

Luftverkehrskunde

Dirk Aufermann

Ausbildung zur Luftverkehrsfachkraft



Leseprobe

© FernAkademie Touristik



Zum Autor

Nach dem Abitur absolvierte Dirk Aufermann, Jahrgang 1967, eine Ausbildung zum Reiseverkehrskaufmann. Nach zwei Jahren Praxis im Firmenreisedienst entschied er sich für ein Studium zum Diplom-Handelslehrer in Hamburg. Während des Studiums war er für Umschulungsträger im Bereich Tourismus tätig. Weitere Dozententätigkeiten u. a. im Bereich START/AMADEUS folgten für den AJT-Fachverband für touristische Aus- und Weiterbildung, welchem Aufermann seit mehr als 10 Jahren als Mitglied des Vorstands zur Verfügung steht.

Nach dem ersten Staatsexamen absolvierte er sein Referendariat an der Staatlichen Berufsschule für Reiseverkehr in Hamburg, an der er bis heute als Studienrat die Fächer Reiseverkehr und Englisch unterrichtet

Vorwort

Das Thema des vorliegenden Lehrheftes ist die „Einführung in den zivilen Luftverkehr“. In dieser Lektion soll ein Überblick über das komplexe System des Luftverkehrs vermittelt werden. Neben den rechtlichen und organisatorischen Grundbedingungen bilden die verschiedenen nationalen und internationalen Organisationen im Luftverkehr ein wichtiges Thema.

Weitere Schwerpunkte sind die Abgrenzung zwischen Linienflugverkehr, Charterflugverkehr und den Low-Cost Airlines sowie die verschiedenen Rechtsbeziehungen im Luftverkehr.

Inhalt

Vorwort	3
Lerninhalte	6
Lernziele	6
Einleitung	7
1 Erscheinungsformen des Luftverkehrs	8
1.1 Linienflugverkehr	8
1.2 Gelegenheitsverkehr (Charterverkehr)	11
1.3 Regionalflugverkehr	13
1.4 Low-Cost-Airlines	13
2 Internationale Organisationen im Luftverkehr	18
2.1 International Civil Aviation Organization (ICAO)	18
2.2 International Air Transport Association (IATA)	19
Das IATA-Clearing House (ICH)	22
2.3 Joint Aviation Authorities (JAA)	25
2.4 European Civil Aviation Conference (ECAC)	25
Organe der ECAC	26
2.5 Association of European Airlines (AEA)	27
2.6 Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL)	27
2.7 Airport Council International (ACI)	28
3 Bedeutungswandel der IATA durch veränderte Marktbedingungen	30
4 Nationale Organisationen im Luftverkehr	37
4.1 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)	37
4.2 Luftfahrtbundesamt (LBA)	38
4.3 Deutsche Flugsicherung (DFS)	38
4.4 Deutscher Wetterdienst (DWD)	39
4.5 Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)	39
4.6 Board of Airline Representatives in Germany (BARIG)	39
4.7 Arbeitsgemeinschaft deutscher Luftfahrtunternehmen (ADL)	40
4.8 Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland	40
4.9 Europäische Agentur für Flugsicherheit	40

5	Verkehrsrechte (Freiheiten der Luft)	43
6	Rechtliche Grundlagen des Luftverkehrs	48
6.1	Einführung in die rechtlichen Grundlagen	48
	Internationale Ebene	48
	Europäische Ebene	48
	Nationale Vorschriften	50
6.2	Systematik des Luftverkehrsrechts	50
6.3	Öffentliches Luftverkehrsrecht	51
	Bilaterale Abkommen	52
	Multilaterale Abkommen	53
6.4	Privates Luftverkehrsrecht	54
6.5	Rechtlicher Rahmen von Linienflugbeförderungen	55
	Rechtliche Beziehungen Reisebüro – Fluggesellschaft	56
	Rechtliche Beziehungen Fluggast – Reisebüro	57
	Rechtliche Beziehungen Fluggast – Fluggesellschaft	58
	Haftungsgrundlagen und -höchstgrenzen	59
6.4	Sonstige rechtliche Regelungen	61
7	Glossar	67
8	Literaturverzeichnis	72
9	Prüfungsaufgaben	73

Lerninhalte

- Einführung in die Organisation des kommerziellen Luftverkehrs
- Vermittlung der begrifflichen Grundlagen, administrativen Rahmenbedingungen und wichtigen internationalen Abkommen der Luftverkehrsindustrie
- Überblick über das komplexe System des Luftverkehrs, die relevanten nationalen und internationalen Organisationen und die wichtigsten Beziehungen im Passagierluftverkehr

Lernziele

- Definitive Abgrenzung zwischen Linien- und Charterflug und Low-Cost-Verkehr sowie deren Einordnung in das Gesamtluftverkehrssystem
- Einordnung der Begrifflichkeiten *Low-Cost*, *No-Frill* und *Billigflieger* in das Gesamtluftverkehrssystem
- Bedeutung und Funktion der ICAO
- Kenntnisse über die entscheidenden Übereinkünfte der Konferenz von Montreal
- Kenntnisse über den organisatorischen Aufbau der IATA, ihre Ziele und Aufgaben sowie die Rolle der IATA bei der Tarifbildung im Linienflugverkehr
- Aufgaben und Funktionen der verschiedenen nationalen und internationalen Institutionen im Luftverkehr und die entsprechende Einordnung unter den jeweils gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen

Einleitung

Nachdem Charles Lindbergh im Jahre 1927 als erster Mensch non-stop über den Atlantischen Ozean geflogen ist, gelang der Besatzung der einmotorigen Junkers „W 33 Bremen“ eine vergleichbare Pioniertat. Zum erstenmal überquerte ein Flugzeug gegen die Windrichtung non-stop den Atlantik von Ost nach West, von Europa nach Amerika. Damit war der Grundstein für die dynamische Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs gelegt. In weniger als einem halben Jahrhundert wurde aus dem alten Menschheitstraum vom Fliegen ein moderner Industriezweig. Neben der Kommunikationstechnik trägt das Massentransportmittel Flugzeug seitdem mit dazu bei, unsere Welt auf die Dimensionen eines „Global Village“ zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund gehört die internationale Luftverkehrswirtschaft zweifelsohne zu den wichtigsten Wachstumsbranchen der Weltwirtschaft.

Die Branche lässt sich grundsätzlich in die Bereiche Passagier- und Frachttransport unterteilen, wobei der Passagierbereich eine erhebliche Dominanz besitzt.

Der Fluggast findet bei fast allen Fluggesellschaften (engl. Carrier oder Airline) ähnliche Vorschriften für die Flugabwicklung vor. Er kann in jedem IATA-Reisebüro dieser Welt einen Flugschein, der mehrere internationale Strecken mit unterschiedlichen Airlines umfasst, in Landeswährung kaufen. Jede dieser Fluggesellschaften akzeptiert automatisch eine gewisse Anzahl von grundlegenden Beförderungsbedingungen, die mit diesem Flugschein verbunden sind: Etwa ein Minimum an Freigepäck, welches der Passagier aufgeben darf, oder Mindestübergangszeiten auf Flughäfen. Die Verfahren bei Verlust von Tickets sowie bei Verlust von Gepäck sind grundsätzlich auch einheitlich geregelt. Wäre dies nicht der Fall, so müsste der Fluggast für jede einzelne Flugstrecke einen separaten Flugschein in der jeweiligen Landeswährung kaufen und mit jeder einzelnen Fluggesellschaft in Kontakt treten.

