

Inhaltsübersicht

Teil 1

Einleitung	17
A. Zur Thematik	17
B. Ziel und Gegenstand	19
C. Gang der Untersuchung	20

Teil 2

Ökonomische und allgemeine Grundlagen der Airline-Insolvenz	22
A. Erscheinungsformen des Flugverkehrs	22
B. Gründe für finanzielle Probleme bei Fluggesellschaften	24

Teil 3

Insolvenz- und luftrechtliche Problemstellungen in der Airline-Insolvenz	41
A. Widerruf und Aussetzung der Betriebsgenehmigung	41
B. Verlust von Start- und Landeslots	63
C. Insolvenzbeschlag und Bestimmung der Soll-Masse	75
D. Obligatorische Rechtsverhältnisse an Flugzeugen	118
E. Triebwerksleasing	149
F. Insolvenzrechtliche Implikationen auf das Rechtsverhältnis zwischen Flughafen und Fluggesellschaft	150
G. Insolvenz und Fuel Hedging	164
H. Tilgung von Überfluggebühren im Insolvenzzenario	167

Teil 4

Betriebsfortführung unter Berücksichtigung der vorgefundenen Ergebnisse	172
A. Strategische Vorüberlegungen	173

B. Aufrechterhaltung der Betriebsgenehmigung im Kontext der LuftverkehrsdiensteVO	174
C. Eigenverwaltete Betriebsfortführung der Fluggesellschaft nach den §§ 270 ff. InsO	180
D. Überlegungen zur Betriebsfortführung in der verwaltereführten Regelinsolvenz	205
E. Sicherstellung der Betriebsfortführung während eines StaRUG-Verfahrens	215
F. Ergebnis	225

*Teil 5***Zusammenfassung der Ergebnisse** 228

A. Ursachenvielfalt für niedrige Branchenprofitabilität und Krisenanfälligkeit	228
B. Betriebsgenehmigung nach VO (EG) 1008/2008 als zentrales Element	229
C. Geringe Insolvenzmasse	232
D. Abhängigkeit von Leasinggebern und Flughafenbetreibergesellschaften	233
E. Varia der Betriebsfortführung	235

Literaturverzeichnis	238
---------------------------------------	-----

Stichwortverzeichnis	258
---------------------------------------	-----

Inhaltsverzeichnis

Teil 1

Einleitung	17
A. Zur Thematik	17
B. Ziel und Gegenstand	19
C. Gang der Untersuchung	20

Teil 2

Ökonomische und allgemeine Grundlagen der Airline-Insolvenz	22
A. Erscheinungsformen des Flugverkehrs	22
I. Linienflugverkehr	22
II. Gelegenheitsverkehr	23
III. Geschäftsaufteilung deutscher Fluggesellschaften	24
B. Gründe für finanzielle Probleme bei Fluggesellschaften	24
I. Marktsituation der Luftverkehrsbranche bis zur Covid-19-Krise	25
II. Ursachenanalyse	26
1. Exogene Ursachen	27
a) Verdrängungswettbewerb	27
b) Katastrophen/Exogene Schocks	30
c) Kostenstruktur	31
d) Fluggastrechte-Verordnung	33
2. Endogene Ursachen	35
a) Überkapazitäten	35
b) Prinzipal-Agenten-Problematik	36
3. Zwischenergebnis	37
III. Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf den Flugbetrieb	37
1. Marktsituation	38
2. Covid-19 als exogenes Schockereignis	38
IV. Fazit	40

