



RECHT DER LUFTFAHRT

DR. IUR. ROLAND MÜLLER



FACH 010

RECHT DER LUFTFAHRT

VERFAHREN DER

FLUGVERKEHRSLEITUNG

6. Auflage
September 2004

Mit diesem Lehrmittel erwerben Sie ein Werk, welches Ihnen das Grundwissen über dieses Fachgebiet der Luftfahrt vermittelt. Der Autor hat das Thema umfassend behandelt und vermittelt auf diese Weise die theoretischen Grundkenntnisse für weitere aviatische Tätigkeiten, in denen dieses Fachwissen erforderlich ist.

Die Themenauswahl entspricht dem Syllabus der theoretischen Ausbildung, wie er von den europäischen Luftfahrtbehörden JAA für Flächenflugzeuge und teilweise auch für Helikopter / Hubschrauber vorgegeben ist (AMC FCL 1.125).

Autor: Dr. iur. Roland Müller
Rechtsanwalt/Fluglehrer
CH-9422 Staad/SG
www.advocat.ch

Verlag: FAMO AG
Schulhausstrasse 7
CH-6055 Alpnach Dorf
Phone +41 (0)41 672 91 72
Fax +41 (0)41 672 91 70
Email lehrmittel@famo.ch

ISBN 3-905036-08-8

BASIC AVIATION KNOWLEDGE / BAK

Rechtliche Voraussetzungen:

Die minimalen Anforderungen für die theoretische Ausbildung zu den Lizenzen des Luftfahrt-Personals sind im Anhang 1 zum Abkommen von Chicago weltweit festgelegt. Diese Vorgaben enthalten allerdings keine Einzelheiten zu den einzelnen Themen. Die Aufteilung der Fächer, wie sie in der JAR-FCL vorkommt, entstammt dem Standard des ICAO-Annex 1.

In den JAA-Mitgliedstaaten wird die Ausbildung nach den Vorgaben der JAR-FCL1 durchgeführt. Allerdings haben die JAR-Gremien noch nicht darüber entschieden, ob die Theorie-Ausbildung zur PPL in Zukunft national geregelt wird. Auch wenn der Syllabus für die theoretische Ausbildung zur PPL JAR-FCL1, Sektion 2 bloss als akzeptierbares Modell und als erklärendes Material (AMC/IEM) eingestuft wird, erfüllt BAK alle Vorgaben der ICAO und der JAR-FCL.

Was ist Basic Aviation Knowledge / BAK?

BAK enthält Basiswissen für alle aviatischen Tätigkeiten. Es ist eine Sammlung des Wissens, welches in den Standards der ICAO und den Anforderungen der JAR definiert ist. Mit BAK soll den Auszubildenden eine ganzheitliche Betrachtungsweise des aviatischen Grundwissens vermittelt werden.

Zusätzlich haben die Autoren ihr Teilgebiet um jene Inhalte erweitert, welche für das Verständnis der Zusammenhänge notwendig ist. Auch die nationalen Anforderungen für die Grundausbildung in den deutschsprachigen Ländern sind – soweit bekannt – berücksichtigt.

Fachübergreifendes Wissen

Bei der Aufteilung eines Gesamtwissens in einzelne Fächer entstehen Grenzflächen. Sie betreffen Grundlagenwissen, welches in zwei oder mehreren Fächern vorkommt. Mit einer Zusammenfassung dieses Wissens in fachübergreifenden Theorien zeigen die Autoren des BAK diese Zusammenhänge auf. Ein Beispiel dafür ist das Kapitel «Atmosphäre». Kenntnisse über die Atmosphäre sind notwendig für das Verständnis der Fächer Meteorologie, der Aerodynamik, aber auch der menschlichen Leistungsfähigkeit und -grenzen. Das Kapitel Atmosphäre enthält Referenzen zu den einzelnen Kapiteln.

Die Lernmethode

In einem Sammelband soll in allen Teilfächern mit der «gleichen Sprache» gesprochen werden. Deshalb ist die Darstellung für alle Fächer gleich. Es wurde eine einheitlich Lernmethode gewählt. Sie ist der Methode des Leitprogramms nachempfunden.

Der Blick in die Zukunft

BAK wird ständig weiterentwickelt. Die Entwicklung und die sich damit verändernden Anforderungen werden bei Neuauflagen berücksichtigt.

Die Autoren wünschen allen Lernenden Spass beim Lernen und Erfolg bei den Prüfungen. Sie nehmen gerne Anregungen entgegen. Diese sind an den Verlag zu richten.

