

Luftverkehrsrecht

Ein Überblick

[Prof. Dr. Elmar Giemulla](#)

Nassauische Str. 16 A

10717 Berlin

Tel. (+49 30) 22 67 93 00, Fax: (+49 30) 22 67 93 01

eMail: giemulla@giemulla.com

[RA Dr. Heiko van Schyndel](#)

Enkevortweg 15

10319 Berlin

Tel. (+49 30) 51 00 96 56, Fax: (+49 30) 51 00 96 57

eMail: van.Schyndel@t-online.de

RA Hendrik Schorcht

Varnhagenstrasse 24

10439 Berlin

Tel. (+49 30) 45 80 31 77, Fax: (+49 30) 45 80 31 88

e-mail: h.schorcht@airsight.de

Stand: Februar 2003

INHALT

GESCHICHTLICHES	1
1 BEGRIFF UND EINTEILUNG	2
1.1 <i>Das öffentliche Luftrecht</i>	2
1.2 <i>Das Luftprivatrecht</i>	2
2 GRUNDLAGEN DES LUFTRECHTS	3
2.1 <i>Das internationale Luftrecht</i>	3
2.1.1 Das internationale öffentliche Luftrecht.....	3
2.1.1.1 Das ICAO-Abkommen	3
2.1.1.2 Die Transit- und die Transportvereinbarung.....	5
2.1.1.3 Bilaterale Luftverkehrsabkommen	7
2.1.1.4 Multilaterale Luftverkehrsabkommen	7
2.1.2 Das internationale Luftprivatrecht	8
2.1.2.1 Die Haftung aus dem Beförderungsvertrag.....	8
2.1.2.1.2 Die Haftung aus Luftbeförderungsvertrag nach Warschauer Abkommen (WA).....	8
2.1.2.1.3 Das Haager Protokoll 1955	9
2.1.2.1.4 Das Zusatzabkommen von Guadalajara 1961	10
2.1.2.1.5 Die Vereinbarung von Montreal 1966	10
2.1.2.1.6 Neufassung des Warschauer Abkommens 1999 ("Montreal Convention on Liability")	11
2.1.2.2 Die Dritthaftpflicht nach internationalem Recht	11
2.2 <i>Das supranationale Luftrecht</i>	12
2.2.1 Überblick	12
2.2.2 Die Haftung nach europäischem Recht	14
2.3 <i>Das nationale Luftrecht</i>	15
2.3.1 Das nationale öffentliche Luftrecht.....	15
2.3.1.1 Das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und die Verordnungen zum Luftverkehrsgesetz.....	15
2.3.1.2 Sonstige Gesetze	17
2.3.2 Das nationale Luftprivatrecht	19
2.3.2.1 Die Haftung aus dem Beförderungsvertrag.....	19
2.3.2.2 Die Dritthaftpflicht nach deutschem Recht	20
2.3.3 Sonderproblem: Haftungsfragen des militärischen Luftverkehrs	20
3 WICHTIGE FUNDSTELLEN UND RELEVANTE VERÖFFENTLICHUNGEN DER LUFTFAHRT	21
3.1 <i>Die Joint Aviation Requirements - JAR's</i>	21
3.2 <i>Veröffentlichungen des Büros der Nachrichten für Luftfahrer</i>	22
3.2.1 Luftfahrthandbuch Deutschland – AIP – Aeronautical Information Publication	22
3.2.2 Nachrichten für Luftfahrer (NFL)	22
3.2.3 Luftfahrkarten	23
3.2.4 Luftfahrtinformationsrundschriften (AIC).....	23

GESCHICHTLICHES

Die zwanziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts können als Beginn der Entwicklung des internationalen Luftverkehrs, d. h. des systematischen Einsatzes des Flugzeuges als bedeutenden Verkehrsmittels zur schnellen und sicheren Beförderung von Personen, Post und Gütern über größere Entfernungen angesehen werden. Bis zum Beginn des 2. Weltkrieges hatte sich bereits ein internationales Verkehrsnetz entwickelt.

Insbesondere durch den einsetzenden internationalen Luftverkehr ergaben sich schnell rechtliche Problemstellungen, u. a. dadurch, dass es international recht unterschiedliche Auffassungen darüber gab, ob und wenn ja, welche Hoheitsrechte einem Staat über seinem Luftraum zustehen. Daneben gab es allgemeine rechtliche Problemstellungen, beispielsweise bezüglich der nationalen Zugehörigkeit eines Luftfahrzeugs, der Verantwortlichkeit für Schäden durch ein Luftfahrzeug sowie der Rahmenbedingungen für den Bau von Flughäfen oder die Anforderungen zur Zulassung eines Luftgeräts zum Flugbetrieb.

Zunächst gab es mehrere Theorien und Ansichten bezüglich der Lufthoheit. Die drei wichtigsten waren:

- **die Luftfreiheitstheorie**
- **die Lufthoheitstheorie und**
- **die Luftzonentheorie.**

Die **Luftfreiheitstheorie** sah vor, dass Luftfahrzeuge jeglicher Art in beliebiger Höhe durch den Luftraum des Grundstaates fliegen dürften, ohne gestört zu werden. Die Luftfreiheitstheorie wurde kritisiert, weil sie die elementaren Schutzbedürfnisse der Grundstaaten nicht angemessen berücksichtigt.

Die **Lufthoheitstheorie** gewährt dagegen dem Grundstaat ein absolutes Recht an dem über ihm liegenden Luftraum. Der Luftraum über der Hohen See und über nicht okkupiertem Gebiet untersteht nach dieser Theorie keiner Staatsgewalt. Der **Lufthoheitstheorie** wurde meist entgegengehalten, dass die Souveränität eines Staates nicht unendlich bis in den Weltraum reichen könne.

Nach der **Luftzonentheorie** wollte man in Anlehnung an das Seerecht einen Dreiteilung des Luftraumes erzielen. Ebenso wie die Territorialgewässer eines Staates der Gebietshoheit des Küstenstaates unterstehen, wurde eine solche über dem Luftraum des Grundstaates angenommen. Entsprechend einer Anschlusszone legte man eine Zone fest, in der den Staaten noch bestimmte Kontrollrechte zugestanden wurden. Darüber wurde die "atmosphärische Offene See" des Luftraums der Hohen See nachgebildet.

Sämtliche vorgenannten Theorien wurden auf Staatenebene innerhalb internationaler Rechtsvereinigungen diskutiert. Mit Ausbruch des ersten Weltkrieges setzte sich jedoch, vor allem auch aus militärischen Gesichtspunkten, die Lufthoheitstheorie endgültig durch.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde 1919 in Paris eine Konferenz abgehalten, auf der das erste internationale Luftverkehrsabkommen am 13. Oktober verabschiedet wurde. Das Abkommen mit dem Titel "Convention portant règlementation de la navigation aérienne" wurde von insgesamt 33 Staaten ratifiziert. Die USA ratifizierten die Konvention nicht, was damit begründet wurde, dass Transatlantik-Luftverkehr mit Europa nicht möglich wäre und deshalb kein Regelungsbedürfnis bestünde. Um Luftfahrtinteressen zu koordinieren, wurde beschlossen, eine ständige Institution, die CINA (Commission internationale de navigation aérienne) einzurichten. In Artikel 1 der Konvention wurde der Grundsatz der Souveränität der Staaten über ihrem Luftraum festgelegt. Damit hatte die Lufthoheitstheorie auch Anerkennung im Völkervertragsrecht gefunden. Daneben wurde das Recht auf friedlichen Überflug multilateral gewährt, jedoch wurden Durchflugrechte für regelmäßigen Linienluftverkehr gesondert geregelt. Dieser war ebenso wie die Landung zu wirtschaftlichen Zwecken generell nicht erlaubt und von einzelstaatlicher Genehmigung abhängig.

Im Verlauf des 2. Weltkrieges kam der Personenverkehr in den Kriegsgebieten fast völlig zum Erliegen, der Einsatz des Flugzeuges als Kriegsgerät erlebte demgegenüber einen traurigen Aufschwung.

Zu Beginn der vierziger Jahre, d. h. noch vor Beendigung des Krieges, stellte sich aber heraus, dass die bis dahin vorhandenen rechtlichen Mittel zur Regelung von Fragen des grenzüberschreitenden Luftverkehrs nicht mehr ausreichten. Das Interesse an ungehinderten Landerechten zu wirtschaftlichen Zwecken trat nunmehr in den Vordergrund.

1 BEGRIFF UND EINTEILUNG

Als Luftverkehrsrecht (Luftrecht oder Luftfahrtrecht) werden sämtliche Rechtsvorschriften bezeichnet, die sich auf die Luftfahrt beziehen. Wegen der erkennbar zahlreichen Berührungspunkte mit anderen Rechtsgebieten ist das Luftverkehrsrecht äußerst komplex und wird in vielen Teilbereichen von ersteren (Öffentliches Recht – Genehmigungsverfahren, Zivilrecht – Schadenersatzrecht, Vertragsrecht usw.) überlagert.

Das Luftverkehrsrecht lässt sich nach dem Regelungsgegenstand unterteilen in zwei große Gruppen:

- das öffentliche Luftrecht und
- das Luftprivatrecht.

Nach dem Geltungsbereich lässt sich das Luftrecht untergliedern in:

- das internationale Luftrecht,
- das supranationale Luftrecht (das unmittelbar in den Mitgliedsstaaten geltende Luftrecht der EG) und
- das nationale Luftrecht.

1.1 DAS ÖFFENTLICHE LUFTRECHT

Das **öffentliche Luftrecht** regelt insbesondere Rechtsbeziehungen, die:

- die Zulassung und den Betrieb von Luftfahrzeugen,
- ihre Verwendung in Luftfahrtunternehmen,
- die Erlaubnisse für Luftfahrtpersonal,
- die Genehmigung/Planfeststellung von Flugplätzen,
- ordnungspolitische Fragen, wie Tarife und Luftverkehrsstatistiken usw. betreffen.

1.2 DAS LUFTPRIVATRECHT

Als „**Luftprivatrecht**“ – Betroffene sind meistens nicht-staatliche Rechtssubjekte – werden alle Rechtsnormen bezeichnet, die **privatrechtliche** Rechtsbeziehungen regeln, die im Zusammenhang mit der Luftfahrt stehen. Da es nicht in gleichem Maße wie das öffentliche Luftverkehrsrecht Gegenstand direkt geltender spezieller gesetzlicher Regelungen geworden ist, wird in vielen Fällen auf Rechtsvorschriften des **allgemeinen Privatrechtes** zurückgegriffen. Das Hauptgewicht des Luftprivatrechtes liegt bei Rechtsproblemen, die sich unmittelbar oder mittelbar aus der **Verwendung von Luftfahrtgeräten** ergeben. Insofern kann man zwei große Problemkreise als die Hauptbestandteile des Luftprivatrechtes identifizieren:

- Das **Lufttransportrecht** – betreffend der sich aus dem Beförderungsvertrag und im Zusammenhang mit der Beförderung ergebenden Rechts-, insbesondere Haftungsfragen,
- Die **Dritthaftpflicht** oder das **Dritthaftungsrecht** – Rechts-, insbesondere Haftungsfragen gegenüber an der Beförderung unbeteiligten (dritten) Personen.

Zum Privaten Luftverkehrsrecht gehören im weiteren auch Regelungen über

- (Pfand-)Rechte an Luftfahrzeugen:

Einschlägig sind hier insbesondere die allgemeinen sachenrechtlichen Regelungen nach deutschem Recht, obwohl auch hinsichtlich der Rechte an Luftfahrzeugen internationale Regelungen getroffen wurden.

