

LÄNDERBERICHTE

Der gewerbliche Luftverkehr in Frankreich – Staatliche Verwaltung und Luftfahrtunternehmen¹ –

Von Dr. jur. utr. Manfred A. D a u s e s ,
z. Z. Ecole Nationale d'Administration, Paris

Gliederung:

- I. Die Verwaltung des gewerblichen Luftverkehrs in Frankreich
 1. Die Aufgaben der staatlichen Luftverkehrsverwaltung
 - a) Die Zulassung von Luftfahrtunternehmen
 - b) Die Überwachung von Luftfahrtunternehmen
 2. Die Organisation der staatlichen Luftverkehrsverwaltung
 - a) Das Secrétariat général à l'Aviation civile
 - b) Der Conseil supérieur de l'Aviation marchande
- II. Die gewerblichen Luftfahrtunternehmen in Frankreich
 1. Die nationale Gesellschaft Air France
 - a) Air France als gewerbliches Luftfahrtunternehmen
 - b) Air France als nationale Gesellschaft
 2. Die privaten Luftfahrtgesellschaften in Frankreich
 - a) Die Gesellschaft Air Inter
 - b) Die übrigen privaten Luftfahrtgesellschaften

Der gewerbliche Luftverkehr durchschreitet derzeit eine weltweite Krise. Um die Worte des Generaldirektors der Air France, *Pierre-Donatien Cot*, in den Mund zu nehmen: »Parler du transport aérien aujourd'hui, c'est presque une gageure. En effet, non seulement le transport aérien en tant qu'industrie, traverse actuellement ce que l'on peut appeler une crise – une crise de croissance – mais la conjoncture économique mondiale ajoute un grave élément d'incertitude².«

Diese Krise, die der zu Beginn der 60er Jahre mit der Umstellung vom Kolben- auf das Düsenflugzeug eingetretenen vergleichlich erscheint und die in der zwei-

1 Die Erstellung des vorliegenden Aufsatzes wurde durch das Entgegenkommen des französischen Secrétariat général à l'Aviation civile ermöglicht, das dem Verfasser bei Sammlung und Sichtung des Materials in dankenswerter Weise behilflich war.

2 *Pierre-Donatien Cot*, Les problèmes actuels du transport aérien, Problèmes Economiques (hg. La Documentation Française), 26. Juli 1972, Nr. 1282, S. 3 ff., 5.

ten Hälfte der 60er Jahre herrschende Prosperität ablöst, mutet erstaunlich an, ist doch der gewerbliche Luftverkehr seit 1949 stetig und nahezu linear gewachsen und verzeichnete lediglich in den Jahren 1958 und 1961 eine durchschnittliche Wachstumsrate von weniger als 10 % pro Jahr³. Sie mag auf zwei Umstände zurückzuführen sein, die wohl weniger in einem allgemeinen weltweiten Konjunkturtief als in den Besonderheiten des Luftverkehrs selbst zu suchen sind: in dem 1971, zunächst für Transatlantikflüge, einsetzenden Preissturz von durchschnittlich rund 40 %⁴ und in der sprunghaft ansteigenden Tätigkeit des Gelegenheits-, vor allem des Charterverkehrs, der heute rund ein Drittel des gesamten gewerblichen Luftverkehrs in Europa bestreitet⁵.

Der französische Luftverkehr ist von dieser Entwicklung nicht verschont geblieben, ist sogar von ihr in besonders hohem Maße beeinflusst, fühlt er sich doch einerseits verpflichtet, seinen ehrenvollen dritten Rang hinsichtlich seines Verkehrsumfanges – hinter den Vereinigten Staaten und Großbritannien – zu erhalten, andererseits seine Qualität zu wahren, die ihm fast ein halbes Jahrhundert Erfahrung eingebracht hat⁶.

Wie kann dieser und ähnlichen Krisen des gewerblichen Luftverkehrs begegnet werden? Die Frage stellt den Wirtschaftswissenschaftler vor die Wahl des geeigneten Mittels, den Verwaltungswissenschaftler vor dessen organisatorische Durchführung. Der vorliegende Artikel beschränkt sich auf die zweite Fragestellung; er untersucht in zwei Kapiteln Organisation und Aufgabe der staatlichen Luftverkehrsverwaltung sowie der Luftfahrtunternehmen in Frankreich.

1. Die Verwaltung des gewerblichen Luftverkehrs in Frankreich

Das französische Luftrecht ist im wesentlichen im *Code de l'Aviation Civile* (früher: *Code de l'Aviation Civile et Commerciale*) vom 30. November 1955⁷ in der Neufassung vom 30. März 1967⁸ niedergelegt, die, entsprechend der Befugnisverteilung zwischen gesetzgebender und ausführender Gewalt nach der Verfassung vom 4. Oktober 1958, in drei Teile unterteilt ist: einen Code législatif,

3 Air France – Entreprise nationale de transports aériens, in: Notes et Etudes Documentaires (hg. La Documentation Française), 30. Dezember 1971, Nr. 3849/3850, S. 5.

4 Vgl. Manfred Dausen, Monopol, Konzentration und Wettbewerb im Luftverkehrsgewerbe der Vereinigten Staaten, in: ZLW Bd. 21, 1972, S. 221 ff., 244.

5 Cot, aaO., S. 6.

6 Air France – Entreprise nationale de transports aériens, aaO., S. 9.

7 Journal Officiel de la République Française (J. O.), 6. Dezember 1955, S. 11 815 ff. mit Berichtigung S. 12 210. Der Code de l'Aviation Civile wurde durch Décret no. 55-1590 vom 30. November 1955 (J. O., ebenda) als eine Sammlung aller wesentlichen bis dahin bestehenden französischen Luftfahrtnormen geschaffen. Er beruht auf der Rechtsgrundlage des förmlichen Gesetzes Loi no. 53-515 vom 28. Mai 1953 (J. O., 29. Mai 1953, S. 4843), betitelt, »Loi relative à la procédure de codification des textes législatifs concernant l'aviation civile et commerciale«.

8 Décret no. 67-333 portant revision du code de l'aviation civile et commerciale, J. O., 9. April 1967, S. 3569 ff.

der die förmlichen Luftfahrtgesetze (*»lois«*) zusammenfaßt, einen Code contenant les règlements d'administration publique et décrets en Conseil d'Etat, der Verordnungen im Rang unter dem förmlichen Gesetz enthält, die in besonders feierlicher Form ergangen sind, und einen Code contenant les décrets simples, d. h. schlichte Verordnungen. Alle drei Teile sind parallel zueinander in sechs Bücher untergliedert, deren Buch III, betitelt *»Le transport aérien«*, die wesentlichen materiellrechtlichen Verwaltungsnormen hinsichtlich des gewerblichen Luftverkehrs zum Gegenstand hat⁹.

Dagegen sind die Organisationsnormen der einschlägigen Verwaltungsbehörden nicht im Code de l'Aviation Civile erfaßt, sondern in mehreren Sonderverordnungen, insbesondere im Décret no. 60-964 vom 31. August 1960 (*»Organisation du Secrétariat général à l'Aviation civile«*) enthalten¹⁰.