Das BAK Autorenteam

ICAO	:	Internationale Zivilluftfahrtorganisation
JAA	:	Vereinigte (europäische) Luftfahrtbehörden
JAR	:	Anforderungen der Vereinigten (europäischen) Luftfahrtbehörden
JAR-FCL	:	Anforderungen der Vereinigten (europäischen) Luftfahrtbehörden für die Lizenzierung von Luftfahrtpersonal

INHALTSVERZEICHNIS

1. Allgemeines

1.1	Einleitung	1 - 1 Seite	1
1.2	Lernempfehlungen	1 - 2 Seite	1
1.3	Ikonen	1 - 3 Seite	1
1.4	Gesetzestexte	1 - 4 Seite	1
1.5	Literaturhinweise	1 - 5 Seite	1

2. Internationales Luftrecht

2.1	Einleitung	2 - 1 Seite	1
2.1.1	Der Luftraum und die Lufthoheit	2 - 1 Seite	1
2.1.2	Die internationale Normenhierarchie	2 - 1 Seite	1
2.1.3	Die Luftfahrtbehörden im Überblick	2 - 1 Seite	2
2.1.4	Die Konvention der Vereinten Nationen über das Seerecht	2 - 1 Seite	2
2.1.5	Die Freiheiten im Luftverkehr	2 - 1 Seite	3
2.2	Chronologischer Überblick	2 - 2 Seite	1
2.2.1	Internationale Abkommen mit öffentlich rechtlichem Charakter	2 - 2 Seite	1
2.2.2	Abkommen im internationalen Luftprivatrecht	2 - 2 Seite	3
2.3	Das Abkommen von Chicago	2 - 3 Seite	1
2.3.1	Historischer Hintergrund	2 - 3 Seite	1
2.3.2	Die wichtigsten Bestimmungen	2 - 3 Seite	1
2.3.3	Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation	2 - 3 Seite	4
2.3.4	Kontrollfragen	2 - 3 Seite	7
2.4	Das Abkommen von Warschau	2 - 4 Seite	1
2.4.1	Bedeutung	2 - 4 Seite	1
2.4.2	Die wichtigsten Bestimmungen	2 - 4 Seite	1
2.4.3	Kontrollfragen	2 - 4 Seite	5
2.5	Die Joint Aviation Requirements	2 - 5 Seite	1
2.5.1	Entstehung und Bedeutung	2 - 5 Seite	1
2.5.2	Die wichtigsten Joint Aviation Requirements	2 - 5 Seite	1
2.5.3	JAR-FCL Abschnitt A / Allgemeine Bestimmungen	2 - 5 Seite	2
2.5.4	JAR-FCL Abschnitt B / Flugschüler	2 - 5 Seite	11
2.5.5	JAR-FCL Abschnitt C / Privatpilotenlizenz	2 - 5 Seite	12
2.5.6	JAR-FCL Abschnitt E / Instrumentenflugberechtigung	2 - 5 Seite	15
2.5.7	JAR-FCL Abschnitt F / Klassen- und Musterberechtigung	2 - 5 Seite	16
2.5.8	JAR-FCL Abschnitt H / Lehrberechtigungen	2 - 5 Seite	18
2.5.9	Kontrollfragen	2 - 5 Seite	19

3. Nationales Luftrecht

3.1	Einleitung	3 - 1 Seite	1
3.1.1	Die Luftfahrtbehörden in der Schweiz	3 - 1 Seite	1
3.1.2	Die Normenhierarchie in der Schweiz	3 - 1 Seite	2
3.1.3	Kontrollfragen	3 - 1 Seite	5
3.2	Das Bundesgesetz über die Luftfahrt	3 - 2 Seite	1
3.2.1	Bedeutung und Gliederung	3 - 2 Seite	1
3.2.2	Die Regelung von Aufsicht und Beschwerde	3 - 2 Seite	1

