

## Über den Wolken – Einführung in das internationale Luftverkehrsrecht

stud. iur. Felix Jurgovsky

Art. 56, 58, 100 AEUV; Art. 5f. Chicagoer Abkommen; Art. 4ff. Fluggastrechte-Verordnung; §§ 2, 22ff. LuftVG; Art. 17ff. Montrealer Übereinkommen

Der Verfasser ist Student im 5. Semester an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg.

### A. Einleitung

Badeurlaub in Spanien, Verwandte besuchen in der Türkei, Geschäftstreffen in Südkorea – all dies ist aus einer globalisierten Welt kaum noch wegzudenken. Maßgeblichen Anteil an dieser Normalität hat der moderne Luftverkehr, welcher den schnellen Transport von Menschen und Waren über den gesamten Globus ermöglicht. Die rechtlichen Rahmenbedingungen für dieses komplexe System sind daher praktisch hoch relevant.

Interessant ist hierbei das Zusammenspiel von nationalen, supranationalen und völkerrechtlichen Normen. Dieser Beitrag möchte eine grundlegende Einführung in die wesentlichen Aspekte des internationalen öffentlichen (B.-F.) und privaten (G.) Luftrechts bieten. Er bezieht sich dabei ausschließlich auf die kommerzielle Zivilluftfahrt.

### B. Die Lufthoheit als Grundlage des Luftrechts

Bevor auf das eigentliche Luftfahrtrecht eingegangen wird, soll zum besseren Verständnis kurz die Lufthoheit erläutert werden.

Wer im allgemeinen Sprachgebrauch vom „Staatsgebiet“ redet, meint damit meist das Stück Land und höchstens noch dessen Gewässer, welches von den Staatsgrenzen eingefasst wird. Doch das Staatsgebiet eines Staates erstreckt sich nicht nur auf einen abgrenzbaren Teil der Erdoberfläche, sondern auch auf den Luftraum über diesem Gebiet.<sup>1</sup> Staaten üben auf ihrem gesamten Territorium die sogenannte Gebietshoheit aus, also die ausschließliche Befugnis zum hoheitlichen staatlichen Handeln.<sup>2</sup> Daraus folgt, dass ein Staat nicht nur am Boden oder auf dem

Wasser, sondern auch in seinem Luftraum souverän ist.<sup>3</sup> In welcher Höhe der Luftraum eines Staates genau endet, ist im Einzelnen umstritten, doch bewegt sich die Grenze überwiegend im Bereich zwischen 60 und 110 Kilometern über der Erde.<sup>4</sup> Oft genannt wird die sogenannte Kármán-Linie in etwa 83 km Höhe, ab der physikalisch kein Flug mittels Luftauftrieb mehr möglich ist.<sup>5</sup>

Faktisch bedeutet die Lufthoheit, dass auch im Luftraum die Gesetze des jeweiligen Staates gelten und hoheitliche Maßnahmen vollzogen werden können, so etwa eine Anordnung, zu landen.<sup>6</sup> Ein typischer Ausdruck der Souveränitätsausübung ist etwa das Erfordernis, eine Genehmigung zum Einfliegen in den Luftraum einzuholen. Dies heißt konsequenterweise auch, dass ein unbefugtes Eindringen entsprechend geahndet<sup>7</sup> werden kann und es Staaten im Prinzip auch freisteht, jegliche Nutzung ihres Luftraumes zu untersagen<sup>8</sup>. Insofern bewegen sich Luftfahrzeuge keineswegs in einem rechtsfreien Raum, sondern unterliegen im Luftraum eines Staates stets uneingeschränkt dessen Hoheitsgewalt.

Im niedergeschriebenen Völkerrecht findet sich die Lufthoheit zum ersten Mal in der Pariser Luftfahrtkonvention von 1919, in deren Artikel 1 es heißt: „*Les Hautes Parties contractantes reconnaissent que chaque Puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire*“ („Die Hohen Vertragsparteien erkennen an, dass jede Macht vollständige und ausschließliche Souveränität über den Luftraum über ihrem Hoheitsgebiet besitzt.“ [Übersetzung des Autors]).<sup>9</sup> Praktisch wortgleich findet sich diese Formulierung auch in Art. 1 des

<sup>1</sup> Khan in: Staatslexikon, Bd. 5, 9. Aufl. 2021, Eintrag „Staatsgebiet“, Nr. 2.

<sup>2</sup> Stein/von Buttlar/Kotzur, Völkerrecht, 14. Aufl. 2017, § 33 Rn. 535.

<sup>3</sup> Krit. zum Konzept Khan, Die deutschen Staatsgrenzen, 2004, S. 618ff.

<sup>4</sup> Khan (Fn. 3), S. 637.

<sup>5</sup> Dauses, Die Grenze des Staatsgebietes im Raum, 1972, S. 77.

<sup>6</sup> Explizit Art. 3bis lit. b Chicagoer Abkommen (CA); Schladebach, Lufthoheit, 2014, S. 105.

<sup>7</sup> In den Grenzen der Verhältnismäßigkeit: der Abschuss eines zivilen Flugzeugs ist unverhältnismäßig und illegal (Art. 3bis lit. a CA), der eines Militärflugzeuges nicht unbedingt, Stein/von Buttlar/Kotzur, VölkerR (Fn. 2), § 33 Rn. 538; zur Diskussion um den Abschuss einer USAufklärungsmaschine über der UdSSR Wright, Legal Aspects of the U-2 Incident, American Journal of International Law 64 (1960), 836 (842ff.).

<sup>8</sup> So geschehen etwa nach dem Militärputsch im Niger 2023, Cessac, Air Algérie and Air Burkina continue to serve Niger despite airspace officially being closed, [https://www.lemonde.fr/en/le-monde-africa/article/2023/08/18/air-algerie-and-air-burkina-continue-to-serve-niger-despite-airspace-officially-being-closed\\_6098367\\_124.html](https://www.lemonde.fr/en/le-monde-africa/article/2023/08/18/air-algerie-and-air-burkina-continue-to-serve-niger-despite-airspace-officially-being-closed_6098367_124.html) (Abruf v. 17.09.2023).

<sup>9</sup> Historisch zur Geschichte der Lufthoheit Hobe in: Kölner Kompendium des Luftrechts, Bd. 1, 2008, S. 267ff.

Chicagoer Abkommens, welches im folgenden Abschnitt noch näher betrachtet werden soll.

### C. Das Chicagoer Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt von 1944

#### I. Überblick

Nun ist die Lufthoheit der Staaten, wie soeben festgestellt, grundsätzlich absolut. Für den internationalen Zivilluftverkehr wäre ein reines Nebeneinander ausschließlicher Herrschaftsräume jedoch hinderlich.<sup>10</sup> Besonders das Fehlen von einheitlichen Regeln und Vorschriften würde ein erhebliches Problem darstellen.<sup>11</sup> Insofern haben Staaten sinnvollerweise Interesse daran, einen geregelten internationalen Luftverkehr durch Abkommen und Verträge zu ermöglichen.

Einen bedeutenden Schritt hierzu stellt das Chicagoer Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt von 1944<sup>12</sup> (nachfolgend CA) dar.<sup>13</sup> Mit diesem wurde unter anderem die internationale Organisation für Zivilluftfahrt ICAO<sup>14</sup> gegründet. Ferner werden aber, meist in Anhängen, auch generelle Regeln für Flugplätze, Navigationseinrichtungen, Gebühren und weiteres aufgestellt. Bemerkenswert ist, dass die ICAO mit 193 Mitgliedstaaten<sup>15</sup> praktisch universelle Geltung beanspruchen kann und so ein besonderes Maß an Vereinheitlichung und Kooperation möglich ist.

