

MARCUS SCHLADEBACH

Luftrecht

2. Auflage



MOHR SIEBECK

MOHR SIEBECK LEHRBUCH

Mohr Siebeck Lehrbuch

Marcus Schladebach
Luftrecht



Marcus Schladebach

Luftrecht

2., vollständig aktualisierte Auflage

Mohr Siebeck

Marcus Schladebach, geboren 1972; Studium der Rechtswissenschaften in Berlin und San Antonio, Texas; 2000 Promotion; 2001 Zweites Juristisches Staatsexamen; 2002 LL.M. European Integration Law; 2002–12 Referent im Landes- und Bundesjustizministerium; 2013 Habilitation mit Lehrbefugnis für Öffentliches Recht, Europarecht, Völkerrecht, Luft- und Weltraumrecht; 2013–17 Lehrstuhlvertretungen in Kiel, Göttingen, Düsseldorf, Hagen und Potsdam; 2017 Inhaber der Professur für Öffentliches Recht, Medienrecht und Didaktik der Rechtswissenschaft an der Universität Potsdam.

1. Auflage 2007

2., vollständig aktualisierte Auflage 2018

ISBN 978-3-16-155867-2 / eISBN 978-3-16-156364-5

DOI 10.1628/978-3-16-156364-5

ISSN 2568-4566 / eISSN 2568-924X (Mohr Siebeck Lehrbuch)

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

© 2018 Mohr Siebeck Tübingen. www.mohrsiebeck.com

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für die Verbreitung, Vervielfältigung, Übersetzung und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Das Buch wurde von Gulde Druck in Tübingen gesetzt, auf alterungsbeständiges Werkdruckpapier gedruckt und gebunden.

Printed in Germany.

Vorwort zur zweiten Auflage

Rund zehn Jahre nach dem Erscheinen der freundlich aufgenommenen ersten Auflage ist eine Neubearbeitung dieses Lehrbuchs erforderlich geworden. Zahlreiche Fortentwicklungen dieses immer noch am Anfang stehenden modernen Rechtsgebiets, zunehmende Rechtsprechungsaktivitäten gerade auf europäischer Ebene und nicht zuletzt neuere technische Entwicklungen in der Luftfahrt lassen eine Neuauflage geboten erscheinen. Nach wie vor wird mit dem Lehrbuch keine auf Vollständigkeit abzielende Darstellung angestrebt, die jedes Detail und jede Einzeldiskussion des Luftrechts behandelt. Vielmehr möchte das Buch dem interessierten Studierenden und dem mit der Materie befassten Praktiker eine auf das Wesentliche konzentrierte erste Orientierung bieten. Da das Luftrecht den Charakter eines Querschnittsrechtsgebiets aufweist, ist vor allem systematische Klarheit notwendig. Deshalb setzt das Lehrbuch auf eine betont didaktische Ausrichtung: Klare Begriffe, klare rechtssystematische Strukturen und eine dadurch ermöglichte Zuordnung aktueller Rechtsfragen bilden das Grundgerüst des vorliegenden Werks.

Für tatkräftige Unterstützung bei der Vorbereitung der zweiten Auflage bedanke ich mich bei meinen Lehrstuhlmitarbeiterinnen *Halab Salih*, *Marie Carnap*, *Lou Siebert*, *Marie-Christine Zeisberg* und *Sarah Hamou*. Ein großer Dank gilt darüber hinaus *Daniela Taudt* und *Jana Trispel* vom Verlag Mohr Siebeck für die hervorragende Betreuung.

Ich widme das Buch meinem 2005 verstorbenen Großvater *Heinz Guttmann*, der mein Interesse an Flugzeugen schon in frühester Kindheit geweckt hat.

Potsdam, Juli 2018

Marcus Schladebach

Inhaltsübersicht

| | |
|--|------------|
| Vorwort | V |
| Inhaltsverzeichnis | IX |
| Einleitung | 1 |
| 1. Teil: Grundlagen des Luftrechts | 3 |
| § 1 Begriff und Systematik | 4 |
| § 2 Geschichte | 14 |
| § 3 Räumlicher Geltungsbereich: Der Luftraum | 25 |
| 2. Teil: Öffentliches Luftrecht | 45 |
| § 4 Internationales öffentliches Luftrecht | 46 |
| § 5 Europäisches öffentliches Luftrecht | 74 |
| § 6 Nationales öffentliches Luftrecht | 125 |
| 3. Teil: Privates Luftrecht | 163 |
| § 7 Internationales privates Luftrecht | 164 |
| § 8 Europäisches privates Luftrecht | 172 |
| § 9 Nationales privates Luftrecht | 188 |
| 4. Teil: Luftstrafrecht | 203 |
| § 10 Internationales Luftstrafrecht | 204 |
| § 11 Europäisches Luftstrafrecht | 209 |
| § 12 Nationales Luftstrafrecht | 211 |
| 5. Teil: Perspektiven des Luftrechts | 225 |
| § 13 Luftrechtspolitik | 226 |
| § 14 Luftrechtsstudium | 228 |
| § 15 Kontrollfragen | 230 |
| Sachwortregister | 233 |