Mit der Zunahme von Tarifen (Flugpreisen) kommt es aber immer häufiger zu unterschiedlichen Bestimmungen zwischen Airlines, wobei gerade bei den günstigsten Tickets Beschränkungen zu Tage treten: Beispielsweise erhält der Passagier bei Verlust von solchen Flugscheinen oder dem Nicht-Erscheinen beim Abflug (No-Show) keine Erstattung; u. U. werden auch die Tickets einer fremden Airline nicht anerkannt.

1 Erscheinungsformen des Luftverkehrs

1.1 Linienflugverkehr

Gem. § 21 Luftverkehrsgesetz versteht man unter Luftverkehr eine „gewerbsmäßig durch Luftfahrzeuge öffentlich und regelmäßig durchgeführte Beförderung“.

Entsprechend der ICAO (International Civil Aviation Organisation) versteht man unter Beförderung den Transport von zahlender Ladung, d.h. Passagieren, Fracht und Post.

Für jede Flugstrecke benötigt die Fluggesellschaft eine besondere Genehmigung, deren Inhalt die Flugpläne, Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen sind. Durch die Teilnahme der Luftverkehrsgesellschaften am Linienflugverkehr ergibt sich neben der Verpflichtung zur Beförderung von Personen und Sachen ebenso die Pflicht, einen entsprechenden Betrieb einzurichten, zu betreiben und längerfristig bestehen zu lassen.

Für jede Flugstrecke braucht die Fluggesellschaft eine besondere Genehmigung.

Nachfolgend aufgeführte Merkmale kennzeichnen den Linienflugverkehr:

- Gewerbsmäßigkeit
- Öffentlichkeit
- Regelmäßigkeit
- Linienbindung
- Betriebspflicht
- Beförderungspflicht
- Tarifpflicht

Der Begriff „gewerbsmäßig“ steht stellvertretend für die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen im Luftverkehr. Daraus resultiert eine privatwirtschaftliche Unternehmensform – und somit kein Staatsbetrieb.

Linienflüge dienen der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen.

Der Begriff der „Öffentlichkeit“ verdeutlicht, dass keine Beschränkungen für einzelne Personengruppen oder bestimmte Beförderungszwecke vorliegen dürfen. Jedem Kunden muss somit die Möglichkeit gegeben werden, die verschiedenen Tarife mit den jeweiligen Beförderungsbedingungen zu buchen.

„Regelmäßigkeit“ verweist auf verbindliche Ankunfts- und Abflugszeiten, die innerhalb eines genehmigten Flugplanes für einen längeren Zeitraum (meist Sommer- und Winterflugplan) festgelegt sind. Den Fluggästen wird somit die Möglichkeit gegeben, sich entsprechend auf das Flugangebot einzurichten und zu planen. Auch im Hinblick auf die tatsächliche Zahl der gebuchten Passagiere darf es kurzfristig zu keinen Einschränkungen kommen (z. B. kurzfristige Absetzung eines im genehmigten Flugplan veröffentlichten Fluges, da dieser Flug nicht ausreichend ausgelastet ist).

Es muss ein Flugplan vorhanden sein.

Durch die „Linienbindung“ wird die Fluggesellschaft dazu veranlasst, eine Flugroute zwischen Ausgangspunkt und Endpunkt bereits im voraus festzulegen, mit dem jeweiligen Streckenverlauf (Abflugort, Zwischenstopps und Endpunkt). Diese Festlegung wird durch die Fluggesellschaft selber getroffen.

Auch die Flugroute muss vorher festgelegt werden.

„Regelmäßigkeit und Planmäßigkeit“ stehen stellvertretend für die bereits angesprochene Betriebspflicht, d.h. die Fluggesellschaft hat eine bereits genehmigte Flugstrecke aufrechtzuerhalten und zwar so lange, wie die Genehmigung gilt. Eine Ausnahme von dieser Forderung nach „Regelmäßigkeit“ bzw. „Planmäßigkeit“ kann nur dann erfolgen, wenn der Fluggesellschaft das Anfliegen von bestimmten Regionen oder Städten z. B. wegen Krieg oder Naturkatastrophen nicht mehr zugemutet werden kann.

Der Begriff der „Beförderungspflicht“ verweist darauf, dass der Beförderungsvertrag mit dem Fluggast zu den festgelegten Bedingungen abgeschlossen werden muss. Es handelt sich um einen Abschlusszwang der Fluggesellschaft gegenüber dem Kunden. Die Beförderungspflicht kann u. U. erlöschen, wenn z. B. ein Fluggast betrunken ist und während des Fluges durch seinen Zustand eine Gefährdung der anderen Fluggäste nicht ausgeschlossen werden kann; d.h. immer dann, wenn Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung entstehen.

„Tarifpflicht“ bedeutet, dass eine entsprechende Genehmigung des Bundesministers für Verkehr für die von den Fluggesellschaften veröffentlichten Flugpreise und Beförderungsbedingungen erforderlich ist.

Die Preise für die Beförderungsleistungen können innerhalb der EU von den Fluggesellschaften eigenständig festgelegt werden. Abweichend davon kann es bei Flugpreisen, die überteuert oder im Gegenteil so niedrig sind, dass es dadurch zu einem anhaltenden Verfall der Flugpreise kommen könnte, (und alle betroffenen Unternehmen ggf. hohe Verluste dadurch erleiden würden) dazu kommen, dass diese Tarife untersagt werden.

Die Preise für Beförderungsleistungen können eigenständig festgelegt werden.

Statistik Internationale deutsche Verkehrsflughäfen 2006 im Vergleich zu 2005

Flughäfen	Flugzeugbewegungen			
	Gewerblich	%	Gesamtverkehr	%
Berlin gesamt	224.039	3,8	250.502	4,5
- Tegel	134.322	-2,2	140.511	-1,7
- Tempelhof	31.070	21,1	42.189	21,9
- Schönefeld	58.647	11,0	67.708	9,0
Bremen	31.837	-6,4	40.419	-5,0
Dortmund	32.785	6,9	43.706	12,3
Dresden	29.394	0,7	37.343	2,9
Düsseldorf	206.893	9,2	215.479	7,4
Erfurt	8.268	-15,0	13.199	-6,4
Frankfurt	482.399	0,1	489.406	-0,2
Hahn	37.006	10,9	39.610	6,2
Hamburg	145.572	8,6	168.395	7,8
Hannover	76.255	-0,4	87.869	-1,2
Köln/Bonn	139.096	-1,2	151.650	-1,9
Leipzig/Halle	33.610	11,0	42.417	11,9
München	399.460	3,3	411.335	3,1
Münster/Osnabrück	31.745	2,7	41.540	1,2
Nürnberg	61.972	4,5	78.104	2,6
Saarbrücken	10.980	2,2	15.027	5,8
Stuttgart	144.759	3,1	164.739	2,7
Gesamt	2.096.070	3,0	2.290.660	2,8

Quelle: ADV, Berlin 2006

1.2 Gelegenheitsverkehr (Charterverkehr)

Im § 22 des Luftverkehrsgesetz (LuftVG) wird der Gelegenheitsverkehr als gewerblicher Verkehr definiert, der sich nicht dem Lini-enflugverkehr zurechnen lässt.