Im Abkommen werden einige grundsätzliche Unterscheidungen vorgenommen: planmäßiger und nicht-planmäßiger Flugverkehr sowie Zivil- und Staatsluftverkehr.<sup>16</sup> Das CA gilt hierbei nur für den zivilen Verkehr, Art. 3 lit. a CA. Staatsluftverkehr dagegen sind etwa militärische, polizeiliche oder in diplomatischer Mission tätige Luftfahrzeuge. Aus der Differenzierung zwischen planmäßigem und nicht-planmäßigem Flugverkehr ergeben sich gewisse Unterschiede innerhalb des Abkommens. Planmäßiger Verkehr ist dabei zunächst Flugverkehr, welcher auf festgelegten Linien zu festgelegten Zeiten verkehrt. Unplanmäßiger Verkehr (= Gelegenheitsverkehr, Charterverkehr)

operiert dagegen nicht auf festen Linien und ist nicht an Zeiten gebunden. Flugzeuge im nicht-planmäßigen internationalen Verkehr bedürfen grundsätzlich keiner Erlaubnis zum Einfliegen in den Luftraum eines Vertragsstaates, Art. 5 CA, während planmäßiger Verkehr einer solchen Genehmigung bedarf, Art. 6 CA. Diese Genehmigungserfordernis ist ein zentraler Inhalt des Chicagoer Abkommens und leitet sich aus der Lufthoheit der Staaten ab, welche damit zum Ausdruck gebracht wird.

#### II. Die Freiheiten der Luft (Freedoms of the Air)

„Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein...“ – Reinhard Mey<sup>17</sup>

Dass die Freiheit über den Wolken zumindest im Rechtsinne nicht unbedingt grenzenlos ist, wurde in den vorherigen Abschnitten gezeigt.<sup>18</sup> Dennoch existiert tatsächlich das Konzept der Freiheiten der Luft (englisch *Freedoms of the Air*). Dieses soll im folgenden Abschnitt näher erläutert werden.

Nicht als unmittelbarer Teil des Abkommens, aber ebenfalls im Rahmen der dazugehörigen Konferenz wurden zwei weitere Vereinbarungen getroffen: die Vereinbarung über den Durchflug im internationalen Flugverkehr (*International Air Services Transit Agreement*, nachfolgend IASTA) und die Internationale Transportvereinbarung (*International Air Transport Agreement*, nachfolgend ATA). Zusammen begründen sie die fünf sogenannten „Freiheiten der Luft“<sup>19</sup>, welche sich aus den Vereinbarungen in Verbindung mit Art. 6 CA herleiten.<sup>20</sup> Diese gelten auch für den planmäßigen internationalen Flugverkehr,<sup>21</sup> mildern also die inhärente Schlechterstellung nach Art. 6 CA ab.

#### 1. Erste und zweite Freiheit

Die erste und zweite Freiheit ergeben sich aus Art. 1 Abs. 1 IASTA, sind jedoch auch in Art. 1 Abs. 1 ATA enthalten. Die erste Freiheit ist dabei die wohl fundamentalste, sie gewährt das Recht zum freien Überflug, ohne dabei zu

<sup>10</sup> Schladebach (Fn. 6), S. 183.

<sup>11</sup> Erler, Rechtsfragen der ICAO, 1967, S. 11.

<sup>12</sup> Zeitgenössisch zu dessen Entstehung Rhyne, *International Law and Air Transportation*, Michigan Law Review 47 (1948), 41 (43f.).

<sup>13</sup> Cluxton bezeichnet es als „Magna Carta of public air law“, Cluxton, *The Chicago Convention 1944 in an UNCLOS 1982 World: Maritime Zones, Continental Shelves, Artificial Islands, and Some Other Issues*, University of La Verne Law Review 41 (2019), 137 (138); so auch See, *Access to Foreign Airspace – The First and Second Freedoms of the Air and their Non-Aviation Related Denial*, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW) 2020, 70 (72).

<sup>14</sup> Englische Langform: *International Civil Aviation Organization*.

<sup>15</sup> Siehe hierzu die Übersicht der ICAO unter <https://www.icao.int/about-icao/pages/member-states.aspx> (Abruf v. 14.09.2023); einzige Nichtmitglieder sind damit Liechtenstein, welches sich durch die Schweiz vertreten lässt, sowie der Vatikan.

<sup>16</sup> Hobe in: Ipsen, *Völkerrecht: ein Studienbuch*, 7. Aufl. 2018, § 46 Rn. 14.

<sup>17</sup> Beginn des Refrains des bekannten Liedes „Über den Wolken“.

<sup>18</sup> Ganz Unrecht hatte Mey indes nicht, denn § 1 Abs. 1 LuftVG besagt, dass die Benutzung des Luftraumes frei ist, was jedoch durch die Vielzahl an Einschränkungen eher eine leere Phrase ist.

<sup>19</sup> Zu Recht krit. zur herrschenden Terminologie Schladebach (Fn. 6), S. 186 (dort Fn. 7), welcher „Rechte“ für passender hält.

<sup>20</sup> Hobe in Ipsen, *VölkerR* (Fn. 16), § 46 Rn. 18ff.

<sup>21</sup> Riese, *Die internationale Organisation der Zivilluftfahrt und die Freiheit des Luftverkehrs seit dem zweiten Weltkrieg*, AöR 1948, 319 (330).

landen. Die zweite Freiheit gewährt das Recht, aus technischen Gründen zwischenzulanden, etwa zur Reparatur. Dabei dürfen jedoch keine Passagiere oder Güter ein- oder ausgeladen werden.

## 2. Dritte, vierte und fünfte Freiheit

Die weiteren drei Freiheiten sind die wirtschaftlich relevanten und ergeben sich aus Art. 1 Abs. 1 ATA.

Die dritte Freiheit besteht aus dem Recht, Fluggäste, Fracht und Post im Heimatland des Luftfahrzeuges aufzunehmen und in einem anderen Vertragsstaat wieder abzusetzen.

Die vierte Freiheit gewährt das umgekehrte Recht, dies aus einem Vertragsstaat in den Heimatstaat zu tun.

Die fünfte Freiheit besteht darin, Passagiere, Fracht und Post zwischen einem anderen Vertragsstaat und einem Drittstaat zu befördern, solange der Flug im Heimatstaat des Luftfahrzeuges beginnt oder endet. Beispiel: Die Lufthansa dürfte auf einem Flug von Tokyo nach Frankfurt über Delhi auch Menschen und Güter zwischen Tokyo und Delhi befördern, und zwar in beide Richtungen.

Gemeinsam ist diesen Freiheiten, dass sie stets einen Bezug zum Heimatstaat herstellen.

## 3. Weitere Freiheiten

Die bis dato aufgezählten Freiheiten ergeben sich allesamt direkt aus völkerrechtlichen Abkommen. Es gibt jedoch noch weitere ähnliche Rechte, welche nicht aus derartigen Vereinbarungen stammen. Diese werden von der ICAO daher als „so-called freedoms“ bezeichnet.<sup>22</sup> Für die Zwecke dieses Beitrages werden sie aber ebenfalls einfach als Freiheit oder Verkehrsrecht bezeichnet.

