

Schriften zum Völkerrecht

Band 75

**Der unerlaubte Einflug
von Luftfahrzeugen in fremdes Staatsgebiet
in Friedenszeiten und seine Rechtsfolgen**

Von

Joachim F. Bentzien



Duncker & Humblot · Berlin

JOACHIM F. BENTZIEN

**Der unerlaubte Einflug von Luftfahrzeugen in fremdes Staatsgebiet
in Friedenszeiten und seine Rechtsfolgen**

Schriften zum Völkerrecht

Band 75

**Der unerlaubte Einflug
von Luftfahrzeugen in fremdes Staatsgebiet
in Friedenszeiten und seine Rechtsfolgen**

Von

Dr. Joachim F. Bentzien



DUNCKER & HUMBLOT / BERLIN

Alle Rechte vorbehalten

© 1982 Duncker & Humblot, Berlin 41

Gedruckt 1982 bei Berliner Buchdruckerei Union GmbH., Berlin 61

Printed in Germany

ISBN 3 428 05196 3

In Memoriam

Professor Dr. Alex Meyer

Inhaltsübersicht

Einleitung	1
<i>Erster Teil</i>	
Die luftrechtlichen Grundlagen	4
Erster Abschnitt	
Die völkerrechtlichen Grundsätze für die Ausübung von Hoheitsgewalt im Luftraum	4
<i>Einleitung</i>	4
<i>Erstes Kapitel:</i>	
<i>Das Prinzip der Lufthoheit als Grundlage des internationalen Luftrechts</i>	5
I. Die allgemeine Anerkennung des Grundsatzes der Lufthoheit	5
II. Wird der Grundsatz der Lufthoheit durch ein Grundrecht „auf Ver- kehr“ oder sonst vertraglich eingeschränkt?	9
III. Die territoriale Begrenzung der Ausübung der Hoheitsgewalt im System des internationalen öffentlichen Luftrechts	11
1. Die Begrenzung in der Höhe	11
2. Die Breite der Küstengewässer	12
a) Das Genfer Übereinkommen über das Küstenmeer und die Anschlußzone vom 29. April 1958	13
b) Das Genfer Übereinkommen über den Festlandsockel vom 29. April 1958	15
3. Der Grundsatz der Freiheit der Meere in seiner Bedeutung für die Luftfahrt	16
4. Wird der Grundsatz der Freiheit der Meere durch die neuere Entwicklung im Seerecht bedroht?	18
5. Welche Bedeutung hat die Bedrohung des Grundsatzes der Frei- heit der Meere für die internationale Luftfahrt?	20
6. Das besondere Regime der Meerengen	23

Zweites Kapitel:

<i>Die Staatszugehörigkeit der Luftfahrzeuge</i>	25
--------------------------------------------------------	----

Drittes Kapitel:

<i>Die rechtliche Einteilung der Luftfahrzeuge</i>	30
I. Die Abgrenzung der Staatsluftfahrzeuge von den privaten Luftfahrzeugen	30
II. Die Militärluftfahrzeuge	39

Zweiter Abschnitt

Die rechtliche Regelung des Einflugs in fremdes Staatsgebiet	47
-----------------------------------------------------------------	----

<i>Einleitung</i>	47
-------------------------	----

Erstes Kapitel:

<i>Die völkerrechtliche Grundlage</i>	47
I. Das Pariser Luftverkehrsabkommen von 1919	48
II. Das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt von Chicago und die Vereinbarung über den Durchflug im Internationalen Fluglinienverkehr von 1944	50
III. Das Mehrseitige Abkommen über gewerbliche Rechte im nicht-planmäßigen Luftverkehr in Europa von 1956	54
IV. Die Regelung für unbemannte Luftfahrzeuge	55

Zweites Kapitel:

<i>Die nationalen Luftfahrtgesetze</i>	57
I. Bundesrepublik Deutschland	57
II. Deutsche Demokratische Republik	58
III. Republik Österreich	60
IV. Die Schweiz	61
V. Sonstige Staaten	62
VI. Zusammenfassung	71

Zweiter Teil

**Die Rechtswirkungen unerlaubten Einflugs
von Luftfahrzeugen in fremdes Staatsgebiet
in Friedenszeiten** 73

Einleitung 73

Erster Abschnitt

Die Verletzung des fremden Hoheitsgebietes
durch Militärluftfahrzeuge 74

Erstes Kapitel:

*Können Aufklärungsflüge durch das Recht auf Selbstverteidigung ge-
rechtfertigt werden?* 74

Zweites Kapitel:

*Die völkerrechtlichen Folgen des unerlaubten Einflugs für die Militär-
luftfahrzeuge* 80

I. Die Anwendung unmittelbarer Gewalt gegen die Militärluftfahr-
zeuge nach Völkerrecht..... 80

II. Die völkerrechtlichen Beschränkungen der Ausübung der Lufthoheit 83

1. Das Gewaltverbot nach der Satzung der Vereinten Nationen ... 83

2. Die völkerrechtlichen Grundsätze des Übermaßverbots und der
Humanität 87

3. Ergebnis 92

III. Der unerlaubte Einflug aus Not 92

1. Das Problem der Immunität..... 92

2. Kein Recht auf Einflug aus Not 97

3. Ausschluß der Völkerrechtswidrigkeit 99

4. Ergebnis 101

IV. Die Nacheile 102

V. Die präventive Gewaltanwendung (Luftverteidigungszonen) 106

VI. Die straf-, verwaltungs- und zivilrechtlichen Folgen des unerlaub-
ten Einflugs nach Völkerrecht 107

1. Die Bestrafung der Besatzung..... 107

2. Die Beschlagnahme des Luftfahrzeugs 108

3. Ergebnis 110

VII. Die Folgen nach dem völkerrechtlichen Fremdenrecht..... 110

Drittes Kapitel:

<i>Die Staatenpraxis</i>	112
I. Die Zulässigkeit der Gewaltanwendung	112
1. Der Abschluß	112
a) Die amerikanisch-sowjetischen Luftzwischenfälle	112
aa) Der amerikanisch-sowjetische Zwischenfall vom 8. April 1950	112
bb) Der amerikanisch-sowjetische Zwischenfall vom 7. Oktober 1952	113
cc) Der amerikanisch-sowjetische Zwischenfall vom 16. Februar 1953	114
dd) Der amerikanisch-sowjetische Zwischenfall vom 15. März 1953	115
ee) Der amerikanisch-sowjetische Zwischenfall vom 29. Juli 1953	115
ff) Der amerikanisch-sowjetische Zwischenfall vom 4. September 1954	116
gg) Der amerikanisch-sowjetische Zwischenfall vom 7. November 1954	116
hh) Der amerikanisch-sowjetische Zwischenfall vom 1. Mai 1960	117
ii) Der amerikanisch-sowjetische Zwischenfall vom 1. Juli 1960	117
jj) Die amerikanisch-sowjetischen Zwischenfälle vom 28. Januar 1964 und 10. März 1964 über der DDR	118
b) Der amerikanisch-tschechoslowakische Luftzwischenfall vom 10. März 1953	120
c) Der amerikanisch-chinesische Luftzwischenfall vom 29. November 1952	120
d) Der amerikanisch-koreanische Luftzwischenfall vom 14. Juli 1977	121
e) Die übrigen Luftzwischenfälle in Europa	121
aa) Der britisch-sowjetische Zwischenfall vom 12. März 1953 ..	121
bb) Der schwedisch-sowjetische Zwischenfall vom 13. Juni 1952	122
cc) Der türkisch-bulgarische Zwischenfall vom 9. Februar 1948	123
f) Die übrigen Luftzwischenfälle im Nahen Osten und in Asien	124
aa) Der iranisch-sowjetische Zwischenfall vom 21. Juni 1978 ..	124
bb) Der pakistanisch-indische Zwischenfall vom 2. Februar 1967	124
cc) Die nationalchinesisch-chinesischen (taiwanisch-chinesischen) Zwischenfälle vom 9. September 1962 und 1. November 1963	124
dd) Der sowjetisch-pakistanische Zwischenfall vom 1. März 1980	125
g) Die Auffassung sonstiger Staaten zum Abschluß	125
2. Der Landezwang und die Aufforderung zur Umkehr	126
a) Die amerikanisch-sowjetischen Luftzwischenfälle	126
aa) Der amerikanisch-sowjetische Zwischenfall vom 19. November 1951 über Ungarn	126
bb) Der amerikanisch-sowjetische Zwischenfall vom 8. Oktober 1952 über der DDR	127

