI. RS C-58 / 92 . . . . .	103
VII. RS C-364 / 92 . . . . .	103
VIII. RS C 397 / 92 („Gibraltar IV“) . . . . .	104
IX. RS C-74 / 93 . . . . .	104
X. RS C-75 / 93 . . . . .	104
XI. RS C-168 / 93 („Gibraltar V“) . . . . .	104
C. Auswirkungen der Urteile . . . . .	105
<b>7. Kapitel</b>	
<b>Stand der europäischen Regelungen</b>	105
A. Das Erste Memorandum der Kommission vom 4. Juli 1979 / 30. August 1979 . . . . .	105

## Inhaltsverzeichnis

13

B. Das Zweite Memorandum der Kommission vom 15. März 1984 . . . . .	107
C. Das Weißbuch der Kommission . . . . .	109
D. Die Einheitliche Europäische Akte . . . . .	110
E. Das „Dezemberpaket“ von 1987 . . . . .	111
I. Anwendbarkeit der Wettbewerbsregeln des EGV . . . . .	113
II. Ausnahmen von der Anwendung des Wettbewerbsrechts . . . . .	116
III. Tarife . . . . .	116
IV. Marktzugang und Kapazitäten . . . . .	117
V. Stellungnahme . . . . .	117
F. Die Maßnahmen von 1988/89 . . . . .	118
I. Wettbewerbsrecht . . . . .	118
II. Fusionskontrolle . . . . .	119
III. Exkurs: Kollision von eigenem und fremdem Wettbewerbsrecht . . . . .	119
IV. Die Kommissionsvorschläge für die „Weiterentwicklung“ der Zivilluft- fahrt im Gemeinschaftsrecht . . . . .	120
G. Das zweite Maßnahmenpaket, November 1990 . . . . .	121
I. Beurteilung des ersten Paketes . . . . .	121
II. Das zweite Paket . . . . .	121
1. Liberalisierung des Tarifsystems . . . . .	122
2. Marktzugang und Kapazitätsaufteilung . . . . .	123
a) Marktzugang . . . . .	123
b) Kapazitätsaufteilung . . . . .	125
3. Wettbewerbsregeln . . . . .	125
4. Stellungnahme . . . . .	126
H. Sonstige Regelungen 1990/91 . . . . .	127
I. Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen . . . . .	127
II. Nur-Luftfrachtdienste . . . . .	127
III. Entschädigung bei Nichtbeförderung . . . . .	128

1. Nichtbeförderung . . . . .	129
2. Entschädigungssummen . . . . .	129
3. Verfahren bei Überbuchungen . . . . .	130
4. Verhinderung wettbewerbswidriger Praktiken . . . . .	131
I. Das dritte Maßnahmenpaket, Juni 1992 . . . . .	131
I. Die Beurteilung des zweiten Pakets . . . . .	131
II. Die Maßnahmen des Pakets im einzelnen . . . . .	132
1. Anwendung der Wettbewerbsvorschriften . . . . .	132
2. Tarife . . . . .	133
3. Zugang zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs und Kapazitätsaufteilung . . . . .	135
4. Betriebsgenehmigungen für Luftverkehrsunternehmen . . . . .	137
5. Abschaffung von Gepäckkontrollen . . . . .	139
6. Harmonisierung der technischen Vorschriften . . . . .	140
7. Slot-Vergabe . . . . .	141
a) Slots als Eigentum . . . . .	142
b) Neuregelung der Slotvergabe . . . . .	143
aa) Das europäische Modell S. 144 — bb) Das Modell in den USA S. 146 — cc) Das Modell der Teilregulierung S. 147 — dd) Das Modell der Preisregulierung S. 147 — ee) Regelung der Europäischen Union S. 147 — ff) Stellungnahme S. 148	

### 3. Teil

<b>Zur Zukunft der EU-Luftverkehrspolitik: Defizite und Aussichten</b>	149
--	-----

### 8. Kapitel

<b>Regelungsdefizite</b>	149
--------------------------	-----

A. Beziehungen zu Drittstaaten . . . . .	150
I. Beziehungen zu den USA . . . . .	150
II. Beziehungen zu den EFTA-Staaten . . . . .	151
III. Stellungnahme . . . . .	152
B. Computerized Reservation Systems — CRS . . . . .	152