3.2.3	Regelungen bezüglich Luftraum und Erdoberfläche	3 - 2 Seite 2
3.2.4	Rechtsbeziehungen aus dem Betrieb der Luftfahrt	3 - 2 Seite 5
3.2.5	Strafbestimmungen	3 - 2 Seite 6
3.2.6	Kontrollfragen	3 - 2 Seite 9
3.3	Die Verordnung über die Luftfahrt	3 - 3 Seite 1
3.3.1	Einleitung	3 - 3 Seite 1
3.3.2	Die wichtigsten Bestimmungen	3 - 3 Seite 1
3.3.3	Kontrollfragen	3 - 3 Seite 5
3.4	Die Verordnung über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen	3 - 4 Seite 1
3.4.1	Einleitung	3 - 4 Seite 1
3.4.2	Die wichtigsten Bestimmungen	3 - 4 Seite 1
3.4.3	Kontrollfragen	3 - 4 Seite 5
3.5	Reglement über die Ausweise für Flugpersonal	3 - 5 Seite 1
3.5.1	Einleitung	3 - 5 Seite 1
3.5.2	Allgemeine Bestimmungen	3 - 5 Seite 1
3.5.3	Ausweis für Motorpiloten	3 - 5 Seite 8
3.5.4	Kontrollfragen	3 - 5 Seite 11
3.6	Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten	3 - 6 Seite 1
3.6.1	Einleitung	3 - 6 Seite 1
3.6.2	Die wichtigsten Bestimmungen	3 - 6 Seite 1
3.6.3	Kontrollfragen	3 - 6 Seite 5
3.7	Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt	3 - 7 Seite 1
3.7.1	Einleitung	3 - 7 Seite 1
3.7.2	Die wichtigsten Bestimmungen	3 - 7 Seite 1
3.7.3	Kontrollfragen	3 - 7 Seite 5
4.	Luftraum und Verkehrsregeln	
4.1	Einleitung	4 - 1 Seite 1
4.1.1	Bedeutung	4 - 1 Seite 1
4.1.2	Begriffe	4 - 1 Seite 1
4.1.3	Geltung der Verkehrsregeln	4 - 1 Seite 7
4.1.4	Kontrollfragen	4 - 1 Seite 9
4.2	Luftraumstruktur	4 - 2 Seite 1
4.2.1	Überblick	4 - 2 Seite 1
4.2.2	Luftraumklassen	4 - 2 Seite 1
4.2.3	Luftraumtypen	4 - 2 Seite 4
4.2.4	Kontrollfragen	4 - 2 Seite 7
4.3	Allgemeine Verkehrsregeln	4 - 3 Seite 1
4.3.1	Schutz von Personen und Sachen	4 - 3 Seite 1
4.3.2	Verhütung von Zusammenstößen	4 - 3 Seite 2
4.3.3	Kontrollfragen	4 - 3 Seite 7
4.4	Signale	4 - 4 Seite 1
4.4.1	Einleitung	4 - 4 Seite 1
4.4.2	Not- und Dringlichkeitssignale	4 - 4 Seite 1
4.4.3	Abfangvorschriften	4 - 4 Seite 1
4.4.4	Lichtsignale	4 - 4 Seite 3
4.4.5	Optische Bodensignale	4 - 4 Seite 6
4.4.6	Kontrollfragen	4 - 4 Seite 9
4.5	Flugplan	4 - 5 Seite 1
4.5.1	Einleitung	4 - 5 Seite 1
4.5.2	Flugplandaten und Flugplanpflicht	4 - 5 Seite 1
4.5.3	Kontrollfragen	4 - 5 Seite 3

4.6	Dienste der Flugsicherung	4 - 6 Seite	1
4.6.1	Einleitung	4 - 6 Seite	1
4.6.2	Flugverkehrsleitdienst	4 - 6 Seite	2
4.6.3	Unterbruch der Funkverbindung	4 - 6 Seite	2
4.6.4	Kontrollfragen	4 - 6 Seite	5
4.7	Sichtflugregeln	4 - 7 Seite	1
4.7.1	Einleitung	4 - 7 Seite	1
4.7.2	Mindestsichtweiten und Wolkenabstände	4 - 7 Seite	1
4.7.3	Mindestflughöhen	4 - 7 Seite	5
4.7.4	Höhenmessereinstellung und Halbkreisregel	4 - 7 Seite	6
4.7.5	Einschränkungen von VFR-Flügen und Veröffentlichungen	4 - 7 Seite	9
4.7.6	Kontrollfragen	4 - 7 Seite	11
5.	Haftung und Versicherung		
5.1	Einleitung	5 - 1 Seite	1
5.1.1	Haftungsarten	5 - 1 Seite	1
5.1.2	Vertragsverhältnisse	5 - 1 Seite	2
5.1.3	Gesetzliche Versicherungspflicht	5 - 1 Seite	3
5.2	Lufttransportreglement	5 - 2 Seite	1
5.2.1	Allgemeine Bestimmungen	5 - 2 Seite	1
5.2.2	Beförderungsscheine	5 - 2 Seite	1
5.2.3	Haftung des Luftfrachtführers	5 - 2 Seite	2
5.2.4	Besondere Transportfälle	5 - 2 Seite	3
5.2.5	Kontrollfragen	5 - 2 Seite	5
5.3	Flugschein und Verzichtserklärung	5 - 3 Seite	1
5.3.1	Flugschein	5 - 3 Seite	1
5.3.2	Verzichtserklärung	5 - 3 Seite	3
6.	Abkürzungen, Register und Lösungen		
6.1	Abkürzungen	6 - 1 Seite	1
6.2	Alphabetisches Gesetzesregister	6 - 2 Seite	1
6.3	Alphabetisches Stichwortregister	6 - 3 Seite	1
6.4	Antwortblätter und Lösungen	6 - 4 Seite	1
6.4.1	Antwortblätter	6 - 4 Seite	1
6.4.2	Lösungen	6 - 4 Seite	4