cc) Der amerikanisch-sowjetische Zwischenfall vom 20. Mai 1960 über der DDR	127
dd) Der amerikanisch-sowjetische Zwischenfall vom 15. März 1963	127
ee) Der amerikanisch-sowjetische Zwischenfall vom 30. Juni 1968	128
b) Der amerikanisch-französische Luftzwischenfall vom 16. Juli 1965	128
c) Der amerikanisch-dominikanische Luftzwischenfall vom 23. Juni 1959	128
d) Die übrigen Luftzwischenfälle in Europa	129
aa) Der belgisch-ostdeutsche Zwischenfall vom 29. Mai 1958 ..	129
bb) Die sowjetisch-westdeutschen Zwischenfälle vom 2. September 1964 und Mitte Mai 1979	129
cc) Der österreichisch-türkische Zwischenfall vom 5. August 1973	130
e) Die übrigen Luftzwischenfälle im Nahen Osten, Asien und der Karibik	130
aa) Der syrisch-israelische Zwischenfall vom 12. August 1968	130
bb) Der sowjetisch-pakistanische Zwischenfall vom 1. März 1980	130
cc) Der sowjetisch-japanische Zwischenfall vom 7. September 1977	131
dd) Der kubanisch-bahamaische Zwischenfall vom 10. Mai 1980	131
3. Ergebnis	131
II. Der unerlaubte Einflug aus Not	133
1. Die amerikanisch-jugoslawischen Zwischenfälle vom 9. April 1946 und vom 19. August 1946	133
2. Der amerikanisch-ungarische Zwischenfall vom 19. November 1951	135
3. Die amerikanisch-sowjetischen Zwischenfälle vom Juni 1958 und 2. September 1958	136
4. Die amerikanisch-chinesischen Zwischenfälle im Jahre 1967	136
III. Die Nacheile	137
1. Der sowjetisch-amerikanische Zwischenfall vom 16. Februar 1953 über Japan	137
2. Der amerikanisch-sowjetische Zwischenfall vom 4. September 1954	138
IV. Die präventive Gewaltanwendung (Luftverteidigungszonen)	139
1. Die amerikanisch-sowjetischen Luftzwischenfälle	139
a) Der amerikanisch-sowjetische Zwischenfall vom 4. September 1954	139
b) Das Anfliegen der amerikanischen Küste durch sowjetische Flugzeuge	140
2. Der amerikanisch-libysche Zwischenfall vom 21. März 1973	140
3. Der amerikanisch-nordkoreanische Zwischenfall vom 15. April 1969	141
4. Die übrigen Luftzwischenfälle bzw. Anflüge in Europa	142
a) Die Anflüge der britischen Küste durch sowjetische Flugzeuge	142

b) Die Anflüge der norwegischen Küste durch sowjetische Flugzeuge	142
c) Der französisch-libysche Zwischenfall vom 23. März 1980	143
d) Der Anflug der dänischen Insel Bornholm durch ein Flugzeug der DDR	143
5. Die sowjetisch-japanischen Zwischenfälle vom 13. und 16. Februar 1980 sowie vom 27. Juni 1980	143
6. Die ADIZ und die Staatenpraxis	144
V. Die straf-, verwaltungs- und zivilrechtlichen Folgen des unerlaubten Einflugs nach Völkerrecht	146
1. Die Bestrafung der Besatzung	146
2. Die Beschlagnahme des Luftfahrzeugs	152
3. Ergebnis	155
VI. Die Folgen nach dem völkerrechtlichen Fremdenrecht	156
 <i>Viertes Kapitel:</i>	
<i>Die Anwendung nationaler Luftfahrtgesetze</i>	<i>158</i>
I. Bundesrepublik Deutschland	158
II. Deutsche Demokratische Republik	160
III. Republik Österreich	162
IV. Die Schweiz	162
V. Sonstige Staaten	163
VI. Zusammenfassung	165
 Zweiter Abschnitt	
Die Verletzung des fremden Hoheitsgebietes durch die übrigen Staatsluftfahrzeuge	167
 <i>Erstes Kapitel:</i>	
<i>Die Luftfahrzeuge zur Beförderung von Staatsvertretern</i>	<i>167</i>
 <i>Zweites Kapitel:</i>	
<i>Die Luftfahrzeuge der Polizei-, Zoll- und Postbehörden</i>	<i>169</i>
 <i>Drittes Kapitel:</i>	
<i>Die staatlichen Handelsluftfahrzeuge</i>	<i>170</i>