Der Begriff Charterverkehr ist allerdings ungenau, unter anderem auch deshalb, weil dieser Begriff keine Erwähnung im nationalen und im internationalen Luftrecht findet. In Fachzeitschriften und auch in Verwaltungsvorschriften wird dieser Begriff allerdings immer wieder verwendet.

*zwei fast gleichbe-
deutende Begriffe:
„Charterverkehr“ und
„Gelegenheitsverkehr“*

Vergleicht man die Bestimmungen für den Linienverkehr mit den Bestimmungen für den Gelegenheitsverkehr, so stellen sich folgende Punkte heraus:

- Logischerweise existiert beim Gelegenheitsverkehr keine Lini-
enbindung, und er ist entweder nicht öffentlich oder nur unter Auflagen für die Öffentlichkeit zugänglich. Die Unternehmen, die Gelegenheitsverkehr anbieten, betätigen sich allerdings auch gewerbsmäßig, da sie sich Gewinne erhoffen und ihre Verbindungen auch dauerhaft anbieten wollen.
- Dadurch, dass im Gelegenheitsverkehr die Flugverbindungen während einer ganzen Saison (Sommer oder Winter) oder über das Jahr nach einem im voraus festgelegten Flugplan durchgeführt werden, ist ebenfalls eine gewisse Regelmäßigkeit gegeben. In der Regel werden die Flüge jedoch nach Bedarf durchgeführt, somit ist es möglich die, Regelmäßigkeit praktisch aufzukündigen und den Flugplan sowie die Flugzeugumläufe jeweils den Erfordernissen anzupassen. Werden Flüge aus einem besonderen Anlass durchgeführt, z.B. während einer Weltausstellung oder zu einer Messe, ist das Merkmal der Unregelmäßigkeit natürlich im Besonderen gegeben.
- Beim Gelegenheitsverkehr besteht keine Betriebs- und Beför-
derungspflicht, d.h. die Fluggesellschaften können ihren Flugbetrieb auf Strecken, die nicht mehr rentabel sind, einstellen. Natürlich schließen die Fluggesellschaften privatrechtliche Verträge mit Reiseveranstaltern, die dann unbedingt einzuhalten sind, auch wenn hier keine Beförderungs- und Betriebspflicht im engeren Sinne besteht! Bei solchen Verträgen zwischen den Fluggesellschaften und den Reiseveranstaltern ist

dann die Durchführung einer längerfristigen Flugverbindung zu fest vereinbarten Zielen der Vertragsgegenstand.

- Die Preise für den Gelegenheitsverkehr können jederzeit dem Markt angepasst werden.
- Für Charterfluggesellschaften mit Sitz außerhalb der EU kann eine Genehmigung für den Flugbetrieb ab Deutschland von der Gegenseitigkeit abhängig gemacht werden.

Bis Ende 1992 durften Charterflüge in Deutschland nur im Zusammenhang mit einer durch einen Veranstalter arrangierten Pauschalflugreise (d.h. An- und Abreise plus Unterkunft als grundsätzliche Bestandteile eines solchen Arrangements) verkauft werden, zu deren Durchführung der Veranstalter eine bestimmte Anzahl von Plätzen im Voraus buchte („charterte“).

Die aus einem solchen Pauschalpaket heraus gelösten Flüge wurden als Campingflüge bezeichnet, um darauf hinzuweisen, dass die üblicherweise vorhandene Unterkunft nicht Bestandteil der gekauften Leistung war.

Seit 1993 ist die verkehrsrechtliche Trennung zwischen Linien- und Charterverkehr aufgehoben. In der Abwicklung und im Vertrieb bestehen aber die bisherigen Unterschiede weiterhin. Der Linienflugverkehr ist netzorientiert (es werden z. B. Zubringerdienste zu zentralen Flughäfen wie Frankfurt angeboten), und die Tickets werden vorwiegend direkt an den Endverbraucher verkauft. Der Charterverkehr ist dagegen eher ein Punkt-zu-Punkt-Verkehr (also i.d.R. non-stop zwischen zwei Zielen) und wird zu ca. 85 % im Rahmen von Pauschalreisepaketen über Reiseveranstalter vertrieben.

Seit 1993 besteht die verkehrsrechtliche Trennung zwischen Linien- und Charterverkehr nicht mehr.

Bei der Entwicklung von Charterfluggesellschaften ist erkennbar, dass sie sich immer mehr zu touristisch orientierten Linienfluggesellschaften entwickeln. Das bedeutet, dass viele Ziele über das ganze Jahr mit einem festen Flugplan angeflogen werden (z. B. Las Palmas durch die LTU). Auch im Hinblick auf Qualität, z. B. im Bereich Komfort und Service, existieren nur noch geringe Unterschiede zum Linienflugverkehr.

1.3 Regionalflugverkehr

Der nationale und internationale Regionalverkehr enthält sowohl Elemente des Linienflugverkehrs als auch des Charterflugverkehrs.

*Regionalverkehr:
Elemente des Linien-
und des Charterflug-
verkehrs*

Um den Regionalflugverkehr in die verschiedenen Erscheinungsformen einteilen zu können, ist es zweckmäßig, sich an den Leistungen und Aufgaben zu orientieren:

- Verbindungen zwischen Regionalzentren und den internationalen Verkehrsflughäfen als Zubringerverkehr (Feeder-Dienste, Anschlussdienste), z. B. Flüge zwischen dem Regionalzentrum Augsburg und Frankfurt/M.
- eigenständiger Verkehr zwischen den Regionalflughäfen als Ergänzungsverkehr, in der Regel als Punkt-zu-Punkt-Verkehr ohne Anschlussverbindungen
- Taxiflüge im Gelegenheitsverkehr mit Flugzeugen bis zu 5,7t höchstzulässigem Startgewicht auf Einzelanforderung durch den Besteller
- Flüge im Rahmen des Pauschalreiseverkehrs von Regionalflughäfen zu Flughäfen mit touristischer Bedeutung (z. B. Hof und Bastia/Korsika), die von Regionalfluggesellschaften durchgeführt werden.

Nach heutigem Kenntnisstand macht eine derartige Einteilung des Regionalflugverkehrs Sinn, da andere Differenzierungen zum Teil nicht mehr zutreffend sind und keine Gültigkeit mehr besitzen.