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----------|
| Vorwort | V |
| Inhaltsübersicht | VII |
| Allgemeine Literatur zum Luftrecht | XXI |
| Abkürzungen | XXIII |
| | |
| Einleitung | 1 |
| | |
| 1. Teil: Grundlagen des Luftrechts | 3 |
| | |
| § 1 Begriff und Systematik | 4 |
| I. Begriff des Luftrechts | 4 |
| 1. Grundverständnis | 4 |
| a) Internationaler Sprachgebrauch | 4 |
| b) Abgrenzung zum Umweltrecht | 5 |
| c) Luftfahrtrecht | 5 |
| d) Luftrecht und Luftverkehrsrecht | 6 |
| 2. Begriffsdefinition | 6 |
| a) Definition Meyers | 7 |
| b) Eigene Definition | 7 |
| II. Rechtsquellen des Luftrechts | 7 |
| 1. Regelungsebenen | 7 |
| a) Internationales Recht | 7 |
| b) Europarecht | 8 |
| c) Nationales Recht | 9 |
| 2. Regelungsgegenstände | 10 |
| a) Öffentliches Recht | 10 |
| b) Privatrecht | 11 |
| c) Strafrecht | 11 |
| 3. Systematik | 12 |

X Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| III. Luftrecht als Rechtsgebiet | 13 |
| 1. Voraussetzungen | 13 |
| 2. Luftrecht | 13 |
| §2 Geschichte | 14 |
| I. Die Anfänge des Luftrechts | 14 |
| 1. Die These Pufendorfs | 14 |
| 2. Die Gebrüder Montgolfier | 14 |
| 3. Die Pariser Polizeiverordnungen, 1784/1819 | 15 |
| 4. Der deutsch-französische Krieg, 1870/71 | 15 |
| 5. Das deutsch-österreichische Abkommen über Militärballons | 16 |
| II. Die Grundsatzdebatte ab 1900: Der Rechtsstatus des Luftraums | 16 |
| 1. Perspektivwechsel: Von der technischen Erfindung zum Recht | 16 |
| 2. Der Rechtsstatus des Luftraums | 18 |
| a) Freiheit der Luft | 18 |
| b) Prinzip der Lufthoheit | 18 |
| c) Luftzonentheorie | 19 |
| d) Zivilrechtliche Theorie | 19 |
| III. Die Zeit des Ersten Weltkriegs | 20 |
| 1. Der Zeitraum von 1910–1914 | 20 |
| 2. Die Kriegszeit | 21 |
| IV. Das Pariser Luftverkehrsabkommen von 1919 | 22 |
| V. Der Beginn des Fluglinienverkehrs | 23 |
| VI. Der Beginn des Luftrechts in Deutschland | 23 |
| §3 Räumlicher Geltungsbereich: Der Luftraum | 25 |
| I. Der staatliche Luftraum | 25 |
| 1. Bedeutung und Begriff des Luftraums | 25 |
| 2. Abgrenzung des Luftraums | 26 |
| a) Bedürfnis nach Abgrenzung | 26 |
| (1) Luftraum als Staatsgebiet | 26 |
| (2) Luftraum und Weltraum | 27 |
| b) Horizontale Abgrenzung | 27 |
| (1) Bedeutung des Seerechts | 27 |