Dritter Abschnitt

Die Verletzung des fremden Hoheitsgebietes durch Zivilluftfahrzeuge im planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr und im gewerblichen nicht-planmäßigen Luftverkehr (Gelegenheitsverkehr) 174

Erstes Kapitel:

Die völkerrechtlichen Folgen für die Verkehrsluftfahrt 174

I. Die Gewaltanwendung gegen Zivilluftfahrzeuge im planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr und im gewerblich nicht-planmäßigen Luftverkehr (Gelegenheitsverkehr) nach dem völkerrechtlichen Vertrags- und Gewohnheitsrecht 174

II. Die völkerrechtlichen Beschränkungen der Ausübung der Lufthoheit 176

 1. Das Gewaltverbot nach der Satzung der Vereinten Nationen 176

 2. Die völkerrechtlichen Grundsätze des Übermaßverbots und der Humanität 177

 3. Ergebnis 183

III. Der unerlaubte Einflug aus Not 183

 1. Kein Recht auf Einflug aus Not 183

 2. Ausschluß der Völkerrechtswidrigkeit 184

 3. Artikel 25 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt von Chicago 185

 4. Ergebnis 187

IV. Die Nachteile 188

V. Die präventive Gewaltanwendung (Luftverteidigungszonen) 190

VI. Die straf-, verwaltungs- und zivilrechtlichen Folgen des unerlaubten Einflugs nach Völkerrecht 193

 1. Die Bestrafung der Besatzung 193

 2. Die Beschlagnahme des Luftfahrzeugs 194

 3. Ergebnis 199

VII. Die Anwendung der Zoll-, Einreise- und Gesundheitsvorschriften .. 199

Zweites Kapitel:

Die Staatenpraxis 204

I. Die Zulässigkeit der Gewaltanwendung 204

 1. Der Abschuß 204

 a) Der französisch-sowjetische Luftzwischenfall vom 29. April 1952 über der DDR 204

b) Der britisch-chinesische Luftzwischenfall vom 23. Juli 1954 ..	204
c) Der israelisch-bulgarische Luftzwischenfall vom 27. Juli 1955..	205
d) Der libysch-israelische Luftzwischenfall vom 21. Februar 1973	206
e) Der koreanisch-sowjetische Luftzwischenfall vom 20. April 1978	209
f) Der bulgarisch-iranische Luftzwischenfall vom 23. November 1979	212
2. Der Landezwang und die Aufforderung zur Umkehr	213
a) Der türkisch-bulgarische Luftzwischenfall vom September 1966	213
b) Die Luftzwischenfälle mit Algerien 1960, 1967 und 1978	213
c) Der spanisch-israelische Luftzwischenfall vom 5. April 1965 ..	214
d) Die übrigen Luftzwischenfälle im Mittelmeerraum	214
e) Der ägyptisch-kenianische Luftzwischenfall vom 15. Februar 1978	214
f) Die kolumbianisch-kubanischen Luftzwischenfälle vom 6. August 1967 und 10. September 1967	215
3. Ergebnis	215
II. Der unerlaubte Einflug aus Not	217
a) Der belgisch-sowjetische Luftzwischenfall vom 8. Januar 1962	217
b) Der zypriotisch-israelische Luftzwischenfall vom 8. Dezember 1975	217
III. Die Nacheile	221
IV. Die präventive Gewaltanwendung (Luftverteidigungszonen)	221
V. Die straf-, verwaltungs- und zivilrechtlichen Folgen des unerlaub- ten Einflugs nach Völkerrecht	223
1. Die Bestrafung der Besatzung	223
2. Die Beschlagnahme des Luftfahrzeugs	231
3. Ergebnis	242
VI. Die Anwendung der Zoll-, Einreise- und Gesundheitsvorschriften ..	243
 <i>Drittes Kapitel:</i>	
<i>Die Anwendung nationaler Luftfahrtgesetze</i>	<i>247</i>
I. Bundesrepublik Deutschland	247
II. Deutsche Demokratische Republik	249
III. Republik Österreich	249
IV. Die Schweiz	250
V. Sonstige Staaten	250
VI. Zusammenfassung	258

Vierter Abschnitt

Die Verletzung des fremden Hoheitsgebietes
durch die allgemeine Luftfahrt, insbesondere
durch Privatluftfahrzeugführer 260