KAPITEL 1

1. Allgemeines

1.1 Einleitung

Mit Luftfahrzeugen können sehr rasch nicht nur Landesgrenzen, sondern auch Zeitzonen überflogen werden. Um bei der Dichte des heutigen Luftverkehrs Kollisionen zu vermeiden und dennoch gewerbsmässige Passagiertransporte so wenig als möglich zu behindern, sind deshalb Regelungen notwendig, welche im Grundsatz überall auf der Welt akzeptiert werden. Das Luftrecht kann, anders als zum Beispiel das Strassenverkehrsrecht, nicht nur aus Bestimmungen in einem einzigen Gesetz und einer dazu gehörenden Vollzugsverordnung bestehen. Tatsächlich umfasst das Luftrecht der Schweiz sowohl Bestimmungen, welche direkt auf der *nationalen Gesetzgebung* basieren, als auch Bestimmungen aus *supranationalen Abkommen*, welche teilweise sogar dem Landesrecht vorgehen. Vorallem die Vorschriften der International Civil Aviation Organisation (ICAO) und die europäischen Regelungen in den Joint Aviation Requirements (JAR) sind von grosser Bedeutung. Zudem umfasst das Luftrecht sowohl öffentlichrechtliche als auch privatrechtliche Bestimmungen, weshalb auch Fragen bezüglich Haftung und Versicherung zu beantworten sind. Andererseits muss das Luftrecht ständig den technischen Neuerungen und den veränderten Umweltbedingungen angepasst werden. Es ist deshalb auch für Luftrechtsspezialisten schwierig, den Überblick über dieses, sich in permanenten Wandel befindende Rechtsgebiet auf nationaler und internationaler Ebene zu bewahren.

Trotz seines Umfangs und seiner Vielfältigkeit ist das Luftrecht von *ausserordentlicher Wichtigkeit*. Dies beweisen leider immer wieder aktuelle Flugunfälle. Besonders drastisch wird die Wichtigkeit des Luftrechtes dann vor Augen geführt, wenn es zu Kollisionen zwischen zwei Luftfahrzeugen kommt, von denen eines sich auf einer unzulässigen Flugfläche (Flight Level) befinden hat. Mit der heutigen Satellitennavigation können die Piloten nämlich ihre Flugwege sehr genau einhalten. Um dennoch Kollisionen auf viel beflogenen Strecken zu verhindern, sind genaue Flughöhen vorgeschrieben (sogenannte Halbkreisregel). Eine Missachtung der vorgeschriebenen Flughöhe ist zu vergleichen mit der Wahl einer falschen Fahrspur auf der Autobahn. Entsprechend gravierend sind auch die *Sanktionen* (Bussen, Ausweisentzug etc.) bei Verstössen gegen das geltende Luftrecht. Anders als beim Strassenverkehr ist der Pilot grundsätzlich einer ständigen Radarüberwachung ausgesetzt, weshalb vor allem Verstösse bezüglich der Luftraumvorschriften sofort erkannt und geahndet werden.

Das Recht der Luftfahrt und damit verbunden die Verfahren der Flugverkehrsleitung sind nicht nur in der Schweiz ein vorgeschriebenes *Prüfungsfach für die Theorieprüfung* von Piloten. Dieses Prüfungsfach ist vielmehr für alle Staaten vorgeschrieben, welche das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt (das Abkommen von Chicago) akzeptiert haben. Je höher die angestrebte Pilotenlizenz, um so schwieriger sind auch die entsprechenden Fragen im Luftrecht. Im gewerbsmässigen Luftverkehr sind die Flugbetriebsunternehmer sogar gesetzlich verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die eingesetzten Piloten mit den geltenden Vorschriften und den Verfahren vertraut sind. Dies sollte auch für Privatpiloten Ansporn genug sein, sich nicht nur über technische Neuerungen in der Aviatik, sondern auch über Änderungen im Luftrecht regelmässig zu informieren. Der Aero-Club der Schweiz (AeCS) berichtet mit seiner regelmässig erscheinenden Aero-Revue über wichtige Änderungen und Neuerungen im Luftrecht; eine Mitgliedschaft beim AeCS ist deshalb empfehlenswert.