1. Die Aufgaben der staatlichen Luftverkehrsverwaltung

Die Aufsicht über den gewerblichen Luftverkehr in Frankreich obliegt derzeit dem französischen Verkehrsminister (*»Ministre des Transports«*), nachdem sie zuvor dem Ministre des Travaux publics und vor 1945 einem eigenen Luftfahrtminister, dem Ministre de l'Air, obgelegen hatte. Die staatliche Aufsichtsverwaltung nimmt eine doppelte Aufgabe wahr: A priori plant und koordiniert sie vor allem durch ihre Befugnis, Luftfahrtunternehmen die zur gewerblichen Luftbeförderung erforderliche Genehmigung zu erteilen oder zu versagen; a posteriori überwacht und gewährleistet sie die Einhaltung der allgemeinen und besonderen Luftrechtsvorschriften, insbesondere der erteilten Auflagen durch die zur gewerblichen Luftbeförderung zugelassenen Unternehmen.

a) Die Zulassung von Luftfahrtunternehmen

Inländische Luftfahrtunternehmen, im Code de l'Aviation Civile als *»entreprises de transport aérien«* bezeichnet, bedürfen zur Durchführung gewerbsmäßiger Beförderung von Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge einer Genehmigung des französischen Verkehrsministers, in der vier Elemente begrifflich klar zu unterscheiden sind, obgleich sie in der Praxis häufig in ein und derselben Entscheidung enthalten sind:

aa) Einer *»autorisation«* bedarf die Aufnahme der gewerblichen Luftbeförderung als solcher:

»Nul ne peut exercer une activité de transport aérien, à titre professionnel et contre rémunération, s'il n'a été autorisé par le ministre chargé de l'aviation civile¹¹.«

⁹ Die sechs Bücher des Code de l'Aviation Civile sind wie folgt betitelt: Buch I *»L'aéronef«*, Buch II *»Les aérodromes«*, Buch III *»Le transport aérien«*, Buch IV *»Le personnel navigant«*, Buch V *»L'aviation légère et sportive«* und Buch VI *»Dispositions diverses«*.

¹⁰ Décret no. 60-964 portant organisation du Secrétariat général à l'Aviation civile (Ministère des Travaux publics et des Transports), J. O., 10. September 1960, S. 8306 f.

¹¹ Art. L.-330-1 Abs. 1 Code de l'Aviation Civile.

Dieser »autorisation« bedarf es sowohl zur Aufnahme des Fluglinienverkehrs (»service régulier«) wie des Gelegenheitsverkehrs (»service non régulier«), zwischen denen der Gesetzgeber grundsätzlich keine Unterscheidung getroffen hat. Sie wird in Form einer ministeriellen Entschließung (»arrêté«) des mit der Zivilluftfahrt betrauten Ministers, in der Praxis meist durch dessen Kabinettsdirektor, erlassen. Vorauszulegen hat die gutachtliche, jedoch unverbindliche Stellungnahme eines interministeriellen Conseil supérieur de l'Aviation marchande¹².

Die Erteilung der »autorisation« ist an bestimmte Voraussetzungen gebunden, unter anderem an die »moralischen, finanziellen und technischen Garantien« des antragstellenden Unternehmens sowie die Zweckmäßigkeit (»opportunité«) der Schaffung eines neuen Luftverkehrsdienstes. Hinsichtlich der Auslegung des letzten Rechtsbegriffes verfügt der Verkehrsminister über ein hohes Maß gerichtlich nicht überprüfbares Ermessens. Zwingende Erteilungsvoraussetzung ist ferner, daß der Antragsteller ein hauptberufliches Luftfahrtunternehmen ist (»entreprise exerçant, à titre principal, une activité aérienne«), das seinen Sitz auf französischem Staatsgebiet hat und kapitalmäßig mindestens zur Hälfte Aktionären französischer Staatsangehörigkeit gehört¹³.

Entscheidet der Verkehrsminister, die beantragte »autorisation« zu erteilen, so hat er in dem zu erlassenden »arrêté« den Gegenstand der Luftbeförderung sowie die Tätigkeitszonen des Antragstellers genau festzulegen. Derzeitig sind in Frankreich drei inländische Luftfahrtunternehmen für den Fluglinienverkehr zugelassen, nämlich die Compagnie nationale Air France, die Société Air Inter und die Union des Transports aériens. Wie im zweiten Teil des Aufsatzes noch näher zu untersuchen, ist der Tätigkeitsbereich von Air Inter auf das französische Mutterland beschränkt, wogegen Air France und U.T.A. den Luftverkehr mit dem Ausland und den französischen Départements und Territorien in Übersee sicherstellen, im französischen Mutterland jedoch nur zu Zwischenlandungen auf ihren Flügen nach und vom Ausland berechtigt sind. Neben diesen drei Linienunternehmen sind rund 60 Gesellschaften französischer Flagge unter wechselnden Bedingungen und Auflagen im in- und ausländischen Gelegenheitsverkehr zugelassen.

Der wirtschaftliche Schutz französischer Unternehmen ist dadurch sichergestellt, daß der gewerbsmäßige Verkehr von Personen und Waren zwischen zwei Punkten des französischen Staatsgebietes im Mutterland und in Übersee grundsätzlich

12 Art. R.-330-1 Code de l'Aviation Civile.

13 Art. R.-330-2 Code de l'Aviation Civile. – Die Beförderung von Waren und Personen auf dem Luftweg war zum ersten Male durch Décret no. 53-916 vom 26. September 1953 (»coordination des transports aériens«), J.O., 27. September 1953, S. 8510 f., einer vorherigen Genehmigung unterworfen worden. Zugleich war eine allgemeine technische, wirtschaftliche und finanzielle Kontrolle der Luftfahrtunternehmen eingerichtet worden, um es so der staatlichen Verwaltung zu ermöglichen, französische Gesellschaften im scharfen Wettbewerb mit ausländischen Unternehmen auf dem Gebiet der Union Française wettbewerbsfähig zu halten und einer »concurrence qui menace de devenir anarchique« ein Ende zu setzen (Exposé des motifs, J. O., aa.O.).

französischen Luftfahrzeugen vorbehalten ist und Ausnahmen von dieser Regel nur zeitlich eng begrenzt und durch Regierungsverordnung (*»décret«*) genehmigt werden können¹⁴.

bb) Außer dieser *»autorisation«* bedarf es, im Linien- wie im Gelegenheitsverkehr, einer weiteren Genehmigung zur Beförderung von Personen auf dem Luftweg, die gleichfalls vom Verkehrsminister in Form eines *»arrêté«* erteilt wird, vom Gesetzgeber jedoch in begrifflicher Unterscheidung von der *»autorisation«* als *»agrément«* bezeichnet wurde¹⁵:

»Le transport des passagers ne peut être effectué que par des entreprises agréées à cet effet par le ministre chargé de l'aviation civile.«

Das *»agrément«* wird nur erteilt, wenn gewisse zusätzliche Voraussetzungen gegeben sind, insbesondere das Betriebsprogramm die Billigung (*»approbation«*) des Verkehrsministers fand. Für die gutachtliche Stellungnahme des Conseil supérieur de l'Aviation marchande sowie das weite Ermessen des Verkehrsministers bei Beurteilung der Zweckmäßigkeit der beantragten Personenbeförderung gilt das für die *»autorisation«* Gesagte hier gleichermaßen. Ein *»agrément«* ist nur entbehrlich, wenn die Personenbeförderung durch Kleinflugzeuge mit einer Fassungskraft von höchstens sechs Passagieren erfolgt¹⁶.

cc) Sind *»autorisation«* und *»agrément«* zur Aufnahme des gewerbsmäßigen Luftverkehrs mit Waren und Personen erteilt, bedarf es weiterer besonderer Genehmigungen, gleichfalls in der Form von *»autorisation«* und *»agrément«*, zur Eröffnung der beantragten *Fluglinien* (im Linienverkehr) bzw. zur Durchführung der beantragten Flüge (im Gelegenheitsverkehr). Auch letztere werden vom Verkehrsminister nach Anhörung des Conseil supérieur de l'Aviation marchande durch *»arrêté«* erteilt, das bei Neuzulassungen in der Praxis zusammen mit den Zulassungsgenehmigungen in einem Akt ergeht. Ein besonderes Verfahren wird für die Eröffnung internationaler Fluglinien im Linienverkehr gefordert, für die es nicht nur einer Genehmigung des Verkehrsministers, sondern der Regierung bedarf¹⁷.