Erstes Kapitel:

Die völkerrechtlichen Folgen für die allgemeine Luftfahrt 260

- I. Die Gewaltanwendung gegen Flugzeuge der allgemeinen Luftfahrt nach dem völkerrechtlichen Vertrags- und Gewohnheitsrecht 260
- II. Die völkerrechtlichen Grundsätze des Übermaßverbots und der Humanität als Schranken für die Ausübung der Lufthoheit 260
- III. Der unerlaubte Einflug aus Not..... 263
- IV. Die Nachteile 263
- V. Die präventive Gewaltanwendung (Luftverteidigungszonen) 263
- VI. Die straf-, verwaltungs- und zivilrechtlichen Folgen des unerlaubten Einflugs nach Völkerrecht 264
 - 1. Die Bestrafung der Besatzung 264
 - 2. Die Beschlagnahme des Luftfahrzeugs 264
- VII. Die Anwendung der Zoll-, Einreise- und Gesundheitsvorschriften .. 264

Zweites Kapitel:

Die Staatenpraxis 265

- I. Die Zulässigkeit der Gewaltanwendung 265
 - 1. Der Abschuß 265
 - a) Die Luftzwischenfälle im tschechoslowakischen Luftraum ... 265
 - b) Der sowjetisch-iranische Luftzwischenfall vom 21. November 1963 266
 - c) Der ägyptisch-amerikanische Luftzwischenfall vom 19. Dezember 1964 266
 - d) Der unerlaubte Einflug eines französischen Forschungsballons in den Luftraum der Schweiz am 25. Juni 1980 267
 - 2. Der Landezwang und die Aufforderung zur Umkehr 268
 - a) Die Luftzwischenfälle im Luftraum der DDR 268
 - b) Der deutsch-tschechoslowakische Luftzwischenfall vom 31. Juli 1976 269
 - c) Die Luftzwischenfälle im Mittelmeerraum und im Nahen Osten 270
 - d) Der unerlaubte Einflug in den Luftraum der USA 271
 - 3. Ergebnis 271
- II. Der unerlaubte Einflug aus Not..... 271
- III. Die Nachteile 272

IV. Die präventive Gewaltanwendung (Luftverteidigungszonen)	273
V. Die straf-, verwaltungs- und zivilrechtlichen Folgen des unerlaubten Einflugs nach Völkerrecht	273
1. Die Bestrafung der Besatzung	273
2. Die Beschlagnahme des Luftfahrzeugs	277
3. Ergebnis	283
VI. Die Anwendung der Zoll-, Einreise- und Gesundheitsvorschriften ..	284
 <i>Drittes Kapitel:</i>	
<i>Die Anwendung nationaler Luftfahrtgesetze der Bundesrepublik Deutschland</i>	287

Dritter Teil

Das völkerrechtliche Verhältnis der von dem unerlaubten Einflug betroffenen Staaten zueinander	289
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

Erster Abschnitt

Der Protest, die Wiedergutmachung und die Selbsthilfe (Repressalie) als Folge des unerlaubten Einflugs	289
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

Erstes Kapitel:

<i>Der Protest und die Abgabe sonstiger einseitiger Erklärungen bei einem unerlaubten Einflug von</i>	289
I. Militärluftfahrzeugen	289
II. planmäßigem internationalen Fluglinienverkehr und gewerblichem nicht-planmäßigem Luftverkehr (Gelegenheitsverkehr)	300
III. Luftfahrzeugen der allgemeinen Luftfahrt	301

Zweites Kapitel:

<i>Die völkerrechtlichen Deliktsfolgen bei einem unerlaubten Einflug</i>	305
I. Entschuldigung	306
II. Bestrafung	308
III. Schadensersatz	309
IV. Rücküberstellung entführter Piloten und Passagiere	313

V. Entzug von Verkehrsrechten	314
VI. Keine völkerrechtliche „Bestrafung“	315
<i>Drittes Kapitel:</i>	
<i>Die völkerrechtliche Selbsthilfe (Repressalie)</i>	316

Zweiter Abschnitt

Die Streitschlichtung als Folge des unerlaubten Einflugs	319
-------------------------------------------------------------	-----

Erstes Kapitel:

<i>Die Streitschlichtung ohne Rechtsverpflichtung durch Verhandlung, „gute Dienste“, Vermittlung, Untersuchungskommission und Schiedsverfahren</i> ..	319
I. Verhandlung	319
II. „Gute Dienste“	322
III. Vermittlung	322
IV. Untersuchungskommission und Schiedsverfahren	324

Zweites Kapitel:

<i>Die Streitschlichtung mit Rechtsverpflichtung durch Schiedsgerichtsbarkeit und internationale Gerichtsbarkeit</i>	324
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

Drittes Kapitel:

<i>Die Streitschlichtung im Rahmen internationaler Organisationen (UN und ICAO)</i>	327
I. Die Streitschlichtung durch die Vereinten Nationen	327
1. Die Behandlung im Sicherheitsrat	327
a) Die amerikanisch-jugoslawischen Luftzwischenfälle	328
b) Die amerikanisch-sowjetischen Luftzwischenfälle	328
c) Der algerisch-israelische Zwischenfall	329
d) Der israelisch-libanesischen Luftzwischenfall	329
e) Der israelisch-ugandische Zwischenfall	330
2. Die Tätigkeit des Generalsekretärs (Generalsekretariat)	332
a) Der Flug des Abie Nathan nach Ägypten	332
b) Der israelisch-algerische Zwischenfall	333
II. Die Streitschlichtung durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation	333
a) Der israelisch-libysche Zwischenfall	335

b) Der israelisch-algerische Zwischenfall	335
c) Die tschechoslowakischen Beschwerden wegen des Einflugs von Propagandaballonen	335
d) Die mit der Errichtung von Luftsperrgebieten und darauf gestützten Ein- bzw. Überflugverboten zusammenhängenden Streitigkeiten	336
aa) Die indisch-pakistanischen Konflikte	336
bb) Der britisch-spanische Konflikt	337
cc) Der griechisch-türkische Konflikt	337
dd) Die chinesische Maßnahme vom Juli 1979	338

Vierter Teil

Weiterentwicklung internationaler Luftrechtsvorschriften in bezug auf den unerlaubten Einflug in fremdes Hoheitsgebiet	340
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

Erstes Kapitel:

<i>Bisherige Vorschläge im Rahmen der ICAO</i>	340
------------------------------------------------------	-----

Zweites Kapitel:

<i>Eigene Vorschläge</i>	343
--------------------------------	-----

Zusammenfassung	346
------------------------	-----

Schlußwort	350
-------------------	-----

Anhang

A. Die nationalen Vorschriften betreffend die Regelung des Ein- bzw. Durchflugs ausländischer Luftfahrzeuge	353
B. Die nationalen Vorschriften betreffend Rechtsfolgen unerlaubten Einflugs von Militär- bzw. den übrigen Staatsluftfahrzeugen	383
C. Die nationalen Vorschriften betreffend Rechtsfolgen unerlaubten Einflugs von Zivilluftfahrzeugen	394

Literaturverzeichnis	428
-----------------------------	-----

Abkürzungsverzeichnis

AJIL	= American Journal of International Law
ArchfLR	= Archiv für Luftrecht
ArchVR	= Archiv des Völkerrechts
AS	= Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen der Schweizerischen Eidgenossenschaft
BGBI.	= Bundesgesetzblatt
BGE	= Entscheidungen des schweiz. Bundesgerichts, amtliche Sammlung
BVerfGE	= Entscheidungssammlung des Bundesverfassungsgerichts
BZ	= Berliner Zeitung
Ciana	= Convenio ibero-americano de navegación aérea
Can Bar Rev.	= Canadian Bar Review
CINA	= Convention Internationale portant Réglementation de la Navigation Aérienne
Citeja	= Comité international technique d'experts juridiques aériens
Dept. of State Bull.	= US Department of State Bulletin
EG	= Europäische Gemeinschaften
GBI.	= Gesetzblatt der DDR
Gen. Ass. Off. Records	= UN General Assembly Official Records
Grot. Soc.	= Transactions of the Grotius Society
IATA	= International Air Transport Association
ICAO	= International Civil Aviation Organization
ICJ Pleadings	= International Court of Justice, Pleadings, Oral Arguments, Documents
ICJ Reports	= International Court of Justice, Reports of Judgements, Advisory Opinions and Orders
ICJ	= International Court of Justice
ICLQ	= International and Comparative Law Quarterly
ICNT	= Informal Composite Negotiating Text
IGH	= Internationaler Gerichtshof
ILC	= International Law Commission
Int. Affairs	= International Affairs
JAG Law Review	= The Judge Advocate General, US Air Force, Law Review
NfL	= Nachrichten für Luftfahrer
NJW	= Neue Juristische Wochenschrift
NZZ	= Neue Zürcher Zeitung
RdC	= Recueil des Cours de l'Académie de Droit International
RFDA	= Revue Française de Droit Aérien