Die Pilotenlizenzen in der Schweiz werden aus rechtlicher Sicht unterschieden in *nationale Lizenzen*, *ICAO-Lizenzen* und *JAR-Lizenzen*. Die Anforderungen für eine nationale Pilotenlizenz sind geringer als diejenigen für eine internationale Lizenz. Mit einer rein nationalen Privatpilotenlizenz (PPL) dürfen aber nicht alle Luftraumklassen der Schweiz benutzt werden. Will ein Privatpilot seine nationale Lizenz in eine ICAO-Lizenz umwandeln, muss er zusätzlich die entsprechende Ausbildung in Radionavigation und Radiotelefonie (Voice) erfolgreich abgeschlossen haben. Für die Umwandlung in eine JAR-Lizenz sind zusätzlich die Bestimmungen der Vereinigten europäischen Luftfahrtbehörden (JAA) bzw. die entsprechenden Joint Aviation Requirements (JAR) zu kennen und zu erfüllen. Staaten, die JAR-Lizenzen nicht anerkennen (z.B. derzeit die USA), werden auch zukünftig ICAO-Lizenzen für das Führen von Luftfahrzeugen mit der Registrierung dieses Staates (z.B. sog. N-immatrikulierte Flugzeuge) verlangen können. Das vorliegende Werk basiert deshalb sowohl auf dem aktuellen Lehrplan des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) bezüglich der PPL-Ausbildung als auch auf den entsprechenden JAR-Bestimmungen für Flight Crew Licensing (JAR-FCL 1).

KAPITEL 2

2. Internationales Luftrecht

2.1 Einleitung

2.1.1 Der Luftraum und die Lufthoheit

Nach einem allgemeinen völkerrechtlichen Grundsatz ist der Luftraum frei. Doch bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde von den Juristen die Einschränkung gemacht, dass bei der Benützung des Luftraumes auf die Sicherheitsbedürfnisse der angrenzenden Staaten Rücksicht zu nehmen sei. Damit sollte der Luftraum dem Verkehr ebenso frei zugänglich sein, wie die Hohe See. Doch verschiedene Staaten wollten den Luftraum über ihrem Staatsgebiet ganz oder teilweise für fremde Luftfahrzeuge sperren. Um über ihrem Gebiet die Lufthoheit zu wahren, setzten sie rigoros Waffengewalt ein. Leider gibt es auch heute noch Staaten, die selbst harmlosen zivilen Luftfahrzeugen den Überflug verweigern. So wurde 1996 anlässlich des damaligen Gordon Bennet Race ein Ballon über Weissrussland ohne Vorwarnung abgeschossen und 1998 wurde der Weltrekordversuch des Ballonfahrers Bertrand Piccard durch eine Überflugsverweigerung von China gestoppt. Selbst internationale Ambulanzflüge der Schweizerischen Rettungsflugwacht werden leider immer noch tagtäglich auf Grund von luftraumrechtlichen Problemen behindert oder sogar verunmöglicht.

Die enorme Zunahme des internationalen Luftverkehrs machte den Abschluss von internationalen Abkommen unumgänglich. Dabei wurde von der Interessentheorie ausgegangen, d.h. jeder Staat kann über seinen Luftraum höhenmässig so weit verfügen, als sein Interesse reicht. Damit ist die vertikale Ausdehnung des Luftraumes zwar immer noch nicht definiert, doch steht wenigstens fest, dass zumindest für Satelliten keine Überflugsgenehmigungen eingeholt werden müssen.

2.1.2 Die internationale Normenhierarchie

Nicht alle luftrechtlichen Vorschriften haben die gleiche Bedeutung; sie stehen deshalb auch nicht alle auf der gleichen Hierarchiestufe. Grundsätzlich können, bezogen auf die Schweiz, folgende Stufen unterschieden werden, wobei jeweils die höhere der tieferen vorgeht:

a) Völkerrecht

- Gesetze und Gebräuche des Völkerrechtes

b) Internationales Luftrecht

- multilaterale Abkommen (insbesondere das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, das sogenannte Abkommen von Chicago, nachstehend mit CHI abgekürzt) mit entsprechenden Anhängen und Dokumenten
- bilaterale Abkommen (z.B. der Staatsvertrag mit Frankreich betreffend den Flughafen Basel oder der Staatsvertrag mit Österreich betreffend den Flugplatz St.Gallen-Altenrhein)
- Anhänge, Änderungsprotokolle und Dokumente zu internationalen Abkommen (so z.B. die 18 Anhänge zum Abkommen von Chicago oder die Änderungsprotokolle zum Warschauer Abkommen)

c) Regionales Luftrecht (im Sinne von supranationalem europäischem Luftrecht)

- Verordnungen des Europäischen Rates (inklusive ECAC-Erlassen)
- Richtlinien des Europäischen Rates
- Dokumente der Joint Aviation Authorities (JAR)

d) Nationalen Quellen

- Bundesverfassung (insbesondere Art. 87)
- Bundesgesetze (insbesondere das Luftfahrtgesetz)
- Verordnungen des Bundesrates (insbesondere die Luftfahrtverordnung)
- Weisungen und Richtlinien des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL)