Teil 3

Insolvenz- und luftrechtliche Problemstellungen in der Airline-Insolvenz	41
A. Widerruf und Aussetzung der Betriebsgenehmigung	41
I. Betriebs- und Flugliniengenehmigung als Flugbetriebsvoraussetzung	42
II. Verlust der Betriebsgenehmigung nach VO (EG) Nr. 1008/2008	42
1. Widerrufs- und Aussetzungstatbestände	43
a) Tatbestand des Art. 9 I S. 2 LuftverkehrsdiensteVO (Finanzsituation)	44
b) Tatbestand des Art. 9 V LuftverkehrsdiensteVO (Entzug des Air Operator Certificate)	46
2. Gemeinsame Rechtsfolge	47
a) Problematik	47
b) Soll-Vorschrift	47
c) Praxisbetrachtung	49
3. Vorläufige Betriebsgenehmigung nach Art. 9 I S. 3 LuftverkehrsdiensteVO	50
4. Ausschluss von Widerruf- oder Aussetzungsmöglichkeiten durch § 12 GewO analog	52
III. Ausübung der ursprünglichen Betriebsgenehmigung durch den Insolvenzverwalter	53
1. Zur Rechtsnatur der Betriebsgenehmigung	54
2. Stellvertretungsbefugnis des Insolvenzverwalters	55
IV. Kritik an der Konzeption des Art. 9 LuftverkehrsdiensteVO	58
V. Verlust der Flugliniengenehmigung nach § 21 LuftVG	59
1. Überblick	59
2. Verlust der Flugliniengenehmigung	60
VI. IATA-Membership Stellung in der Insolvenz	61
VII. Zusammenfassung und Ergebnis	62
B. Verlust von Start- und Landeslots	63
I. Überblick	63
1. Begriffsbestimmung	63
2. Slotallokation	64
3. Großvaterrechte	64
II. Keine unmittelbare Folge der Insolvenz	65
III. Mittelbare Folgen der Insolvenz	65
1. Grundsatz: Abhängigkeit der Slots von der Betriebsgenehmigung	65
2. Slotverlust im Zeitraum der Bewertungsphase: „Monarch Airlines“-Urteil	67
a) Verfahrensgang	67
b) Bewertung der Entscheidung des Court of Appeal	68
c) Bedeutung der Entscheidung für Slots im deutschen Insolvenzverfahren	69

3. Kein Verlust der Großvaterrechte nach Art. 10 IV SlotVO	69
a) Kein Verlust bei Erteilung einer vorläufigen Betriebsgenehmigung nach Art. 10 IV c) SlotVO	70
b) Anwendung des Art. 10 IV c) SlotVO analog auf die ursprüngliche Be- triebsgenehmigung	70
c) Kein Verlust durch Covid-19	72
IV. Verlust von Start- und Landeslots in Drittstaaten	73
V. Zusammenfassung	74
C. Insolvenzbeschlag und Bestimmung der Soll-Masse	75
I. Soll- und Ist-Masse	76
II. Voraussetzungen für eine Zugehörigkeit zur Soll-Masse	76
III. Massezugehörigkeit der Betriebsgenehmigung	78
1. Anforderungen an eine Massezugehörigkeit öffentlich-rechtlicher Genehmi- gungen	79
2. Übertragbarkeit der Betriebsgenehmigung	80
3. Zwischenergebnis	82
4. Keine Massezugehörigkeit der Flugliniengenehmigung	83
IV. Slots als insolvenzrechtlicher Vermögenswert	83
1. Vorüberlegungen	83
2. Rechtliche Einordnung der Slots	84
3. Klassifizierung der Slots unter die §§ 35, 36 InsO	86
a) Massezugehörigkeit durch Einordnung als sachbezogener Genehmigungs- tatbestand	86
b) Massezugehörigkeit unter Berücksichtigung der Zeitnischenmobilität ..	87
c) Massezugehörigkeit der Großvaterrechte	89
d) Massezugehörigkeit der Slots im Blickwinkel einer übertragenden Sanie- rung	89
e) Nutzungsrecht der Slots als massezugehöriges Recht	91
4. Fazit und Zusammenfassung	92
V. Auswirkungen der Insolvenz auf Flugzeuge	93
1. Einführung	94
2. Rechtliche Einordnung von Flugzeugen	94
3. Unbesicherte Flugzeuge	95
a) Belegenheitsort im Inland	95
b) Ausländischer Belegenheitsort	95
aa) Zugriff nach EuInsVO	96
bb) Zugriff nach den §§ 335 ff. InsO	97
cc) Genfer Abkommen über Rechte an Luftfahrzeugen	97
4. Besicherte Flugzeuge	98
a) Registerpfandrecht nach LuftFzgG	98
aa) Rechtliche Einordnung	98