- die Benutzung von Flugplätzen:

Von Bedeutung hier insbesondere die sich hauptsächlich aus Verträgen ergebenden Rechtsbeziehungen zwischen Betreiber des Flugplatzes und anderen Nutzern (Catering-Service, Bodenabfertigungsdienste, Fluggesellschaften usw.), aber auch die sich aus der normalen Nutzung durch Passagiere ergebenden (außervertraglichen) Rechtsbeziehungen zwischen den verschiedenen Parteien.

- das Luftfahrtpersonal:

In diesem Themenkreis sind überwiegend allgemeine arbeitsrechtliche Fragen und Fragen des Haftungsrechtes gegenüber dem Personal oder Fragen des vom Personal verursachten Haftungsfalles betroffen.

- nachbarrechtliche Fragen zwischen Anliegern und Flugplatz und Rechtsfragen über Rechte des Grundstückseigentümers bei Überflügen über sein Grundstück. Gerade diese Fragen spielen häufig eine große Rolle bei Abwehransprüchen von Anliegern gegen Neu- und Ausbau von Flugplätzen und insbesondere auch bei Fragen der Fluglärmproblematik.

2 GRUNDLAGEN DES LUFTRECHTS

2.1 DAS INTERNATIONALE LUFTRECHT

Das **internationale Luftrecht** regelt die Rechtsbeziehungen, die beim grenzüberschreitenden Luftverkehr auftreten. Diese können sowohl öffentlicher als auch privater Natur sein.

2.1.1 DAS INTERNATIONALE ÖFFENTLICHE LUFTRECHT

Im **internationalen Luftrecht** stellten sich hauptsächlich Fragen der Erlaubnispflichtigkeit von grenzüberschreitenden Flügen. Hierbei standen sich ursprünglich die Luftfreiheitstheorie und die Lufthoheitstheorie gegenüber. Verständlicherweise wurde die Lufthoheitstheorie – staatliche Hoheit im Luftraum über dem jeweiligen Staatsgebiet und den jeweiligen Hoheitsgewässern – von den einzelnen Staaten bevorzugt und setzte sich durch. Automatisch ergab sich so eine Erlaubnispflichtigkeit grenzüberschreitender Flüge und das Bedürfnis **multilateraler und bilateraler Luftrechtsabkommen**. Als Ergebnis der Lufthoheitstheorie entstanden zahlreiche multilaterale Regelungen, deren erste das Pariser Abkommen von 1919 war.

2.1.1.1 DAS ICAO-ABKOMMEN

Das **ICAO-Abkommen** regelt die Rechte und Pflichten der Vertragsstaaten für den Bereich des **internationalen Luftverkehrs**. Es verpflichtet die Staaten insbesondere zur Annahme internationaler Standards und Empfehlungen im Hinblick auf die Regelung des Luftverkehrs und auf den Lufttransport im Allgemeinen. Das Abkommen ist zugleich die **Verfassung** der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation – ICAO. Es geht von der **Lufthoheitstheorie** aus und legt die allgemeinen Grundsätze der Luftfahrt, die Regeln für die technische Zusammenarbeit und die Gründung einer internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) fest.

Die internationale **Zivilluftfahrtorganisation** wurde durch Artikel 43 des Chikagoer Abkommens (Convention on International Aviation, 1944) ins Leben gerufen, zunächst als PICAQ (Provisional International Civil Aviation Organization), ab 1947 dann unter dem Begriff ICAO.

Der politische Auftrag der ICAO besteht vornehmlich in der Wahrnehmung regulativer oder quasi-legislativer Aufgaben. Ausdruck findet dies vor allem in der Entwicklung und Überarbeitung der Annexe zum Abkommen.

Heute gehören der ICAO **187 Vertragsstaaten** an. Die Bundesrepublik Deutschland ist seit 1956 Mitglied.

Das ICAO-Abkommen umfasst 96 Artikeln. Es enthält die allgemeinen Grundsätze der Luftfahrt, die Satzung der ICAO, die Regeln für die technische internationale Zusammenarbeit sowie die Schlussbestimmungen.

Die wesentlichen Grundsätze sind:

Souveränität: "Die Vertragsstaaten erkennen an, dass jeder Staat im Luftraum über seinem Hoheitsgebiet die ausschließliche Souveränität besitzt" (Artikel 1).

Chancengleichheit: Jeder Staat besitzt das gleiche Recht zur Teilnahme am internationalen Luftverkehr (Artikel 5 ff.).

Keine Diskriminierung: Jeder Vertragsstaat muss die nationalen Rechtsnormen der anderen Vertragsstaaten anerkennen (Artikel 11). Aus diesem Artikel folgt weiterhin, dass kein Staat bezüglich Einflugerlaubnis, Abflug zum und aus dem Hoheitsgebiet des betreffenden Staates oder der Navigation im entsprechenden Luftraum bevorzugt werden darf.

Autonomie: Die Unterzeichnerstaaten sind frei in der Auswahl derjenigen Luftverkehrsunternehmen, die internationalen Luftverkehr betreiben sollen.

Der Anwendungsbereich des Abkommens von Chicago ist der internationale zivile Luftverkehr. Staatlicher Luftverkehr (militärisch, diplomatisch) wird von der Konvention nur generell behandelt. So wird festgelegt, dass "Überflüge" der speziellen Genehmigung des zu überfliegenden Staates bedürfen.

Einschränkungen der nationalen Souveränität, die sich aus dem Vertragswerk ergeben, sind:

- Die Vertragsstaaten müssen die internationalen Regularien der Luftfahrtnavigation einhalten. Die Rechte nationaler Regierungen zur Regulierung navigatorischer Fragen sind somit nicht absolut, sondern Gegenstand von internationalen Vereinbarungen.
- Prinzipiell werden "Nicht-Linienverkehre" sehr liberal gehandhabt. Solche Verkehre müssen zugelassen werden (siehe Artikel 5). Die Staaten können allerdings bestimmte Einschränkungen verfügen, und zwar:
 - Landungen verlangen,
 - aus bestimmten Sicherheitsgründen bestimmte Flugrouten vorschreiben, oder eine besondere Erlaubnis verlangen,
 - Gesetze, Bedingungen und Einschränkungen erlassen, die als "wünschenswert" im Hinblick auf das Privileg der Aufnahme oder des Absetzens von Passagieren oder Fracht angesehen werden.

Damit obliegt die Gesetzgebung über Nicht-Linienverkehre im wesentlichen den nationalen Regierungen.

Das Abkommen von Chicago regelt grundsätzlich keine kommerziellen Fragen. Nur drei Artikel sind von wirtschaftlicher Bedeutung. Es sind dies:

- der bereits erwähnte Paragraph 5, der Nicht-Linienverkehren das Recht einräumt, das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates ohne vorherige Genehmigung zu überfliegen, für nicht-gewerbliche Zwecke zu landen, und sogar mit Einschränkungen Passagiere und Fracht abzusetzen bzw. aufzunehmen.
- der Paragraph 6, der Linienflüge in der Form regelt, dass für jeden solchen Flug die Genehmigung des angeflogenen Staates oder des überflogenen Staates erforderlich ist. Diese Regelung wurde zur Grundlage des „Bilateralismus“, des Austausches von Luftverkehrsrechten zwischen zwei Staaten.
- der Paragraph 7, der die Kabotage regelt. Unter Kabotage versteht man hierbei die Beförderung von Passagieren, Fracht oder Post von einem Punkt zu einem anderen innerhalb des gleichen staatlichen Hoheitsgebietes. Sie ist i. A. grundsätzlich einheimischen Fluggesellschaften vorbehalten. Jeder Vertragsstaat besitzt das Recht, den Luftfahrzeugen anderer Vertragsstaaten die Genehmigung zur Kabotage zu verweigern. Des weiteren verpflichten sich die Vertragsstaaten dazu, kein Übereinkommen zu treffen, das dem Luftverkehrsunternehmen eines anderen Staates ein Ausschließlichkeitsrecht zur Kabotage

zusichert oder den Erwerb eines solchen Rechts von einem anderen Staat für die eigene Fluggesellschaft beinhaltet.

Das Abkommen wird ergänzt durch nachfolgend genannte 18 Anhänge (Annexe):

Annex 1	Personnel Licensing	Zulassung von Luftfahrtpersonal
Annex 2	Rules of the Air	Luftverkehrsregeln
Annex 3	Meteorology	Flugwetterdienst
Annex 4	Aeronautical Charts	Luftfahrtkarten
Annex 5	Units of Measurement to be used in Air-Ground Communication	Maßeinheiten
Annex 6	Operation of Aircraft	Betrieb von Luftfahrzeugen
Annex 7	Aircraft Nationality and Registration Marks	Nationalität und Registration von Luftfahrzeugen
Annex 8	Airworthiness of Aircraft	Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen
Annex 9	Facilitation	Einrichtungen
Annex 10	Aeronautical Telecommunication	Flugfernmeldedienst
Annex 11	Air Traffic Services	Flugverkehrsdienste
Annex 12	Search und Rescue	Such- und Rettungsdienst
Annex 13	Aircraft Accident Inquiry	Untersuchung von Flugunfällen
Annex 14	Aerodromes	Flugplätze
Annex 15	Aeronautical Information Service	Flugberatungsdienst
Annex 16	Aircraft Noise	Fluglärm
Annex 17	Security	Sicherheit im Luftverkehr
Annex 18	Safe Transport of Dangerous Goods by Air	Sicherheitsbestimmungen für den Lufttransport gefährlicher Güter

2.1.1.2 DIE TRANSIT- UND DIE TRANSPORTVEREINBARUNG

Entgegen dem multilateralen Einvernehmen hinsichtlich der technischen sowie der sicherheitsrelevanten Fragen des Weltluftverkehrs bestanden große Differenzen über die künftige wirtschaftliche Regelung des Luftverkehrs. Uneinigkeit herrschte insbesondere über die multilateral geregelte Vergabe und Aufteilung von Verkehrsrechten an Fluggesellschaften.

Es standen sich zwei entgegengesetzte Ansichten gegenüber. Die USA strebten eine möglichst freie Luftfahrt an (vor dem Hintergrund ihrer kurz vor dem absehbaren Ende des 2. Weltkrieges bestehenden weltweiten Überlegenheit im Luftverkehr). Die Mehrzahl der Staaten, darunter vor allem das Vereinigte Königreich, traten angesichts dessen dagegen für ein System kontrollierter Zivilluftfahrt ein. Sowohl die völkerrechtliche Anerkennung des Luftfreiheitskonzepts, ähnlich der Freiheit der Weltmeere, als auch die internationale Verwaltung des Luftverkehrs erwiesen sich als nicht mehrheitsfähig.

Von den Vereinigten Staaten wurden daraufhin die folgenden, als die "5 Freiheiten der Luft" bekannten, "Minimalforderungen" für den planmäßigen internationalen Linienluftverkehr erhoben:

- (1) Das Recht zum freien Überflug über das Hoheitsgebiet eines Staates ohne Landung.
- (2) Das Recht, in den Luftraum anderer Staaten zum Zwecke nicht-gewerblicher, technischer Landungen (Tanken, Wechsel des Flugpersonals) einzufliegen und zu landen.
- (3) Das Recht, Passagiere, Post und Fracht aus dem Heimatstaat in einen anderen Vertragsstaat zu befördern.
- (4) Das Recht, aus einem anderen Vertragsstaat Passagiere, Post und Fracht in das eigene Staatsgebiet zu befördern

- (5) Das Recht, in einem Vertragsstaat Passagiere, Post und Fracht für einen beliebigen Drittstaat aufzunehmen oder die aus einem beliebigen Drittstaat kommenden im Vertragsstaat abzusetzen, wobei der Flug entweder im Heimatstaat beginnen oder enden muss.