dd) Das zum Waren- und Personenverkehr auf bestimmten Linien zugelassene Luftfahrtunternehmen unterbreitet nunmehr seine Personenbeförderungstarife (nicht dagegen seine Frachttarife) dem Verkehrsminister zur Bestätigung (*»homologation«*)¹⁸. Zu diesem Zwecke hat es aufgegliederte Vorschläge für jede Fluglinie und innerhalb jeder Fluglinie für jede Beförderungsklasse vorzulegen, die auch die allgemeinen Beförderungsbedingungen und Sonderpreise für bestimmte Zeiten oder zugunsten bestimmter Passagiergruppen umfassen müssen. Die Bestätigung, die als einfache Entscheidung (*»décision«*) ergeht, gilt als ausgesprochen,

14 Art. L.-330-2 (3) Abs. 2 Code de l'Aviation Civile.

15 Art. L.-330-3 Abs. 1 Code de l'Aviation Civile.

16 Art. L.-330-3 Abs. 6 Code de l'Aviation Civile.

17 Art. L.-330-2 (3) Abs. 1 Code de l'Aviation Civile.

18 Art. L.-330-3 Abs. 5 Code de l'Aviation Civile.

wenn der Verkehrsminister nicht binnen 14 Tagen nach Zugang der Vorschläge seinen Widerspruch zum Ausdruck bringt¹⁹.

Andere Vorschriften gelten für die Zulassung *ausländischer Luftfahrtunternehmen* zur Beförderung von Personen und Waren über französischem Staatsgebiet. Grundsätzlich bedarf es hierzu eines völkerrechtlichen Abkommens zwischen der Französischen Republik und dem Heimatstaat des ausländischen Unternehmens. Hier wird – im Gegensatz zum internen französischen Luftverkehrsrecht – im Völkervertragsrecht scharf zwischen dem Linienverkehr und dem Gelegenheitsverkehr unterschieden:

Während der ausländische *Linienverkehr* über französischem Staatsgebiet nur aufgrund eines bilateralen Luftverkehrsabkommens nach dem Typ der amerikanischen Bermuda-Abkommen²⁰ errichtet werden kann, erweist sich das Völkervertragsrecht großzügiger gegenüber dem Gelegenheitsverkehr:

Nach Art. 5 des von Frankreich ratifizierten Zivilluftfahrtabkommens von Chicago 1944²¹ genießt der *Gelegenheitsverkehr* das Recht zum Überfliegen und zu technischen, nicht aber gewerblichen Zwischenlandungen sowie zur Aufnahme und zum Absetzen von Passagieren, letzteres jedoch unter Vorbehalt der »Regelungen, Bedingungen und Beschränkungen« des überflogenen Staates. Die Vertragsparteien haben aber mit Billigung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) in Montreal²² dessen Vorbehalt so weit ausgelegt, daß diese beiden zusätzlichen Freiheiten heute praktisch gegenstandslos geworden sind und es somit auch im Gelegenheitsverkehr einer Genehmigung, und zwar Flug für Flug, seitens des überflogenen Staates bedarf. Eine Ausnahme von dieser Regel kann nur zum Zuge kommen, soweit das von Frankreich ratifizierte Sonderabkommen über die gewerblichen Rechte für den Gelegenheitsverkehr in Europa vom 30. April 1956 die Anwendbarkeit der Vorbehaltsklausel unter seinen Mitgliedstaaten ausschließt²³.

Ist kraft völkerrechtlichen Abkommens ausländischen Luftfahrtunternehmen die Luftbeförderung über französischem Staatsgebiet zu gestatten, bedarf es nach internem französischem Recht – im Gegensatz zur Rechtslage in den Vereinigten Staaten²⁴ – keiner weiteren Genehmigung der französischen Zivilluftfahrtbehörden. Vielmehr überläßt es die französische Regierung hinsichtlich des Linienverkehrs der berechtigten ausländischen Regierung, nach den Regeln ihres Heimatrechts die Fluggesellschaft zu benennen, die den zugestandenen Luft-

19 Art. R.-330-9 Code de l'Aviation Civile.

20 Vgl. Dausès, Monopol, Konzentration und Wettbewerb im Luftverkehrsgewerbe der Vereinigten Staaten, aaO., S. 232.

21 Veröffentlichung durch Décret no. 47-974 vom 31. Mai 1947, J. O., 31. Mai 1947, S. 5091 ff.

22 Le Monde Diplomatique, Paris, 20. August 1970, S. 20.

23 Veröffentlichung durch Décret no. 60-621 vom 27. Juni 1960 portant publication de l'accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europa conclu le 30 avril 1956, J. O., 27. Juni 1960, S. 5919 f.

24 Vgl. Dausès, aaO., S. 231 ff.

verkehr durchführen soll. Diese unterbreitet lediglich ihr Betriebsprogramm dem französischen Verkehrsminister zur Billigung (*«approbation»*), die in Form einer einfachen Entscheidung (*«décision»*) erfolgt. Hinsichtlich des Gelegenheitsverkehrs wird sogar eine bloße vorherige Benachrichtigung (*«notification»*) durch das betreffende ausländische Luftfahrtunternehmen vom beabsichtigten Flug für ausreichend erachtet.

b) Die Überwachung von Luftfahrtunternehmen

Die Überwachung der Luftfahrtunternehmen, die ebenso wie deren Zulassung dem französischen Ministre des Transports obliegt, dient einem doppelten Zweck: Einmal gewährleistet sie die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere der Personenbeförderung, zum andern sichert sie die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen selbst und verhindert so ein *«gaspillage de moyens qui est préjudiciable non seulement à l'économie du transport aérien français, mais aussi à l'économie générale du pays»*²⁵. Entsprechend diesem doppelten Zweck der staatlichen Überwachung kann eine technische und eine wirtschaftliche Kontrolle der Luftfahrtunternehmen unterschieden werden.

Die *technische Kontrolle* umfaßt die technische Betriebsführung und die Arbeitsbedingungen des Personals²⁶; die Kontrolle der technischen Betriebsführung wiederum erstreckt sich auf die Anwendung der Regeln der Luftfahrt, die Flugleitung, den Gebrauch der Luftfahrzeuge, die Bordausstattung und -einrichtung, die Rettungs- und Sicherheitsausstattung, die Wartung der Luftfahrzeuge, die Bordbücher u. a.²⁷.

Die Kontrollen können am Boden oder im Flug stattfinden und durch staatliche Sicherheitsbeamte selbst oder durch Zwischenschaltung vom Verkehrsminister beauftragter Organe durchgeführt werden²⁸. Die Luftfahrtunternehmen sind zu diesem Zwecke gehalten, den Kontrollbeamten oder -organen alle zur Erfüllung ihrer Aufgabe erforderlichen Unterlagen zur Verfügung zu stellen²⁹; die Kosten der Kontrolle obliegen den Luftfahrtunternehmen³⁰.

Die *wirtschaftliche Kontrolle* der Luftfahrtunternehmen beschränkt sich im wesentlichen auf Unternehmen der Luftpersonenbeförderung; nach Gegenstand und Zweck überschneidet sie sich teilweise mit Maßnahmen der technischen Überwachung:

So sind verschiedene wirtschaftlich erhebliche Vorgänge von der Zustimmung des Verkehrsministers als des mit der Zivilluftfahrt betrauten Ministers abhängig gemacht, etwa die allgemeinen Kauf- und Mietprogramme für Flugmaterial und

25 Décret no. 53-916 vom 26. September 1953 (*«Coordination des transports aériens»*), Exposé des motifs, J. O., 27. September 1953, S. 8510 f.