| | |
|--|-----------|
| (2) Küstenmeer | 28 |
| (3) Inseln | 29 |
| (4) Archipelstaaten | 30 |
| (5) Ausschließliche Wirtschaftszone | 31 |
| (6) Hohe See | 32 |
| (7) Luftsicherheitszonen | 32 |
| (8) Luftsperrgebiete | 35 |
| c) Vertikale Abgrenzung | 36 |
| (1) Erfordernis der Grenzbestimmung | 36 |
| (2) Theorien zur Abgrenzung | 36 |
| (3) Eigener Ansatz | 39 |
| II. Der nichtstaatliche Luftraum | 41 |
| 1. Hohe See | 41 |
| 2. Polargebiete | 42 |
| 2. Teil: Öffentliches Luftrecht | 45 |
| § 4 Internationales öffentliches Luftrecht | 46 |
| I. Das Chicagoer Abkommen von 1944 | 46 |
| 1. Ziele der Konferenz von Chicago | 46 |
| 2. Zentrale Streitfragen | 47 |
| 3. Wesentliche Ergebnisse | 47 |
| a) Prinzip der Lufthoheit | 48 |
| b) Verkehrsrechte | 48 |
| (1) Multilaterales Konzept | 48 |
| (2) Die Transitvereinbarung | 49 |
| (3) Die Transportvereinbarung | 50 |
| c) Internationale Zivilluftfahrt-Organisation | 52 |
| d) Staatszugehörigkeit von Luftfahrzeugen | 52 |
| II. Der Anwendungsbereich des Chicagoer Abkommens | 53 |
| 1. Zivilluftfahrzeuge und Staatsluftfahrzeuge | 53 |
| a) Abgrenzung | 53 |
| b) Begriff des Staatsluftfahrzeugs | 53 |
| 2. Planmäßiger Fluglinienverkehr und Gelegenheitsverkehr | 55 |
| a) Planmäßiger Fluglinienverkehr | 55 |
| b) Gelegenheitsverkehr | 55 |
| III. Die bilateralen Luftverkehrsabkommen | 57 |
| 1. Erlaubnis nach Art. 6 CA | 58 |

XII Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| 2. Abschluss und Inhalt | 58 |
| a) Formelle Aspekte | 58 |
| b) Inhaltliche Aspekte | 59 |
| 3. Luftverkehr mit völkerrechtsähnlichen Subjekten | 60 |
| a) Lufthoheit und De-facto-Regime | 60 |
| b) Völkerrechtliche Konfliktlage | 61 |
| c) Praktische Lösungen und Einwände | 61 |
| IV. Der Schutz vor Luftraumverletzungen | 62 |
| 1. Begriff der Luftraumverletzung | 62 |
| 2. Luftraumverletzungen durch Zivilflugzeuge | 62 |
| a) Abschuss über Sachalin, 1983 | 63 |
| b) Reaktion des internationalen Luftrechts, 1984 | 63 |
| c) Abschuss als Selbstverteidigungsrecht nach Art. 51 UN-Charta | 66 |
| 3. Luftraumverletzungen durch Militärflugzeuge | 68 |
| a) Kollision über Karpathos, 2006 | 68 |
| b) Völkergewohnheitsrecht als Rechtsgrundlage | 69 |
| c) Abschuss von Militärflugzeugen | 70 |
| V. Die International Civil Aviation Organization (ICAO) | 71 |
| 1. Zielsetzung | 71 |
| 2. Organe | 72 |
| a) Versammlung | 72 |
| b) Rat | 72 |
| c) Generalsekretär | 73 |
| § 5 Europäisches öffentliches Luftrecht | 74 |
| I. Die Kompetenz der EU für den Luftverkehr | 74 |
| 1. Kompetenzgrundlage | 74 |
| 2. Harmonisierung durch Sekundärrecht | 75 |
| II. Die Betriebsgenehmigung für Luftverkehrsunternehmen | 76 |
| 1. Zielsetzung | 76 |
| 2. Genehmigungsvoraussetzungen | 76 |
| a) Technische Leistungsfähigkeit | 76 |
| b) Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit | 76 |
| c) Persönliche Zuverlässigkeit | 77 |
| d) Eigentum | 78 |
| (1) Eigentum am Unternehmen | 78 |
| (2) Eigentum an den Luftfahrzeugen | 78 |
| e) Haftpflichtversicherung | 78 |