bb) Absonderungsrecht des Registerpfandrechtsinhabers	99
cc) Absonderung an einem Gesamtregisterpfandrecht	100
dd) Absonderungsrecht an Zubehörstücken	100
ee) Spezialfall des Registerpfandrechts an einem Ersatzteillager	100
ff) Höchstbetragsregisterpfandrecht	102
gg) Zwischenergebnis	103
b) Registerpfandrecht nach LuftFzG an einem im Ausland belegenen Flugzeug	103
aa) Genfer Abkommen über Rechte an Luftfahrzeugen	104
bb) EuInsVO	105
cc) §§ 335 ff. InsO	106
c) Sicherungsrechte an Flugzeugen nach der Kapstadt-Konvention	107
d) Exkurs: Anderweitige Möglichkeiten der Besicherung von Flugzeugen ...	109
5. Triebwerke	111
a) Umstrittene Eigenschaft von Triebwerken	112
b) Stellungnahme	113
c) Insolvenzrechtliche Varia	114
d) Ergebnis	116
6. Zusammenfassung und Bewertung	117
VI. Fazit	117
D. Obligatorische Rechtsverhältnisse an Flugzeugen	118
I. Prädominanz leasingvertraglicher Vereinbarungen in der Luftverkehrsbranche	119
1. Übersicht	119
2. Andere Formen der Gebrauchsüberlassung von Flugzeugen	120
II. Die Rechtsstellung der Flugzeugleasinggeber in der Insolvenz der Fluggesellschaft	120
1. Umfang der Aussönderung des Leasinggebers	120
2. Keine unmittelbaren Auswirkungen der Antragstellung auf den Leasingvertrag	121
3. Die leasinggeberseitige Kündigung	122
a) Relevante Kündigungsrechte des Flugzeugleasinggebers im Insolvenzfall	122
b) Einschränkungen der Kündigung durch § 112 InsO	123
aa) Reichweite des § 112 InsO auf Wet-Lease- und Dry-Lease-Vereinbarungen	124
bb) Reichweite des § 112 InsO auf Finanzierungsleasingverträge	125
cc) Von § 112 InsO umfasste Kündigungsgründe	127
dd) Reichweite des § 112 InsO in das Eröffnungsverfahren	127
c) Verwertungs- und Einziehungsstopp nach § 21 II Nr. 5 InsO	129
aa) Anwendung des § 21 II Nr. 5 InsO auf Flugzeugleasing	129
bb) Rechtsfolgen	130
cc) Reichweite des § 21 II Nr. 5 InsO	132