26 Art. R.-330-10 Code de l'Aviation Civile.

27 Art. R.-330-4 Abs. 2 Code de l'Aviation Civile.

28 Art. R.-330-4 Abs. 4 Code de l'Aviation Civile.

29 Art. R.-330-11 Code de l'Aviation Civile.

30 Art. L.-330-6 Code de l'Aviation Civile.

die Betriebsprogramme, die genaue Angaben über die Art des verwandten Materials und die Art und Zahl der in Betrieb genommenen Luftfahrzeuge, die beflogenen Linien, die Zwischenlandungen und die Flugfolge enthalten müssen³¹.

Die Zustimmung (*«approbation»*) des Verkehrsministers erfolgt mit Hinblick auf die Erfordernisse des Marktes, des technischen Fortschritts und der allgemeinen Investitionspolitik³²; eine vorherige gutachtliche Stellungnahme des Conseil supérieur de l'Aviation marchande ist für die Kauf- und Mietprogramme sowie die Betriebsprogramme der Luftfahrtgesellschaften zwingend³³.

Einer besonders einschneidenden Staatsaufsicht hinsichtlich ihrer Betriebsführung unterliegt die gemischtwirtschaftliche Compagnie nationale Air France, deren Satzungen durch Verordnung des Ministerrates (*«décret pris en conseil des ministres»*) nach Anhörung des Verkehrs- und des Wirtschafts- und Finanzministers gebilligt werden müssen³⁴. Die Aufstellung des Budgets der Gesellschaft, finanzielle Beteiligungen, die Personalsatzung und das Investitionsprogramm sind dem Verkehrs- wie dem Wirtschafts- und Finanzminister zur Genehmigung vorzulegen³⁵.

Sonderregelungen gelten auch für gewisse von Air France abgeschlossene, an sich privatrechtliche Verträge, soweit sie der Gesellschaft im öffentlichen Interesse Verpflichtungen auferlegen, wie für Verträge bezüglich des internationalen Liniendienstes auf Fluglinien, die in Wettbewerb mit anderen Luftfahrtunternehmen betrieben werden. Solche Verträge, die nur unter erschwerten Bedingungen abgeändert werden können³⁶, sind durch Grundsatzentscheidung des Verkehrsministers nach zwingender Anhörung des Conseil supérieur de l'Aviation marchande zu genehmigen³⁷. Desgleichen bedürfen Verträge mit Gebietskörperschaften (*«collectivités publiques»*) für Air France der Zustimmung des Verkehrsministers, für die Gebietskörperschaft der Zustimmung des Rechtsaufsichtsministeriums (*«ministère de tutelle»*), d. h. des Innenministeriums³⁸.

2. Die Organisation der staatlichen Luftverkehrsverwaltung

Bedeutung und Aufgabenbereich der staatlichen Aufsichtsverwaltung über den gewerblichen Luftverkehr in Frankreich spiegeln sich klar in organisatorischer Stellung und Aufgliederung der zuständigen Aufsichtsbehörden wider, unter denen das Secrétariat général à l'Aviation civile und der schon wiederholt erwähnte Conseil supérieur de l'Aviation marchande eine beherrschende Rolle einnehmen.

31 Art. L.-330-3 und R.-330-7 Code de l'Aviation Civile.

32 Art. R.-330-6 Code de l'Aviation Civile.

33 Art. R.-330-8 Code de l'Aviation Civile.

34 Art. R.-342-6 Code de l'Aviation Civile.

35 Art. R.-342-13 und 14 Code de l'Aviation Civile.

36 Art. R.-342-10 Code de l'Aviation Civile.

37 Art. R.-342-8 (f.) Code de l'Aviation Civile.

38 Art. R.-342-11 Code de l'Aviation Civile.

a) *Das Secrétariat général à l'Aviation civile*

Im Innern des derzeit für die Zivilluftfahrt zuständigen Verkehrsministeriums ist die Aufsicht über den gewerblichen Luftverkehr nicht etwa einer Generaldirektion, sondern einem weitaus bedeutenderen und funktionell weitgehend unabhängigen Organ anvertraut, dem *Secrétariat général à l'Aviation civile* (S.G.A.C.), an dessen Spitze ein durch Verordnung (*«décret»*) ernannter Generalsekretär steht³⁹.

Dem Generalsekretär zur Seite steht ein von diesem ernanntes Kabinett, das derzeit aus einem Chef de Cabinet, einem *Conseiller technique*, einem *Conseiller juridique*, zwei *Chargés de mission* und dem Kabinettsbüro zusammengesetzt ist. Dem Kabinett des Generalsekretärs angeschlossen finden sich ein *Service d'Etudes économiques et du Plan*, eine *Section »Presse et Relations extérieures«*, eine *Section »Sécurité et Mobilisation«* und ein Organe *»Contrôle en vol«*⁴⁰.

Das Generalsekretariat als die dem Generalsekretär unterstellte Behörde setzt sich aus der Zentralverwaltung, einer *Inspection générale de l'Aviation civile*, betraut mit Untersuchungsaufgaben hinsichtlich der Sicherheit des Luftverkehrs und der Luftfahrtunfälle, den technischen Zentraldiensten (*»Services techniques centraux«*), einem beratenden und ausführenden Organ hinsichtlich der technischen Fragen der Luftfahrt, und den Außendienststellen (*»Services extérieurs«*) zusammen, die, einem Direktor unterstellt, je für eine *»région aéronautique«* zuständig sind⁴¹.

Die Zentralverwaltung des Generalsekretariats (*»Administration générale«*) wiederum ist in mehrere Direktionen untergliedert, die teils allgemeine, jeder Verwaltung obliegende Aufgaben erfüllen wie die *Direction du Personnel et de l'Administration générale*, teils jedoch spezifische Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung ausüben:

So ist die *Direction de la Navigation aérienne* mit der Überwachung der Sicherheit der Luftfahrt und der Flughäfen betraut⁴²; die *»Direction des Bases aériennes«* ist für die Infrastruktur der Luftfahrt, insbesondere die wirtschaftliche und gewerbliche Ausstattung der Flughäfen, zuständig⁴³. Weggefallen ist die *Direction de la Météorologie nationale* sowie ein *Service de Formation aéronautique*, du *Travail aérien et des Transports*⁴⁴; neu hinzugekommen und ihrem Aufgabenbereich nach einer Direktion gleichgestellt ist derzeit die *Délégation française aux Comités directeurs Concorde et Airbus*⁴⁵.

39 Das S.G.A.C. wurde im wesentlichen in seiner jetzigen Form durch Décret no. 60-964 vom 31. August 1960, aaO., ins Leben gerufen.

40 Répertoire permanent de l'Administration française, 31. Aufl. 1972, S. 394 ff.

41 Art. 1 von Décret no. 60-964 vom 31. August 1960, aaO. Die Organisation der technischen Zentraldienste geht auf Décret no. 61-141 vom 4. Februar 1961 zurück, J. O. 1961, S. 1609 f. – Die Außendienststellen im französischen Mutterland waren durch Décret no. 60-652 vom 28. Juni 1960 geschaffen worden, J. O. 1960, S. 6213 ff.