| | |
|--|----|
| 3. Genehmigungsanspruch | 79 |
| 4. Schwarze Liste | 79 |
| a) Zielsetzung | 79 |
| b) Vorgeschichte | 80 |
| c) Aktuelle Schwarze Liste | 80 |
| III. Die Vergabe von Start- und Landerechten (Slots) | 81 |
| 1. Begriff und Bedeutung | 81 |
| 2. Vergabeverfahren | 82 |
| a) Anwendbarkeit | 82 |
| b) Flughafenkoordinator | 83 |
| c) Vorrechte bei der Slotvergabe | 84 |
| 3. Handel mit Slots | 85 |
| IV. Regulierung von Flughafenentgelten | 85 |
| 1. Ausgangslage | 85 |
| 2. Flughafenentgeltrichtlinie | 85 |
| a) Vorgeschichte | 85 |
| b) Richtlinie 2009/12/EG | 86 |
| 3. Umsetzung in § 19b LuftVG | 86 |
| a) Anforderungen an die Entgeltregulierung | 86 |
| b) Aktuelle Fragen | 87 |
| V. Code sharing | 88 |
| 1. Begriff und Bedeutung | 88 |
| 2. Wettbewerbsrechtliche Relevanz | 90 |
| 3. Verbraucherschutzrechtliche Relevanz | 91 |
| VI. Beihilfenrecht | 92 |
| 1. Beihilfen und Luftverkehr | 92 |
| 2. Wesentliche Beihilfearten im Luftverkehr | 94 |
| a) Umstrukturierungsbeihilfen | 94 |
| b) Katastrophenbeihilfen | 95 |
| c) Ansiedlungsbeihilfen | 95 |
| VII. Schutz des Luftverkehrs vor äußeren Gefahren | 96 |
| 1. Ausgangslage | 96 |
| 2. Sicherheit am Flughafen | 97 |
| a) Zielsetzung | 97 |
| b) Kontrolle von Fluggästen und Handgepäck | 97 |
| c) Sicherheitsprogramme | 98 |
| 3. Sicherheit im Flugzeug | 98 |
| a) Cockpittüren | 98 |

XIV Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----|
| b) Sky Marshals | 99 |
| 4. Sicherheit durch Datenaustausch | 100 |
| a) Datenschutzrechtlicher Konflikt | 100 |
| b) EuGH-Urteil vom 30.5.2006 | 101 |
| c) Gegenwärtige Fluggastdatenabkommen | 101 |
| VIII. Umweltschutz im Luftverkehr | 102 |
| 1. Grundkonflikt | 102 |
| 2. Europarechtlicher Rahmen | 103 |
| a) Primärrecht | 103 |
| b) Sekundärrecht | 103 |
| 3. Umweltschutz durch Emissionshandel | 105 |
| a) Verursachung von Emissionen | 105 |
| b) Umweltpolitischer Rahmen | 106 |
| c) Emissionshandel und Luftverkehr | 106 |
| d) Moratorium bis 2020 | 108 |
| 4. Umweltschutz nach Art. 8 EMRK | 108 |
| IX. Einheitlicher europäischer Luftraum | 110 |
| 1. Konzeption | 110 |
| a) Ausgangslage | 110 |
| b) Neue Luftraumstruktur | 110 |
| 2. Rechtsfragen | 111 |
| 3. Aktuelle Entwicklungen | 112 |
| X. Europäisches Luftrecht in den Außenbeziehungen | 113 |
| 1. Europäischer Wirtschaftsraum | 113 |
| 2. Bilaterale Abkommen mit der Schweiz | 114 |
| 3. Bilaterale Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten | 115 |
| a) Ausgangslage | 115 |
| b) EuGH-Urteil „Open Skies“ | 116 |
| c) Konsequenzen | 117 |
| (1) Bestehende Luftverkehrsabkommen | 117 |
| (2) Neue Luftverkehrsabkommen | 117 |
| 4. European Common Aviation Area (ECAA) | 119 |
| XI. Europäische Luftverkehrsorganisationen | 119 |
| 1. European Civil Aviation Conference (ECAC) | 120 |
| a) Ziele und Aufgaben | 120 |
| b) Aufbau | 120 |
| 2. Joint Aviation Authorities (JAA) | 120 |
| a) Ziele und Aufgaben | 120 |
| b) Aufbau | 121 |