Inhaltsverzeichnis	15
I. Regelungen auf EU-Ebene	152
II. Tatsächliche Lage	154
III. Stellungnahme	155
C. Sicherheitsvorschriften und technische Normen	156
I. Befähigungszeugnisse	156
II. Flug- und Flugdienstzeiten	157
III. Umweltschutz, insbesondere Lärmschutz	157
D. Privatisierung	159
I. Privatisierung der europäischen Flugsicherung	159
1. Derzeitige Situation	159
2. Optionen für eine neugestaltete Flugsicherungs„Behörde“	162
a) Intergovernmental Organization	162
b) Private Flugsicherungsagentur	162
c) Privatrechtlich organisierte Flugsicherungsagentur mit staatlicher Beteiligung	164
3. Stellungnahme	165
II. Privatisierung von Flughäfen	166
III. Privatisierung der nationalen Luftfahrtunternehmen	167
E. Beziehungen zwischen Flughäfen und Benutzern	167
F. Tarife	169

## 9. Kapitel

### Ausblick und Zukunft — Das Idealbild der europäischen Luftverkehrsordnung

Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse	173
---	-----

### Anlagen

1. Die „Freiheiten der Luft“	176
2. Formen der Tarifgenehmigung	177

### Literaturverzeichnis

178



## 1. Teil

# Tatsächliche und rechtliche Grundlagen der EU-Luftverkehrspolitik

## Einleitung

### A. Der Luftverkehr — „Stiefkind“ der allgemeinen Verkehrspolitik

Der Verkehr war lange Zeit ein vernachlässigter und deutlich unterbewerteter Bereich des Europäischen Gemeinschaftsrechts<sup>1</sup>. Obwohl die Verkehrspolitik, das heißt die bewußte Gestaltung und Beeinflussung des Verkehrs durch Öffentliche oder Private zur Erreichung gesamtwirtschaftlicher Ziele<sup>2</sup>, neben Handel und Landwirtschaft von Art. 3 EGV als vorrangiges Ziel bezeichnet wird, signalisierten die Mitgliedstaaten wenig Bereitschaft und Interesse, den Verkehr im Rahmen der Union zu regeln<sup>3</sup>. Während sowohl Landwirtschafts- als auch Handelspolitik sich seit Gründung der Gemeinschaft kontinuierlich weiterentwickelt haben,<sup>4</sup> war eine Politik auf dem Verkehrssektor, der gleichzeitig „Gegenstand und Instrument der Integration“<sup>45</sup> dar-

---

<sup>1</sup> *Dagtoglou* (Liber amicorum Pierre Pescatore, 1987, S. 115 ff. [115]) schreibt von einer „grey area“ des Gemeinschaftsrechts; *Hallstein* (Der unvollendete Bundesstaat, S. 176; Die Europäische Gemeinschaft, S. 273) spricht von „Biedermeieridylle“; *Basedow* (Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten, S. 157) redet vom „Schattendasein“ der Verkehrspolitik; *Erdmenger* schließlich (in: *von der Groeben/von Boeckh/Thiesing/Ehlermann*, Komm. z. EWGV, Vorb. zu Art. 74–84 Rn. 2) bezeichnete die Verkehrspolitik als das „Aschenputtel“ der europäischen Arbeit. Dazu auch *Brandt*, Untätigkeit in der Europäischen Verkehrspolitik, *TranspR* 1986, S. 89 ff. (91); *Weinstock*, *Réflexions sur la politique commune des transports. Du légalisme au pragmatisme*, *RMC* 1980, S. 571 ff. (571).

<sup>2</sup> Definition von *Rössger/Hünemann*, Einführung in die Luftverkehrspolitik, S. 37; dazu auch *Guldemann*, Luftverkehrspolitik, *ZLW* 1993, S. 369 ff.

<sup>3</sup> *Rodríguez-Sahagún*, El proceso liberalizador del transporte aéreo en la C.E.E., *Cuadernos Europeos de Deusto* 1990, S. 39 ff. (41).

<sup>4</sup> *Erdmenger*, in: *von der Groeben/Thiesing/Ehlermann*, Komm. z. EWGV, Vorb. zu Art. 74–84 Rn. 1; *Hallstein*, Die Europäische Gemeinschaft, S. 279.