42 Art. 6 von Décret no. 60-964 vom 31. August 1960, aaO.

43 Art. 7 von Décret no. 60-964 vom 31. August 1960, aaO.

44 Art. 8 bzw. 9 von Décret no. 60-964 vom 31. August 1960, aaO.

45 Répertoire permanent de l'Administration française, aaO., S. 394 ff.

Unter den Direktionen der Zentralverwaltung des S.G.A.C. ragt an Bedeutung für den gewerblichen Luftverkehr die Direction des Transports aériens hervor, deren Aufgabe es ist, die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Luftbeförderung festzustellen und die Planung, Kontrolle und Koordinierung der gewerblichen Luftfahrt vorzunehmen:

»La direction des transports aériens est chargée de définir et d'exprimer les besoins de transport et de travail aérien et d'orienter, de contrôler et de coordonner l'exploitation et l'équipement des activités aéronautiques ayant un caractère commercial; de délivrer les certificats de navigabilité des aéronefs civils et des aéronefs d'Etat non militaires et de procéder à leur immatriculation⁴⁶.«

Die Direction des Transports aériens ist ihrer teils technischen, teils wirtschaftlichen, teils internationalrechtlichen Aufgabenstellung entsprechend in drei Unterdirektionen gegliedert: die Sous-Direction des Affaires internationales, die Sous-direction des Affaires économiques und die Sous-Direction technique⁴⁷.

Die Sous-direction des Affaires internationales erteilt, verweigert und entzieht die Genehmigungen ausländischer Luftfahrtunternehmen und überwacht diese auf die Einhaltung luftrechtlicher Vorschriften und Auflagen während ihres Aufenthaltes auf französischem Staatsgebiet. Sie nimmt diese Aufgabe in drei Büros und einer Abteilung wahr: dem Bureau des Organisations internationales et Accords multilatéraux, dem Bureau des Relations bilatérales, dem Bureau de l'Immatriculation und der Section des Vols non-réguliers.

Die Sous-direction des Affaires économiques übt die Staatsaufsicht über die einheimischen Luftfahrtunternehmen in zwei Büros und zwei Abteilungen aus: Während das Bureau de l'Economie du Transport aérien für die Linienunternehmen Air France, Air Inter und U.T.A. sowie deren im Gelegenheitsverkehr tätigen Tochtergesellschaften zuständig ist, überwacht das Bureau de l'Exploitation die sonstigen im Gelegenheitsverkehr tätigen französischen Luftfahrtunternehmen. Allgemeine Aufgaben versehen die Section des Etudes générales und die Section des Statistiques.

Der Sous-direction technique obliegt in erster Linie die Erteilung von Lufttauglichkeitszeugnissen (»certificats de navigabilité«) und die Registrierung (»immatriculation«) von Luftfahrzeugen, eine Aufgabe, die sie in drei Büros wahrnimmt: dem Bureau du Matériel volant, dem Bureau des Opérations und dem Bureau des Programmes aéronautiques⁴⁸.

b) Der Conseil supérieur de l'Aviation marchande

Um die interministerielle Bedeutung der gewerblichen Luftfahrt zu unterstreichen, wurden neben dem S.G.A.C. mehrere gleichfalls mit den gewerblichen Gesichtspunkten des Luftverkehrs befaßte interministerielle Beratungs- und Koordinie-

46 Art. 5 von Décret no. 60-964 vom 31. August 1960, aaO.

47 Répertoire permanent de l'Administration française, aaO., S. 394 ff.

48 Ebenda.

rungsorgane geschaffen, die meist inhaltlich eng umgrenzte Funktionen ausüben, jedoch von den einschlägigen ausführenden Organen wie dem Verkehrsministerium, einschließlich des S.G.A.C., sachlich und personell weitgehend unabhängig sind.

Unter diesen »organismes interministériels de consultation et de coordination« wären zu nennen: das »Comité permanent pour la Sécurité de la Navigation aérienne«, das »Haut Comité médical et Conseil médical de l'Aéronautique civile«, der »Conseil du Personnel navigant professionnel de l'Aéronautique civile«, die »Commission de Sécurité aérienne«, die »Commission consultative de Sécurité du Transport aérien« u. a.⁴⁹

Wichtigstes dieser das S.G.A.C. umgebenden interministeriellen Beratungs- und Koordinierungsorgane ist der durch Décret no. 51-876 vom 9. Juli 1951 geschaffene Conseil supérieur de l'Aviation marchande (C.S.A.M.), dessen Anhörung im allgemeinen wahlweise, in verschiedenen Fällen, wie etwa bei der Erteilung oder Versagung von Genehmigungen für Luftfahrtunternehmen, zwingend vorgeschrieben ist⁵⁰.

Obgleich ein Vertreter des Verkehrsministers den Vorsitz im C.S.A.M. führt, ist der Conseil organisatorisch von diesem völlig unabhängig. Außer Vertretern des Verkehrsministeriums, insbesondere des diesem eingegliederten S.G.A.C., gehören ihm Vertreter des Ministeriums für Post- und Fernmeldewesen, des Außen- und Innenministeriums, des Finanzministeriums sowie des Staatssekretariats für die Départements und Territorien in Übersee an⁵¹. Vorgesehen ist ferner, der neugegründeten Raumordnungsdirektion (»Direction de l'Aménagement du territoire«) im C.S.A.M. Sitz und Stimme zu geben.

II. Die gewerblichen Luftfahrtunternehmen in Frankreich

Wie schon oben erwähnt, bestehen in Frankreich derzeit drei im Fluglinienverkehr tätige Luftfahrtunternehmen, davon die Compagnie nationale Air France und die Union des Transports aériens im internationalen, die Société Air Inter im französischen Inlandverkehr. Daneben betätigen sich rund 60 umsatzmäßig meist nur unbedeutende Luftfahrtunternehmen im in- und ausländischen Gelegenheitsverkehr, unter ihnen die Tochtergesellschaften von Air France, nämlich Air Charter International und die Société aérienne française d'affrètements (S.A.F.A.), und die Tochtergesellschaft der Union des Transports aériens, nämlich die Société aéromaritime d'affrètement⁵², Gesellschaften, deren Jahresumsatz und Passagierkilometerzahl in den letzten Jahren um ein Mehrfaches gestiegen ist.

49 Répertoire permanent de l'Administration française, aaO., S. 401.

50 Décret no. 51-876 vom 9. Juli 1951, J. O. 12. Juli 1951, S. 7456 f.

51 Art. 3 von Décret 51-876 vom 9. Juli 1951, ebenda.

52 Louis Lesieux, Les grandes compagnies aériennes françaises, Cahiers Français, Juli/August 1965, no. 105, Documents d'actualité, no. 38, S. 4; A. Gascuel, Les mutations du transport aérien, Problèmes économiques, Sélection de textes français et étrangers, La Documentation Française, no. 1172, 18. Juni 1970, S. 19 ff., 22.

Das französische Luftrecht trifft jedoch keine (funktionelle) Unterscheidung nach der Tätigkeitsart der Luftfahrtunternehmen, sondern eine (strukturelle) Unterscheidung nach deren Gesellschaftsform. Demzufolge unterscheidet der Code de l'Aviation Civile zwischen der Compagnie nationale Air France (Buch III, Titel IV) und den sonstigen, privaten Luftfahrtgesellschaften (Buch III, Titel III).