| | |
|---|------------|
| 3. Eurocontrol | 121 |
| a) Ziele und Aufgaben | 121 |
| b) Aufbau | 122 |
| 4. European Aviation Safety Agency (EASA) | 122 |
| a) Ziele und Aufgaben | 122 |
| b) Aufbau | 123 |
| § 6 Nationales öffentliches Luftrecht | 125 |
| I. Anwendungsbereich | 125 |
| 1. Der Regelungsbestand | 125 |
| 2. Verschränkungen der Regelungsebenen | 125 |
| II. Kompetenzen für den Luftverkehr | 127 |
| 1. Gesetzgebungskompetenz | 127 |
| 2. Verwaltungskompetenz | 128 |
| III. Grundfragen des Luftverkehrsgesetzes | 129 |
| 1. Entstehung | 129 |
| 2. Freiheit der Benutzung des Luftraums? | 130 |
| 3. Zulassung von Luftfahrzeugen | 130 |
| 4. Erlaubnis für Luftfahrer | 131 |
| 5. Planung von Flughäfen | 132 |
| a) Kategorien von Flugplätzen | 132 |
| b) Genehmigung von Flugplätzen | 132 |
| c) Planfeststellung bei Flughäfen | 133 |
| (1) Erfordernis und anwendbares Recht | 133 |
| (2) Planfeststellungsverfahren | 134 |
| (3) Lärmschutz als Herausforderung | 134 |
| IV. Die Luftverkehrs-Ordnung | 136 |
| 1. Europäisierung der Verhaltensregeln im Luftverkehr | 136 |
| 2. Die Regelung der Drohennutzung | 137 |
| a) Begriff | 137 |
| b) Nutzungszwecke | 138 |
| c) Rechtsgrundlagen | 139 |
| d) Voraussetzungen der Nutzung | 139 |
| (1) Erlaubnisbedürftige Nutzung des Luftraums | 140 |
| (a) Erlaubnis | 140 |
| (b) Gemeinsame Grundsätze von Bund und Ländern | 140 |
| (c) Flugverkehrskontrollfreigabe | 141 |
| (d) Erlaubnis für Luftfahrer | 141 |
| (e) Muster- und Verkehrszulassung | 142 |

| | |
|---|-----|
| (2) Verbotene Nutzung des Luftraums | 142 |
| (3) Abwerfen von Gegenständen | 143 |
| (4) Haftung und Kennzeichnung | 143 |
| V. Das Luftsicherheitsgesetz | 144 |
| 1. Zielsetzung | 144 |
| 2. Luftsicherheitsbehörde | 145 |
| 3. Sicherheitsmaßnahmen | 146 |
| a) Generalklausel | 146 |
| b) Besondere Befugnisse | 146 |
| 4. Zuverlässigkeitsüberprüfung | 147 |
| a) Einordnung des Zuverlässigkeitsbegriffs | 147 |
| b) Überprüfungspflichtiger Personenkreis | 147 |
| c) Maßstab der Zuverlässigkeit | 149 |
| d) Beispiele | 150 |
| 5. Sicherungsmaßnahmen | 151 |
| a) Bedeutung | 151 |
| b) Flugplätze | 151 |
| c) Luftverkehrsunternehmen | 152 |
| 6. Bordgewalt des Luftfahrzeugführers | 152 |
| a) Beileihung durch Gesetz | 152 |
| b) Zeitliche Grenzen | 152 |
| c) Maßnahmen zur Gefahrenabwehr | 153 |
| d) Abgrenzung zu den Befugnissen von Sky Marshals | 153 |
| 7. Abschussbefugnis nach § 14 III LuftSiG | 154 |
| a) Ausgangslage | 154 |
| b) Urteil des BVerfG von 2006 | 155 |
| c) Möglichkeit der Korrektur | 156 |
| d) Rechtsvergleich | 156 |
| VI. Das Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz | 157 |
| 1. Zielsetzung | 157 |
| 2. Untersuchungsverfahren | 157 |
| VII. Luftverkehrsverwaltung in Deutschland | 158 |
| 1. Bundesministerium für Verkehr | 158 |
| 2. Luftfahrt-Bundesamt | 159 |
| 3. Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung | 159 |
| 4. Landesministerien | 160 |
| 5. Deutsche Flugsicherung GmbH | 160 |
| 6. Beauftragte für Luftsport | 162 |

| | |
|---|-----|
| 3. Teil: Privates Luftrecht | 163 |
| § 7 Internationales privates Luftrecht | 164 |
| I. Das Warschauer Abkommen von 1929 | 164 |
| 1. Zielsetzung | 164 |
| 2. Entwicklungslinien | 164 |
| II. Das Montrealer Übereinkommen von 1999 | 165 |
| 1. Zielsetzung | 165 |
| 2. Anwendungsbereich | 166 |
| 3. Haftungsregime | 166 |
| a) Haftung für Tod oder Körperverletzung | 166 |
| b) Haftung für Reisegepäck | 168 |
| c) Haftung für Güter | 168 |
| d) Haftung für Verspätung | 169 |
| e) Gerichtsstand für Haftungsklagen | 169 |
| III. Die International Air Transport Association (IATA) | 170 |
| 1. Zielsetzung | 170 |
| 2. Organe | 170 |
| a) Generalversammlung | 170 |
| b) Exekutivausschuss | 171 |
| c) Generaldirektor | 171 |
| § 8 Europäisches privates Luftrecht | 172 |
| I. Fluggastrechte bei Nichtbeförderung, Annullierung oder Verspätung | 172 |
| 1. Zielsetzung der Verordnung (EG) 261/2004 | 172 |
| 2. Anwendungsbereich | 173 |
| 3. Allgemeine Anspruchsvoraussetzungen | 174 |
| 4. Besondere Anspruchsvoraussetzungen | 174 |
| a) Nichtbeförderung | 175 |
| (1) Begriff | 175 |
| (2) Verzicht | 176 |
| (a) Freiwilliger Verzicht | 176 |
| (b) Unfreiwilliger Verzicht | 176 |
| b) Annullierung | 176 |
| (1) Begriff | 176 |
| (2) Ansprüche des Fluggastes | 177 |
| (a) Frühzeitige Information | 178 |
| (b) Kurzfristige Information | 178 |