Darüber hinaus wird in der Literatur noch von der 6., 7. und 8. Freiheit (hierbei handelt es sich um Kombinationsformen der oben beschriebenen Freiheiten bzw. um das in Art. 7 enthaltene Recht auf Kabotage) gesprochen, die jedoch erst später definiert wurden und nur durch spezielle völkerrechtliche Verträge realisiert werden können.

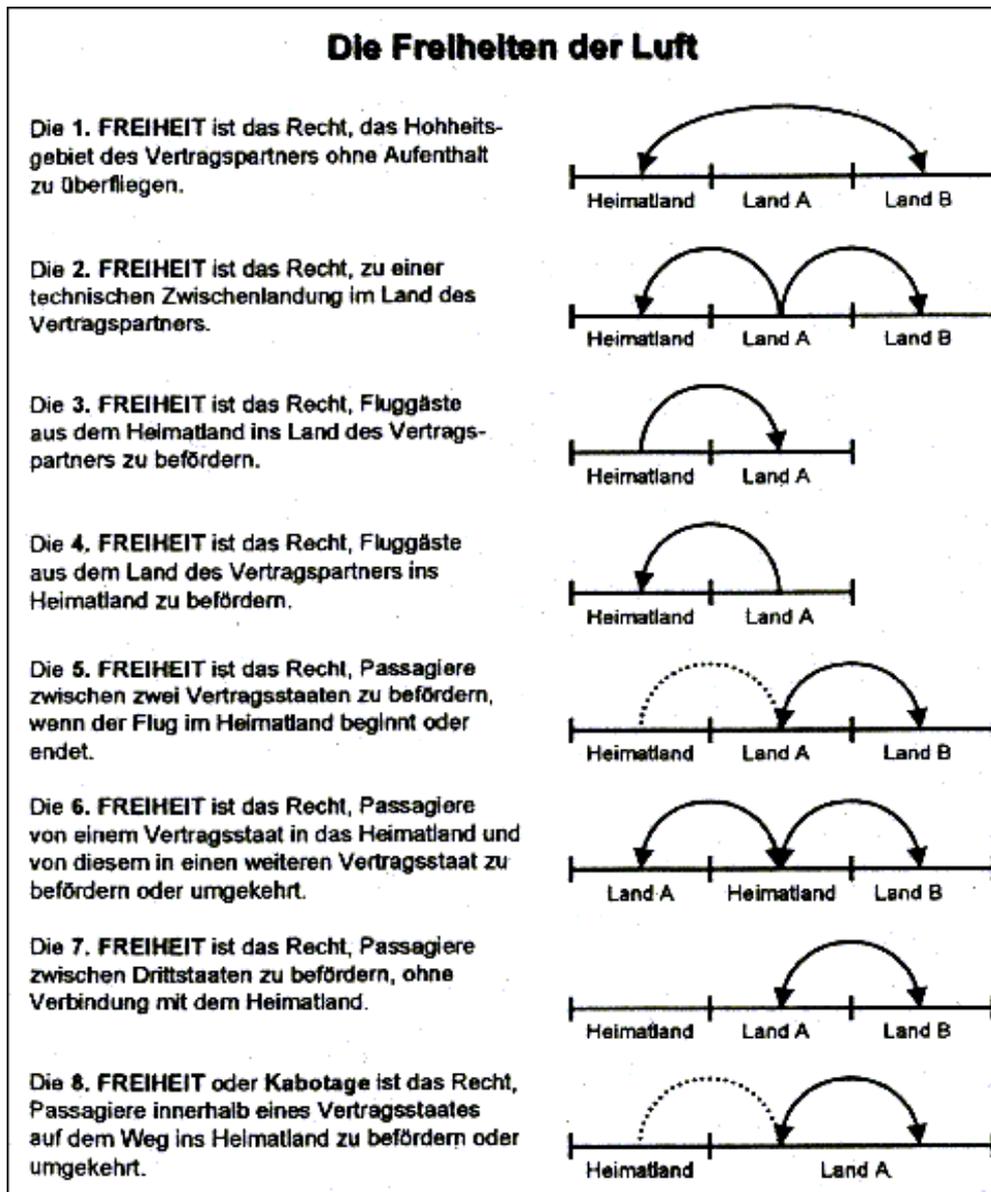


Abbildung 1: Die Freiheiten der Luft

Quelle: Schwenk, Handbuch des Luftverkehrsrechts, 2. Auflage

Beide Seiten mussten Abstriche bei ihren Forderungen machen, woraus eine Kompromisslösung in Gestalt zweier Zusatzabkommen resultierte:

Die **Transitvereinbarung** (International Air Service Transit Agreement) vom 7. Dezember 1944, die von mehr als 100 Staaten ratifiziert worden ist und deshalb in Kraft getreten ist. Darin sind die beiden ersten der

oben aufgeführten Freiheiten, die sog. technischen Freiheiten, multilateral zwischen allen Vertragsstaaten im Hinblick auf den planmäßigen internationalen Linienluftverkehr konstituiert:

- (1) Das Recht des Überfluges über das Territorium eines anderen Vertragsstaates.
- (2) Das Recht zur technischen Landung in einem anderen Vertragsstaat.

Hierdurch wird die Einrichtung internationaler Luftverkehrslinien ohne vorherige Verhandlung mit den zu überfliegenden Staaten möglich.

Die **Transportvereinbarung** (International Air Transport Agreement) vom 7. Dezember 1944 wurde nur von wenigen Staaten unterzeichnet wurde (auch die USA kündigten dieses Abkommen später) und ist deshalb nie in Kraft getreten. Mit diesem Abkommen sollten öffentlich-rechtliche Normen geschaffen werden, die den rechtlichen Rahmen zur Abwicklung des internationalen Linienluftverkehrs bilden sollten; das sind die 3. bis 5. Freiheit der Luft. Die Vereinbarung dieser Freiheiten bleibt deshalb weiterhin bilateralen Abkommen vorbehalten.

2.1.1.3 BILATERALE LUFTVERKEHRSABKOMMEN

Hauptgegenstand solcher Art Abkommen ist die wechselseitige Gewährung von Verkehrsrechten zwischen zwei Staaten. Das Vorhandensein von Verkehrsrechten erhöht bekanntlich die Attraktivität des Leistungsangebots einer Fluggesellschaft, ihre Wirtschaftlichkeit und die Stärke ihrer Wettbewerbsposition. Zur Sicherung der Marktposition der heimischen Luftverkehrsgesellschaft werden Verkehrsrechte in der Regel so ausgetauscht, dass unter Berücksichtigung der angebotenen Beförderungskapazitäten die Marktwerte ausgeglichen sind. Hierzu notwendig ist der Abschluss bilateraler Luftverkehrsabkommen. Diese bilden die wichtigste Rechtsquelle im Fluglinienverkehr zwischen zwei Staaten (1999 hat die Bundesrepublik mit 91 Staaten solche Abkommen unterzeichnet und bei der ICAO hinterlegt). Ihrem Wesen nach sind diese Abkommen völkerrechtliche Verträge, die trotz Kündigungsmöglichkeit längerfristig angelegt sind.

Ausgangspunkt bilateraler Luftverkehrsabkommen ist **Artikel 1 des Chikagoer Abkommens** von 1944, in dem es heißt:

"Die Vertragsstaaten erkennen an, dass jeder Staat über seinem Hoheitsgebiet die volle und ausschließliche Lufthoheit besitzt".

Soll internationaler Fluglinienverkehr zwischen zwei Staaten, von denen mindestens eine ein Nicht-EU-Staat ist, stattfinden, so ist grundsätzlich die Aushandlung eines bilateralen Luftverkehrsabkommens zwischen eben diesen Staaten erforderlich. Der gewerbliche Gelegenheitsluftverkehr bleibt in solchen Abkommen meist unberücksichtigt.

Bilaterale Luftverkehrsabkommen beinhalten im wesentlichen die Einräumung von bestimmten Verkehrs- und Hilfsrechten und die Festlegung von Einzelheiten über die Ausübung der Verkehrsrechte, wie beispielsweise das Beförderungsangebot, die Häufigkeit der angebotenen Dienste, die Beförderungsbedingungen sowie den Umfang der gewährten Rechte, die Bezeichnung und Zulassung der Luftverkehrsunternehmen, welche die Rechte der Vertragsstaaten wahrnehmen sollen, die Gebühren, Zölle, Tarife, die Statistik, den Meinungsaustausch, die Schiedsgerichtsbarkeit, die Kündigung und das Inkrafttreten des bilateralen Vertrages.

In der Bundesrepublik Deutschland bedürfen diese Abkommen nach **Artikel 59 des Grundgesetzes** der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften durch formelles Gesetz. Das Inkrafttreten der Zustimmungsgesetze ist nach Artikel 59 GG Voraussetzung für die Ratifizierung der Abkommen. Sie treten dann zu einem bestimmten Zeitpunkt nach Austausch der Ratifizierungsurkunden in Kraft.

2.1.1.4 MULTILATERALE LUFTVERKEHRSABKOMMEN

Die Gewährung von internationalen Verkehrsrechten war bisher auf multinationaler Ebene wenig erfolgreich. Beispielhaft für multilaterale Abkommen wären zu nennen:

- Die "**Vereinbarung über den Durchflug im internationalen Fluglinienverkehr vom 7. Dezember 1944**" – die **Transitvereinbarung** – sah die gegenseitige Anerkennung der ersten und zweiten Freiheitsrechte der Luft vor; diese Rechte berühren wirtschaftlich sekundäre Bereiche. Einige wichtige Staaten sind diesem Abkommen nicht beigetreten (z. B. die GUS-Staaten, Italien, einige osteuropäische Staaten).

- Ebenfalls fehlgeschlagen ist die "**Vereinbarung über internationale Luftbeförderung vom 7. Dezember 1944**" – das ist die **Transportvereinbarung**. Ihr Ziel war die gegenseitige (multilaterale) Einräumung der Freiheiten der Luft drei bis fünf. Sie wurde lediglich von 13 Staaten unterzeichnet, von denen einige, z. B. die USA, ihre Unterschrift wieder zurückzogen. Die Transportvereinbarung besitzt heute nur noch historischen Wert.

Erst mit dem Beginn der europäischen Liberalisierung und den "**Richtlinien der EG zum Interregionalverkehr von 1983**" und der "**Entscheidung des Ministerrates vom 14. Dezember 1987 über die Aufteilung der Kapazitäten**" kam es zu einer neuen Initiative zur multilateralen Regelung von Verkehrsrechten – zunächst „nur“ auf die EG bezogen.

2.1.2 DAS INTERNATIONALE LUFTPRIVATRECHT

2.1.2.1 DIE HAFTUNG AUS DEM BEFÖRDERUNGSVERTRAG

Umfassendstes jedoch nicht unbegrenzt geltendes internationales Übereinkommen zur Regelung von Haftungsfragen aus einem Luftbeförderungsvertrag ist (zur Zeit noch) das "Warschauer Abkommen" und die durch seine nachfolgenden Vereinbarungen normierten Änderungen bzw. Ergänzungen.

Soweit hierdurch keine Regelungen getroffen werden bzw. das Abkommen wegen fehlender Ratifizierung durch den jeweiligen Staat nicht anwendbar ist, ist das jeweils geltende (nationale) Recht nach den Regeln des Internationalen Privat- und Verfahrensrechtes (IPR) zu bestimmen. Entscheidende Anhaltspunkte hierfür ergeben **vertragliche Vereinbarungen** zwischen den Vertragsparteien, **Ziel- oder Startort, Nationalität des Luftfrachtführers oder Fluggastes, Niederlassung des Luftfahrtunternehmens, Nationalitätskennzeichen des Luftfahrtgerätes** usw. Die jeweilige Entscheidungsfindung obliegt häufig dem zuerst angerufenen Gericht, welches dann über seine Zuständigkeit zu entscheiden hat. Die Entscheidungsfindung selbst ist höchst kompliziert und kann im Ergebnis insbesondere hinsichtlich der Rechtsfolgen höchst unterschiedliche Auswirkungen haben.