Die sechste Freiheit bezeichnet das Recht, Passagiere, Post und Fracht zwischen zwei anderen Staaten mit Zwischenstopp im Heimatstaat zu transportieren. Beispiel: Lufthansaflug von Warschau nach Madrid über Frankfurt.

Die siebte Freiheit umfasst das Recht, Passagier, Post und Fracht zwischen zwei Vertragsstaaten zu transportieren, ohne dass das Heimatland Teil der Verbindung ist.

Beispiel: Bulgaria Air-Flug von Berlin nach Athen.

Die achte Freiheit besteht darin, Passagiere, Fracht und Post zwischen Flughäfen eines Vertragsstaates zu trans-

portieren, wobei dies Teil einer Verbindung in den Heimatstaat ist (sog. konsekutive Kabotage). Beispiel: British Airways-Flug von Los Angeles nach London über New York City.

Schließlich bezeichnet die neunte und letzte Freiheit das Recht, Passagiere, Fracht und Post zwischen Flughäfen eines Vertragsstaates zu transportieren, ohne dass dies Teil einer Verbindung in den Heimatstaat wäre (sog. unabhängige Kabotage). Beispiel: Air France-Flug von Neapel nach Mailand.<sup>23</sup>

Kabotage bedeutet, dass ein ausländisches Unternehmen innerhalb eines Staates Transportdienstleistungen erbringt.<sup>24</sup>

## 4. Zusammenfassung

Zusammenfassend betrachtet gibt es also insgesamt neun Freiheiten der Luft. Doch wie, von wem und aus welchem Anlass werden diese Rechte eigentlich gewährt? Dies soll im Folgenden näher erläutert werden.

## D. Vertragliche Regelung der Luftfahrt

### I. Luftverkehrsabkommen als Grundgerüst des internationalen Fluglinienverkehrs

Die völkerrechtliche Grundlage des internationalen Luftverkehrsrechts bilden die sogenannten Luftverkehrsabkommen (*Air Service Agreements*, ASA), welche in aller Regel bilateral zwischen zwei Staaten geschlossen werden.<sup>25</sup> Doch können sie auch durchaus multilateral sein, so etwa die eingangs erwähnten IASTA und ATA. Da sie Vereinbarungen von Völkerrechtssubjekten sind, welche die Rechtslage zwischen den Parteien verändern sollen, sind solche Abkommen ihrer Rechtsnatur nach völkerrechtliche Verträge.<sup>26</sup> Sie gelten dabei nur für den planmäßigen internationalen Flugverkehr nach Art. 6 CA, der unplanmäßige Verkehr ist nicht erfasst.<sup>27</sup> Vorbildfunktion für derartige Einnigungen hatte das 1946 zwischen dem Vereinigten Königreich und den USA geschlossene Bermuda-I-Abkommen.<sup>28</sup> Kernstück derartiger Abkommen ist meist die Gewährung gewisser Verkehrsrechte, also Luftfreiheiten. Oft greifen die Vertragsparteien dabei auf die gewissermaßen vorgefertigten neun Verkehrsrechte zurück, welche in Abschnitt

<sup>22</sup> ICAO Manual on the Regulation of International Air Transport, [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Provisional\\_Doc\\_9626.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Provisional_Doc_9626.pdf), S. 115f. (zuletzt abgerufen am: 20.11.2023).

<sup>23</sup> Zu allen Freiheiten Hoffmann-Grambow, Luftverkehrsabkommen als Basis des internationalen Fluglinienverkehrs, Recht der Transportwirtschaft (RdTW) 2017, 161 (164f.).

<sup>24</sup> Boeing et al. in: Grabitz/Hilf/Nettesheim, Das Recht der Europäischen Union – EUV/AEUV, 79. EL 2023, Art. 91 AEUV Rn. 75.

<sup>25</sup> Cheng, The Law of International Air Transport, 1962, S. 229; Jung, Die Marktordnung des Luftverkehrs – Zeit für neue Strukturen in einem liberalisierten Umfeld, ZLW 1998, 308 (328); Schladebach/Bärmann, Luftverkehrsabkommen als Grundlage internationalen Fluglinienverkehrs, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV) 2006, 294 (295).

<sup>26</sup> Näher zum völkerrechtlichen Vertrag Nettesheim in: Dürig/Herzog/Scholz, GG-Kommentar, 100. EL 2023, Art. 59 Rn. 63.

<sup>27</sup> Schladebach/Bärmann (Fn. 25), NZV 2006, 294 (295); zum unplanmäßigen Verkehr siehe Gliederungspunkt F.

<sup>28</sup> Hobe in Ipsen, VölkerR (Fn. 16), § 46 Rn. 26; Mensen, Handbuch der Luftfahrt, 2. Aufl. 2013, S. 377f.

C. II. erläutert wurden. Daher ist die wichtige Feststellung zu treffen, dass die Freiheiten der Luft als solche nicht per se existieren – der Begriff „Freiheit“ ist insoweit unglücklich gewählt, als dass er suggeriert, diese Rechte bestünden von Natur aus, also ohne weiteres Zutun der Staaten.<sup>29</sup> Doch dem ist nicht so: die Freiheiten der Luft beschreiben vielmehr Rechte, die sich Staaten gegenseitig gewähren können, aber keineswegs müssen.<sup>30</sup> Man kann sich eine Freiheit der Luft daher als eine Art Baustein vorstellen, aus welchem die Staaten eine Vereinbarung zusammensetzen. Neben der Gewährung von Verkehrsrechten sind dabei aber auch andere Regelungen Bestandteil eines solchen Abkommens. So sind etwa auch Bestimmungen bezüglich der Luftfahrtunternehmen, der Häufigkeit der Dienste, der Entgelte und der Schiedsgerichtsbarkeit Teil des Vertrages.<sup>31</sup> Die Bestimmung von Luftfahrtunternehmen ist insofern erwähnenswert, als dass die gewährten Verkehrsrechte nur für sie gelten.

Ferner wird ein Fluglinienplan erstellt. Dieser setzt sich aus den zu bedienenden Linien und den entsprechenden Luftfahrtunternehmen zusammen. Um flexibler reagieren zu können, wird diese Vereinbarung jedoch nicht als Teil des Abkommens selbst geregelt, sondern stellt einen Vollzug dessen durch diplomatischen Notenwechsel<sup>32</sup> dar.<sup>33</sup> Dadurch entfällt die sonst nötige parlamentarische Zustimmung.

## II. Prinzipien der Abkommen

Die Abkommen beruhen dabei wesentlich auf den drei Prinzipien: Gegenseitigkeit, Bilateralität und Fairness.<sup>34</sup>

– Gegenseitigkeit ist das wohl wichtigste Prinzip, es beschreibt den Grundsatz, dass sämtliche Rechte nur eingeräumt werden, sofern die andere Vertragspartei dasselbe tut.