Ein systematisches Verzeichnis der Staatsverträge mit der Schweiz findet sich im Anhang 1 zum Sammelband Luftfahrt der EDMZ sowie im Internetverzeichnis www.admin.ch/ch/d/sr/0.74.html#0.748. Die internationale Normenhierarchie hat eine grosse Bedeutung für das Luftrecht der Schweiz. Als beispielsweise der Anhang 1 zum Abkommen von Chicago mit den Vorschriften über Berechtigungen für das Luftfahrtpersonal (Personal Licensing) dahingehend geändert wurde, dass für den Erwerb der Privatpilotenlizenz (PPL) insgesamt 40 statt wie vorher nur 35 Flugstunden erforderlich sein sollen, musste auch die Schweiz diese Regelung übernehmen. Die Schweiz hat das Abkommen von Chicago nämlich ratifiziert und somit als verbindliche Regelung anerkannt. Hätte sie die Änderung nicht übernommen, wären die schweizerischen Privatpilotenausweise im Ausland sehr bald nicht mehr akzeptiert worden. Dasselbe hat sich nun mit den europäischen Vorschriften wiederholt. In JAR-FCL 1.120 (dazu hinten Kapitel 2-5) wird vorgeschrieben, dass der Bewerber für eine PPL(A) im Zeitpunkt der Flugprüfung sogar mindestens 45 Stunden als Pilot auf Flugzeugen nachweisen muss. Wenn vom Bundesamt für Zivilluftfahrt deshalb Neuerungen und Änderungen bestehender Regelungen bekanntgegeben werden, so erfolgen diese meistens gar nicht aus eigenem Antrieb, sondern unter dem Druck des internationalen oder regionalen bzw. europäischen Luftrechts.

2.1.3 Die Luftfahrtbehörden im Überblick

Schon die Vielfalt der Rechtsquellen lässt vermuten, dass es auch verschiedene Behörden gibt, welche die Luftrechtsnormen vollziehen. Auch hier kann zwischen internationalen, regionalen (im Sinne von europäischen) und nationalen Behörden unterschieden werden.

a) Internationale Luftfahrtbehörden

ICAO (International Civil Aviation Organisation / Internationale Zivilluftfahrt Organisation), eine Unterorganisation der UNO mit Sitz in Montreal / Canada

b) Regionale bzw. Europäische Luftfahrtbehörden

JAA (Joint Aviation Authorities / Vereinigte Zivilluftfahrtbehörden), eine Gemeinschaftsorganisation der europäischen Zivilluftfahrtbehörden mit Sitz in Hofdoorp / Holland

c) Nationale Luftfahrtbehörden

NAA (National Aviation Authority / Nationale Zivilluftfahrtbehörde), in der Schweiz das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) mit Sitz in Bern

Von diesen Luftfahrtbehörden ist die ICAO mit Abstand am wichtigsten. Ihre Erlasse sind für die über 170 Vertragsstaaten des Übereinkommens über die Zivilluftfahrt verbindlich. Es bleibt den einzelnen Vertragsstaaten überlassen, ob sie die ICAO-Vorschriften als direkt anwendbar erklären oder über nationale Erlasse in das Landesrecht umsetzen wollen.

2.1.4 Die Konvention der Vereinigten Nationen über das Seerecht

Wer die Erde mit einem Luftfahrzeug überfliegt, hat unter sich während zwei Dritteln seines Fluges nur Wasser. In der Konvention der Vereinten Nationen über das Seerecht wurde deshalb auch das freie Überflugsrecht geregelt. Diese Konvention ist zwar nicht prüfungsrelevant, doch für die Zivilluftfahrt von grosser Bedeutung. Das freie Überflugsrecht über die «Hohe See» wurde nämlich zum Vorbild für das spätere Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt.

Konkret wurde zuerst in Art. 3 der Konvention über das Seerecht festgelegt, dass jeder an das Meer anstossende Staat das Recht hat, sein Territorium nur bis zu 12 nautischen Meilen von der Küstenlinie aus Richtung Meer auszudehnen. In Art. 87 der Konvention wird dann ausdrücklich das Überflugsrecht zugestanden. Danach haben alle Staaten, unabhängig davon, ob sie Anrainerstaaten an das Meer oder Binnenländer sind, die Freiheit des Überfluges. Damit aber ist noch nicht gesagt, dass über der Hohen See ansonsten keine Regelungen gelten würden und somit an Bord eines Luftfahrzeuges über diesem Gebiet das perfekte Verbrechen begangen werden könnte. Das Gegenteil ist der Fall! Auch über der Hohen See gelten zumindest für die Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago die Verkehrsregeln der ICAO und damit auch die internationalen Vorschriften über die Luftraumstruktur. Überdies gelten an Bord eines Luftfahrzeuges aber auch noch jene Gesetze, welche im Registerstaat dieses Luftfahrzeuges zu beachten sind. Dies gilt nicht nur für das Strafrecht, sondern auch für das Zivilrecht. Wird also das Kind eines schweizerischen Ehepaares an Bord eines amerikanischen Luftfahrzeuges über dem Atlantik geboren, so ist es nicht staatenlos, sondern im Gegenteil Doppelbürger der Schweiz und der USA.