2.1.2.1.2 Die Haftung aus Luftbeförderungsvertrag nach Warschauer Abkommen (WA)

Beim **Warschauer Abkommen (WA)** handelt es sich um die erste **multilaterale** Regelung auf dem Gebiet des privaten Luftrechts überhaupt. Es wurde am 12. Oktober 1929 von 23 Staaten nebst Zusatz- und Schlussprotokoll unterzeichnet. Der Vertrag trat für Deutschland am 29. Dezember 1933 in Kraft. Dieses Abkommen und seine noch zu benennenden Folgeabkommen bilden die Grundlage für das internationale Luftprivatrecht.

Das WA selbst enthält keine Vorschriften über den Beförderungsvertrag, dieser wird lediglich vorausgesetzt und ist ebenfalls **formlos** gültig. Fehlende Beförderungsscheine haben aber nach dem WA Rechtsnachteile für den Luftfrachtführer zur Folge.

Das in vollem Wortlaut als "**Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr**" bekannte Vertragswerk (derzeit von mehr als 130 Staaten ratifiziert) befasst sich mit den zwei Normierungskomplexen:

- (1) der einheitliche Gestaltung der Beförderungsdokumente und
- (2) der Haftung des Luftfrachtführers.

Das Warschauer Abkommen gilt für jede internationale Beförderung von Passagieren, Reisegepäck und Sachen (keine Post), die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt. Es gilt auch bei unentgeltlicher Beförderung durch Luftfahrzeuge, wenn sie von einem zertifizierten Luftfahrtunternehmen ausgeführt wird.

Das Warschauer Abkommen hat **weltweite** Geltung erlangt.

Die **Haftung** des Luftfrachtführers ist im dritten Kapitel des Warschauer Abkommens geregelt. Es werden dabei folgende Schadensfälle erfasst:

- Personenschäden durch Verletzung, Gesundheitsschädigung oder Tötung von Reisenden;
- Sachschäden durch Verlust, Zerstörung oder Beschädigung des aufgegebenen Reisegepäcks und der Güter;
- Verspätungsschäden durch Überschreiten der Beförderungsfrist für Personen und Güter.

Der Luftfrachtführer hat den Schaden dann zu ersetzen, wenn der Unfall, durch den der Schaden verursacht wurde, sich an Bord des Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen bzw. beim Be- oder Entladen ereignet hat.

Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Luftfrachtführer nachweist, dass er alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen hat, oder er diese Maßnahmen nicht treffen konnte. Die Beweislast (bezüglich des Vorliegens des Verschuldens des Luftfrachtführers) liegt also nicht beim Geschädigten, sondern beim Verursacher (**Umkehrung der Beweislast**). Dieses Prinzip gilt für das Warschauer Abkommen und die darin festgesetzten Haftungsgrenzen. Für die Geltendmachung von Haftungsansprüchen, die über diese Grenzen hinausgehen, muss der Geschädigte ein Verschulden des Luftfrachtführers nachweisen. In diesem Fall liegt die Beweislast beim Geschädigten.

Die Haftung nach dem Warschauer Abkommen (Artikel 22) ist zunächst der Höhe nach begrenzt. Bei der **Beförderung von Personen** haftet der Luftfrachtführer jedem Reisenden gegenüber nur bis zu einem Betrag von 125.000 Poincaré-Franken.

Exkurs:

Die Beträge in Poincaré-Franken beziehen sich auf eine Währungseinheit im Werte von 65,5 Milligramm Gold mit einem Feingehalt von 900/1000. Die Umwandlung der Beträge in andere Landeswährungen als die Goldwährung erfolgt im Falle eines gerichtlichen Verfahrens nach dem Goldwert dieser Währung zum Zeitpunkt der Entscheidung.

Bei der **Beförderung von aufgegebenem Reisegepäck** und von Gütern haftet der Luftfrachtführer nur bis zu einem Betrage von 250 Franken je Kilogramm.

Die **Haftung für Gegenstände, die der Passagier in seiner Obhut behält**, ist auf einen Höchstbetrag von 5.000 Franken je Gepäckstück beschränkt.

Die oben genannten Haftungsbeschränkungen gelten nicht, wenn der Schaden auf ein Verschulden des Luftfrachtführers zurückzuführen ist, d. h. bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit. Somit kann der Geschädigte, wenn einen bewiesenermaßen höheren Schaden geltend machen, wenn es ihm gelingt, ein vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verhalten des Luftfrachtführers oder seiner Leute nachzuweisen. Nur dann kann er die Haftungsgrenzen „überspringen“ (Artikel 24). Die Ansprüche gegen den Luftfrachtführer müssen dann nach allgemein gültigen zivilrechtlichen Prinzipien geltend gemacht werden (Beweislast beim Geschädigten).

Das Warschauer Abkommen lässt eine Vereinbarung höherer Haftungssummen zwischen den Passagieren und dem Luftfrachtführer zu.

Die Klage auf Schadenersatz kann nur binnen einer Ausschlussfrist von zwei Jahren erhoben werden. Die Frist beginnt mit dem Tag, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist, oder an dem es hätte ankommen sollen, oder an dem die Beförderung abgebrochen worden ist (Artikel 29 WA).

Die Klage muss in dem Gebiet eines Vertragsstaates erhoben werden, und zwar nach Wahl des Klägers am Ort des Sitzes des Luftfrachtführers oder dem Gericht des Bestimmungsortes (Artikel 28 WA).

2.1.2.1.3 Das Haager Protokoll 1955

Das Haager Protokoll vom 28. September 1955 stellt eines der wichtigsten Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen dar. Es wurde im Laufe der Zeit von mehr als 110 Staaten ratifiziert. Die wesentlichen Änderungen im Vergleich zum Warschauer Abkommen sind:

- Verdoppelung der Haftungshöchstsummen für Personenschäden auf 250.000 Poincaré-Franken (keine Veränderung bezüglich Gepäck oder Fracht) sowie eine
- Erweiterung der unbegrenzten Haftung, die nun nicht mehr nur bei grober Fahrlässigkeit eintritt, sondern auch im Falle sogenannter "bewusster Fahrlässigkeit", d. h., wenn "...eine Handlung oder Unterlassung in dem Bewusstsein (unternommen wird), dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit auftreten würde...".

2.1.2.1.4 Das Zusatzabkommen von Guadalajara 1961

Ein weiteres wichtiges Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen ist das Abkommen von Guadalajara vom 18. September 1961, welches von mehr als 65 Staaten ratifiziert wurde. Die **wesentliche Änderung** zum vorangegangenen Vertragswerk ist die **Ausdehnung der Haftung des Luftfrachtführers auf den ausführenden Luftfrachtführer**:

Führt ein anderer als der vertragliche Luftfrachtführer die Beförderung durch, so hat die ausführende Fluggesellschaft die gleichen Verpflichtungen und Rechte (inklusive der Haftungsbeschränkungen) wie der vertragliche Luftfrachtführer.

Das Zusatzabkommen von Guatemala-City (1971) und die Zusatzprotokolle 1 bis 4 von Montréal (1975) beinhalten weitere Änderungen des Warschauer Abkommens. Diese haben bis heute jedoch **keine Bedeutung** erlangt, da sie von zu wenig Staaten ratifiziert worden sind.

2.1.2.1.5 Die Vereinbarung von Montreal 1966

Die Vereinigten Staaten von Amerika haben das Haager Protokoll nie ratifiziert. Nachdem die USA im Mai 1966 das Warschauer Abkommen sogar für kurze Zeit gekündigt hatten, kam es 1966 in Montreal zu einer speziellen, auf privatrechtlicher Basis getroffenen, Vereinbarung zwischen Luftfrachtführern der IATA und dem damaligen **CAB (Civil Aeronautics Board)** über eine Erhöhung der Haftungssummen.

Beim "**Montreal Agreement**" handelt es sich demnach um kein zwischenstaatliches Abkommen, sondern um eine **Verpflichtungserklärung von Fluggesellschaften gegenüber dem CAB**. Diesem Agreement liegen folgende Prinzipien zugrunde:

- Die Luftfrachtführer wenden grundsätzlich die Haftungsbeschränkungen des Warschauer Abkommens an. Sie sind jedoch damit einverstanden, dass bei der Beförderung von und nach den USA andere Haftungsgrenzen gelten, und zwar beträgt die Haftung für jeden Fluggast für Tod, Körperverletzung oder Gesundheitsschädigung 75.000 US-\$ einschließlich Rechtsverfolgungskosten bzw. 58.000 US-\$ ohne Rechtsverfolgungskosten.
- Es findet eine Abkehr vom Verschuldensprinzip mit umgekehrter Beweislast zur objektiven Haftung des Luftfrachtführers statt, d. h., das Verschulden des Luftfrachtführers ist nicht mehr Haftungsvoraussetzung. Das eigene Verschulden des Geschädigten an der Herbeiführung des Schadens wird jedoch bei der Bemessung des Schadenersatzes berücksichtigt.
- Die weitergehende Haftungsregelung ist auf dem Flugschein bekannt zu machen.

Die aufgrund der Montrealer Vereinbarung angewandten Verfahrensweisen führten aber nicht zu einer Rechtsvereinheitlichung, sondern vielmehr zu einer Rechtszersplitterung und damit auch zu mehr Rechtsunsicherheit. Nach der Rechtslage, wie sie sich anhand obiger Szenarien darstellt, können bei einem einzigen Flugunfall für den Luftfrachtführer verschiedene Arten von Haftungsbestimmungen für Personenschäden in Betracht kommen:

- Warschauer Abkommen – 125.000 Franken
- Haager Protokoll – 250.000 Franken
- Montrealer Vereinbarung – 75.000 US \$ (bzw. 58.000 US \$)
- innerstaatliche Regelungen für den internationalen Luftverkehr mit Staaten, die nicht dem Warschauer Abkommen angehören.

Eine weitere Konsequenz des *Montreal Agreement* und der eben dargestellten Situation ist die, dass sich aufgrund der diskriminierenden Behandlung der Passagiere auf den anderen Fluglinien viele Fluggesellschaften dazu entschlossen, auf freiwilliger Basis die erhöhte oder eine darüber hinausgehende Haftungssumme für all ihre Flüge anzuwenden.

2.1.2.1.6 Neufassung des Warschauer Abkommens 1999 ("Montreal Convention on Liability")

Die Jahrzehnte andauernden Bestrebungen, das Warschauer Übereinkommenssystem zu reformieren, konnten im Rahmen der in Montreal vom 10. bis 28. Mai 1999 durchgeführten Diplomatischen Konferenz von rund 120 Staaten über ein Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Regeln für die Beförderung im internationalen Luftverkehr erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Das neue Übereinkommen wurde am 28. Mai 1999 bereits von 52 Staaten unterzeichnet. Deutschland, Frankreich, das Vereinigte Königreich und insbesondere die Vereinigten Staaten von Amerika gehören hierbei zu den ersten Unterzeichnerstaaten.

Vorbild für dieses Übereinkommen war unter anderem die Haftungsregelung der EU-Verordnung, so wurden insbesondere die **Haftungstatbestände verschärft und der Haftungsumfang ausgeweitet**:

Wird bei einem Luftverkehrsunfall ein Passagier getötet oder gesundheitlich geschädigt, haftet das Luftfahrtunternehmen im Wege reiner Gefährdungshaftung bis zu einem Betrag von 100.000 Sonderziehungsrechten (SZR) des Internationalen Währungsfonds je Anspruchsteller. Darüber hinaus haftet das Luftfahrtunternehmen für vermutetes Verschulden in unbegrenzter Höhe. Einer über 100.000 SZR hinausgehenden Haftung kann das Luftfahrtunternehmen also nur durch den Nachweis fehlenden Verschuldens entgehen.