d) Zusammenfassung und Fazit	133
4. Implikationen der Verfahrenseröffnung auf das Flugzeugleasingverhältnis ..	133
a) Fortbestehen der Leasingverhältnisse nach § 108 I S. 1 InsO	134
b) Fortbestehen der Kündigungsmöglichkeiten	135
III. Single Purpose Companies als (Finanzierungs-)Leasinggeber der Fluggesellschaft	136
1. Single Purpose Leasing Companies als Finanzierungsinstrument	136
2. Rechtliche Struktur der Finanzierungsleasingform	136
3. Insolvenzrechtliche Überlegungen für die Beteiligten	137
a) Ausgangssituation	137
b) Kein Absonderungsrecht der Bank	138
c) Einzelzwangsvollstreckung der Bank	138
aa) Startverbot für Flugzeuge	138
(1) Zwangsversteigerung	139
(2) Startverbot	140
(3) Einschränkung des leasingnehmerseitigen Nutzungsinteresses ..	140
(4) Vorrangigkeit des leasingnehmerseitigen Nutzungsinteresses nach § 567 S. 1 i. V. m. § 566 I BGB	141
bb) Maßnahmen gegen das Startverbot	142
(1) Geltendmachung der vertragsgemäßen Nutzung nach den §§ 535 I, 566 I, 567 S. 1 BGB	142
(2) § 771 ZPO	142
(3) § 50 LuftFzgG	145
cc) Anwendbarkeit des § 112 InsO auf § 57a ZVG	146
4. Ergebnis	147
IV. Fazit und Zusammenfassung	148
E. Triebwerksleasing	149
F. Insolvenzrechtliche Implikationen auf das Rechtsverhältnis zwischen Flughafen und Fluggesellschaft	150
I. Rechtliche Einordnung des Rechtsverhältnisses zwischen Flughafen und Fluggesellschaft	150
1. (Verwaltungs-)Privatrechtliche Einordnung	150
2. Pflichten aus dem Rechtsverhältnis zwischen Flughafen und Fluggesellschaft ..	151
3. Vertragscharakter als Dauerschuldverhältnis	152
4. Vertragstyp	155
5. Rechtliche Behandlung gemischtypischer Verträge	157
6. Zusammenfassung	157
II. Insolvenzrechtliche Folge	158
1. Keine unmittelbaren Folgen des Insolvenzantrags der Airline auf den Flughafenvertrag	158

2. Fortbestehen des Flughafenvertrags in der Insolvenz der Airline nach § 108 I S. 1 InsO	159
3. Rang der Entgeltzahlungsverpflichtungen	160
4. Lösungsmöglichkeiten des Flughafenbetreiberunternehmens	161
a) Gesetzliche Lösungsmöglichkeiten	161
b) Vertragliche Lösungsmöglichkeiten	162
c) Anwendbarkeit des § 112 InsO	163
5. Zusammenfassung	164
G. Insolvenz und Fuel Hedging	164
I. Übersicht	164
II. Instrumente zum Fuel Hedging	165
III. Insolvenzrechtliche Überlegungen für bedingte und unbedingte Fuel-Termingeschäfte	166
1. Anwendung des § 104 I S. 1 InsO	166
2. Rechtsfolge des § 104 I S. 1 InsO für die Fuel-Kontrakte der Fluggesellschaft	167
H. Tilgung von Überfluggebühren im Insolvenzzenario	167
I. Folgen möglicher Zahlungsausfälle	168
II. Insolvenzrechtliche Betrachtung der Gebühren	168
III. Ergebnis	171

Teil 4

Betriebsfortführung unter Berücksichtigung der vorgefundenen Ergebnisse	172
A. Strategische Vorüberlegungen	173
B. Aufrechterhaltung der Betriebsgenehmigung im Kontext der LuftverkehrsdiensVO	174
I. Aufrechterhaltung der Genehmigung VO (EG) 1008/2008 vor Insolvenzantrag	175
II. Aufrechterhaltung der Genehmigung VO (EG) 1008/2008 nach Insolvenzantrag	177
III. Ergebnis	180
C. Eigenverwaltete Betriebsfortführung der Fluggesellschaft nach den §§ 270 ff. InsO	180
I. Vorteile der eigenverwalteten Fluggesellschaft	181
II. Eigenverwaltungsplanung der Fluggesellschaft nach § 270a InsO	182
1. Allgemeine Anforderungen des § 270a InsO	183
2. Anforderungen an die Eigenverwaltungsplanung der Fluggesellschaft	184
III. Vorläufig eigenverwaltete Betriebsfortführung der Fluggesellschaft im Lichte des SanInsFoG	186
1. Vorläufige Eigenverwaltung nach §§ 270b und c InsO	187
2. Schutzschirmverfahren nach § 270d InsO	188
a) Übersicht	188
b) Antragsvoraussetzungen für einen Schutzschirm	189