– Bilateralität bedeutet, dass derartige Verträge grundsätzlich zwischen zwei Staaten geschlossen werden, was insbesondere auf das weitestgehende Scheitern der multilateralen Regelung zurückzuführen ist.<sup>35</sup>

– Fairness bedeutet, dass die Luftfahrtunternehmen beider Staaten die gleiche Möglichkeit haben müssen, die vereinbarten Linien zu bedienen.<sup>36</sup>

Ob diese Prinzipien lediglich eine „Ausprägung typischer völkerrechtlicher Vertragshandlungen“ darstellen oder materiell-rechtliche Wirkung besitzen, ist nicht restlos geklärt.<sup>37</sup> Insbesondere da das Prinzip Bilateralität nicht absolut ist – es gibt schließlich multilaterale Verträge – erscheint die Betrachtung als typische Erscheinungsform dem Verfasser jedoch tendenziell überzeugender. Jedenfalls besitzen die Prinzipien den Charakter einer Auslegungsregel nach Art. 31f. der Wiener Vertragsrechtskonvention.<sup>38</sup>

## E. Luftverkehr der EU

Der Luftverkehr in der Europäischen Union ist durch einige Besonderheiten geprägt, welche sich maßgeblich auf ihre einzigartige Struktur zurückführen lassen.

### I. Luftverkehr aus der EU in Drittstaaten

Besondere Komplikationen ergeben sich im Hinblick auf die Luftverkehrsabkommen. Zwar liegt die Lufthoheit weiter bei den einzelnen Mitgliedsstaaten, doch die EU-Kommission beansprucht die Kompetenz zum Abschluss derartiger Verträge mit Drittstaaten mittlerweile teilweise für sich.<sup>39</sup> Die Rechtsgrundlage hierfür bildet Art. 100 Abs. 2 AEUV.

Einen wichtigen Meilenstein in dieser Entwicklung von Luftverkehrsabkommen in der EU stellt die Rechtsprechung des EuGH dar.

Bereits in der Rechtssache AETR<sup>40</sup> wurde vom EuGH im Jahre 1971 entschieden, dass sich eine Zuständigkeit der EU nach außen auch ohne ausdrückliche Ermächtigung durch den Vertrag ergibt, sofern die Materie schon im Rahmen interner Zuständigkeit durch Sekundärrecht geregelt ist.<sup>41</sup> Gleiches gilt, wenn zur Erfüllung klar bestimmter Innenzuständigkeiten der Abschluss internationaler Verträge erforderlich ist.<sup>42</sup> Diese Rechtsprechung kulminierte

<sup>29</sup> Schladebach (Fn. 6), S. 186 (dort Fn. 7).

<sup>30</sup> Hoffmann-Grambow (Fn. 23), RdTW 2017, 161 (162, 164f.).

<sup>31</sup> Mensen (Fn. 28), S. 377; sehr ausführlich zu weiteren Inhalten Cheng (Fn. 25), S. 290ff.

<sup>32</sup> Zum Begriff der diplomatischen Note Weber in: Weber, Rechtswörterbuch, 30. Edition 2023, Eintrag „Note“, Nr. 1.

<sup>33</sup> Schladebach/Bärmann (Fn. 25), NZV 2006, 294 (296).

<sup>34</sup> Jung (Fn. 25), ZLW 1998, 308 (329).

<sup>35</sup> Zwar wurden durch das IASTA die 1. und 2. Freiheit weitgehend etabliert, doch bereits das ATA gilt nur noch zwischen 11 relativ unbedeutenden Staaten. Andere Vorstöße waren von Anfang an erfolglos.

<sup>36</sup> Zu allen Prinzipien Jung (Fn. 25), ZLW 1998, 308 (329).

<sup>37</sup> Materiell-rechtliche Wirkung eher bejahend Hoffmann-Grambow (Fn. 23), RdTW 2017, 161 (163); eher abl. Schladebach/Bärmann (Fn. 25), NZV 2006, 294 (296) (dort auch das Zitat).

<sup>38</sup> Hoffmann-Grambow (Fn. 23), RdTW 2017, 161 (163).

<sup>39</sup> Stein, Code-Sharing und Open Skies – Herausforderungen für die europäische Wettbewerbs- und Luftfahrtspolitik, ZLW 2001, 135 (145f.).

<sup>40</sup> EuGH, 31.03.1971, Rs. 22/70 – *Kommission/Rat*.

<sup>41</sup> Maxian Rusche et al. in: Grabitz/Hilf/Nettesheim, Das Recht der Europäischen Union (Fn. 24), Art. 90 AEUV Rn. 320.

<sup>42</sup> EuGH, 14.07.1976, Rs. 3/76, 4/76 u. 6/76 – *Cornelis Cramer u.a.*

schließlich in den insgesamt acht Urteilen des EuGH zu den Open-Skies-Luftverkehrsabkommen europäischer Staaten mit den USA im Jahr 2002.<sup>43</sup> Darin wurde über mehrere Vertragsverletzungsverfahren gegen Mitgliedsstaaten entschieden. In diesen Urteilen stellte das Gericht fest, dass die EU nach Art. 100 Abs. 2 AEUV (ex-Art. 80 Abs. 2 EGV) die Kompetenz zum Abschluss von Luftverkehrsabkommen hat, soweit sie ihre innere Zuständigkeit auch nur implizit beansprucht hat.<sup>44</sup> Dies wurde durch bestehende Regelungen bezüglich Flugpreisen und Buchungssystemen als gegeben angesehen. Besonders die Niederlassungsfreiheit ist durch Nationalitätenklauseln<sup>45</sup> in Abkommen als verletzt angesehen worden. In Folge der Urteile wurden – nun von der EU – sogenannte horizontale Abkommen mit Drittstaaten geschlossen, welche die Verkehrsabkommen von EU-Mitgliedern mit diesen Staaten nicht ersetzen, sondern unionsrechtskonform anpassen.<sup>46</sup> Diese sollten ermöglichen, dass ein Unternehmen aus Mitgliedsstaat A Flüge aus dem Mitgliedsstaat B in einen Drittstaat wie ein Unternehmen aus B durchführen kann – im Rahmen des zwischen B und dem Drittstaat geschlossenen Luftverkehrsabkommens.<sup>47</sup>

Allerdings ist mit diesen Urteilen die Kompetenz eben nur in den festgestellten Bereichen, wie etwa bezüglich Flugpreisen und Computerbuchungssystemen (beides Bestandteile von vorherigen Abkommen), auf die EU übergegangen.<sup>48</sup> Insofern besteht nun eine unpraktische geteilte Kompetenz zum Abschluss von Luftverkehrsabkommen;<sup>49</sup> die einzelnen Mitgliedsstaaten wurden daher durch die Verordnung (EG) Nr. 847/2004 ermächtigt, auf der Grundlage unionsrechtskonformer Standardklauseln Verhandlungen über solche Verträge zu führen, auch sofern diese in den Kompetenzbereich der EU fallen. Doch auch die

EU selbst hat bereits Abkommen geschlossen. Ein Beispiel hierfür ist das 2007 unterzeichnete und 2020 in Kraft getretene Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und den USA. Ermöglicht wurde dieser bemerkenswert liberale<sup>50</sup> Vertrag durch ein begrenztes Mandat aufgrund eines Beschlusses der EU-Verkehrsminister.<sup>51</sup> Auch Norwegen und Island sind als Nicht-EU-Mitglieder Vertragsparteien. Durch die komplizierte Kompetenzlage sind in einem solchen Fall sowohl die Union als auch ihre Mitgliedsstaaten Vertragspartei.<sup>52</sup>