Darüber hinaus wurde mit der neuen Konvention die Möglichkeit geschaffen, Luftfahrtunternehmen aufgrund nationaler Regelung zu schnellen **Vorauszahlungen im Schadensfall** zu verpflichten. Der Passagier hat außerdem unter bestimmten Voraussetzungen bei Personenschäden die Möglichkeit – insbesondere wenn ihm die möglichen Gerichtsstände als nicht ausreichend oder zweckdienlich erscheinen –, das Luftfahrtunternehmen auch an seinem Wohnort zu verklagen.

Das neue Übereinkommen enthält daneben **Bestimmungen über die Beförderungsdokumente** (Flugschein, Fluggepäckschein, Luftfrachtbrief), die den neuen technischen Entwicklungen vor allem im Bereich der elektronischen Buchungs- und Luftfrachtbriefverfahren entsprechen und den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Luftfahrtunternehmen (z. B. im Bereich des "Code-Sharing") Rechnung tragen. Für Gepäck-, Fracht- und Verspätungsschäden wurden des weiteren **neue Haftungshöchstgrenzen** der Luftfahrtunternehmen vereinbart. Eine **Anpassungsklausel** im Übereinkommen gewährleistet die Überprüfung dieser Haftungsgrenzen und ihre entsprechende Anpassung in einem Rhythmus von 5 Jahren.

Das Übereinkommen bedarf der **Ratifikation** der Vertragsstaaten. Es tritt gemäß seinem Artikel 56 Absatz 6 am sechzigsten Tag nach Hinterlegung der dreißigsten Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde beim Verwahrer zwischen den Staaten in Kraft, die eine solche Urkunde hinterlegt haben.

Mit **Beschluss vom 5. April 2001** hat die **Europäische Gemeinschaft** das Montrealer Übereinkommen genehmigt und festgestellt, dass der Präsident des Rates im Namen der Gemeinschaft die in Artikel 53 Absatz 3 des Übereinkommens vorgesehene Urkunde sowie eine Zuständigkeitserklärung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt. Die Ratifikation erfolgt für Deutschland gemeinsam mit den anderen Staaten der EU. Das Übereinkommen ist derzeit noch nicht in Kraft, da die Zahl von insgesamt 30 für das Inkrafttreten nötigen Ratifikationen noch nicht erreicht ist.

Da die EU-Mitgliedstaaten auch weiterhin dem Warschauer Abkommenssystem angehören, können die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft im Verhältnis zu Drittländern, die das Übereinkommen noch nicht ratifiziert haben, zumindest das alte Warschauer Abkommen ggfs. in der Fassung des Haager Protokolls weiter anwenden. Andernfalls kämen nur die Grundsätze des Internationalen Privatrechts zum Tragen, was die Haftungssituation nicht gerade erleichtern würde.

2.1.2.2 DIE DRITTHAFTPFLICHT NACH INTERNATIONALEM RECHT

Der allgemein übliche Ansatzpunkt zur Festlegung der geltenden Haftungsregeln bei Flugzeugunglücken mit Schadensfolgen für Dritte – der Unfallort – führt wegen der von Rechtsordnung zu Rechtsordnung sehr unterschiedlichen Haftungsregeln und Haftungsobergrenzen zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen im Einzelfall. Schon sehr frühzeitig wurde deshalb versucht, diesem Problem durch internationale Vereinbarungen zu begegnen. Das 1952 in Rom (von zu wenigen Staaten) unterzeichnete und aus Aktivitäten der ICAO hervorgegangene "**Römer Haftungsabkommen**" hat aber nie die erwünschte Bedeutung erlangt. Gestaltet war es ähnlich wie die im deutschen Recht (LuftVG) niedergelegte Dritthaftpflicht des Luftfahrzeughalters mit nach Flugzeuggewicht gestaffelten Haftungsobergrenzen, die per Haftpflichtversicherung abzusichern waren.

Wesentlicher Unterschied ist, diese Obergrenzen nur bei vorsätzlichem Handeln des Luftfahrzeughalters entfallen.

Die Tatsache, dass das Abkommen kaum Erfolg hatte, war darin begründet, dass viele Staaten – so insbesondere die USA und Großbritannien – keine Haftungsbergrenzen für Drittschäden in ihrem nationalen Rechtsgefüge kannten und somit das Abkommen nicht ratifiziert haben. Andere Probleme ergaben sich aus dem wirtschaftlichen Leistungsgefälle zwischen den einzelnen Staaten und der Tatsache, dass reine Überflugschäden (Lärm u. ä.) nicht vom Abkommen erfasst waren.

Deutschland selbst ist dem Abkommen ebenfalls **nicht** beigetreten. Da somit in den meisten Fällen eine geltende Regelung nicht vorliegt, bleibt es bei der Anwendung der jeweiligen **nationalen** Rechtsnormen, die nach den Prinzipien des Internationalen Privat- und Verfahrensrechtes gefunden werden müssen.

2.2 DAS SUPRANATIONALE LUFTRECHT

2.2.1 ÜBERBLICK

Das **Luftrecht der EU** regelt den Luftverkehr innerhalb und zwischen den Mitgliedstaaten der EU.

Die seit der Gründung der Europäischen Gemeinschaft immer stärker werdenden Einflüsse **europäischer Gesetzgebung** haben umfassend auch das Luftverkehrsrecht in den Mitgliedsstaaten beeinflusst.

Die Europäischen Gemeinschaft (EG verfügt über Zuständigkeiten für den Luftverkehr insbesondere nach Artikel 80 Abs. 2 des EG-Vertrages (in der Fassung mit den Änderungen durch den Vertrag von Amsterdam vom 2. Oktober 1997).

Die Rechtsgrundlagen des Luftverkehrs innerhalb und zwischen Mitgliedstaaten der EU ergeben sich aus **primärem und sekundärem Gemeinschaftsrecht**. Sie sind geprägt von der Absicht der Deregulierung und Harmonisierung der rechtlichen Rahmenbedingungen mit dem Ziel der Schaffung eines liberalisierten Luftverkehrsmarktes in Europa.

Darüber hinaus gelten fast sämtliche Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft (EG) auch in dem vom Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum erfassten Gebiet.

Soweit EG-Regelungen bestehen, wird das nationale Recht der Mitgliedstaaten vom Recht der Europäischen Gemeinschaft ergänzt bzw. überlagert (Vorrang des Gemeinschaftsrecht).

Primäres Gemeinschaftsrecht

In **Art. 70 bis 80 des EG-Vertrages** (Fassung vom 2.10.1997) wird die **gemeinsame Verkehrspolitik** geregelt. Der **Luftverkehr** und die Seeschifffahrt sind nach Art. 80 Abs. 1 **nicht** von diesen Regelungen betroffen. Nach **Art. 80 Abs. 2** kann der Rat aber "mit qualifizierter Mehrheit darüber entscheiden, ob, inwieweit und nach welchen Verfahren geeignete **Vorschriften für** die Seeschifffahrt und **Luftfahrt** zu erlassen sind" und die allgemeinen Verfahrensvorschriften des Art. 71 (Erlass von erforderlichen Maßnahmen) Anwendung finden.

Mit dieser Regelung soll deutlich gemacht werden, dass in diesem Bereich ein größerer Ausgestaltungsspielraum im Hinblick auf die völkerrechtlichen Bindungen der genannten Verkehrsträger bestehen sollte. Die Ausdehnung der Geltung der allgemeinen Bestimmungen des Vertrages hat insbesondere zur Folge, dass die Regelungen der Grundfreiheiten des Vertrages, insbesondere Dienstleistungsfreiheit sowie das Kartell- und Wettbewerbsrecht auf die Luftfahrt uneingeschränkt Anwendung finden.

Sekundäres Gemeinschaftsrecht

Seit dem 1. Januar 1993 wird der Ordnungsrahmen des Luftverkehrs in der Gemeinschaft im wesentlichen vom sogenannten "**Dritten Liberalisierungspaket**" der Gemeinschaft bestimmt. Es beinhaltet Regelungen

- zum Berufszugang – VO 2407/92
 - Regelung der persönlichen Zuverlässigkeit,
 - Regelung der finanziellen Leistungsfähigkeit,
 - Regelung der fachlichen und organisatorischen Befähigung,
 - Regelung des Haftpflichtversicherungsschutzes,

- Registrierung der eingesetzten Luftfahrzeuge in einem EU- bzw. EWR-Staat,
 - Sitz des Unternehmens in einem EU- bzw. EWR-Staat,
 - Mehrheit des Unternehmens im Eigentum von Staatsangehörigen eines EU- bzw. EWR-Staates (Eigentümerklausel),
- zum Marktzugang – VO 2408/92
 - Wegfall von Kapazitätsbeschränkungen,
 - Zulassung der Inlandskabotage (8. Freiheit) – frei seit 1. April 1997,
 - Freier Streckenzugang,
 - Ausnahme 1: Zulassung von verkehrsverlagernden Maßnahmen zwischen Flughäfen eines anerkannten Flughafensystems,
 - Ausnahme 2: Zulassung der Monopolisierung bestimmter Strecken bei gemeinwirtschaftlicher Verpflichtung,
 - zur Tariffreiheit – VO 2409/92
 - Festsetzung von Beförderungsentgelten ohne staatliche Einflussnahme.

Mit dem Dritten Liberalisierungspaket wurde für das Gebiet der Europäischen Gemeinschaft insbesondere die Unterscheidung zwischen innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Flügen und Fluglinienverkehr und Gelegenheitsverkehr aufgegeben. Für beide Bereiche gelten nunmehr einheitliche Regelungen.

Der aktuelle Gesamtbestand des Gemeinschaftsrechts (sog. Acquis Communautaire)

Im einzelnen hat die Europäische Gemeinschaft bislang geregelt:

- Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen /VO (EWG) 2407/92 – ABI. (EG) 1992 Nr. L 240/1/
- Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs /VO (EWG) 2408/92 – ABI. (EG) 1992 Nr. L 240/8/
- Flugpreise und Luftfrachtraten /VO (EWG) 2409/92 – ABI. (EG) 1992 Nr. L 240/15/
- Umfang der Anwendung der EG-Wettbewerbsregeln im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten /VO (EWG) 3975/87, VO (EWG) 3976/87, geändert durch VOen (EWG) 2410/92 und 2411/92/
- Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen (Sicherung gleichberechtigten Zugangs zu angemessenen Bedingungen) /VO (EWG) 2299/89, geändert durch VO (EWG) 3089/93/
- Mindestausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung im Linienflugverkehr /VO (EWG) 295/91/
- Begrenzung der Schallemissionen von zivilen Unterschall-Luftfahrzeugen – Betriebsbeschränkungen von lauten Flugzeugen mit Strahltrieb im Rahmen eines Gemeinschaftskonzeptes zur Begrenzung von Fluglärm, d. h. schrittweise Ausmusterung von Flugzeugen bis 2002, welche die zur Zeit strengsten Lärmgrenzwerte nach den Vorschriften der ICAO nicht erfüllen (sog. "Kapitel 2"-Flugzeuge, Richtlinien 92/14/EWG und 98/20/EG, Richtlinien 80/51/EWG, 83/206/EWG, 89/629/EWG)
- Zuweisung von Zeitnischen (Slots) auf Flughäfen in der Gemeinschaft /VO (EWG) 95/93/
- Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt. Technische Vorschriften und Verfahren, die von den Joint Aviation Authorities (JAA) Organisation europäischer Luftfahrtbehörden im Rahmen der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) ausgearbeitet worden sind, sollen von der EG in Rechtsnormen umgesetzt werden. In der Praxis hat dies jedoch wenig Bedeutung erlangt. /VO (EWG) 3922/91/
- Gegenseitige Anerkennung der Befähigungszeugnisse für die Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt (Anerkennung bereits erworbener Befähigungszeugnisse) (Richtlinie 91/670/EWG)
- Aufstellung und Anwendung kompatibler technischer Spezifikationen für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement (Richtlinien 93/65/EWG, 97/15/EG)

- Marktöffnung bei Bodenabfertigungsdiensten an Flughäfen (schrittweise Öffnung der Bodenabfertigungsdienste für den Wettbewerb) (Richtlinie 96/67/EG)
- Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt (Richtlinie 94/56/EG)
- Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (VO (EG) 2027/97)

2.2.2 DIE HAFTUNG NACH EUROPÄISCHEM RECHT

Die hier einschlägige Rechtsnorm ist die **EG-Verordnung 2027/97** über die Haftung von Luftfahrtunternehmen – nicht Luftfrachtführer – bei Unfällen. Danach sind "Luftfahrtunternehmen der europäischen Gemeinschaft" (d. h. Unternehmen, die einer Betriebsgenehmigung nach der EG-Verordnung Nr. 2407/92 bedürfen) besonderen Haftungsregelungen aus dem Beförderungsvertrag unterworfen.