RGÄ	= Revue Générale de l'Air
RGBL	= Reichsgesetzblatt
RGDA	= Revue Générale de Droit Aérien
RGDIP	= Revue Générale de Droit International Public
RIAA	= Reports of international arbitral awards
RJLA	= Revue juridique internationale de la locomotion aérienne
StIGH	= Ständiger Internationaler Gerichtshof
UN	= United Nations, Vereinte Nationen
UNTS	= United Nations Treaties Series
USC	= United States Code
WDVR	= Wörterbuch des Völkerrechts von Strupp / Schlochauer
ZaöRV	= Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht
ZLR	= Zeitschrift für Luftrecht
ZLW	= Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht
ZSR	= Zeitschrift für Schweizerisches Recht

Einleitung

Seit dem Beginn der modernen Luftfahrt im Jahre 1903, nämlich dem ersten Flug mit einem Motorflugzeug durch die Brüder Wright, ist ihre Bedeutung von Jahrzehnt zu Jahrzehnt gestiegen. Nach dem Ersten Weltkrieg entwickelte sich besonders die Verkehrsfliegerei. 1919 ist das eigentliche Geburtsjahr des Luftverkehrs. Die ersten internationalen Liniendienste wurden eingerichtet. 1926 wird der Instrumentenflug eingeführt. Der Luftverkehr übersprang die nationalen Grenzen, wenn auch ein interkontinentaler, d. h. überseeischer Liniendienst, noch nicht stattfand. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg kam die nächste Phase, die die Verbindung zu anderen Erdteilen schuf. Die technischen Fortschritte in der militärischen Anwendung der Luftfahrt waren die Wegweiser für die Zukunft auch in der zivilen Luftfahrt.

Seitdem, insbesondere nach der Einführung des Düsenluftverkehrs zu Anfang der 60er Jahre, hat die Luftfahrt einen unerhörten Aufschwung genommen und durch die technische Entwicklung gewaltige Veränderungen erfahren. Der Einsatz von Großraum- und Überschallflugzeugen hat dies am eindrucksvollsten dokumentiert. Hierbei darf nicht übersehen werden, daß die Luftfahrt vor allem in politischer, wirtschaftlicher und nicht zuletzt in militärischer Hinsicht als ein Instrument nationaler Machtinteressen und nationalen Prestiges betrachtet wird.

Das zeigt sich besonders dann, wenn Luftfahrzeuge unerlaubt in den Luftraum eines fremden Staates einfliegen. Dann kommt es zu Interessenkollisionen zwischen den Interessen des Luftfahrzeuges, seiner Besatzung und seiner Ladung (Passagiere) und dem durch den unerlaubten Einflug in seiner Lufthoheit verletzten Staat.

Es darf nicht übersehen werden, daß oft schon über die Tatsache, ob überhaupt ein unerlaubter Einflug vorliegt, Streit besteht. Ebenso wird dann darüber diskutiert, wie die Reihenfolge der Ereignisse bei einem derartigen Zwischenfall war, ob vor Feuereröffnung eine Warnung abgegeben wurde und wer zuerst das Feuer eröffnet hat. Auch über so leicht festzustellende Tatsachen wie z. B. die Wetterbedingungen zur Zeit des Zwischenfalls, kann aus einem solchen Anlaß keine Einigung erzielt werden. Dies alles beweist, wie komplex die rechtliche Behandlung solcher Fälle ist.

Die vorliegende Arbeit will sich unter Berücksichtigung der vorgeannten Faktoren mit den rechtlichen Problemen befassen, die sich daraus ergeben, daß Luftfahrzeuge in Friedenszeiten unerlaubt in fremdes Staatsgebiet einfliegen. Dabei soll in erster Linie das rechtliche Schicksal von Luftfahrzeugen, Besatzung und Ladung (Passagiere, Fracht und Post) untersucht werden.