c) Keine offensichtliche Aussichtslosigkeit der Sanierung der Fluggesellschaft	190
3. Anordnungen zur Betriebsfortführung der Fluggesellschaft in den eigenverwalteten Vorverfahren der InsO	191
a) Anordnung von Vollstreckungsschutz	191
b) Anordnungen zur Weiternutzung geleaster Flugzeuge	194
c) Anordnung zur Begründung von Masseverbindlichkeiten	195
d) Auswahl des Sachwalters	197
e) Ergebnis zur Betriebsfortführung in den eigenverwalteten Vorverfahren ..	197
IV. Betriebsfortführung im eröffneten, eigenverwalteten Verfahren	198
1. Weiternutzung besicherter Gegenstände	198
2. Fortsetzung obligatorischer Rechtsverhältnisse	199
a) Weiternutzung geleaster Flugzeuge	199
b) Fortsetzung sonstiger Vertragsverhältnisse	200
c) Sonderkündigungsrecht nach § 109 I S. 1 InsO	201
d) Fortsetzung der Rechtsverhältnisse zu Passagieren	203
V. Verwertung verleaster Flugzeuge durch den Schuldner	204
D. Überlegungen zur Betriebsfortführung in der verwaltergeführten Regelinsolvenz	205
I. Grundproblem: Erwirken einer eigenen Betriebsgenehmigung durch den Insolvenzverwalter	206
1. Szenario I: Einsetzung eines (vorläufigen) Insolvenzverwalters und Fortbestehen der Betriebsgenehmigung nach Antragstellung	206
2. Szenario II: Einsetzung eines (vorläufigen) Insolvenzverwalters und kein Fortbestehen der Betriebsgenehmigung nach Antragstellung	208
3. Ergebnis	209
II. Transfer der Slotnutzung auf eine dem Insolvenzverwalter zugeteilte Betriebsgenehmigung	210
III. Sonstige Varia der Betriebsfortführung in der verwaltergeführten Regelinsolvenz	211
1. Vorläufige „schwache“ und „starke“ Insolvenzverwaltung der Fluggesellschaft	211
2. Eröffnetes Verfahren	213
3. Mitwirkungspflichten des Schuldners nach § 97 InsO	214
E. Sicherstellung der Betriebsfortführung während eines StaRUG-Verfahrens	215
I. Allgemeines zum Unternehmensstabilisierungs- und -restrukturierungsgesetz ..	215
1. Einführung	215
2. Instrumente des StaRUG	216
II. Zugang für die Fluggesellschaft	218
1. Drohende Zahlungsunfähigkeit der Fluggesellschaft i.S.d. § 29 I StaRUG ..	218
2. Restrukturierungsanzeige	220
III. Fortsetzung öffentlich-rechtlicher Rechtspositionen der Fluggesellschaft im StaRUG	220
IV. Gestaltbare Rechtsverhältnisse nach den §§ 2 ff. StaRUG	222
1. § 2 I Nr. 1 StaRUG	222

2. § 2 I Nr. 2 StaRUG	223
V. Stabilisierungsanordnung nach den §§ 49 ff. StaRUG zur Gewährleistung von Flugbetrieb	223
F. Ergebnis	225
<i>Teil 5</i>	
Zusammenfassung der Ergebnisse	228
A. Ursachenvielfalt für niedrige Branchenprofitabilität und Krisenanfälligkeit	228
B. Betriebsgenehmigung nach VO (EG) 1008/2008 als zentrales Element	229
C. Geringe Insolvenzmasse	232
D. Abhängigkeit von Leasinggebern und Flughafenbetreibergesellschaften	233
E. Varia der Betriebsfortführung	235
 Literaturverzeichnis	238
 Stichwortverzeichnis	258