In der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen ist die Haftung für alle in den Mitgliedsstaaten ansässigen Luftverkehrsgesellschaften neu geregelt. Die EU anfliegende Luftverkehrsgesellschaften mit Sitz außerhalb der EU werden verpflichtet ihre Kunden ausdrücklich zu informieren, wenn die EU-Verordnung für sie keine Anwendung finden soll. Die Verordnung sieht folgende Regelungen vor:

- Die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft für Schäden bei Unfällen, bei denen ein Fluggast getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird, ist keiner durch Rechtsvorschriften, Übereinkünfte oder Verträge festgelegten finanziellen Begrenzung unterworfen.
- Bei Schäden bis zu einem 100 000 SZR kann das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auch dann keine Haftungsfreistellung oder Haftungsbegrenzung geltend machen, wenn es beweist, dass es selbst oder sein Personal alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen hat oder diese Maßnahmen nicht getroffen werden konnten.
- Unbeschadet des Absatzes 2 kann das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft – sofern es nachweist, der Schaden durch die Fahrlässigkeit der geschädigten oder getöteten Person verursacht oder mitverursacht wurde – gemäß dem anwendbaren Recht ganz oder teilweise von seiner Haftung befreit werden.

Außerdem ist der schadensersatzberechtigten natürlichen Person spätestens innerhalb von 15 Tagen ein angemessener Vorschuss zur Befriedigung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse zu zahlen. Dieser ist nur zurückzuzahlen, wenn der Schadensfall durch den Geschädigten durch Fahrlässigkeit verursacht oder mitverursacht wurde, oder kein Schadensersatzanspruch besteht.

Es besteht also eine **verschuldensunabhängige** Haftung bis zu einem Betrag von 100.000 Sonderziehungsrechten und im weiteren eine unbegrenzte Haftung für vermutetes Verschulden.

Diese Verordnung gilt für alle Personenschäden, mit Ausnahme von Schäden, die aus Beförderungen mit:

- Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb,
- Ultraleichtflugzeugen,
- und Rundflügen

entstehen; in diesen Fällen bleibt es beim nationalen Haftungsrecht.

Nationales Recht gilt gleichfalls nach wie vor für **Sachschäden**, da diese von der EG-Verordnung nicht erfasst werden.

2.3 DAS NATIONALE LUFTRECHT

Das **nationale Luftrecht** regelt rein innerdeutsche Vorgänge ohne Auslandsbezug.

In Deutschland stellte das Luftverkehrsgesetz von 1922 die erste einheitliche Regelung dar. Es galt zunächst bis 1945. Das nach Ende des 2. Weltkrieges geltende Besatzungsrecht, welches unter anderem die Herstellung, den Betrieb und den Besitz von Luftfahrzeugen durch Deutsche, die Ausbildung von Luftfahrtpersonal und die Anlage von Flugplätzen untersagte, schloss eine Fortgeltung zunächst aus.

Mit der Gründung der Bundesrepublik Deutschland galten das LuftVG und verbundene Vorschriften gemäß grundrechtlicher Regelungen entsprechend als Bundesrecht fort. Allerdings hatten sich die Alliierten im sog. Besatzungsstatut die Durchführung jeglicher Luftfahrt zunächst selbst vorbehalten. Erst durch den "Überleitungsvertrag" von 1952 erhielt die Bundesrepublik auch insofern ihre Souveränität zurück (die beiden Ausnahmen der den Westalliierten zustehenden drei Luftkorridore zwischen Berlin und Westdeutschland sowie der Flugsicherung im Berliner Raum zugunsten der vier Mächte wurden erst mit Wirkung 1990 bzw. 1991 aufgehoben).

Die Deutsche Demokratische Republik hatte zunächst als erstes umfassendes Gesetzeswerk 1963 ein Gesetz über die Zivilluftfahrt erlassen; das dieses ersetzende Gesetz über die Luftfahrt (1983) galt auch für die Militärluftfahrt. Nach der Wende trat die DDR 1990 dem ICAO-Abkommen und der Transitvereinbarung bei, durch den Einigungsvertrag wurde dann das Luftverkehrsrecht der Bundesrepublik Deutschland mit Wirkung vom 3. Oktober 1990 auch für das Gebiet der DDR geltendes Recht.

Für Berlin galt bis 1991 eine Ausnahmesituation, da die Lufthoheit im Land Berlin von den Besatzungsmächten ausgeübt wurde und diese insoweit auch das Recht zur Gesetzgebung auf diesem Gebiet hatten. Entsprechend galten die bundesrechtlichen Vorschriften des LuftVG nicht vollumfänglich, sie wurden durch verschiedene spezielle "Berlin-Regelungen" präzisiert bzw. eingeschränkt. Im Zuge der Bestimmung von Berlin (Sowjetischer Sektor) zur Hauptstadt der DDR wurde auf diesem Gebiet das für die DDR geltende Luftrecht eingeführt. 1991 endete der Sonderstatus von Berlin durch den Moskauer Vertrag der ehemaligen Besatzungsmächte.

2.3.1 DAS NATIONALE ÖFFENTLICHE LUFTRECHT

2.3.1.1 DAS LUFTVERKEHRSGESETZ (LUFTVG) UND DIE VERORDNUNGEN ZUM LUFTVERKEHRSGESETZ

Im Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland ist dem Bund in Artikel 73 Nr. 6 die **ausschließliche** Gesetzgebung u. a. für den Luftverkehr übertragen worden. Das bedeutet, dass die Länder die Befugnis hierfür nur haben, wenn und soweit sie hierzu in einem Bundesgesetz ausdrücklich ermächtigt werden (Art. 71 GG).

Das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) bildet den **nationalen Rahmen** für die Luftfahrt.

Infolge der Verabschiedung des Grundgesetzes im Jahre 1949 wurde das 1922 erlassene Luftverkehrsgesetz als Bundesgesetz übernommen. Seit der Einführung des LuftVG im Jahre 1922 ist es mehr als fünfzig Mal geändert worden.

Dieses bei weitem wichtigste Gesetz zur Regelung des Luftverkehrs ist aktuell in fünf Abschnitte untergliedert:

- (1) Luftverkehr
- (2) Haftpflicht
- (3) Straf- und Bußgeldvorschriften
- (4) Luftfahrtdaten
- (5) Übergangsregelungen

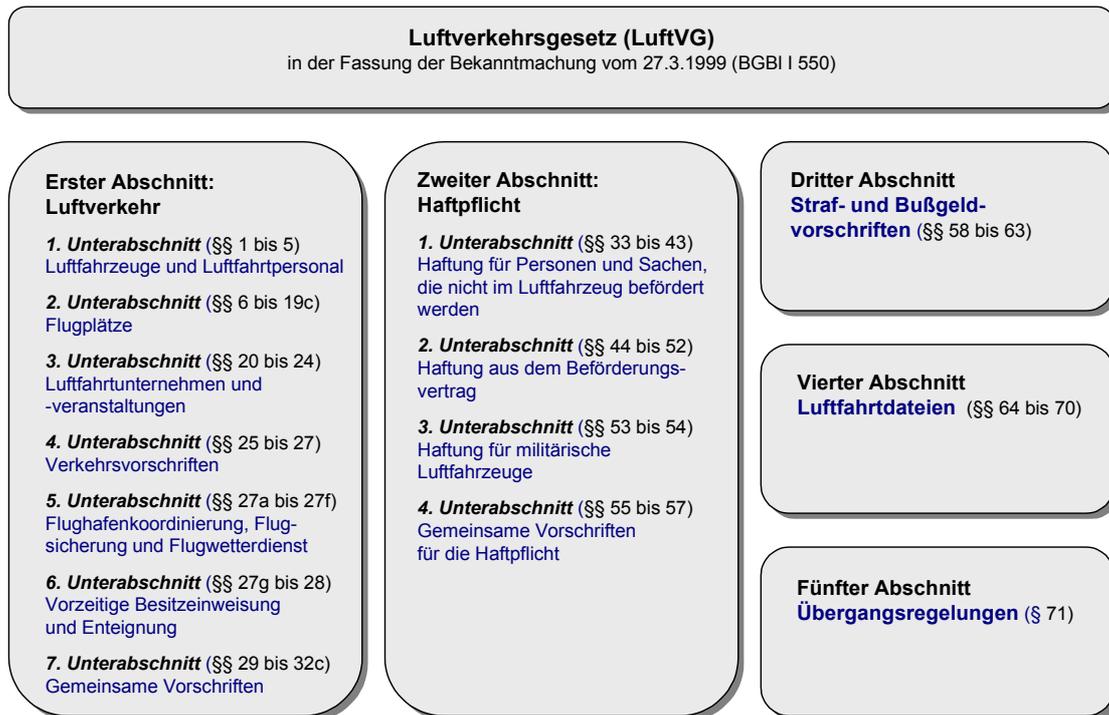


Abbildung 2: Struktur des Luftverkehrsgesetzes (eigene Darstellung)

Das Luftverkehrsgesetz gibt dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen weitgehende Befugnisse zur Regelung des Luftverkehrs. Rechtsgrundlage für den Erlass der entsprechenden Verordnungen ist § 32 LuftVG.

Die Verordnungen dienen unter anderem der nationalen Umsetzung der entsprechender internationaler Richtlinien, Empfehlungen und Verfahrensweisen und werden ihrerseits durch Anlagen und Durchführungsverordnungen ergänzt.

Aus **§ 32 LuftVG** ergibt sich für den BMVBW die Aufgabe, Rechtsverordnungen zur Durchführung des LuftVG zu erlassen. Diese betreffen unter anderem:

- Das Verhalten im Luftraum und am Boden, insbesondere bei Flugvorbereitungen, das Verhalten bei Start und Landung, die Benutzung von Flughäfen (siehe z. B. die Luftverkehrsordnung – LuftVO),
- Die Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der Luftfahrzeuge und des sonstigen Luftfahrtgeräts sowie die Eintragung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge (siehe z. B. die Bauordnung für Luftfahrtgerät – LuftBauO),
- Die Einteilung, die Größe, die Lage, die Beschaffenheit, die Ausstattung und den Betrieb von Flugplätzen sowie die Verhinderung von Störungen der Flugsicherungseinrichtungen (siehe bspw. die Luftverkehrszulassungsordnung – LuftVZO),
- Den Kreis der Personen, die einer Erlaubnis nach diesem Gesetz bedürfen, einschließlich der Ausbilder und die Anforderungen an die Befähigung und Eignung dieser Personen, sowie das Verfahren zur Erlangung der Erlaubnisse und Berechtigungen und deren Entziehung oder Beschränkung (siehe z. B. die Verordnung über Luftfahrtpersonal – LuftPersV).