1.4 Low-Cost-Airlines

Anhand der ersten drei Abschnitte des ersten Kapitels haben Sie schon feststellen können, dass eine scharfe Trennung zwischen den einzelnen Typen von Fluggesellschaften und deren Flugangeboten schwierig ist. Nachdem der Amerikaner Freddie Laker 1977 mit Laker Airways so genannte Skytrain-Flüge zwischen London und den USA für Preise unterhalb von 60 Pfund anbot, dauerte es eine ganze Weile, bis auch auf dem deutschen Markt so genannte Low-Cost-Airlines den Betrieb aufnahmen. Während erste Versuche wie

von Debonair scheiterten, verbindet man inzwischen den Namen Ryanair nicht nur in Deutschland mit dem Low-Cost-Markt.

Der Versuch der deutschen Übersetzung Billigflieger gestattet eine Überleitung zur Geschichte des Begriffes. Freddie Laker und auch Debonair wurden zunächst als No-Frill-Carrier bezeichnet (no frill = kein Schnickschnack). Dieser Begriff sollte dem Kunden signalisieren, dass keine Extras im Preis enthalten sind, die bei traditionellen Airlines selbstverständlich waren (Getränke, Essen). Entweder gab es diese Extras nicht oder sie mussten bezahlt werden. Wenn man also von Seiten der Airlines den Preis betrachtet, so konnten diese ohne Schnickschnack billiger sein als die Konkurrenz. Im Rahmen dieses Lehrbriefes werden wir ab nun von Low-Cost-Airlines (LCA) sprechen und damit die traditionellen Airlines ausschließen, die volle inklusive Leistungen an Bord anbieten.

Es hat sich aber in den letzten Jahren herauskristallisiert, dass der Verzicht auf das Angebot von Frills nur einer von mehreren Punkten ist, in denen LCA sparen können.

- Die LCA beschränken sich auf einen oder einige wenige Flugzeugtypen und haben dadurch Vorteile bei der Ausbildung und Flexibilität der Piloten sowie der technischen Wartung.
- Die LCA leasen ihre Flotte, so dass sie mit neueren Modellen fliegen und keine der nach einigen Jahren teuren Untersuchungen (D-Checks) bezahlen müssen.
- Der Kunde bucht die reinen LCA über das Internet. Ein Vertrieb über Reisebüros findet nicht statt. Die Provision wird eingesparrt.
- Die Verwaltung der LCA ist im Vergleich zu traditionellen Airlines schlank.

Der Hauptgrund für die Kostenvorteile liegt aber in den angebotenen Flugrouten.

Der Kunde einer traditionellen Airline wie der Lufthansa erwartet eine Beförderung mit identischem Service rund um die Welt. Lufthansa ist aus diesem Grunde Mitglied der Star Alliance, in der sie gemeinsam mit Partner-Airlines Flugreisen auf jeden Kontinent anbieten kann.

Das Flugsystem nennt sich hierbei Hub and Spokes. Stellen Sie sich den Reifen eines Fahrrades vor. Von der Außenseite des Rades werden von kleineren deutschen Flughäfen die Kunden mit kleineren Maschinen entlang der Speichen (Spokes) zu einem Drehkreuz (Hub) befördert. Hier werden die Kunden von verschiedenen kleineren Flughäfen gesammelt und auf die großen internationalen Maschinen verteilt, die sie wiederum zu einem anderen Hub fliegen. Von hier aus fliegen die Kunden mit einer der Partnerairlines schließlich zu kleineren Flughäfen in der Zielregion.

Bsp.

Bremen – Frankfurt – New York – Cleveland

Frankfurt und New York sind die beiden Hubs dieser Verbindung. Die Flüge von Bremen nach Frankfurt sind Feeder-Flights (Zubringerflüge), man füttert also die großen Maschinen mit den Reisenden aus den regionalen Flughäfen. Das gleiche gilt in umgekehrte Richtung für New York – Cleveland.

Der Vorteil für die Mitglieder der Star Alliance besteht darin, dass nicht jedes Mitglied an jedem Flugtag eine Maschine bereitstellen muss, sondern dass im idealen Fall nur jeden zweiten Tag Kosten für die Airline entstehen. Eine solche Zusammenarbeit wird Codesharing (Teilen der Flugnummer) genannt. In unserer theoretischen Betrachtung können wir davon ausgehen, dass der Kunde von Bremen nach Frankfurt mit einem Flugzeug der Lufthansa fliegt. Neben der LH-Flugnummer wird es aber auch eine Flugnummer des amerikanischen Partners UNITED AIRLINES (UA) geben.

Für den Flug von Frankfurt nach New York stellt die Lufthansa nur jeden zweiten Tag das Fluggerät. Sie hat aber jeden Tag eine Flugnummer nach New York. Der Kunde fliegt also mit dem Original LH oder dem Partner UA.

Der Flug von New York nach Cleveland wird dann mit dem Fluggerät der United Airlines durchgeführt. Am Flughafen in New York würde aber neben der UA-Flugnummer auch eine LH-Flugnummer aufgerufen werden.

Neben den Kostenvorteilen können beide Airlines ihren Kunden mehr Ziele als vorher anbieten, da sie im Falle der Lufthansa zwar nie mit einer eigenen Maschine in Cleveland landen, der Kunde

aber die gesamte Reise mit LH-Flugnummer und vergleichbarem Service im Flugzeug der UA buchen kann.

Sie erkennen bereits, dass das System Hub & Spokes mit einem entsprechend hohen Aufwand verbunden ist. So müssen alle Feeder-Flüge mit entsprechendem Zeitpuffer in Frankfurt ankommen, damit das Gepäck umgeladen werden kann und der Passagier das Abfluggate erreicht. (Dargestellt in der Mindestübergangszeit / Minimum Connecting Time). Sollte sich ein Maschine in diesem System verspäten, kann das für den Kunden Auswirkungen auf seine gesamte Reise haben.

Der große Preisvorteil für die LCAs entsteht, weil sich diese ein solch aufwendiges System nicht leisten. Das Erfolgsmodell der LCAs heißt, ähnlich wie im Kapitel Charterflug beschrieben, Point-to-Point (Punkt-zu-Punkt-Verkehr). Das Flugzeug pendelt zwischen zwei Orten. Dabei erzielen die LCAs derart kurze Turnaround-Zeiten, dass sich ein wirtschaftlicher Vorteil daraus ergibt. Unter Turnaround-Zeiten versteht man die Zeit zwischen der Landung an einem Flughafen und dem erneuten Start. Innerhalb dieser Zeit müssen Gepäck und Passagier aus- und eingeladen sowie das Flugzeug gesäubert und eventuell betankt werden.

Ein Mittel zu Erreichung ist u. a. der Verzicht auf die Vergabe von Sitzplatznummern und ein enormer Kostendruck auf die Reinigungsunternehmen vor Ort.