Hat der verletzte Staat das Recht, das unerlaubt eingeflogene Luftfahrzeug zur Landung zu zwingen und es im Weigerungsfall notfalls abzuschießen? Dabei stellt sich die Frage nach dem räumlichen und sachlichen Geltungsbereich staatlicher Jurisdiktion und ihrer durch das Völkerrecht gezogenen Grenzen, insbesondere nach der Zulässigkeit hoheitlicher Zwangsmaßnahmen zwecks Verfolgung und Aufbringung eines im nationalen Luftraum befindlichen Flugzeugs fremder Nationalität oder eines bereits über die Staatsgrenze wieder hinaus gelangten fremden Flugzeugs. Die für das internationale Luftrecht aufgeworfenen Rechtsfragen entstehen somit durch den Ort des Einflugs und die Staatszugehörigkeit des einfliegenden Flugzeugs. Denn der Einflug von Luftfahrzeugen, die nach internationalem Luftrecht die Staatszugehörigkeit des Registerstaates besitzen, beginnt oder wird fortgesetzt beim Flug über dem Landgebiet oder den Küstengewässern eines fremden Staates oder durch den Luftraum über der hohen See und der Anschlußzone. Kann die Besatzung eines unerlaubt eingeflogenen Luftfahrzeugs vor ein Gericht des verletzten Staates gestellt werden? Ist das unerlaubt eingeflogene Luftfahrzeug an den Registerstaat zurückzugeben oder darf der verletzte Staat es beschlagnahmen? Welche sonstigen Rechte und Pflichten bestehen gegenüber den Passagieren, der Besatzung und der übrigen Ladung? Und wie wird der durch solche Zwischenfälle entstehende Konflikt zwischen den beteiligten Staaten völkerrechtlich behandelt?

Die vorliegende Arbeit will darstellen, welche Antworten auf diese Fragen vom Völkerrecht sowie von der Staatenpraxis, die durch eine große Anzahl von Zwischenfällen gekennzeichnet ist, gegeben werden. Die Luftzwischenfälle werden deshalb in dieser Arbeit auch ausführlicher behandelt.

Der Luftzwischenfall vom 21. April 1978, bei dem ein im planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr Paris — Seoul eingesetztes Luftfahrzeug der koreanischen Fluggesellschaft unerlaubt in den Luftraum der UdSSR einflog und dabei von sowjetischen Jägern beschossen und zur Landung gezwungen wurde, sowie die durch die neuen Machthaber im Iran im Dezember 1979 erfolgte Ankündigung eines möglichen Abschusses von fremden Verkehrsflugzeugen im Fall der Nichteinhaltung von Anordnungen für die internationale Zivilluftfahrt (Meldepflicht

beim Einflug u. a.) zeigen, wie aktuell die rechtliche Problematik nach wie vor ist. Kann die Antwort darauf durch das geltende Völkerrecht oder nur völkerrechtspolitisch durch die Schaffung entsprechender multilateraler Vertragsbestimmungen gegeben werden? Bisher steht jedenfalls eine zufriedenstellende rechtliche Lösung aus.

Seit die ICAO im April 1947 ihre Tätigkeit aufnahm, hat sie sich auch um eine Weiterentwicklung des internationalen Luftrechts bemüht. Kann im Hinblick auf den unerlaubten Einflug in Friedenszeiten eine Weiterentwicklung im Rahmen der ICAO erwartet werden?

Diese Frage des unerlaubten Einflugs gehört zusammen mit den Fragen nach den Grenzen des Staatsgebietes nach oben in den Luftraum, nach dem Bereich des Staatsgebietes und seine Abgrenzung zum offenen Meer und nach der Zulässigkeit des Überfliegens fremden Gebietes bzw. der Abgrenzung von geduldeter Aufklärung von unzulässiger Spionage zu den neuen Völkerrechtsproblemen, die nur vom internationalen Recht (Friedensvölkerrecht) gelöst werden können.

Nicht umfaßt werden von der Untersuchung — wie sich schon aus dem Thema ergibt —, kriegsrechtliche Probleme und die mit der Weltraumfahrt zusammenhängenden Fragen. Hingegen soll versucht werden, einen vergleichenden Überblick über die in den wichtigsten Luftfahrt betreibenden Staaten geltenden nationalen Luftrechtsvorschriften zu geben, soweit sie für die hier zu behandelnden Probleme relevant sind.