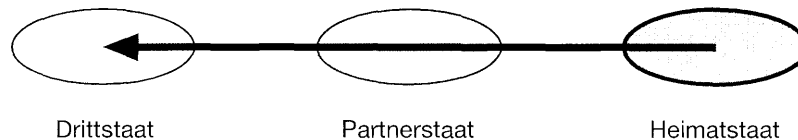
2.1.5 Die Freiheiten im Luftverkehr

In der rechtlichen Entwicklung des Luftverkehrs haben die Luftverkehrsfreiheiten schon immer eine grosse Bedeutung gespielt, und zwar nicht nur im Zusammenhang mit dem Überflugsrecht über die Hohe See. Mit der Öffnung des Luftverkehrs in der EU und der damit verbundenen Problematik für die Schweiz haben entsprechende Diskussionen und Berichterstattungen noch zugenommen. Zudem führen neue Formen der Zusammenarbeit, wie Code-Sharing und Franchising zu neuen Freiheiten. Auch die Freiheiten im Luftverkehr sind nicht prüfungsrelevant, doch gehören sie zum wünschbaren Wissenshorizont eines Piloten. Nachstehend sollen deshalb die oft zitierten Freiheiten im Luftverkehr im Überblick dargestellt werden. Die beiden ersten Freiheiten können dabei als technische Freiheiten und die übrigen als kommerzielle Freiheiten zusammengefasst werden.

Die einzelnen Luftverkehrsfreiheiten stehen den Flugzeugen jenes Staates zu, in dem sie immatrikuliert sind (sogenannter Register- oder Heimatstaat). Bestehen in Bezug auf den Luftverkehr vertragliche Beziehungen zu einem anderen Staat (z.B. auf Grund des Abkommens von Chicago), so spricht man von einem Partnerstaat. Der neben dem Heimatstaat und dem Partnerstaat betroffene Staat wird konsequenterweise als Drittstaat bezeichnet.

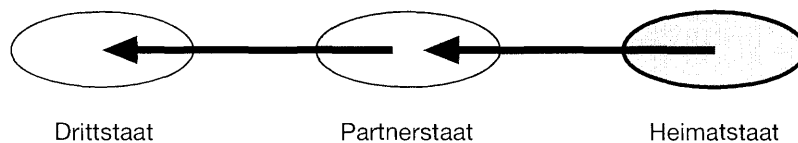
1. Freiheit: Recht zum Überflug ohne Landung

Das Recht, das Territorium eines anderen Staates zu überfliegen und dann in einem Drittstaat zu landen.



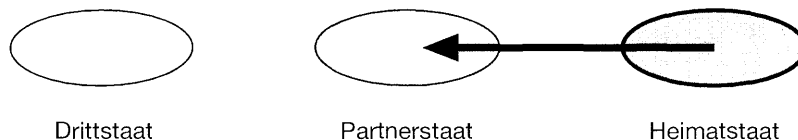
2. Freiheit: Recht zu technischen Zwischenlandungen

Das Recht, auf dem Territorium eines anderen Staates technische Zwischenlandungen vorzunehmen (z.B. wegen Treibstoffs oder Reparatur) und dann in einen Drittstaat zu fliegen.



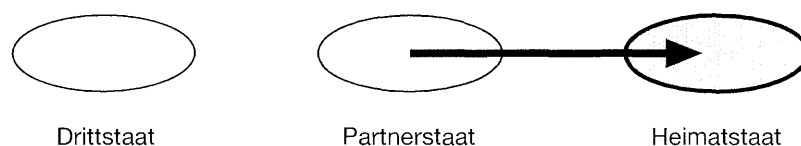
3. Freiheit: Recht zu Beförderungen aus dem Heimat- in einen Partnerstaat

Das Recht, Passagiere, Fracht und Post im Heimatstaat an Bord zu nehmen und in einem Partnerstaat abzusetzen.



4. Freiheit: Recht zu Beförderungen aus einem Partner- in den Heimatstaat

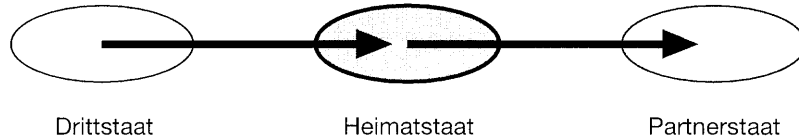
Das Recht, Passagiere, Fracht und Post in einem Partnerstaat an Bord zu nehmen und in den Heimatstaat zu transportieren.