<sup>5</sup> Zit. *Frohn Meyer*, in: *Grabitz*, Komm. z. EWGV, vor Art. 74 Rn. 1; *Basedow/Dolfen*, in: *Dausen*, Handbuch des EG-Wirtschaftsrechts, Kapitel L, Rn. 2.

stellt, bis vor kurzem nur ansatzweise zu erkennen<sup>6</sup>. Die Vernachlässigung der Verkehrspolitik ist umso erstaunlicher, wenn man bedenkt, daß der Verkehr mehr als 7% des Bruttosozialprodukts der Gemeinschaft ausmacht<sup>7</sup>. Im Verkehrssektor hätte damit die Entwicklung des Freien Marktes bedeutende wirtschaftliche Auswirkungen<sup>8</sup>.

Obwohl aus dieser Zahl die Notwendigkeit der Formulierung einer gemeinsamen Verkehrspolitik folgt, brachte erstmals der Beitritt Großbritanniens im Jahre 1973 neue Impulse<sup>9</sup>. 1975 betonte der Europäische Gerichtshof in dem Urteil in der RS 13/83<sup>10</sup>, daß im Verkehrsbereich rasche Fortschritte erzielt werden müßten<sup>11</sup>. Durch die stetige Erweiterung der Gemein-

<sup>6</sup> Zu den Ursachen der Vernachlässigung dieses Politikbereichs *Brandt*, Untätigkeit in der Europäischen Verkehrspolitik, *TranspR* 1986, S. 89 ff. (91); *Basedow*, Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten, S. 160 ff.; *ders.*, Verkehrsrecht und Verkehrspolitik als europäische Aufgabe, S. 18.

<sup>7</sup> Weißbuch der Kommission (Katalognummer CB-43-85-894-DE-C), 1985, S. 28, Rn. 108; *Basedow/Dolfen* (in: *Dausen*, Handbuch des EG-Wirtschaftsrechts, Kapitel L, Rn. 3) sprechen von 6,5% des Bruttosozialprodukts.

<sup>8</sup> *Lenz*, Die Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaften im Lichte der Rechtsprechung des Gerichtshofes, *EuR* 1988, S. 158 ff. (158); *Oppermann*, Europarecht, Rn. 1300; dazu auch *Krämer*, Tagungsbericht, 33. Frankfurter Symposium Passage „Europa 1993 — Perspektiven für den Luftverkehr“, Frankfurt 9.–10. Februar 1993, *ZLW* 1993, S. 194 ff. (195).

<sup>9</sup> *Knieps*, Deregulierung im Luftverkehr, S. 61; *Basedow*, Verkehrsrecht und Verkehrspolitik als europäische Aufgabe, S. 18; *ders.*, Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten, S. 160; *ders.*, Der europäische Verkehrsmarkt als Rechtsproblem, *TranspR* 1989, S. 402 ff. (403); *Erdmenger*, EG unterwegs — Wege zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik, S. 93; *Dagtolglou*, Buchbesprechung „Ludwig Weber, Die Zivilluftfahrt im Europäischen Gemeinschaftsrecht“, *ZaöRV* 1982, S. 853 ff. (855); *McGowan/Trengove*, *European Aviation. A Common Market?*, S. 59. Seit Mitte der achtziger Jahre hat Großbritannien mit einigen anderen Mitgliedern Vereinbarungen getroffen, in der liberalere Tendenzen bezüglich Tarifen, Marktzugangsbeschränkungen und Kapazitätsbegrenzungen sichtbar waren. Insbesondere das sog. „double approval system“ (vgl. Kapitel 7) wurde in einem Vertrag zwischen Großbritannien und Luxemburg im Jahre 1985 festgeschrieben.

<sup>10</sup> Sog. Untätigkeitsurteil — ausführlich dazu im 6. Kapitel der Arbeit.

<sup>11</sup> Dazu auch *Basedow*, Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten, S. 173 ff.; *ders.*, Verkehrsrecht und Verkehrspolitik als europäische Aufgabe, S. 19 ff.; *ders.*, Der europäische Verkehrsmarkt als Rechtsproblem, *TranspR* 1989, S. 402 ff. (404); *Erdmenger*, Die EG-Verkehrspolitik vor Gericht — Das EuGH-Urteil Rs. 13/83 vom 22.5.1985 und seine Folgen, *EuR* 1985, S. 275 ff. (278); *ders.*, Verkehrspolitik, in: *Jahrbuch der Europäischen Integration*, S. 199 ff. (199); Urteilsanmerkung *Schermers/Slot*, *SEW* 1985, S. 786 ff.; Urteilsanmerkung *Jacqué*, *RTDE* 1985, S. 757 ff. (766); *Brandt*, Untätigkeit in der Europäischen Verkehrspolitik, *TranspR* 1986, S. 89 ff.; *Grabitz*, Das politische Ermessen des Rates, *Integration* 8 (1985), S. 103 ff. (107); *Sundberg*, *Inter-governmental relations in air transport between EEC and non-EEC countries — General aspects*, S. 159 ff. (167).