1. Die nationale Gesellschaft Air France

Die Entstehungsgeschichte von Air France, heute an sechster Stelle aller im internationalen Luftverkehr tätigen Luftfahrtunternehmen und zusammen mit BOAC die Gesellschaft mit dem längsten Streckennetz, geht auf den 30. August 1933 zurück, als unter dem Namen Air France eine Aktiengesellschaft mit dem Stammkapital von 120 Millionen Francs für die Dauer von 99 Jahren ins Leben gerufen wurde, die aus der Verschmelzung von vier bisher bestehenden französischen Luftfahrtunternehmen und dem Kauf eines fünften hervorgegangen war⁵³. Am 26. Juni 1945 wurde die bis dahin private Gesellschaft im Zuge der zweiten Nationalisierungswelle in Frankreich, zusammen mit anderen bedeutenden Zweigen der französischen Wirtschaft wie Gas, Elektrizität, Bergbau und Atomwirtschaft, verstaatlicht und bestand drei Jahre lang neben zwei anderen gleichfalls nationalisierten Luftfahrtunternehmen, nämlich Air-Bleu und Air-France transatlantique fort, bis sie durch Gesetz vom 16. Juni 1948 unter Übernahme der beiden Konkurrenzunternehmen ihre heutige Rechtsform als »compagnie nationale«, d. h. als staatliches Unternehmen, erhielt⁵⁴.

a) Air France als gewerbliches Luftfahrtunternehmen

Air France ist heute eine »entreprise nationale« in der Form eines gemischtwirtschaftlichen Unternehmens (»société d'économie mixte«), d. h. eines Unternehmens, das in der Rechtsform einer Gesellschaft des Handelsrechts besteht und dessen Gesellschaftskapital zum Teil von Personen des Privatrechts, zum Teil von Personen des öffentlichen Rechts innegehabt wird⁵⁵. Air France wird daher grundsätzlich, in Ermangelung anderslautender Sondervorschriften, vom allgemeinen Recht der Gesellschaften, insbesondere der Aktiengesellschaften (»sociétés anonymes«) beherrscht: Ihre zwei Hauptorgane sind, entsprechend den Regeln des französischen Aktienrechts⁵⁶, ein geschäftsführungs- und vertretungsberechtigter Verwaltungsrat (»conseil d'administration«) und die ihn bestellende Hauptversammlung der Aktionäre (»assemblée générale«).

53 Air France – Entreprise nationale de transports aériens, aaO., S. 10.

54 Loi no. 48-976 vom 16. Juni 1948, J. O., 17. Juni 1948, S. 5863 f.

55 Georges Vedel, Droit Administratif, Paris 1964, S. 610 ff.

56 Das französische Gesellschaftsrecht kennt seit der Reform der Handelsgesellschaften durch Loi no. 66-537 vom 24. Juli 1966, betitelt »Réforme des sociétés commerciales« zwei Arten von Aktiengesellschaften. Nach der bislang ausschließlichen und auch heute noch bei weitem überwiegender Form (Art. 89-117) besteht eine dualistische Funktionsaufteilung zwischen dem Conseil d'administration und der Assemblée générale; nach der durch das Gesetz neu geschaffenen Form (Art. 118-150) besteht eine dreifache Funktionsaufteilung zwischen Directoire (Vorstand), Conseil de surveillance (Aufsichtsrat) und Assemblée générale (Hauptversammlung, die dem deutschen Recht entnommen ist).

Im Gegensatz zur Anstalt des öffentlichen Rechts, dem »établissement public«, einer in Frankreich gleichfalls häufig anzutreffenden Rechtsform nationalisierter Wirtschaftsunternehmen, handelt Air France als »société d'économie mixte« stets privatrechtlich, nicht hoheitlich.

Air France hatte in den letzten Jahren einen gewaltigen Kapazitätswachstum zu verzeichnen, der den durchschnittlichen Kapazitätswachstum anderer im internationalen Liniendienst tätiger Gesellschaften bei weitem übertraf. In Anbetracht des steigenden Investitionsbedarfs wurde ihr Stammkapital, das sich zu 98 % in Händen des französischen Staates, zu rund 1 % in Händen der halböffentlichen Caisse des Dépôts et Consignations und zu rund 1 % in Händen sonstiger Personen des öffentlichen Rechts, vor allem von Gebietskörperschaften, befindet, im Jahre 1970 auf 1 Milliarde Francs erhöht⁵⁷.

Das Flugnetz von Air France betrug Ende 1971 rund 425 000 km; ihre Passagierkilometerzahl belief sich zum gleichen Zeitpunkt auf 10,95 Milliarden, ihre Tonnenkilometerzahl auf 360 Millionen, die Anzahl der von ihr beförderten Passagiere auf 6,4 Millionen. Mit Ausnahme von Australien, das durch ein Koordinierungsabkommen mit U.T.A. 1962 dieser vorbehalten wurde, befliegt Air France heute alle Kontinente und rund 75 Länder⁵⁸.

Doch nicht nur der Umsatz der Gesellschaft war mit einer durchschnittlichen jährlichen Zuwachsrate von rund 20 % in den letzten Jahren als ausnehmend gut zu bezeichnen, auch die notorische Subventionsbedürftigkeit konnte seit 1965 überwunden werden: Hatten in den Jahren 1952–1956 staatliche Bezuschussungen zur Finanzierung bestimmter Dienstleistungen und Verpflichtungen, deren Erfüllung im öffentlichen Interesse lag, rund 11 Milliarden Francs, d. h. 5 % des Gesamtumsatzes erreicht, so erlangte Air France 1965 erstmals ein wirtschaftliches Gleichgewicht, konnte in verschiedenen Haushaltsjahren wie 1966, 1967 und 1969 sogar Dividende an ihre Aktionäre, d. h. hauptsächlich den Staat, ausschütten und so dem Auftrag des Gesetzgebers entsprechen, ihre finanzielle Autonomie von staatlichen Zuschüssen sicherzustellen⁵⁹.

b) Air France als nationale Gesellschaft

Obgleich Air France grundsätzlich als Person des Privatrechts in privatrechtlichen Rechtsformen tätig wird, untersteht sie doch in mancherlei Hinsicht als gemischt-wirtschaftliches Unternehmen *öffentlich-rechtlichen Sondervorschriften*: Ihre Satzung wurde durch Verordnung des Ministerrates genehmigt⁶⁰ und bildet heute einen Bestandteil des Code de l'Aviation Civile; ihr Handeln im Rechtsverkehr ist in wesentlichen Punkten von der vorherigen Zustimmung des Verkehrsmini-

57 Air France – Entreprise nationale de transports aériens, aaO., S. 88.

58 Ebenda, S. 25.

59 Ebenda, S. 86; Vingt ans d'Air France (1947–1967), in: Textes et Notes no. 204. 15. Juni 1967, S. 6 (hg. La Documentation Française).

60 Décret no. 50-1545 vom 13. Dezember 1950, J. O., 16. Dezember 1950, S. 12 800 mit Satzung von Air France im Anhang.

sters als des für die Zivilluftfahrt zuständigen Ministers abhängig⁶¹. Darüber hinaus gelten, in Abweichung von den allgemeinen Vorschriften des Gesellschaftsrechts, folgende Besonderheiten:

aa) Höchstens 30 % des *Stammkapitals* von Air France dürfen sich in nicht-staatlichen Händen befinden, davon höchstens 15 % in Händen von Privatpersonen französischer Staatsangehörigkeit, während sich die übrigen 15 % in Händen von Gebietskörperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts zu befinden haben⁶².

bb) Der Verwaltungsrat von Air France, geschäftsführendes und die Gesellschaft vertretendes Organ, wird entgegen den allgemeinen Vorschriften des Aktienrechts nicht von der Hauptversammlung der Aktionäre gewählt, sondern wie folgt für die Dauer von sechs Jahren ernannt⁶³:

Fünf Verwalter (*administrateurs*) werden aus der Beamtenschaft ernannt, davon einer vom Premierminister, zwei vom Verkehrsminister und zwei vom Wirtschafts- und Finanzminister;

fünf Verwalter, die nicht Beamte sind, werden vom Verkehrsminister ernannt, davon einer aus den Industrie- und Handelskammern des französischen Mutterlandes und einer aus den Industrie- und Handelskammern in Übersee oder im Ausland;

vier Verwalter werden von der Belegschaft ernannt, und zwar einer aus den Reihen der leitenden technischen und kaufmännischen Angestellten, einer aus den Reihen des Flugpersonals, einer aus den Reihen der nichtleitenden Angestellten und einer aus der Belegschaft der Arbeiter;

zwei Verwalter schließlich werden von den nichtstaatlichen Aktionären bestimmt.