Eine Ausweitung des LCA-Modells auf Langstreckenflüge wird immer wieder diskutiert. Da auf Langstrecken keine Kostenvorteile durch kurzen Turnaround entstehen, wird dieses Argument hauptsächlich angeführt. Airlines wie Oasis Air versuchen zwischen London, Hongkong und Vancouver ein solches Modell erfolgreich zu platzieren.

Zusammenfassung

Der Linienflugverkehr ist netzorientiert und wird vorwiegend direkt an den Endverbraucher verkauft; der Gelegenheitsverkehr (Charterverkehr) ist Punkt-zu-Punkt Verkehr und wird zu ca. 85 % im Rahmen von Pauschalreisepaketen über Reiseveranstalter vertrieben.

Der Linienflugverkehr ist in § 21 des Luftverkehrsgesetzes definiert und durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

Gewerbsmäßigkeit, Öffentlichkeit, Regelmäßigkeit, Linienbindung, Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Tarifpflicht.

Der Gelegenheitsverkehr ist in § 22 des LuftVG definiert und stellt den Verkehr dar, der sich nicht dem Linienflugverkehr zurechnen lässt.

Der Regionalverkehr enthält sowohl Elemente des Linien- als auch des Charterflugverkehrs.

Der Begriff Low Cost Airline umfasst Elemente des No-Frill genauso wie eine von der wirtschaftlichen Grundlage her andere Tarifstruktur als bei den traditionellen Airlines. Der Vorteil der Low Cost Carrier entsteht primär durch kurze Turnaroundzeiten im Rahmen des Point-to-Point-Verkehrs.

2 Internationale Organisationen im Luftverkehr

2.1 International Civil Aviation Organization (ICAO)

Die ICAO ist eine Organisation, in der die Regierungen der internationalen Flugverkehr betreibenden Carrier Mitglied sind. Nur wer Mitglied der UNO ist, kann auch ICAO-Mitglied sein, denn die ICAO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, genauso wie z. B. UNICEF, WHO, UNESCO, und besteht aus 190 Mitgliedsstaaten (Stand 2007).

Nur UNO-Mitglieder können ICAO-Mitglieder werden.

Der Sitz der ICAO ist Montreal. Wichtigstes Beschlussorgan zu Grundsatzfragen ist die alle drei Jahre stattfindende Generalversammlung aller Vertragsstaaten.

Das Exekutivorgan der ICAO ist der von Vertretern aus 52 Vertragsstaaten gebildete ständige ICAO-Rat.

Der ICAO-Rat bestimmt und überwacht die Tätigkeit der fünf Ausschüsse:

- Luftfahrtkommission (Air Navigation Commission)
- Luftverkehrsausschuss (Air Transport Bureau)
- Rechtsausschuss (Legal Bureau)
- Technikausschuss (Technical Co-Operation Bureau)
- Bureau of Administration and Services

Eine der Hauptaufgaben des Rates ist es, Richtlinien (*standards*) und Empfehlungen (*recommended practices*) anzunehmen und diese in die Anhänge (*Annexe*) zum ICAO-Abkommen (Chicagoer Abkommen von 1944) einzuarbeiten. In dieser Funktion wird der Rat maßgeblich von der Luftfahrtkommission (*Air Navigation Commission*) unterstützt, die ihm nach intensiver Vorbereitung in Fachausschüssen und in enger Abstimmung mit den Vertragsstaaten entsprechende Vorschläge unterbreitet.

Der Luftfahrtkommission gehören 15 vom ICAO-Rat ernannte Experten an, die über eine geeignete Qualifikation und Erfahrungen auf dem Gebiet der Luftfahrt verfügen. In diesem Gremium ist Deutschland seit 1957 vertreten.

Aufgaben der ICAO:

- Vereinheitlichung von Verkehrsregeln auf internationalen Flughäfen
- Herausgabe einer Statistik zur Kostenentwicklung pro Tonnenkilometer bei den Fluggesellschaften im Laufe der Jahre
- Vereinheitlichung und Definition der Verkehrsrechte im Rahmen des Abkommens von Chicago (die sog. Freiheiten der Luft, s. Kap 5)
- Entwicklung einer international gültigen Luftverkehrs-Sprache
- Herausgabe einer Statistik über die Entwicklung des Linienflugverkehrs
- Klassifizierung von Flughäfen nach Startbahn-Länge und Startbahn-Breite, um die Eignung für das Starten und Landen bestimmter Flugzeugtypen festzuschreiben
- Beratung von Ländern der Dritten Welt beim Aufbau eines eigenen Luftverkehrs

Von der täglichen Arbeit bei der Vermittlung oder dem Verkauf von Flugpassagen ist die ICAO natürlich weit entfernt. Viele Aufgaben im Rahmen der Vereinheitlichung des internationalen zivilen Luftverkehrs hat die IATA (s. Kapitel 2.2) übernommen.

2.2 International Air Transport Association (IATA)

Die International Air Transport Association (IATA) wurde 1945 als Dachverband der Linienfluggesellschaften in Havanna gegründet.

Die IATA ist eine Interessenvertretung der Fluggesellschaften.

Sie vertritt die Interessen der Fluggesellschaften und bildet ein Gegenstück zur staatlich geprägten ICAO. Die Hauptbüros der IATA befinden sich in Montreal und Genf.

Die Mitgliedschaft in der IATA ist heute allen Luftverkehrsgesellschaften möglich, die in einem Staat zugelassen sind, der Mitglied