## II. Luftverkehr innerhalb der EU

Was die Union nach außen verkompliziert hat, ist innen dagegen deutlich vereinfacht worden. Nach nunmehr drei Liberalisierungspaketen seit den 1990er Jahren ist der innereuropäische Luftverkehr stark erleichtert worden;<sup>53</sup> die vorher zwischen den Mitgliedsstaaten bestehenden Verkehrsabkommen sind bedeutungslos und nicht mehr in Kraft.<sup>54</sup>

Zu beachten ist, dass die Dienstleistungen im Verkehr nach Art. 58 AEUV nicht der Dienstleistungsfreiheit nach Art. 56 AEUV unterfallen. Durch die Liberalisierungspakete wurde jedoch ein ähnlich freier Raum geschaffen, sodass eine faktische Dienstleistungsfreiheit zwar nicht durch Primär-, aber durch Sekundärrecht verwirklicht wurde.<sup>55</sup> Zu nennen ist etwa die Luftverkehrsdienste-Verordnung, welche in Art. 15 Abs. 1 EU-Luftfahrtunternehmen berechtigt, innergemeinschaftliche Flüge anzubieten. Konsequenz ist daher, dass die EU praktisch den einzigen Luftraum bildet, in dem zumindest anderen Unionsmitgliedern alle neun Freiheiten der Luft gewährt werden. Insbesondere Billigairlines haben enorm von dieser Entwicklung profitiert: so konnte sich Ryanair aus dem einwohnermä-

<sup>43</sup> EuGH, 05.11.2002, Rs. C-466/98 – *Kommission/Vereinigtes Königreich*; 05.11.2002, Rs. C-467/98 – *Kommission/Dänemark*; 05.11.2002, Rs. C-468/98 – *Kommission/Schweden*; 05.11.2002, Rs. C-469/98 – *Kommission/Finnland*; 05.11.2002, Rs. C-471/98 – *Kommission/Belgien*; 05.11.2002, Rs. C-472/98 – *Kommission/Luxemburg*; 05.11.2002, Rs. C-475/98 – *Kommission/Österreich*; 05.11.2002, Rs. C-476/98 – *Kommission/Deutschland*.

<sup>44</sup> Bentzien, Die Luftverkehrsaußenpolitik der EU nach den „Open Skies“-Urteilen des EuGH vom 05.11.2002, ZLW 2009, 566 (566).

<sup>45</sup> In diesen Klauseln wurde unter anderem vereinbart, dass die Rechte einer aus dem Vertragsstaat operierenden, drittstaatlichen Fluggesellschaft eingeschränkt werden können, was etwa einer deutschen Airline in Großbritannien – trotz EU-Mitgliedschaft – Nachteile bescherte und so unionsrechtswidrig war.

<sup>46</sup> Bentzien (Fn. 44), ZLW 2009, 566 (569ff.).

<sup>47</sup> Lenz in: *Kölner Kompendium* (Fn. 9), S. 186f.

<sup>48</sup> Schäfer in: Streinz, *Kommentar zum EUV/AEUV*, 3. Aufl. 2018, Art. 90 AEUV Rn. 62.

<sup>49</sup> Rossbach in: *Kölner Kompendium* (Fn. 9), S. 294f.

<sup>50</sup> So entfallen etwa sämtliche Beschränkungen hinsichtlich Frequenz, Flugzeugtypen und Strecken, was Airlines sehr freie Hand gibt. Gelegentlich werden solche liberale Abkommen allgemeiner als „Open Skies-Verträge“ bezeichnet; näher hierzu Ravich, *Open Skies*, *FIU Law Review* 10 (2014), 493. Nicht zu verwechseln sind diese Abkommen mit dem Vertrag über den offenen Himmel, welcher im Englischen ebenfalls so bezeichnet wird, aber militärische Aufklärungsflüge gestattet.

<sup>51</sup> Bentzien (Fn. 44), ZLW 2009, 566 (580), dort auch ausführlich zum Abkommen; Lenz in: *Kölner Kompendium* (Fn. 9), S. 186.

<sup>52</sup> Schaefer, *Recht des Luftverkehrs*, 2017, Rn. 87ff.

<sup>53</sup> Ausführlich zur Geschichte der europäischen Luftverkehrsintegration Mensen (Fn. 28), S. 398ff.

<sup>54</sup> Hobe in Ipsen, *VölkerR* (Fn. 16), § 46 Rn. 27 (S. 881f.).

<sup>55</sup> Schaefer (Fn. 52), Rn. 37.

ßig unbedeutenden Irland zur größten<sup>56</sup> Fluggesellschaft Europas entwickeln, indem sie zahllose Verbindungen zwischen praktisch allen europäischen Ländern anbietet.<sup>57</sup> Hierbei nimmt Ryanair insbesondere die siebte Freiheit in Anspruch, welche ihr das Durchführen von Flügen ohne jeden Bezug zu Irland ermöglicht.

Auch außerhalb der Abkommen hat die EU starken Einfluss auf den Luftverkehr genommen, es seien hier exemplarisch die Europäische Agentur für Flugsicherheit EASA und die Luftraum-Managementinitiative „Single European Sky“ genannt.<sup>58</sup>

Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch die mit dem Binnenmarkt einhergehende Liberalisierung der innereuropäische Luftverkehr – insbesondere im Vergleich mit anderen Wirtschaftsräumen – einzigartig frei und unkompliziert ist.<sup>59</sup>

## F. Unplanmäßiger Luftverkehr (Charterverkehr)

### I. Allgemein

Der unplanmäßige, kommerzielle Gelegenheitsluftverkehr (auch Charterverkehr genannt) unterscheidet sich bereits von seiner Konzeption her maßgeblich vom bisher behandelten Linienflugverkehr.

Während letzterer mit der grundsätzlichen Restriktion des Art. 6 CA zu kämpfen hat und daher ein umfangreiches bilaterales Vertragswerk weltweit notwendig machte, unterliegt der Gelegenheitsverkehr nach Art. 5 CA keiner vergleichbaren Beschränkung.

Er darf ohne Erlaubnis in den Luftraum eines Staates einfliegen, ihn ohne Aufenthalt durchfliegen und nicht gewerblich landen, Art. 5 Abs. 1 CA. Interessant ist dabei auch Art. 5 Abs. 2 CA:

Werden die Flugzeuge zur entgeltlichen oder mietweisen Beförderung von Passagieren, Fracht oder Post eingesetzt, haben sie nach Maßgabe des Art. 7 CA (Kabotage-Vorbehalt) das Recht, diese aufzunehmen oder abzusetzen. Hierbei können die Staaten jedoch nach ihrem Ermessen Beschränkungen auferlegen.<sup>60</sup>

Dies ist praktisch von hoher Bedeutung, da sich das Recht des internationalen Gelegenheitsluftverkehrs insofern eher als eine Materie der nationalen als der internationa-

len Gesetzgebung darstellt. Daher sollen der Vollständigkeit halber kurz Ausführungen zur rechtlichen Situation in Deutschland erfolgen.

### II. Situation in Deutschland

Maßgebliches nationales Gesetz zur Regelung des Luftverkehrs ist das Luftverkehrsgesetz (LuftVG).