Abbildung 3: Verordnungen zum Luftverkehrsgesetz – Auszug

2.3.1.2 SONSTIGE GESETZE

Neben dem Luftverkehrsgesetz, welches die wichtigsten luftrechtlichen Vorschriften enthält, existieren noch weitere luftfahrtrelevante Gesetze, deren wichtigste in der folgenden Übersicht dargestellt sind.

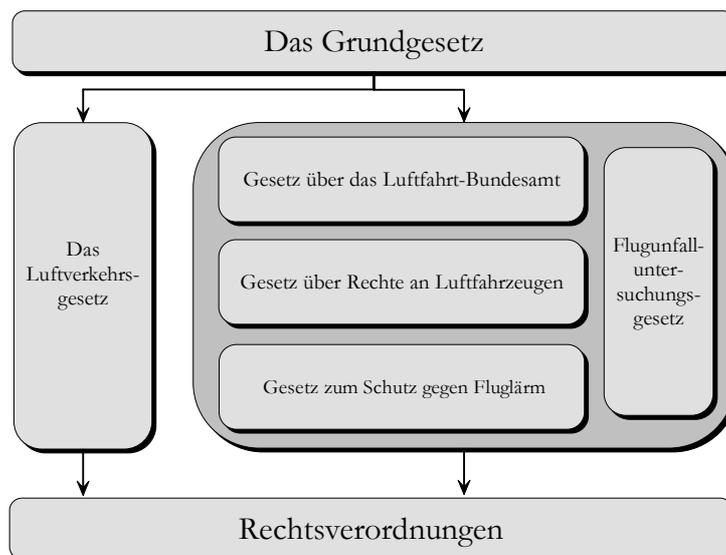


Abbildung 4: weitere wichtige Gesetze deutschen Luftrechts (eigene Darstellung)

- **LBA-Gesetz**

Mit dem **Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt (LBA-Gesetz)** wurde im November 1954 eine weitere **Bundesoberbehörde** (nach dem Deutschen Wetterdienst – DWD und der Bundesanstalt für Flugsicherung – BFS) mit Aufgaben aus dem Bereich der Luftfahrt gegründet. Das LBA ist dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen **nachgeordnet** und untersteht dessen **Dienst- und Fachaufsicht**. Wie der Deutsche Wetterdienst ist das Luftfahrt-Bundesamt nicht rechtsfähig.

Das LBA ist in erster Linie eine technische Zulassungsbehörde. In § 2 Abs. 1 des LBA-Gesetzes in der Fassung vom 25. August 1998 werden dem LBA die folgenden Aufgaben übertragen:

- die Prüfung oder Überwachung der Prüfungen zur Feststellung der Verkehrssicherheit (Lufttüchtigkeit) des Luftfahrtgeräts nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät,
- die Zulassung der Muster des Luftfahrtgeräts,
- die Zulassung des Luftfahrtgeräts zum Luftverkehr,
- die Führung der Luftfahrzeugrolle sowie sonstiger Verzeichnisse für Luftfahrtgerät,
- die Erteilung der Erlaubnis für Berufsflugzeugführer, Linienflugzeugführer, berufsmäßige Führer von Drehflüglern, Flugnavigateuren, Flugingenieure und Führer von Luftschiffen sowie die Erteilung der Berechtigungen nach der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal an diese Personen,
- die Anerkennung fliegerärztlicher Untersuchungsstellen für die fliegerärztliche Untersuchung der in Nummer 5 genannten Luftfahrer,
- die Erteilung der Erlaubnis für die Ausbildung der in Nummer 5 genannten Luftfahrer,
- die Erteilung der Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät und Flugdienstberater,
- die Erteilung von Besatzungsausweisen für Fluglinienpersonal,
- die Abnahme der Prüfungen zum Erwerb der Instrumentenflugberechtigung von den nicht in Nummer 5 genannten Luftfahrern,
- die Vorarbeiten für den Erlass der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften für Luftfahrtgerät und der Ausbildungs- und Prüfvorschriften für Luftfahrtpersonal,
- die Sammlung von Nachrichten über Luftfahrtpersonal und Luftfahrtgerät sowie die Auskunftserteilung über diese Nachrichten,
- die Sammlung und die Sichtung von Berichten und sonstigen Unterlagen über die Luftfahrttechnik, den Betrieb von Luftfahrtgerät und das Luftfahrtpersonal, soweit sie für die Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes notwendig sind,
- die Prüfung des technischen und betrieblichen Zustandes und der finanziellen Leistungsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen, für deren Genehmigung der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen oder das Luftfahrt-Bundesamt zuständig sind,
- auf Antrag die Erstattung von Gutachten über die Prüfung des technischen und betrieblichen Zustandes und der finanziellen Leistungsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen, für deren Genehmigung die Länder zuständig sind,
- die stichprobenweise Kontrolle des technischen und betrieblichen Zustandes von Luftfahrzeugen als Maßnahme der Luftaufsicht nach § 29 Luftverkehrsgesetz. Soweit das Luftfahrt-Bundesamt diese Kontrolle im Einzelfall ausführt, tritt die luftaufsichtliche Kontrolle durch die Länder zurück.

Die im Aufgabenkatalog angeführten **Verantwortlichkeiten des LBA** lassen sich unter den folgenden drei Oberbegriffen zusammenfassen:

1. die Zulassung und Prüfung des Luftfahrtgeräts,
2. die Lizenzierung des Personals und der Luftfahrer,
3. die Aufsicht über Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen.

Nach § 2 Abs. 2 LBA-Gesetz kann der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem Luftfahrt-Bundesamt weitere Aufgaben zuweisen.

- **Flugunfalluntersuchungsgesetz**

In § 4 Abs. 1 und 2 des Flugunfalluntersuchungsgesetzes (FIUUG), das auf eine entsprechende EG-Richtlinie zurückgeht, heißt es: "Zur Untersuchung von Unfällen und Störungen in der zivilen Luftfahrt wird im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung errichtet.(...) Die Bundesstelle nimmt ihre Aufgaben funktionell und organisatorisch unabhängig wahr, insbesondere von jenen Luftfahrtbehörden, die für die Lufttüchtigkeit, die Zulassung, den Flugbetrieb, die Instandhaltung, die Erteilung von Erlaubnissen für Luftfahrtpersonal, die Flugsicherung und den Flugplatzbetrieb zuständig sind, sowie allgemein von allen natürlichen und juristischen Personen, deren Interessen mit den Aufgaben der Bundesstelle kollidieren könnten."

- **Fluglärmgesetz**

Nach diesem Gesetz aus dem Jahr 1971 wird für Verkehrsflughäfen, die dem Fluglinienverkehr angeschlossen sind, und für Militärflugplätze, die dem Betrieb von Flugzeugen mit Strahltriebwerken dienen, ein Lärmschutzbereich mit 2 Schutzzonen festgelegt. Innerhalb des Lärmschutzbereichs werden abhängig von der jeweiligen Schutzzone

- Bauverbote für Wohngebäude und andere schutzbedürftige Einrichtungen,
- Anforderungen an den baulichen Schallschutz der Gebäude und
- die Erstattung der Aufwendungen für baulichen Schallschutz festgelegt.

2.3.2 DAS NATIONALE LUFTPRIVATRECHT

2.3.2.1 DIE HAFTUNG AUS DEM BEFÖRDERUNGSVERTRAG

Im deutschen Rechtsnormensystem ist die Haftung aus dem Luftbeförderungsvertrag in den §§ 44 bis 51 LuftVG niedergelegt. Diese gehen im Fall von den für den Luftbeförderungsvertrag einschlägigen Leistungsstörungen – Personen- oder Sachschäden – den Regelungen des BGB **vor**, die lediglich Anwendung finden bei vorsätzlich oder grob fahrlässig verursachter Schädigung. Der Luftfahrzeugführer haftet auch für "seine Leute", d. h. für Personen, derer er sich bei der Ausführung seiner Aufgaben bedient.

Der Abschluss eines Luftbeförderungsvertrages ist Voraussetzung für die Haftung nach § 44 LuftVG. Es ist unerheblich, ob es sich um gewerbliche oder nichtgewerbliche, entgeltliche oder unentgeltliche Luftbeförderungsverträge handelt. Entscheidend ist lediglich der Rechtsbindungswille der Parteien. Abzugrenzen ist zu reinen **Gefälligkeitsbeförderungen**, hier existiert kein entsprechender Rechtsbindungswille zum Abschluss eines Luftbeförderungsvertrages, sondern lediglich ein (tatsächliches) Gefälligkeitsverhältnis. Der Beförderer haftet hier nur nach den Grundsätzen der unerlaubten Handlung des Bürgerlichen Gesetzbuches (§ 823 BGB), § 44 ff. LuftVG sind **nicht anwendbar**. Eine allgemein gültige Abgrenzung kann nicht vorgenommen werden, es sind jeweils die Umstände des Einzelfalles heranzuziehen.

Der Luftbeförderungsvertrag selbst kann grundsätzlich **formlos** geschlossen werden. Übliche Beförderungspapiere – zumindest in der gewerblichen Luftbeförderung – sind **Flugschein** und **Luftfrachtbrief**, der Fluggepäckschein wird meist durch Eintragungen im Flugschein ersetzt.

Schadensursache muss nach § 44 LuftVG nicht ein "Unfall" sein (so aber Artikel 17 des Warschauer Abkommens). Es genügt, wenn der Fluggast/das Gepäck bei Anwesenheit an Bord oder beim Ein- oder Aussteigen einen Schaden erleidet. Die Haftung des Luftfrachtführers selbst ist **nicht** von einem tatsächlichen Verschulden bzw. einem entsprechenden Nachweis durch den Passagier abhängig, es wird vielmehr vermutet. D. h. die Haftung tritt für den Luftfrachtführer nicht ein, wenn er beweisen kann, dass er und seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen hatten oder diese Maßnahmen nicht treffen konnten. Diese Art der Haftung wird auch als **Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast** bezeichnet. Der Luftfrachtführer hat demzufolge eine Entlastungsmöglichkeit.

In Anbetracht der Schwierigkeiten einer Beweisführung nach Flugzeugunfällen sind die Möglichkeiten des Luftfrachtführers aber sehr eingeschränkt.

Die Haftung des Luftfrachtführers ist gemäß § 46 LuftVG der Höhe nach begrenzt. Der Umstand, dass eine Begrenzung vorgenommen wurde, ist auch den bereits genannten Schwierigkeiten bei der Führung eines Entlastungsbeweises durch den Luftfrachtführer geschuldet.

Eine Ausschöpfung der Haftungshöchstsummen ist für den Geschädigten aber nur zu erreichen, wenn er einen entsprechenden **Schaden konkret nachweisen** kann. Die Haftungshöchstsumme gilt auch für die Festsetzung einer eventuellen Rente. Die Haftungshöchstsumme greift allerdings nicht bei Schädigung durch (nachgewiesenen) Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit.

2.3.2.2 DIE DRITTHAFTPFLICHT NACH DEUTSCHEM RECHT

Die Dritthaftpflicht des Luftfahrzeughalters ist im LuftVG in den §§ 33 ff. geregelt.

Die Haftung ist für den "Normalfall" (verschuldensunabhängig) höhenmäßig begrenzt, als Ansatzpunkt wurde das jeweilige Gewicht des Luftfahrzeuge genommen (§ 37 LuftVG):

- bis 1200 Kilogramm Gewicht bis zu 1.5 Millionen €,
- 1200 Kilogramm Gewicht bis 2000 Kilogramm Gewicht bis zu 4,5 Millionen €,
- 2000 Kilogramm Gewicht bis 5700 Kilogramm Gewicht bis zu 9 Millionen €,
- 5700 Kilogramm Gewicht bis 14000 Kilogramm Gewicht bis zu 24 Millionen €,
- 14000 Kilogramm Gewicht bis zu 60 Millionen €.