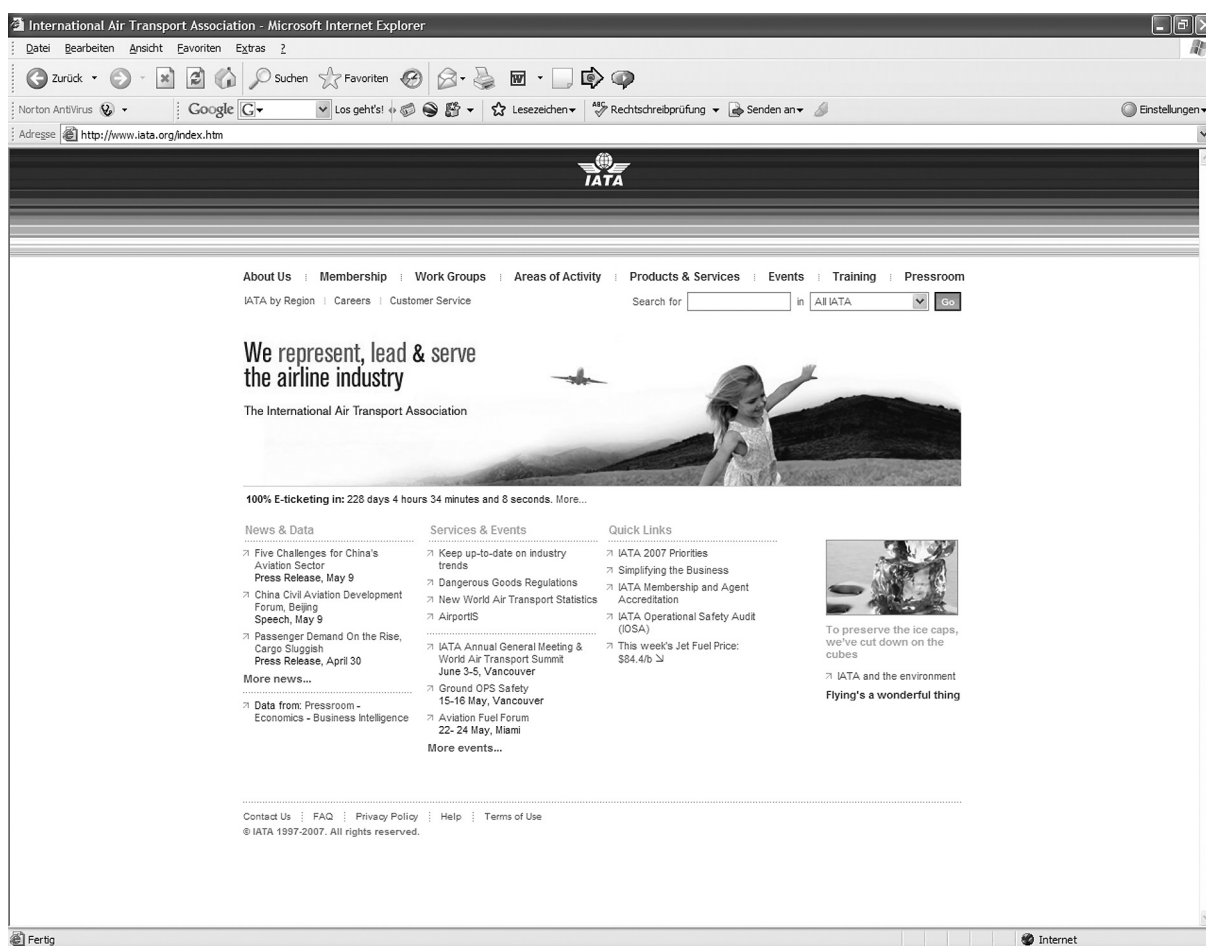
der ICAO ist, oder der in diese wählbar ist, also als Mitglied der UNO zugelassen ist.

Man unterscheidet zwischen einer aktiven und einer assoziierten Mitgliedschaft:

- Aktive Mitglieder können nur Fluggesellschaften mit internationalem Streckennetz werden.
- Reine Inlandsfluggesellschaften können nur assoziierte Mitglieder werden und erhalten kein volles Stimmrecht.

aktive vs. assoziierte Mitglieder

Homepage der IATA unter www.iata.org:

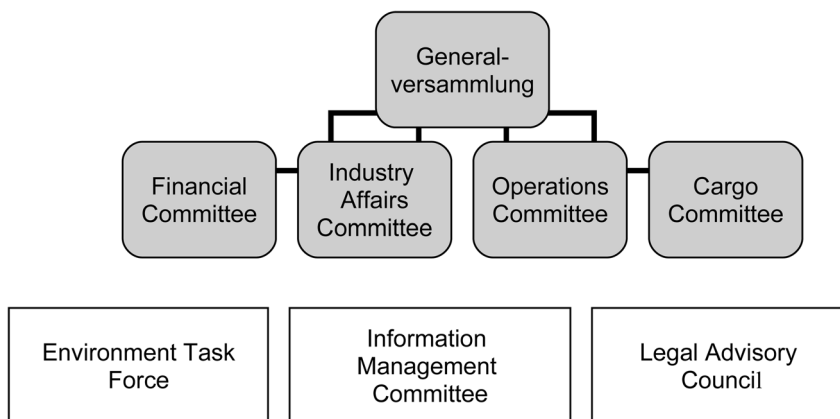


Die IATA befasst sich mit der Koordinierung und Standardisierung vieler mit dem Lufttransport verbundener Aspekte wie beispielsweise einheitlicher Abfertigungsverfahren und -dokumente. Sie vertritt Fluggesellschaften in Verhandlungen mit Regierungen und Flughafenbehörden.

Die Aufgaben und Zielsetzung der IATA sind in deren Satzung festgelegt:

- Förderung eines sicheren, planmäßigen und wirtschaftlichen Luftverkehrs zum Nutzen aller Völker
- Vorantreiben der Entwicklung der kommerziellen Luftfahrt und Auffinden von Lösungen für deren Probleme
- Schaffung von Möglichkeiten zur Zusammenarbeit jener Luftverkehrsunternehmen, die direkt oder indirekt am internationalen Luftverkehr beteiligt sind
- Zusammenarbeit mit der ICAO und anderen internationalen Organisationen.

Oberstes Organ der IATA ist die jährlich zusammentretende Generalversammlung (Annual General Meeting). Sie wählt den IATA-Präsidenten und die Mitglieder des Board of Governors, welches das ausführende Organ der IATA ist.



Die vier Ständigen Ausschüsse seien hier kurz beschrieben:

Financial Committee:

Es legt Standards für die Abrechnung von Flugtickets fest. Hierzu zählt die Abrechnung von Provisionen mit den Vermittlern (Reisebüros), die Weitergabe von Steuern an die entsprechenden Stellen sowie die Abrechnung der Fluggesellschaften untereinander über das so genannte Clearing House in London. Dieses Clearing House stellt sicher, dass jede Fluggesellschaft den Teil des Flugpreises bekommt, für den sie eine Transportleistung erbracht hat.

Industry Affairs Committee

Dieser Ausschuss berät das Board of Governors in allen Fragen, die den Luftverkehr oder die wirtschaftliche Aktivität des gewerblichen Luftverkehrs betreffen. Thematisch sind hier auch die weiter unten aufgeführten Tarifkonferenzen angesiedelt.

Operations Committee

Dieser Ausschuss vertritt die Interessen der Airlines u. a. bei Fragen der Flugsicherheit, Wartung und Entwicklung von Fluggeräten, Ausbau und Technik an Flughäfen etc.

Cargo Committee

Neben dem Transport von Passagieren verdienen Fluggesellschaften auch am Transport von Fracht (Cargo) und Post. Dieser Ausschuss ist ausschließlich diesem Arbeitsbereich gewidmet.

Spezielle Ausschüsse

Die Environment Task Force beschäftigt sich mit Themen des Umweltschutzes, erhebt Daten zu diesem Thema und erstellt hierzu wissenschaftliche Studien für Forschungszwecke auf diesem Gebiet.

Das Information Management Committee kümmert sich um die Informationstechnologie sowie die Automatisierung von Arbeitsprozessen im Flugverkehr.

Der Legal Advisory Council ist der Rechtsausschuss der IATA und befasst sich mit allen Rechtsfragen rund um die Flugreisen.

Das IATA-Clearing House (ICH)

Die Abrechnung der Fluggesellschaften untereinander wird über diese 1947 in London gegründete zentrale Abrechnungsstelle durchgeführt. Das *Clearing-House* ist eine besondere Einrichtung des *Financial Committees*, die auch denjenigen Fluggesellschaften offen steht, die nicht zur IATA gehören (sog. Non-IATA-Carrier).