Gleichfalls werden Präsident und Vizepräsident des Verwaltungsrates nicht gewählt, sondern auf Vorschlag des Verkehrsministers durch Verordnung des Ministerrates aus den Mitgliedern des Verwaltungsrates ernannt⁶⁴.

cc) Sondervorschriften gelten auch für die Geschäftsführung des Unternehmens. Obgleich Air France wie jede Gesellschaft des Privatrechts gehalten ist, ihre Betriebsausgaben durch eigene Betriebseinnahmen abzudecken⁶⁵, soll sie doch nicht mehr Gewinn erzielen, als zu einer ausgeglichenen Haushaltsführung, einschließlich der Bildung von Rücklagen, erforderlich ist⁶⁶.

Tochtergesellschaften darf sie nur gründen oder sich kapitalmäßig an anderen Wirtschaftsunternehmen beteiligen, wenn diese in Zusammenhang mit ihrer Haupttätigkeit stehen und die Neugründung oder Beteiligung durch Verordnung

61 Art. R.-342-13 und 14 Code de l'Aviation Civile.

62 Art. L.-341-2 Code de l'Aviation Civile.

63 Art. R.-342-1 Code de l'Aviation Civile.

64 Art. R.-342-3 Code de l'Aviation Civile.

65 Art. L.-342-2 Abs. 1 Code de l'Aviation Civile.

66 Vgl. Vingt ans d'Air France (1947—1967), aaO., S. 6; Air France — Entreprise nationale de transports aériens, aaO., S. 86.

des Ministerrats gebilligt wurde. Die Gründung von Unternehmen der Luftfahrtindustrie oder die kapitalmäßige Beteiligung an solchen ist Air France verwehrt⁶⁷.

2. Die privaten Luftfahrtgesellschaften in Frankreich

Obgleich Air France als nationale Gesellschaft das gewählte Instrument (*«instrument choisi»*) des französischen Staates ist, das rund 80 % des französischen gewerblichen Luftverkehrs trägt, ist sie doch keineswegs mehr Monopolgesellschaft; sie sieht sich heute vielmehr in steigendem Maße einem von der Regierung teils geduldeten, teils gezielt geförderten Wettbewerb mit weiteren französischen Luftfahrtunternehmen gegenüber: mit der Société Air Inter auf den inländischen Teilstrecken ihrer internationalen Linien, mit der Union des Transports aériens auf ihren Auslandsstrecken. Darüber hinaus zwingt der in den letzten Jahren immer stärker aufkommende Gelegenheitsverkehr, vor allem der sog. Charterverkehr, die Linienunternehmen insgesamt, durch sinnvolle Abgrenzungs- und Koordinierungsabkommen ein Höchstmaß an Rationalisierung zu erzielen.

a) Die Gesellschaft Air Inter

Die Société Air Inter wurde 1954 ins Leben gerufen, um ein öffentliches Luftverkehrsnetz im Innern des französischen Mutterlandes zu schaffen, nachdem sich Air France und die wenigen zu dieser Zeit bestehenden privaten Kleingesellschaften auf den internationalen Flugliniendienst beschränkten und im französischen Mutterland nur Zwischenlandungen auf dem Flug nach oder vom Ausland tätigten⁶⁸. Ihre Entstehung verdankt Air Inter einer Gruppe von Transportunternehmen und Bankiers sowie der Mitwirkung des damals für die Zivilluftfahrt zuständigen Ministère des Travaux publics et des Transports. Da sich eine enge Zusammenarbeit mit Air France sowie der nationalen Eisenbahngesellschaft Société nationale des Chemins de Fer (S.N.C.F.) als unumgänglich erwies, wurden beide Gesellschaften aufgefordert, sich an der Kapitalbeschaffung von Air Inter zu beteiligen⁶⁹.

Der erste versuchsweise Betrieb wurde 1958 aufgenommen, mußte jedoch mangels ausreichenden Personals und entsprechender Werbung schon nach wenigen Monaten eingestellt werden und konnte erst 1960 nach einer Reihe vorbereitender Studien wiederaufgenommen werden, diesmal mit hinreichender finanzieller Sicherung durch die angeflogenen Gemeinden und den Staat⁷⁰.

Das Stammkapital von Air Inter, das im Zuge der Ausweitung des Linienverkehrs der Gesellschaft wiederholt beträchtlich erhöht worden war, beträgt

67 Art. L.-341-1 Abs. 3 Code de l'Aviation Civile.

68 Les transports publics routiers — Les transports publics aériens, in *Cahiers Français*, August/September 1969, no. 137, Documents d'actualité, no. France/B/6/b et f, S. 4.

69 Les lignes intérieures françaises: Air Inter, *Cahiers Français*, Mai-Juni 1969, no 135, S. 40 ff., 40.

70 Les lignes intérieures françaises: Air Inter, aaO., S. 40.

heute 36,3425 Millionen Francs⁷¹; die Streckenlänge hat 20 000 km überschritten; die Passagierkilometerzahl liegt bei über 1 Milliarde pro Jahr; die Zahl der jährlich beförderten Passagiere bewegt sich um 3 Millionen⁷².

Im Gegensatz zur gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft Air France ist Air Inter ihrer Rechtsform nach ein rein privatrechtliches Unternehmen in der Form einer Aktiengesellschaft, deren Status sich nach dem allgemeinen Handels- und Gesellschaftsrecht richtet. Jedoch hat auch in ihr der französische Staat durch Zwischenschaltung öffentlich-rechtlicher Anstalten und gemischtwirtschaftlicher Unternehmen die absolute Kapitalmehrheit inne: 24,95 % des Stammkapitals befinden sich in Händen von Air France, 24,95 % in Händen der S.N.C.F., 4 % hat die halböffentliche Caisse des Dépôts et Consignations inne, während der Rest auf Privatunternehmen, davon mit 14,68 % der größte Anteil auf die Union des Transports aériens, entfällt⁷³.

Air Inter war am 18. Mai 1966 die zur Waren- und Personenbeförderung auf dem Luftweg erforderliche »autorisation et agrément« für Flugliniendienste im französischen Mutterland erteilt worden; jedoch sollte die konkrete Ausfüllung dieser Genehmigung, insbesondere die Regelung der Beziehungen zwischen dem Staat und der Gesellschaft, einem besonderen Abkommen (»convention«) vorbehalten bleiben⁷⁴.

Dieses Abkommen, das bis zum 31. Dezember 1973 befristet ist, wurde am 1. Oktober 1967 zwischen dem Staat und Air Inter gezeichnet. Es erkennt Air Inter für die Luftbeförderung im französischen Mutterland eine Vorzugsstellung (»vocation privilégiée«) gegenüber ihren Konkurrenten zu, läßt jedoch das Recht von Air France und der Union des Transports aériens unberührt, weiterhin Luftverkehr auf den inländischen Teilstrecken ihrer internationalen Linien zu betreiben⁷⁵.