| | |
|---|------------|
| c) Verspätung | 178 |
| (1) Begriff | 178 |
| (2) Ansprüche nach dem Verspätungsumfang | 178 |
| d) Höher- bzw. Herabstufung | 180 |
| (1) Begriffe | 180 |
| (2) Ansprüche | 180 |
| 5. Geltendmachung der Ansprüche | 180 |
| 6. EuGH-Urteil vom 10.1.2006 | 181 |
| a) Hintergrund | 181 |
| b) Urteil | 181 |
| (1) Bindung der EU an das Montrealer Übereinkommen | 181 |
| (2) Vereinbarkeit hinsichtlich der Leistungsstörungs- kategorien | 182 |
| 7. Kritik | 182 |
| II. Besondere Rechte für Fluggäste mit Behinderungen | 183 |
| 1. Ausgangslage | 183 |
| 2. Wesentliche Rechte | 184 |
| a) Anspruch auf Beförderung | 184 |
| b) Anspruch auf Hilfeleistung | 185 |
| c) Anspruch bei Leistungsstörungen | 186 |
| III. Haftung von Luftverkehrsunternehmen | 186 |
| 1. Rechtsgrundlagen | 186 |
| 2. Übernahme des Montrealer Haftungsregimes | 187 |
| § 9 Nationales privates Luftrecht | 188 |
| I. Abgrenzung zum Reiserecht | 188 |
| II. Rechtsfragen des Luftbeförderungsvertrags | 189 |
| 1. Luftbeförderungsvertrag | 189 |
| a) Rechtsnatur | 189 |
| b) Abgrenzung zu anderen Vertragstypen | 189 |
| 2. Leistungsstörungen | 190 |
| a) Anwendungsbereich des LuftVG | 190 |
| b) Haftung für Personenschäden | 191 |
| c) Spezialproblem: Das „Economy-Class-Syndrom“ | 192 |
| (1) Ausgangslage | 192 |
| (2) Meinungsspektrum | 192 |
| (3) Rechtsprechung | 193 |
| d) Haftung bei verspäteter Personenbeförderung | 194 |
| e) Haftung für Gepäckschäden | 194 |

| | |
|---|------------|
| f) Haftung für Frachtschäden | 195 |
| III. Außervertragliche Haftung des Luftfahrzeughalters | 195 |
| IV. Das Gesetz über Rechte an Luftfahrzeugen | 196 |
| 1. Registerpfandrecht | 196 |
| 2. Interessenlage | 197 |
| 3. Entstehung | 198 |
| 4. Inhalt | 198 |
| a) Akzessorietät | 198 |
| b) Umfang | 198 |
| 5. Register für Pfandrechte | 200 |
| 6. Cape Town Convention und Luftfahrtausrüstungsprotokoll | 201 |
| | |
| 4. Teil: Luftstrafrecht | 203 |
| | |
| § 10 Internationales Luftstrafrecht | 204 |
| I. Das Tokioter Abkommen von 1963 | 204 |
| 1. Regelung der Strafgerichtsbarkeit | 204 |
| a) Anlass | 204 |
| b) Prinzip konkurrierender Gerichtsbarkeiten | 206 |
| 2. Bordgewalt des Luftfahrzeugkommandanten | 206 |
| 3. Widerrechtliche Inbesitznahme eines Luftfahrzeugs | 207 |
| II. Das Haager Übereinkommen von 1970 | 207 |
| III. Das Montrealer Übereinkommen von 1971 | 208 |
| IV. Das New Yorker Übereinkommen von 1979 | 208 |
| | |
| § 11 Europäisches Luftstrafrecht | 209 |
| | |
| § 12 Nationales Luftstrafrecht | 211 |
| I. Delikte im Strafgesetzbuch | 211 |
| 1. Anwendbarkeit des StGB | 211 |
| 2. Gefährliche Eingriffe in den Luftverkehr, § 315 StGB | 211 |
| a) Tathandlungen | 212 |
| b) Konkrete Gefährdung | 215 |
| 3. Gefährdung des Luftverkehrs, § 315a StGB | 216 |
| a) Tathandlungen | 216 |
| b) Konkrete Gefährdung | 219 |