Grundsätzlich benötigen nicht in Deutschland eingetragene oder zugelassene Luftfahrzeuge eine Erlaubnis zum Einfliegen in den Luftraum, § 2 Abs. 7 LuftVG. Satz 2 Nummer 4 dieses Absatzes besagt jedoch, dass dies nur gilt, sofern kein Abkommen oder Übereinkommen etwas anderes bestimmt; hier kommt über die Verweisung somit die Chicagoer Konvention zur Anwendung. Damit gilt Art. 5 Abs. 1 CA im Falle des Gelegenheitsverkehrs, sodass es eigentlich keiner Erlaubnis bedürfte.<sup>61</sup> Allerdings wirkt Art. 5 Abs. 2 CA praktisch als Rückverweisung auf das deutsche Recht, sodass die Genehmigungspflicht als eine derartige Restriktion zulässig ist.<sup>62</sup> Abgemildert wird dies jedoch durch § 96 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, nach welchem die Erlaubnis bei Flugzeugen im Gelegenheitsverkehr, welche die Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen eines ICAO-Mitgliedsstaates führen, bei rechtzeitiger Stellung und ohne Ablehnung vor der geplanten Einflugzeit als erteilt gilt.

Das Luftverkehrsgesetz ermöglicht durch § 22 LuftVG die grundsätzliche Beschränkung von Gelegenheitsverkehr, soweit eine nachhaltige Beeinträchtigung öffentlicher Interessen zu befürchten ist. Dies ist jedoch keine Zulassungsvorschrift, sondern regelt nur die Ausübung der unternehmerischen Tätigkeit.<sup>63</sup> Ferner existiert mit § 23 LuftVG der Kabotagevorbehalt auch für Charterverkehr, sodass Nicht-EU-Unternehmen untersagt werden kann, Strecken innerhalb Deutschlands zu bedienen. Zuletzt ermöglicht § 23a LuftVG über § 22 LuftVG hinaus die Restriktion von ausländischen, nicht-EU-Unternehmen in der Art, dass für sie gleiche Bedingungen herrschen wie für deutsche Unternehmen im betreffenden Staat. So findet der bereits oben erwähnte Grundsatz der Gegenseitigkeit über Umwege auch seinen Weg in das Recht des Gelegenheitsverkehrs.

<sup>56</sup> Centre for Aviation, Ryanair heads Europe's top 20 airline groups by pax 2019, <https://centreforaviation.com/analysis/reports/ryanair-heads-europes-top-20-airline-groups-by-pax-2019-510111> (Abruf v. 17.09.2023).

<sup>57</sup> Das sogenannte Geschäftsmodell der Punkt-zu-Punkt Verbindungen, *Schaefer* (Fn. 52), Rn. 15.

<sup>58</sup> *Khan* in: Geiger/Khan/Kotzur/Kirchmair, Kommentar zum EUV/AEUV, 7. Aufl. 2023, Art. 100 AEUV Rn. 8ff.

<sup>59</sup> *Schaefer* (Fn. 52), S. 5f.

<sup>60</sup> *Friauf*, Die gewerbliche Betätigung ausländischer Unternehmen des Gelegenheitsluftverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland, ZLW 1974, 9 (11).

<sup>61</sup> *Friauf* (Fn. 60), ZLW 1974, 9 (13).

<sup>62</sup> Selbst eine solche augenscheinlich dem Absatz 1 widersprechende Einschränkung ist noch zulässig, solange sie den Gelegenheitsverkehr nicht völlig unterbindet, *Rinck*, Die internationalen Elemente im Lufttransport, ZLW 1966, 1 (10).

<sup>63</sup> *Lampe/Lutz* in: Erbs/Kohlhaas, Strafrechtliche Nebengesetze, 247. EL 2023, § 22 LuftVG Rn. 3.

## G. Internationales Luftprivatrecht

Nachdem bis hierhin das öffentliche internationale Luftverkehrsrecht betrachtet wurde, soll im Folgenden auf das Luftprivatrecht eingegangen werden. Dieses befasst sich mit einer Vielzahl von zivilrechtlichen Fragestellungen bezüglich des Luftverkehrs; hierzu gehören insbesondere die Haftungs- und Versicherungsfragen, daneben jedoch auch Regeln über Rechte an Luftfahrzeugen, dem Verhältnis zwischen Anlieger und Flugplatz und anderem.<sup>64</sup> Im Folgenden soll nur der besonders relevante Bereich der Haftung thematisiert werden.

### I. Das Montrealer Übereinkommen von 1999 als Grundlage des Haftungssystems

Den ersten Versuch einer internationalen Haftungsregelung im Flugverkehr stellt das Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr von 1929 dar. Dieses entwickelte sich jedoch aufgrund einer Reihe von Faktoren zu einem „juristischen Flickenteppich“ und erwies sich daher als zunehmend ungeeignet für die Anforderungen der modernen Transportwelt.<sup>65</sup> Zur Zusammenführung der verstreuten Regelungen schuf man daher im Jahre 1999 das Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (häufig nur Montrealer Übereinkommen genannt, nachfolgend als MÜ bezeichnet). Mittlerweile hat es 139 Unterzeichner,<sup>66</sup> wobei in den Nichtunterzeichnerstaaten unter Umständen das Warschauer Abkommen weitergilt.<sup>67</sup> Das MÜ gilt nur für entgeltliche und unentgeltliche internationale Beförderungen, wobei dies in der EU jedoch durch Art. 1 der Verordnung (EG) 889/2002 auch auf Beförderungen innerhalb eines Mitgliedstaates ausgedehnt wurde. Die dort enthaltenen Ansprüche sind grundsätzlich verschuldensunabhängig. Die folgende Erläuterung soll nur einen Überblick verschaffen – zu den einzelnen Tatbeständen und deren Problematiken könnte man vermutlich ein ganzes Lehrbuch schreiben.

#### 1. Haftung bei Tod oder Körperverletzung

Zunächst haftet der Luftfrachtführer für Schäden an Körper oder Gesundheit, welche ein Reisender infolge eines Unfalls an Bord des Flugzeuges oder beim Ein- oder Aus-

steigen erleidet, Art. 17 Abs. 1 MÜ.<sup>68</sup> Diese Haftung ist nach Art. 21 Abs. 2 MÜ jedoch auf 128.821 Sonderziehungsrechte (SZR) (ca. 160.000 €) beschränkt, sofern der Frachtführer nachweist, dass der Schaden nicht auf eine unerlaubte Handlung von ihm selbst oder seiner Leute zurückzuführen ist, oder wenn der Schaden auf der unerlaubten Handlung eines Dritten beruht (Bsp.: Passagier stößt Mitpassagier um).