schaft hat auch auf den Verkehrsmärkten eine entscheidende Veränderung stattgefunden. Während der Warenverkehr bis 1973 zwischen den kontinentalen Gründungsstaaten auf Straße, Schiene und Binnengewässern befördert wurde, konkurrieren nunmehr Seeschifffahrt und Luftfahrt mit diesen Beförderungsmitteln<sup>12</sup>.

Ähnlich wie bei der Landwirtschaftspolitik wurden für den Verkehrsbe-  
reich im EGV Sonderregelungen aufgestellt, die jedoch ohne nähere Ausgestaltung blieben (Art. 74–84 EGV). Luftverkehr und Seeschifffahrt sind aus diesem Normengefüge durch Art. 84 Abs. 2 EGV ausgegliedert,<sup>13</sup> der für diese Tatbestände die Rechtsfolge einer weitgehenden Entscheidungsbefugnis des Ministerrates enthält<sup>14</sup>. Bei der Verabschiedung von Vorschriften zur Regelung des Luftverkehrs (und der Seeschifffahrt) muß dieser jedoch die allgemein übliche Vorgehensweise einhalten<sup>15</sup>.

Innerhalb der Verkehrspolitik nimmt die Regelung der Zivilluftfahrt eine besondere Stellung ein. Lange war umstritten, ob auch die Zivilluftfahrt in den Integrationsprozeß einbezogen werden sollte<sup>16</sup>. Der Europäische Gerichtshof hat diese Frage in seiner Entscheidung in der RS 167/73 geklärt<sup>17</sup>. Aus der Gesamtsystematik des Vertrages und der Stellung des Art. 84 Abs. 2 EGV ergebe sich keinesfalls, daß auf Seeschifffahrt und Luftfahrt die allgemeinen Regeln des EGV keine Anwendung fänden. Im Gegenteil unterlägen auch diese den allgemeinen Vorschriften, „solange der Rat nichts Gegenteiliges bestimme“. Der Europäische Gerichtshof unterstrich damit die Kompe-

---

<sup>12</sup> *Basedow/Dolfen*, in: *Dauses*, Handbuch des EG-Wirtschaftsrechts, Kapitel L, Rn. 4.

<sup>13</sup> Dies als Kompromiß, weil die Vertragspartner sich bei Vertragsschluß nicht auf eine einheitliche Vorgehensweise einigen konnten, vgl. *Weinstock*, *Réflexions sur la politique commune des transports. Du légalisme au pragmatisme*, RMC 1980, S. 571 ff. (584); *Basedow*, *Der europäische Verkehrsmarkt als Rechtsproblem*, *TranspR* 1989, S. 402 ff. (402).

<sup>14</sup> *Erdmenger*, in: *von der Groeben/Thiesing/Ehlermann*, Komm. z. EWGV, Art. 84 Rn. 1 m.w.N.; *Folliot*, *Le Transport Aérien International*, S. 219 f.

<sup>15</sup> *Stabenow*, *The International Factors in Air Transport under the Treaty Establishing the European Economic Community*, *JALC* 33 (1967), S. 117 ff. (129).

<sup>16</sup> Kommission der Europäischen Gemeinschaften, *Ein Europa ohne Grenzen für den Luftverkehr und die Luftverkehrsindustrie*, Stichwort Europa 2/89 (CC-AD-89-002-DE-C), S. 1; *Naveau*, *L'arrière-plan international de l'application du Traité CEE au transport aérien européen*, *ETL* 1986, S. 508 ff. (509); *Reimer*, *Vision or Fiction? An Intra-European Air Transport Market*, *ZLW* 1986, S. 183 ff. (192); *van Bogaert*, *Eléments de Droit Aérien*, S. 197 f.

<sup>17</sup> RS 167/73, Kommission der Europäischen Gemeinschaften *.f.* Französische Republik, *EuGHE* 1974, S. 359 ff.; abgedruckt auch in: *EuR* 1974, S. 363 ff. und in: *ZLW* 1974, S. 52 ff. Dazu auch *Lenz*, *Die Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaften im Lichte der Rechtsprechung des Gerichtshofes*, *EuR* 1988, S. 158 ff. (160).