Gleichzeitig legt dieses Abkommen die Richtlinien für eine Bezuschussung von Air Inter durch den Staat und die Gebietskörperschaften fest. Grundsätzlich werden öffentliche Zuschüsse nicht zur Deckung eines Pauschaldefizits, sondern nur für den Betrieb bestimmter Fluglinien gegeben, unter denen drei Kategorien zu unterscheiden sind⁷⁶:

aa) Altstrecken, deren Einnahmen mindestens 80 % der Ausgaben decken, sind auf eigenes Risiko der Gesellschaft zu betreiben. Es handelt sich dabei vor allem um Radialverbindungen starker Verkehrsdichte von und nach Paris sowie einige Querverbindungen wie Lyon-Nantes, Lyon-Nizza oder Lille-Lyon. Diese Linien bilden das als »réseau commercial« bezeichnete Netz von Air Inter.

71 aaO., S. 40 f. und 46.

72 Les transports publics routiers – Les transports publics aériens, aaO., S. 4.

73 Les lignes intérieures françaises: Air Inter, aaO., S. 40 und 44.

74 Arrêté du Ministre de l'Équipement vom 18. Mai 1966, J. O., 19. Mai 1966, S. 5612.

75 Les lignes intérieures françaises: Air Inter, aaO., S. 41.

76 aaO., S. 44.

bb) Altstrecken, deren Einnahmen weniger als 80 % der Ausgaben decken, werden mit finanzieller Bezuschussung durch die angeflogenen Gemeinden betrieben, die den Differenzbetrag zwischen den tatsächlichen Einnahmen und 80 % der Ausgaben tragen. Es handelt sich hierbei um Linien mittlerer und schwacher Verkehrsdichte, meist Querverbindungen zwischen kleineren Städten.

cc) Neustrecken, d. h. Strecken, die erst nach dem 1. Januar 1967 eröffnet wurden, erhalten für eine gewisse Übergangszeit Zuschüsse der angeflogenen Gemeinden, die aufgrund frei mit Air Inter verhandelter Verträge einen Teil, oft auch das Gesamtdefizit der Neustrecke decken.

Soweit den angeflogenen Gemeinden entsprechend diesen Richtlinien finanzielle Lasten obliegen, können die entstandenen Ausgaben staatlicherseits zurückerstattet werden, so etwa aus dem Fonds d'Intervention pour l'Aménagement du Territoire (F.I.A.T.). Für Neustrecken, an deren Eröffnung ein staatliches Interesse besteht, ist der Erstattungsbetrag für das erste Jahr auf fünf Sitze pro Flug, für das zweite Jahr auf drei Sitze pro Flug festgesetzt worden⁷⁷.

b) Die übrigen privaten Luftfahrtgesellschaften

Wie Air Inter sind die übrigen Luftfahrtunternehmen in Frankreich rein privatrechtlich organisiert, wenngleich, wie bei den im Gelegenheitsverkehr tätigen Tochterunternehmen von Air France, nämlich Air Charter International und der Société aérienne française d'affrètements (S.A.F.A.), der Staat oder andere Personen des öffentlichen Rechts kapitalmäßig, teilweise sogar mit Mehrheit, beteiligt sind.

Zu nennen ist in erster Linie die Union des Transports aériens (U.T.A.), dritte neben Air France und Air Inter im Linienverkehr tätige Luftfahrtgesellschaft. Das Einzugsgebiet der U.T.A., die wie Air France auf den Übersee- und Auslandsverkehr beschränkt ist, erstreckt sich vor allem auf den australischen Kontinent und gewisse Teile Afrikas, über denen sie eng mit Air Afrique, einer Gemeinschaftsgesellschaft französischsprachiger Staaten Afrikas, zusammenarbeitet. Die U.T.A., heute größte rein private Gesellschaft Europas, war im November 1963 aus der Verschmelzung der zwei ehemaligen Privatgesellschaften Transports aériens intercontinentaux (T.A.I.) und Union aéronautique de Transports (U.A.T.) entstanden⁷⁸. Sie ist mit Air France und Air Inter durch verschiedene Koordinierungsabsprachen verbunden.

Die neben den drei Liniengesellschaften für den in- und ausländischen Gelegenheitsverkehr zugelassenen Luftfahrtunternehmen sind gleichfalls meist als Aktiengesellschaften des französischen Rechts gegründet. Obgleich das Secrétariat général à l'Aviation civile in den letzten Jahren oft bewußt stimulierenden Wettbewerb nicht nur der Linienunternehmen unter sich, sondern auch mit Gesellschaften des Gelegenheitsverkehrs gefördert hat, sind letztere doch weit davon entfernt, eine wettbewerbliche Gefahr für den Linienverkehr darzustellen. Viel-

⁷⁷ aaO., S. 44.

⁷⁸ Lesieux, Les grandes compagnies aériennes françaises, aaO., S. 2.

mehr haben sich die zuständigen Behörden in Frankreich, wie auch in der Bundesrepublik, den Vereinigten Staaten und Großbritannien⁷⁹, dem Gelegenheitsverkehr gegenüber in der Regel als sehr zurückhaltend erwiesen und diesbezüglichen Genehmigungsanträgen nur unter erheblichen räumlichen und zeitlichen Einschränkungen stattgegeben, ja das Genehmigungsverfahren sogar dahin betrieben, daß sie den Antrag der eventuellen Konkurrenten den betroffenen Liniengesellschaften vor Entscheidung zur Stellungnahme zuleiteten⁸⁰.

Zusammenfassung

Die Organisation des gewerblichen Luftverkehrs in Frankreich hat während der verhältnismäßig kurzen Zeitdauer, die seit Aufkommen der Massentransporte mit Luftfahrzeugen verstrichen ist, sowohl auf der Ebene der staatlichen Verwaltung wie auf der Ebene der Luftfahrtunternehmen selbst mehr als einmal grundlegende Wandlungen durchlaufen. Ihre Unstetigkeit verdankt sie ihrer engen Verbindung mit der sich sprunghaft entwickelnden Technik unserer Tage und, dadurch bedingt, ihrer Wirklichkeitsnähe, aber auch Komplexität.

Indes ist das Recht des gewerblichen Luftverkehrs in Frankreich heute, trotz gelegentlicher Um- und Neugestaltungen, zu einem festen Bestandteil der französischen Rechts- und Wirtschaftsordnung geworden, dessen Entwicklungen und Tendenzen nicht selten als richtungweisend für die Gesamtentwicklung der Wirtschaftsordnung, vor allem des Verhältnisses staatlicher Reglementierung und freier Entfaltung wettbewerblicher Unternehmerkräfte, gelten können.

Vielleicht mag sein derzeitiger Stand am treffendsten mit den Worten umrissen werden, mit denen *Louis Lesieux*, ehemaliger Generaldirektor von Air France, bereits 1965 die gewerbliche Luftfahrt als solche kennzeichnete: »Elle a cessé d'être dans l'enfance et atteint aujourd'hui l'âge adulte. Elle n'est plus l'industrie qui se développe le plus vite: certains secteurs de la chimie et de l'électronique, par exemple, connaissent des taux d'expansion plus élevés. Mais elle a, très rapidement, modifié les dimensions des échanges, suscitant et développant des activités connexes ou complémentaires toujours plus nombreuses⁸¹.«

79 Zur Rechtslage in den Vereinigten Staaten siehe *Dausès*, Monopol, Konzentration und Wettbewerb im Luftverkehrsgewerbe der Vereinigten Staaten, aaO., S. 228 ff.

80 *Le Monde Diplomatique*, Paris, 20. August 1970, S. 20.

81 *Lesieux*, Les grandes compagnies aériennes françaises, aaO., S. 4.