Der Luftfrachtführer hat gemäß Art. 28 MÜ unverzüglich Vorauszahlungen an schadensersatzberechtigte natürliche Personen zu leisten; dies ist jedoch keine Anerkennung der Haftung und wird mit späterem Ersatz verrechnet.<sup>69</sup>

#### 2. Haftung für Reisegepäck

Ferner hat der Luftfrachtführer den Schaden zu ersetzen, der durch Zerstörung, Beschädigung oder Verlust des Reisegepäcks entsteht, Art. 17 Abs. 2 MÜ. Dies gilt allerdings nur, sofern sich das Schadensereignis an Bord des Luftfahrzeuges oder während es sich in der Obhut des Luftfrachtführers befindet ereignet. Er haftet hier gemäß Art. 22 Abs. 2 MÜ stets bis zur Höhe von 1.288 SZR (ca. 1.600 €), sofern nicht der Kunde das Ablieferungsinteresse betragsmäßig angegeben hat und den Zuschlag dafür entrichtet hat, dann ist die Haftung auf diesen in der Regel höheren Betrag begrenzt. Für Handgepäck wird nur gehaftet, wenn den Frachtführer oder seine Leute Verschulden trifft, Art. 17 Abs. 2 S. 3 MÜ. Er haftet gar nicht, wenn der Schaden auf einem Mangel oder der Eigenart des Gepäcks beruht.<sup>70</sup>

#### 3. Haftung für Verspätung

Der Luftfrachtführer haftet gemäß Art. 19 S. 1 MÜ auch für Schäden aus Verspätung von Reisenden, Gepäck oder Gütern. Die Haftung bei Personen ist dabei auf 5.346 SZR (ca. 6.600 €, Art. 22 Abs. 1 MÜ), bei Gepäck auf 1.288 SZR pro Stück (ca. 1.600 €, Art. 22 Abs. 2 MÜ) und bei Gütern auf 22 SZR (ca. 27 €) pro Kg Gewicht begrenzt, Art. 22 Abs. 3 MÜ. Die Haftung ist ausgeschlossen, sofern der Frachtführer und seine Leute alles Zumutbare zur Vermeidung des Schadens getan haben oder solche Maßnahmen nicht getroffen werden konnten, Art. 19 S. 2 MÜ.

<sup>64</sup> Mensen (Fn. 28), S. 369.

<sup>65</sup> Schladebach, Luftrecht, 2007, S. 58f.

<sup>66</sup> Siehe Übersicht der ICAO unter [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf) (Abruf v. 18.09.2023).

<sup>67</sup> Schladebach, LuftR (Fn. 65), S. 59.

<sup>68</sup> Ausführlich zu den Tatbestandsmerkmalen Margo/Battista in: Kölner Kompendium Luftrecht, Bd. 3, 2010, S. 114ff.

<sup>69</sup> Schladebach, LuftR (Fn. 65), S. 61.

<sup>70</sup> Schladebach, LuftR (Fn. 65), S. 62.

#### 4. Haftung für Güter

Nach Art. 18 Abs. 1 MÜ haftet der Luftfrachtführer ebenfalls für Zerstörung, Beschädigung und Verlust von Gütern, sofern dies während der Luftbeförderung eingetreten ist. Unter den Exkulpationsmöglichkeiten nach Art. 18 Abs. 2 MÜ befinden sich wiederum die Eigenart oder Mangel des Gepäcks, mangelhafte Verpackung, hoheitliches Handeln und – etwas kurios – auch Kriegshandlungen. Haftungsobergrenze sind wieder 22 SZR/Kg, sofern kein Wert deklariert und entsprechender Aufschlag bezahlt wurde (analog zum Gepäck).

#### 5. Haftung für Nichtbeförderung

Bemerkenswerterweise fehlt dem Übereinkommen eine Regelung zur Nichtbeförderung von Passagieren, Gepäck oder Gütern. Insofern ist hierzulande bezüglich Passagieren zunächst ein Blick in die EU-Fluggastrechte-VO zu werfen. Doch auch diese gesteht nur eine Ausgleichszahlung, aber keinen Schadensersatz zu, Art. 4 Abs. 3 i.V.m. Art. 7 Fluggastrechte-Verordnung. Insofern ist das nationale Leistungsstörungenrecht einschlägig.<sup>71</sup>

#### 6. Allgemeine Exkulpation

Nach Art. 20 MÜ steht dem Luftfrachtführer eine allgemeine Exkulpationsmöglichkeit zu, sofern der Anspruchsteller oder sein Rechtsvorgänger den Schaden durch unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung verursacht haben. Haben sie nur beigetragen, ist nur anteiliger Ersatz zu leisten.

#### II. EU-Fluggastrechteverordnung als ergänzende Vorschrift

Die EU-Fluggastrechteverordnung (nachfolgend FGR-VO) ergänzt das grundsätzliche vorrangige MÜ insoweit, als dass aus Gründen des Verbraucherschutzes weitere Ansprüche des Kunden bestehen können. Hierbei ist jedoch darauf zu achten, dass das Montrealer Übereinkommen Exklusivität beansprucht und darüber hinausgehende Schadensersatzansprüche verboten sind, Art. 29 MÜ.<sup>72</sup> Insofern statuiert die FGR-VO keine expliziten Schadensersatzansprüche, sondern Ausgleichszahlungen und andere Unterstützungsleistungen. Diese werden bei Nichtbeför-

derung (Art. 4 FGR-VO), Annullierung (Art. 5 FGR-VO) und Verspätung (Art. 6 FGR-VO) gewährt. Die Ansprüche konkurrieren nicht miteinander, sondern können gleichzeitig geltend gemacht werden.<sup>73</sup>

#### 1. Ausgleichszahlungen

Die Ausgleichszahlungen werden explizit durch Art. 4 Abs. 3 FGR-VO bei Beförderungsverweigerung gegen den Willen des Fluggastes und durch Art. 5 Abs. 1 lit. c FGR-VO bei Annullierung angeordnet. Bei Verspätung wird ein solcher Anspruch zunächst nicht gewährt; begründet wurde dies vor allem damit, dass Fluggesellschaften für Verspätungen nicht immer verantwortlich seien, für Nichtbeförderung und Annullierung hingegen regelmäßig schon.<sup>74</sup> Allerdings entschied der EuGH im Jahre 2009, dass trotz dem Wortlaut eine Ausgleichszahlung bei erheblicher Verspätung (Zeitverlust über 3h) zu gewähren ist, da diese faktisch einer Annullierung gleichkomme.<sup>75</sup> Dies ist jedoch auf einige Kritik gestoßen.<sup>76</sup>

Die Rechtsnatur der Ausgleichszahlungen ist nicht restlos geklärt. Gelegentlich werden sie als pauschalisierter abstrakter Schadensersatz bezeichnet.<sup>77</sup> Besonders kontrovers ist dabei, ob die Ausgleichszahlungen bei der Anwendung auf Art. 6 FGR-VO nicht einen nach Art. 19, 29 MÜ verbotenen weitergehenden Schadensersatz darstellen; mittlerweile werden sie jedoch akzeptiert, da nur ein immaterieller Ausgleich stattfindet.<sup>78</sup> Dieser wird als nicht vom Montrealer Übereinkommen umfasst betrachtet, da ein Zeitverlust zwar eine Unannehmlichkeit, aber kein Schaden sei.<sup>79</sup>

Der Ausgleich staffelt sich nach Flugstrecke. In den Fällen des Art. 7 Abs. 2 FGR-VO können sie jedoch um die Hälfte gekürzt werden. Ein Ausgleichsanspruch entfällt gänzlich, sofern die Airline die Annullierung mindestens 2 Wochen vorher ankündigt (Art. 5 Abs. 1 lit. c Ziff. 1 FGR-VO) oder bei späterer Bekanntgabe eine anderweitige Beförderung anbietet (Art. 5 Abs. 1 lit. c Ziff. 2, 3 FGR-VO). Ferner kann das Unternehmen nachweisen, dass höhere Gewalt vorliegt und sich damit exkulpieren, Art. 5 Abs. 3 FGR-VO.

#### 2. Erstattung und anderweitige Beförderung

Erstattung oder anderweitige Beförderung ist in den Fällen

<sup>71</sup> Tonner, Die EU-Fluggastrechte-VO und das Montrealer Übereinkommen, Verbraucher und Recht (VuR) 2011, 203 (207).