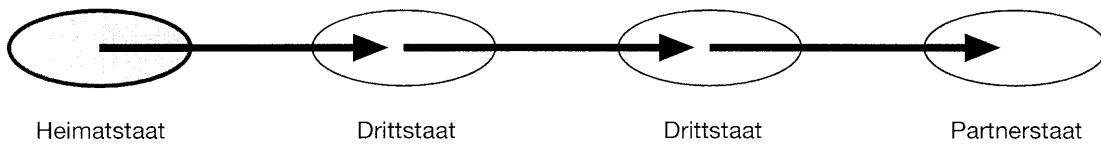
5. Freiheit: Recht zu Beförderungen zwischen einem Partnerstaat und Drittstaaten

Das Recht, Passagiere, Fracht und Post zwischen einem Partnerstaat und dritten Staaten auf einer bestimmten Strecke zu befördern. Diese Luftverkehrsfreiheit wird noch weiter unterschieden:

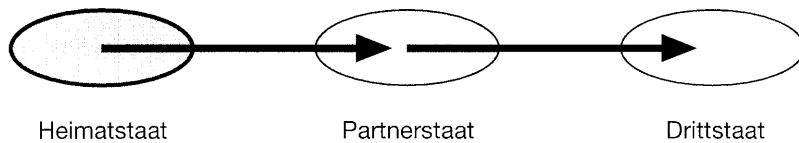
a) Die 5. Freiheit bevor: Hier erfolgen der Start in einem Drittstaat, die Zwischenlandung im Heimatstaat und die Schlusslandung in einem Partnerstaat.



b) Die 5. Freiheit dazwischen: Hier erfolgen der Start im Heimatstaat, eine oder mehrere Zwischenlandungen in Drittstaaten und die Schlusslandung in einem Partnerstaat.

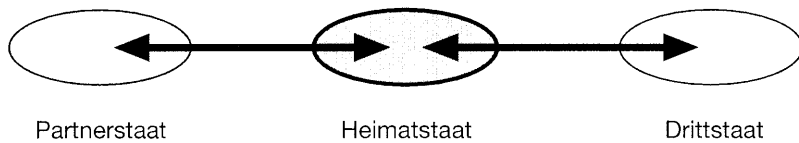


c) Die 5. Freiheit darüber hinaus: Hier erfolgen der Start im Heimatstaat, die Zwischenlandung im Partnerstaat und die Schlusslandung in einem Drittstaat.



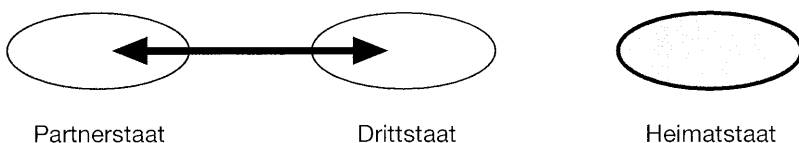
6. Freiheit: Recht zu Beförderungen aus dem Partnerstaat in den Heimatstaat und weiter nach Drittstaaten oder aus Drittstaaten in den Heimatstaat und weiter nach dem Partnerstaat

Das Recht, Passagiere, Fracht und Post in einem Partnerstaat an Bord zu nehmen und via Heimatstaat in einen Drittstaat zu transportieren. Es handelt sich demnach um einen Sonderfall der dritten und vierten Freiheit.



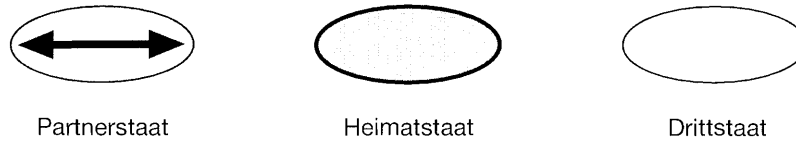
7. Freiheit: Recht zu Beförderungen zwischen dem Partnerstaat und einem Drittstaat ohne Verbindung mit dem Heimatstaat

Das Recht, Passagiere, Fracht und Post in einem Partnerstaat an Bord zu nehmen und in einen Drittstaat zu transportieren oder umgekehrt ohne irgend einen Bezug zum Heimatstaat. Es handelt sich demnach um einen Sonderfall der fünften Freiheit.



8. Freiheit: Recht zu Beförderungen innerhalb des Partnerstaates

Das Recht, Passagiere, Fracht und Post innerhalb eines Partnerstaates zu befördern. Diese Freiheit wird mit dem Fachausdruck Kabotage umschrieben.

**9. Freiheit: Recht zu Beförderungen unter der Flugnummer einer Partnerfluggesellschaft**

Das Recht, die einer Partnerfluggesellschaft eingeräumten Freiheiten unter Verwendung ihrer Flugnummer zu nutzen. Wird die Strecke mit gemischten Flugnummern bedient, spricht man von Code-Sharing, bei vollständiger Übernahme der Flugdienste von Code-Franchising.