| | | |
|-----------|--|-----|
| XX | Inhaltsverzeichnis | |
| | 4. Angriffe auf den Luftverkehr, § 316c StGB | 219 |
| | a) Tathandlungen | 220 |
| | b) Strafbare Vorbereitungshandlungen | 221 |
| | II. Delikte im Luftverkehrsgesetz | 221 |
| | III. Delikte im Luftsicherheitsgesetz | 222 |
| | 5. Teil: Perspektiven des Luftrechts | 225 |
| | § 13 Luftrechtspolitik | 226 |
| | I. Luftverkehrskonzept von 2017 | 226 |
| | II. Koalitionsvertrag von 2018 | 227 |
| | § 14 Luftrechtsstudium | 228 |
| | § 15 Kontrollfragen | 230 |
| | 1. Teil: Grundlagen des Luftrechts | 230 |
| | 2. Teil: Öffentliches Luftrecht | 230 |
| | 3. Teil: Privates Luftrecht | 232 |
| | 4. Teil: Luftstrafrecht | 232 |
| | 5. Teil: Perspektiven des Luftrechts | 232 |
| | Sachwortregister | 233 |

Allgemeine Literatur zum Luftrecht

Bücher

Diederiks-Verschoor, Isabella/de Leon, Pablo Mendes/Butler, M.: An Introduction to Air Law, 9th ed. 2012

Havel, Brian F./Sanchez, Gabriel S.: The Principles and Practice of International Aviation Law, 2014

Hobe, Stephan/von Ruckteschell, Nicolai: Kölner Kompendium des Luftrechts, 3 Bände, 2008–2010

Meyer, Alex: Freiheit der Luft als Rechtsproblem, 1944

Milde, Michael: International Air Law and ICAO, 3rd ed. 2016

Riese, Otto: Luftrecht. Das internationale Recht der zivilen Luftfahrt unter besonderer Berücksichtigung des schweizerischen Rechts, 1949

Schäfer, Christoph: Recht des Luftverkehrs, 2017

Schladebach, Marcus: Lufthoheit. Kontinuität und Wandel, 2014

Schwenk, Walter/Giemulla, Elmar: Handbuch des Luftverkehrsrechts, 4. Aufl. 2013

Kommentare

Giemulla, Elmar/Schmid, Ronald: Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, 5 Bände, Loseblattsammlung, Stand 2018

Giemulla, Elmar/van Schyndel, Heiko: Luftsicherheitsgesetz, 2006

Grabherr, Edwin/Reidt, Olaf/Wysk, Peter: Luftverkehrsgesetz, 20. Aufl. 2018

Reuschle, Fabian: Montrealer Übereinkommen, 2. Aufl. 2011

Sammelwerke

Benkö, Marietta/Kröll, Walter: Luft- und Weltraumrecht im 21. Jahrhundert, Festschrift für Karl-Heinz Böckstiegel, 2001

Müller-Rostin, Wolf/Schmid, Ronald: Luftverkehrsrecht im Wandel, Festschrift für Werner Guldemann, 1997

Müller-Rostin, Wolf/Schmid, Ronald: Das Luftverkehrsrecht vor neuen Herausforderungen, Festgabe für Edgar Ruhwedel, 2004

Zeitschriften

Air & Space Law (Deventer, Niederlande)

Annals of Air and Space Law (Montreal, Kanada)

Archiv für Luftrecht (Berlin, Deutschland, 1931–1943)

Journal of Air Law and Commerce (Dallas, USA)

Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (Köln, Deutschland)

- vormals: – Zeitschrift für Luftrecht (1952–1959) und
- Zeitschrift für Luftrecht und Weltraumrechtsfragen (1960–1974)