<sup>72</sup> Zum Konflikt EU-Recht vs. MÜ Tonner (Fn. 71), VuR 2011, 203 (204ff.).

<sup>73</sup> Die Ansprüche werden häufig mit „und“ verknüpft, siehe etwa Art. 4 Abs. 3 FGR-VO.

<sup>74</sup> Siehe Begründung der Kommission, KOM (2001) 784 endgültig 2001/0305 (COD) vom 21.12.2001, Rn. 23.

<sup>75</sup> EuGH, 19.11.2009, Rs. C-402/07 und C-432/07 – *Sturgeon u.a.* = NJW 2010, 43.

<sup>76</sup> Exemplarisch Hobe/Müller-Rostin/Recker, Fragwürdiges aus Luxemburg zur Verordnung 261/2004 EC, ZLW 2010, 149 (155ff.).

<sup>77</sup> Vgl. EuGH, 10.01.2006, Rs. C-344/04 – *IATA und ELFAA*, Rn. 73; Führich/Achilles-Pujol, Basiswissen Reiserecht, 5. Aufl. 2022, S. 190.

<sup>78</sup> Hopperdietzel in Schmid, BeckOK Fluggastrechte-Verordnung, 27. Edition 2023, Art. 6 Rn. 41ff.

<sup>79</sup> EuGH, 23.10.2012, Rs. C-581/10 u. C-629/10 – *Nelson u.a.*, Rn. 51.



des Art. 4 Abs. 1, 3, Art. 5 Abs. 1, Art. 6 Abs. 1 lit. c Ziff. 3 FGR-VO (nur Erstattung oder Rückflug) zu gewähren. Diese Unterstützungsleistungen können auch dann verlangt werden, wenn außergewöhnliche Umstände vorliegen.<sup>80</sup> Der Fluggast hat hierbei, vorbehaltlich anderer Bestimmungen, ein Wahlrecht zwischen den verschiedenen Leistungen. Die anderweitige Beförderung ist, wie die gesamte Verordnung, kundenfreundlich zu verstehen; insbesondere sind enge zeitliche Grenzen zu setzen, da es dem Fluggast regelmäßig auf eine bestimmte Ankunftszeit ankommt.<sup>81</sup>

### 3. Betreuungsleistungen

Nach Art. 9 FGR-VO sind den Fluggästen angemessene Mahlzeiten und Getränke zur Verfügung zu stellen und die Möglichkeit zur Kommunikation zu gewähren, Art. 9 Abs. 1 lit. a, Abs. 2 FGR-VO. Dies ist stets der Fall, sofern eine Betreuungsleistung angeboten werden muss. Dies ist bei Beförderungsverweigerung (Art. 4 Abs. 3 FGR-VO), Annullierung (Art. 5 Abs. 1 lit. b FGR-VO) und erheblicher Verspätung (Art. 6 Abs. 1 lit. c Ziff. 1, 2 FGR-VO) angeordnet. Ergibt sich eine längere Wartezeit, kann auch eine Hotelunterbringung nach Art. 9 Abs. 1 lit. b FGR-VO verlangt werden. All dies muss unentgeltlich erfolgen. Diese Differenzierung ist bereits systematisch in der Verordnung angelegt und bedarf insoweit keiner weiteren Erläuterung. Ab wann genau Betreuungsleistungen anzubieten sind, ist hingegen nicht geregelt; hier muss das Unternehmen sachgerechtes Ermessen ausüben.<sup>82</sup> Anderes gilt nur, sofern die Beförderung verweigert wird, dann sind die Leistungen unverzüglich anzubieten, oder bei Übernachtungsaufenthalten. Gerichtlich geklärt wurde die Frage, ob das Unternehmen nur ein Hotel vermitteln muss oder die Unterbringung inklusive Transport dorthin schuldet. Der EuGH entschied, dass die Unterbringung nicht als solche angeboten werden muss und insofern – das war die Fallfrage – auch nicht für Hotelpersonal haftet.<sup>83</sup>

### 4. Sonstiges

Weitergehende Schadensersatzansprüche werden ausdrücklich nicht ausgeschlossen, Art. 12 Abs. 1 FGR-VO. Ferner ist ein Haftungsausschluss verboten, Art. 15 FGR-VO. Der Verordnung fehlen eigene Verjährungsvorschriften,

sodass nationales Recht anwendbar ist.<sup>84</sup> Die zweijährige Ausschlussfrist des Art. 35 MÜ gilt nicht, da die Ansprüche aus der FGR-VO – wie bereits erwähnt – keine Schadensersatzansprüche im Sinne des Übereinkommens darstellen.

Eine gewisse Prominenz hat die Fluggastrechte-Verordnung zudem im Hinblick auf „Legal Tech“<sup>85</sup> erlangt, da es mittlerweile Internetportale zur bequemen Geltendmachung von Ansprüchen aus ihr gibt, welche auch rege Nutzung erfahren.<sup>86</sup>

### H. Fazit

Das Luftverkehrsrecht kann kaum als einfaches Rechtsgebiet bezeichnet werden. Die Vielzahl an Rechtsquellen und die schiere Bandbreite der Fragestellungen im öffentlichen wie privaten Bereich machen es zu einem in der Tiefe schwer zu durchdringenden, unübersichtlichen Gebiet. Dennoch lohnt sich eine Beschäftigung mit ihm, denn es ist ein hervorragendes Beispiel, wie internationales, supranationales und nationales Recht aufeinander ein- und zusammenwirken, um ein einheitliches System zu bilden. Selbstverständlich ist dieser Beitrag keineswegs erschöpfend, man könnte wohl zu jedem Gliederungspunkt ganze Bücher schreiben – nicht ohne Grund hat das hier mehrfach zitierte Kölner Kompendium des Luftrechts mehrere tausend Seiten.

Trotz seiner hohen wirtschaftlichen Bedeutung bleibt das Recht des Luftverkehrs in den universitären Ausbildungsplänen meist außen vor. Der Autor hofft, durch diesen einflussreichen Beitrag dennoch Interesse an der spannenden und vielfältigen Materie geweckt zu haben.

<sup>80</sup> EuGH, 31.01.2013, Rs. C-12/11 – *McDonagh*; OGH Wien, 03.07.2018 – 1 Ob 133/18t.

<sup>81</sup> *Degott* in: BeckOK Fluggastrechte-VO (Fn. 78), Art. 8 Rn. 13ff.

<sup>82</sup> *Hopperdietzel* in: BeckOK Fluggastrechte-VO (Fn. 78), Art. 9 Rn. 18ff.

<sup>83</sup> EuGH, 03.09.2020, Rs. C-530/19 – *Niki Luftfahrt*.

<sup>84</sup> EuGH, 22.11.2012, Rs. C-139/11 – *Cuadrench Moré*.

<sup>85</sup> Übersicht zu Legal Tech in *Steinrötter/Sendzikowski/Faber/Wenzel*, Legal Tech: Eine Bestandsaufnahme zur Digitalisierung der Rechtsbranche, Hanover Law Review 2018, 175.

<sup>86</sup> Legal Tribune Online, 2023 bereits 70.000 Klagen gegen Fluggesellschaften, <https://www.lto.de/recht/nachrichten/n/verbraucherrechte-klagewelle-legal-tech-kuenstliche-intelligenz-amtsgerichte-personalmangel/> (Abruf v. 20.09.2023).