Das ICH ist ohne Zweifel eine der wichtigsten Einrichtungen des Weltluftverkehrs. Gerade in den letzten Jahren, in denen Zweifel an der Existenzberechtigung der IATA laut geworden sind, hat sich dies bewiesen: Die Zweckmäßigkeit gewisser Ordnungsprinzipien im Linienverkehr wurde offensichtlich.

Das IATA-Clearing-House ist eine der wichtigsten Einrichtungen im globalen Luftverkehr.

Die Bildung des ICH war schon auf der 2. Jahreshauptversammlung der IATA 1946 beschlossen worden. Geleitet wird es von einem Management, an dessen Spitze ein Generaldirektor steht.

Die Hauptaufgabe des ICH ist es, durch eine einzige monatliche Abrechnung die Verrechnungsvorgänge, die zwischen Fluggesellschaften in verschiedenen Währungen erforderlich wären, zu vereinfachen.

Hauptaufgabe des ICH: Vereinfachung der Abrechnungen zwischen den Fluggesellschaften.

Die Fluggesellschaften haben monatlich nur noch eine einzige Abrechnung in einer Währung an das *Clearing-House* zu erledigen, statt sich mit etlichen anderen Fluggesellschaften absprechen und Abrechnungen in den verschiedensten Währungen erstellen zu müssen.

Durch eine strenge Überwachung der Zahlungstermine wird ein Zahlungsverzug weitestgehend eingeschränkt. Damit bietet die Abrechnung über das ICH eine erhebliche Vereinfachung und Kostenersparnis.

Beispiel:

Hin- und Rückflug von Frankfurt nach Amsterdam

- Hinflug durch KLM (Royal Dutch Airlines)
- Rückflug durch LH (Deutsche Lufthansa)

Obwohl von verschiedenen Luftverkehrsgesellschaften Leistungen erbracht werden, kann der Flugschein (Ticket) zunächst nur einer einzigen Airline zugewiesen werden, z. B. der KLM (i.d.R. wird das Ticket demjenigen Carrier zugewiesen, der die längste bzw. bei gleichlangen Strecken die erste Strecke abfliegt).

In diesem Fall kann zunächst die KLM die Einnahmen verbuchen, während der LH Kosten für die andere geflogene Strecke entstehen.

Somit hat die LH eine Forderung gegenüber der KLM und zwar für den entsprechenden Anteil aus dem Verkauf des Flugscheines.

Forderung ...

Auf der anderen Seite hat die KLM eventuell aus einem umgekehrten Fall Forderungen an die LH, die nun gegeneinander aufgerechnet werden müssen.

... und Gegenforderung werden gegeneinander verrechnet.

Diese gegenseitigen Ansprüche werden dem *Clearing-House* gemeldet.

Das ICH saldiert monatlich nach der Meldung aller Forderungen Soll und Haben der beteiligten Fluggesellschaften.

Ca. 90 % aller monatlichen Rechnungen der Luftverkehrsgesellschaften gleichen sich auf diese Weise durch Gegenrechnungen aus.

Würden die Fluggesellschaften jeweils untereinander in nationalen Währungen abrechnen oder in der Währung, in welcher die Fracht- oder Passagierbeförderung verkauft wurde, so wären diese Abrechnungen sehr viel umfangreicher, komplizierter und teurer als die Abrechnung über das ICH.

Das Abrechnungsverfahren des ICH vereinfacht das Prozedere ungemein.

Dem *IATA-Clearing-House* gehören mehr als 200 Luftverkehrsgesellschaften an. Die Kosten für das Abrechnungsverfahren des ICH sanken von Jahr zu Jahr:

Jedes Mitglied des ICH wird an den anfallenden Kosten beteiligt, wobei IATA-Mitglieder durch die kostendeckende Arbeitsweise der letzten Jahre besser gestellt werden als die Non-IATA-Carrier, die eine höhere Jahresgebühr zu zahlen haben, jedoch kein Stimmrecht besitzen. Als Sicherheit für die zu zahlenden Schulden aufgrund der monatlichen Abrechnungen haben die Partner ein Depot in Höhe eines bestimmten Betrages zu hinterlegen. Diese Depotbeträge, die vom Generaldirektor zusammen mit dem Ausschuss für Wirtschaft und Finanzen verwaltet werden, können vom Management des ICH im Falle von unpünktlichen Zahlungen der Schuldner für Transferierungen an Gläubiger benutzt werden. Die Schuldner müssen ihr Depot unverzüglich wieder auffüllen.

Das ICH erfüllt also nicht nur reine Abrechnungsfunktionen, sondern ist ebenso als Bank und Inkasso-Büro tätig.

Das ICH hat auch die Funktion einer Bank und eines Inkasso-Büros.

Auf die Aufgaben der IATA im Bereich der geografischen Organisation in Verkehrskonferenzen (Traffic Conferences) wird im Lehrheft 3 Luftverkehrsgeografie in Kapitel 1.2 detailliert eingegangen.

2.3 Joint Aviation Authorities (JAA)

Die JAA wurde von der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) als Arbeitsgemeinschaft der europäischen Luftfahrtbehörden im Bereich von Entwicklung, Bau, Instandhaltung und Betrieb von Luftfahrtgerät sowie Lizenzierung von Luftfahrtpersonal am 11. September 1990 auf Zypern von zehn europäischen Staaten als Stiftung niederländischen Rechts gegründet.

Das sogenannte „Arrangement Document“ von Zypern ist inzwischen von 37 Staaten unterzeichnet worden:

Dadurch, dass der Luftverkehr in Europa immer stärker vernetzt wird, und wegen des Anwachsens des europäischen Binnenmarktes ist es erforderlich, bei der Zulassung und dem Betrieb von Luftfahrzeugen sowie bei der Lizenzierung des eingesetzten Luftfahrtpersonals eine „Einheitlichkeit“ herzustellen.

Aufgaben der JAA sind die Schaffung von gemeinsamen Sicherheitsstandards, die Erreichung eines kosteneffektiven Sicherheitssystems, die Sicherstellung der Wettbewerbsgleichheit durch gemeinsame Sicherheitsstandards sowie deren Etablierung durch internationale Kooperationen.

Durch die JAA werden gemeinsame gesamt-europäische Regelungen getroffen.

2.4 European Civil Aviation Conference (ECAC)

Die ECAC wurde auf Antrag des Europarates aufgrund einer von der ICAO im Jahre 1954 einberufenen Konferenz in Straßburg (*Konferenz zur Koordinierung des Luftverkehrs in Europa – CATE*) initiiert. Die konstituierende Konferenz zur Gründung der ECAC fand 1955 in Straßburg statt.