Abkürzungen

| | |
|---------|---|
| ABl. | Amtsblatt der EU |
| Art. | Artikel |
| BGB | Bürgerliches Gesetzbuch |
| BGBL. | Bundesgesetzblatt |
| BGH | Bundesgerichtshof |
| BT-Drs. | Bundestags-Drucksache |
| BVerfG | Bundesverfassungsgericht |
| BVerwG | Bundesverwaltungsgericht |
| CA | Chicagoer Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt |
| DÖV | Die öffentliche Verwaltung |
| DVBl. | Deutsches Verwaltungsblatt |
| EG | Europäische Gemeinschaft; EG-Vertrag |
| EGMR | Europäischer Gerichtshof für Menschenrechte |
| EMRK | Europäische Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten |
| EPIL | Encyclopedia of Public International Law (1992–2000) |
| EU | Europäische Union; EU-Vertrag |
| EuG | Europäisches Gericht erster Instanz |
| EuGH | Gerichtshof der Europäischen Union, Europäischer Gerichtshof |
| EuGRZ | Europäische Grundrechte-Zeitschrift |
| EuZW | Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht |
| EWS | Europäisches Wirtschafts- und Steuerrecht |
| FS | Festschrift |
| GG | Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland |
| i.S.d. | im Sinne des |
| i.V.m. | in Verbindung mit |
| JZ | Juristenzeitung |
| KOM | Kommission der Europäischen Union |

XXIV Abkürzungen

| | |
|---------|--|
| LKV | Landes- und Kommunalverwaltung |
| LuftSiG | Luftsicherheitsgesetz |
| LuftVG | Luftverkehrsgesetz |
| LuftVO | Luftverkehrs-Ordnung |
| LuftVZO | Luftverkehrszulassungs-Ordnung |
| MÜ | Montrealer Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr |
| NJW | Neue Juristische Wochenschrift |
| NVwZ | Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht |
| NZV | Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht |
| Rn. | Randnummer |
| RRa | Reiserecht-aktuell |
| SZR | Sonderziehungsrechte (Internationale Rechnungseinheit) |
| Urt. | Urteil |
| VersR | Versicherungsrecht |
| VwVfG | Verwaltungsverfahrensgesetz |
| ZLW | Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht |

Einleitung

Das gestiegene Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft hat zu einem kontinuierlichen Wachstum der zentralen Verkehrsträger Straßen-, Eisenbahn-, Schiffs- sowie Luftverkehr geführt. Unter ihnen nimmt der Luftverkehr eine Sonderstellung ein, weil er die zur Überbrückung großer Entfernungen attraktivste Verkehrsart darstellt und deshalb den individuellen Mobilitätsansprüchen am besten entspricht. Dem Flugzeug als schnellstem Verkehrsmittel kommt im Rahmen der zunehmenden wirtschaftlichen Globalisierung eine bemerkenswerte Doppelbedeutung zu. Einerseits ist es Teil des Globalisierungsprozesses, indem es diesen in verkehrlicher Hinsicht unterstützt. Andererseits sorgt es dafür, dass die Welt näher zusammenrückt und die Globalisierungsfolgen beherrschbar erscheinen. Im weltweiten Maßstab nimmt das Flugzeug daher ungefochten die Spitzenposition ein und ist aus einer modernen Gesellschaft nicht mehr wegzudenken. 1

Die damit verbundene verkehrswirtschaftliche Entwicklung stellt die Rechtsordnung vor große Herausforderungen. Wenngleich dies unter Berufung auf im Trend liegende Deregulierungskonzepte gelegentlich gefordert wird, kann das Recht den Entwicklungen im Luftverkehr nicht lediglich interessiert zusehen und unter Hinweis auf brancheninterne Steuerungseffekte die Kontrolle dieses Wirtschaftssektors den Kräften des Markts überlassen, sondern ist zu wirksamen rechtlichen Antworten aufgerufen. Solche werden für viele Rechtsfragen erwartet. So reichen die luftrechtlich diskutierten Themen von Gefahrenabwehr, Betriebssicherheit und Leistungsfähigkeit über fairen Wettbewerb, Technik und Planung bis hin zu Verbraucherschutz, Umweltbelangen und internationaler Zusammenarbeit. 2

Schon diese erste Aufzählung lässt das breite Spektrum luftrechtlicher Fragen erkennen, die sich mit den Problemen, den Vorzügen und den Nachteilen des Luftverkehrs befassen. Das Luftrecht steht deshalb vor der anspruchsvollen Aufgabe, einerseits die positiven Entwicklungen wie fairen Wettbewerb, die Steigerung persönlicher Mobilität und vor allem die Nutzung des mit dem Luftverkehr verbundenen wirtschaftlichen Potenzials zu gewährleisten, andererseits aber negative Auswirkungen wie verkehrliche Überlastungen des Luftraums, Umweltgefährdungen, betriebliche Sicherheitsrisiken und terroristische Angriffe auf die Sicherheit des Luftverkehrs so weit wie möglich auszu- 3