Die Haftungsobergrenzen gelten nicht, soweit dem Luftfahrzeughalter ein **Verschulden** (d. h. auch leichte Fahrlässigkeit) nachgewiesen werden kann. In einem solchen Fall kommt auch eine Haftung aus anderen Anspruchsgrundlagen des deutschen Rechtes in Frage.

Ein Anspruch auf Schmerzensgeld besteht erst seit relativ kurzer Zeit, Rechtsgrundlage ist der neu gefasste § 36 Satz 2 LuftVG.

Die sich aus den Vorschriften ergebenden möglichen Schadensersatzansprüche hat der Luftfahrzeughalter durch eine Haftpflichtversicherung oder durch Hinterlegung einer Sicherheitsleistung abzusichern (§ 43 LuftVG).

2.3.3 SONDERPROBLEM: HAFTUNGSFRAGEN DES MILITÄRISCHEN LUFTVERKEHRS

Einschlägige Haftungsvorschriften für den militärischen Luftverkehr sind die §§ 53 und 54 LuftVG mit ihren Verweisungen auf die bereits genannten Regelungen für die Dritthaftpflicht und Haftung aus Beförderungsvertrag. Sie gelten im übrigen nicht nur für Luftfahrzeuge der Bundeswehr, sondern auch für ausländische militärische Luftfahrzeuge. Für Schäden im Zusammenhang mit Flügen der in Deutschland stationierten NATO-Truppen tritt zunächst die Bundesrepublik Deutschland als sog. Aufnahmestaat ein (nach dem NATO-Truppenstatut).

Auch im militärischen Luftverkehr wird hinsichtlich der Haftung in Dritthaftpflicht und Haftung aus Lufttransportrecht unterschieden. Dem Transportrecht kommt aber naturgemäß hier weniger Bedeutung zu, da eine gewerbliche Beförderung von Fluggästen und/oder Fracht nur in Ausnahmefällen überhaupt vorkommt und die Haftung für Schäden von mitfliegenden Militärangehörigen sich nach versorgungsrechtlichen Vorschriften richtet, d. h. für Soldaten in Dienstausbildung haftet der Dienstherr. Für eventuell andere mitfliegende Personen haftet der Bund als Halter des Militärluftfahrzeuges.

Die Haftung in solchen Fällen ist in gleicher Weise wie im zivilen Luftverkehr geregelt, d. h. der Bund haftet summenmäßig beschränkt, es sei denn bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

Von sehr viel größerer Bedeutung ist die Dritthaftpflicht für Schäden unbeteiligter Dritter. Darunter fallen neben Schäden aus Abstürzen militärischer Luftfahrzeuge auch Schäden aus Zusammenstößen mit zivilen Luftfahrzeugen und Schäden aus Überflügen mit Überschall.

Die Haftung hier trifft auch den **Bund als Halter** des Luftfahrzeuges. Bedeutendster Unterschied zu zivilen Luftfahrzeughaltern ist, dass eine summenmäßige Haftungsbeschränkung **nicht** existiert, ein Ersatzanspruch des Berechtigten ist bei Tötung oder Verletzung hier auch auf entgangene Dienste und Schmerzensgeld erweitert.

3 WICHTIGE FUNDSTELLEN UND RELEVANTE VERÖFFENTLICHUNGEN DER LUFTFAHRT

3.1 DIE JOINT AVIATION REQUIREMENTS - JAR'S

Die **Joint Aviation Requirements** – JARs – werden von den Joint Aviation Authorities (JAA) erstellt und herausgegeben.

Die JAA (Vereinigte Luftfahrtbehörden) ist eine Arbeitsgemeinschaft der European Civil Aviation Conference (Europäische Zivilluftfahrtkonferenz), die am 11. September 1990 auf Zypern von 10 europäischen Staaten als Stiftung niederländischen Rechts als Nachfolgerin der Joint Airworthiness Authorities gegründet worden ist. Zur Koordinierung der Zusammenarbeit wurde ein Sekretariat im niederländischen Hoofddorp eingerichtet. Primäre Aufgabe der JAA ist die Harmonisierung von Zulassung und Betrieb von Luftfahrzeugen und der Lizenzierung des eingesetzten Luftfahrtpersonals.

Eines der Hauptaugenmerke der JAA liegt auf der Erstellung von gemeinsamen Vorschriften für die Mitgliedsländer, die Veröffentlichungen der JAA sind wie folgt definiert:

- Die **JAR – Joint Aviation Requirements** sind europäische Anforderungen an die Luftfahrt in Anlehnung an die Federal Aviation Regulations (FAR) der amerikanischen Luftfahrtbehörde. Dazu gehören auch die AMC (Acceptable Means of Compliance) und das IEM (Interpretative and Explanatory Material). Das Regelwerk der JAR ist äußerst umfangreich, die Bezeichnung der JAR wurde weitestgehend an den Bezeichnungen der orientiert.

Die JAA besitzen **keine Rechtsfähigkeit** und haben keine Rechtssetzungsbefugnis. Deshalb bedürfen die JARs der Übernahme in das geltende Gemeinschaftsrecht oder einer Umsetzung in nationales Recht.

Da zur Übernahme in das Gemeinschaftsrecht neben einem juristischen Abgleich mit dem geltenden Gemeinschaftsrecht auch Übersetzungen in alle Amtssprachen der Gemeinschaft zwingend erforderlich sind, hat sich in der Vergangenheit die Umsetzung von JARs in das Gemeinschaftsrecht über die Verordnung (EWG) 3922/91 unvertretbar verzögert.

Zahlreiche Staaten – darunter auch Deutschland – haben es aber im Interesse der Sicherheit für erforderlich gehalten, den vereinbarten JARs sofort durch eine entsprechende Änderung des nationalen Rechts Geltung zu verschaffen. Deutschland hat insoweit ein besonderes Verfahren entwickelt:

1. die englischsprachigen JARs werden zunächst als deutsche **Übersetzungen im Bundesanzeiger** bekannt gemacht;
2. in den nationalen Verordnungen wird auf diese Bekanntmachungen **Bezug** genommen, wodurch sie in das deutsche Recht integriert werden.

Dieses Verfahren garantiert eine relativ schnelle Umsetzung der Vorschriften.

Eine deutsche Übersetzung liegt unter anderem vor für JAR-OPS 1 – Gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen vom 4. August 1998.

Die englischsprachigen Originalfassungen der JARs gelten in Deutschland nur zum Teil. Soweit die JARs Regelungscharakter haben (Gebote und Verbote enthalten), gelten sie in Deutschland nur,

- wenn eine nationale Verordnung auf sie verweist und
- die in Bezug genommene JAR in einer deutschen Übersetzung vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemacht geworden ist.

Ausgenommen hiervon sind die technischen Bauvorschriften, wie bspw. JAR-25 (Large Airplanes). Sie gelten unmittelbar in englischer Sprache.

3.2 VERÖFFENTLICHUNGEN DES BÜROS DER NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

Das **Büro der Nachrichten für Luftfahrer** in der **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH** ist zuständig für die Sammlung, Auswertung und Bekanntgabe von Informationen für die Luftfahrt, Herausgeber ist also die **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH** selbst.

Folgende Veröffentlichungen werden durch das Büro der Nachrichten für Luftfahrer herausgegeben:

3.2.1 LUFTFAHRTHANDBUCH DEUTSCHLAND – AIP – AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION

Das Luftfahrthandbuch wird gemäß den "Allgemeinen Grundsätzen und der Anwendung des Abkommens" in Anhang 15 des "Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt" und der "Aeronautical Information Services Manual" (ICAO Doc 8126) erstellt. Die im Luftfahrthandbuch enthaltenen Karten werden gemäß Anhang 4 des "Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt" und der "Aeronautical Chart Manual" (ICAO Doc 8697) gestaltet. "Abweichungen von den ICAO-Richtlinien, -Empfehlungen und -Verfahren" sind im Unterabschnitt GEN 1.7 veröffentlicht.

Das Luftfahrthandbuch besteht aus drei Teilen:

- Teil 1 – Allgemeines (GEN)
- Teil 2 – Strecke (ENR)
- Teil 3 – Flugplätze (AD)

Das Luftfahrthandbuch Deutschland ist in deutscher und englischer Sprache abgefasst und enthält alle für die Luftfahrt wichtigen Bestimmungen und Informationen für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.

Darüber hinaus werden Berichtigungen zum Luftfahrthandbuch und Luftfahrthandbuch-Ergänzungen herausgegeben. Informationen über zeitlich befristete Änderungen zum AIP, die von Bedeutung für den Flugverkehr sind, werden als **NOTAM** – "Notice to Airmen" bekannt gemacht.

3.2.2 NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER (NFL)

Die "Nachrichten für Luftfahrer" (NFL) dienen der **rechtsförmigen Bekanntmachung** von Anordnungen sowie wichtigen Informationen und Hinweisen für die Luftfahrt. Sie sind in deutscher Sprache abgefasst und wie folgt unterteilt:

- Nachrichten für Luftfahrer **Teil I – NFL I**:

In den Nachrichten für Luftfahrer Teil I (NFL I) werden Anordnungen sowie wichtige Informationen und Hinweise für die Luftfahrt bekannt gemacht, soweit sie die Durchführung des Flugbetriebs betreffen und folgende Themenbereiche umfassen:

- Flugplätze
- Flugsicherungsbetriebsdienste
- Flugwetterdienst
- Luftverkehrsvorschriften
- Flugsicherungsverfahren
- Luftraumstruktur
- Flugbeschränkungen und Gefahren für die Luftfahrt
- Einflugbestimmungen
- Such- und Rettungsdienst
- Luftfahrtskarten.

- Nachrichten für Luftfahrer **Teil II – NFL II**

In den Nachrichten für Luftfahrer Teil II (NFL II) werden Anordnungen sowie wichtige Informationen und Hinweise für die Luftfahrt bekannt gemacht, soweit sie Luftfahrtgerät und Luftfahrtpersonal betreffen und nicht in die Nachrichten für Luftfahrer Teil I (NFL I) einzuordnen sind. Insbesondere behandeln sie die Themenbereiche:

- Registrierung von Luftfahrzeugen
- Musterzulassung
- Lufttüchtigkeit
- Ausbildung und Lizenzierung von Luftfahrtpersonal
- Betrieb von Luftfahrzeugen
- Flugunfalluntersuchung
- Fliegertauglichkeit
- Luftfahrttechnische Betriebe.

3.2.3 LUFTFAHRTKARTEN

Es werden auch alle für das Fliegen nach den Instrumentenflugregeln und Sichtflugregeln in der Bundesrepublik Deutschland erforderlichen Karten herausgegeben. Die Karten sind zum überwiegenden Teil im Luftfahrthandbuch enthalten.

Darüber hinaus erscheint als Kartenwerk die aus 8 Blättern bestehende Luftfahrkarte ICAO 1:500000.

Alle Luftfahrkarten sind im Luftfahrthandbuch Teil AD im Detail beschrieben.

3.2.4 LUFTFAHRTINFORMATIONSRUNDSCHREIBEN (AIC)

Als AIC (Aeronautical Information Circular) werden Informationen für die Luftfahrt bekannt gemacht, die weder im Luftfahrthandbuch noch als NOTAM zu veröffentlichen sind, deren internationale Verbreitung jedoch aufgrund der internationalen Verflechtung auf dem Gebiet der Luftfahrt im rechtlichen und technischen Bereich oder im Interesse der Flugsicherheit zweckdienlich erscheint. AIC werden in deutscher und englischer Sprache abgefasst, mit Laufnummer und Jahr versehen und auf farbigem, vorzugsweise grünem Papier, gedruckt.