Die ECAC verfolgt in Anlehnung an die ICAO für Europa das Ziel, einen sicheren und wirtschaftlichen Luftverkehr zu garantieren, der auch der Umwelt gerecht wird. Sie arbeitet eng mit der Europäischen Union und der ICAO zusammen. Die ECAC beschließt jedoch ihr eigenes Arbeitsprogramm und führt selbständig Konferenzen und Sitzungen durch. Hierzu werden insbesondere in den Versammlungen der Leiter der Luftfahrtbehörden (Generaldirektoren der staatlichen Luftfahrtverwaltungen) Beschlüsse, Empfehlungen und politische Erklärungen verfasst.

Folgende Hauptaufgaben werden wahrgenommen:

- Angleichung der luftverkehrspolitischen Ziele der Mitgliedsstaaten
- regionale Unterstützung der ICAO
- Diskussionsplattform
- Koordination und Entwicklung der innereuropäischen Luftverkehrsverhältnisse

Die ECAC trifft keine Beschlüsse mit unmittelbarer Bindungswirkung für die Mitgliedsstaaten, ihre Tätigkeit ist ausschließlich beratender Natur.

Die Beschlüsse der ECAC sind nicht rechtlich verbindlich für die Mitgliedsstaaten.

Resolutionen, Erklärungen zur europäischen Luftfahrtspolitik und Empfehlungen der ECAC müssen daher von den Mitgliedsstaaten in nationales Recht umgesetzt werden, um Geltung zu erlangen.

Organe der ECAC

Die Organe der ECAC sind

- als oberstes Gremium die Vollversammlung der Vertreter der Mitgliedsstaaten
- Konferenzen und Sitzungen auf Experten- und Direktorenebene
- der Koordinierungsausschuss als exekutives Organ
- Steuerungsgremien für besondere Projekte (EATCHIP / APATSI)

EATCHIP

Eatchip ist ein Programm zur Harmonisierung und Integration des Flugsicherung in Europa. Es wird von EUROCONTROL im Auftrag der ECAC gesteuert und koordiniert.

APATSI

Apatsi ist ein Programm zur besseren Nutzung und Erhöhung der Flughafenkapazitäten in Europa.

2.5 Association of European Airlines (AEA)

In der AEA sind 31 (Stand 2007) europäische IATA-Fluglinien zusammengeschlossen. Die AEA vertritt die Interessen ihrer Mitglieder gegenüber den EU-Gremien und der IATA, erstellt Statistiken und analysiert Wirtschaftlichkeitsprobleme. Die AEA berät zudem die Institutionen der EU, die internationalen Körperschaften und die nationalen Ministerien mit dem Ziel der Verbesserung und Entwicklung des kommerziellen europäischen Lufttransports. Die AEA möchte die Kooperation der Fluggesellschaften in allen Bereichen der Luftbeförderung, d.h. in betrieblicher, technischer, luftverkehrspolitischer und ökonomischer Hinsicht, voranbringen.

Die AEA ist ein Zusammenschluss der europäischen IATA-Mitglieder.

2.6 Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL)

Gründungsmitglieder der 1960 ins Leben gerufenen Institution EUROCONTROL sind die Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Luxemburg und die Niederlande. Derzeit hat die Organisation 38 Mitglieder (Stand 2007).

Die Hauptaufgabe dieser Organisation besteht darin, die Luftverkehrs-Sicherheitsdienste im oberen Luftraum (7.650 m bis 15.000 m) zu organisieren und durchzuführen.

EUROCONTROL organisiert den Luft-Sicherheitsdienst im oberen Luftraum.

Bei der Überwachung des sog. unteren Luftraumes (unter 7.650 m) kooperiert man auch mit nationalen Flugsicherungsdiensten. Außerdem bemüht man sich um eine zunehmende Standardisierung von technischen Geräten zur Luftraumüberwachung. Die Fortbildung des Luftsicherungspersonals bildet außerdem einen Schwerpunkt der Arbeit von EUROCONTROL. Seit Anfang der Siebziger Jahre gehören zudem die Berechnung und die Einziehung der Flugsicherungs-Streckengebühren im Auftrag der Mitgliedsstaaten zu den Tätigkeitsfeldern dieser Organisation.

EUROCONTROL nimmt vielfältige Aufgaben wahr. Neben der Koordination und Steuerung des Luftraums erstellt sie Verspätungsanalysen und testet und entwickelt neue Techniken im eigenen Forschungszentrum EEC.

2.7 Airport Council International (ACI)

Im ACI haben sich die internationalen Flughäfen weltweit organisiert. Die Organisation besteht aus 1640 Mitgliedsflughäfen aus insgesamt 178 Ländern. Durch ACI Europe werden die 400 europäischen Flughäfen gegenüber Behörden, Fluggesellschaften und nationalen wie internationalen Organisationen vertreten. Eine weitere Aufgabe dieser Institution besteht darin, die EU-Kommission zu beraten.

In der ACI haben sich die internationalen Flughäfen zusammengeschlossen.

Zusammenfassung

Die ICAO ist eine Organisation, in der die Regierungen der internationalen Flugverkehr betreibenden Fluggesellschaften Mitglied sind. Die ICAO hat die Vergabe der Freiheiten der Luft festgelegt.

Die IATA ist der Dachverband der Linienfluggesellschaften. Sie vertritt deren Interessen und bildet das Gegenstück zur staatlich geprägten ICAO.

Das IATA-Clearing-House ist die zentrale Abrechnungsstelle für die Fluggesellschaften. Die Hauptaufgabe dieser Stelle ist es, durch eine einzige monatliche Abrechnung die Verrechnungsvorgänge, die zwischen Airlines in verschiedenen Währungen erforderlich wären, zu vereinfachen.

Die JAA sind zuständig für die Erstellung und Anwendung einheitlicher und gemeinsamer Vorschriften und für die Verfahren im Hinblick auf die Technik und den Betrieb von Flugzeugen.

Die ECAC verfolgt das Ziel, einen sicheren und wirtschaftlichen Luftverkehr, der auch der Umwelt gerecht wird, sicherzustellen. Die Beschlüsse der ECAC haben keine unmittelbare Bindungswirkung für die Mitgliedsstaaten, sondern sind lediglich beratender Natur und müssen daher in das jeweilige nationale Recht umgesetzt werden.

Die AEA ist ein Zusammenschluss von europäischen IATA-Fluggesellschaften, der die Interessenvertretung gegenüber den EU-Gremien und der IATA wahrnimmt.

EUROCONTROL soll die Verantwortung für die Sicherung der grenzüberschreitenden Flüge im oberen Luftraum übernehmen und für die Zusammenarbeit und Harmonisierung der nationalen Systeme sorgen.

ACI ist der Zusammenschluss der Flughäfen.

LUST AUF MEHR?

Sie möchten sich nun zum Lehrgang *Ausbildung zur Luftverkehrsfachkraft* bei der Fernakademie Touristik anmelden – oder haben noch Fragen?

Dann setzen Sie sich am besten gleich mit uns in Verbindung:

FernAkademie Touristik
Allensteinerstraße 34
48157 Münster
T | 0049 (0) 251 - 237 33 06
F | 0049 (0) 251 - 23 73 100
mail@fernakademie-touristik.de
www.fernakademie-touristik.de

Wir freuen uns auf Sie!