

MATINA JOZI

Die Pflicht zur
Sperrung des Luftraums
über Konfliktzonen

Jus Internationale et Europaeum

197

Mohr Siebeck

Jus Internationale et Europaeum

herausgegeben von

Thilo Marauhn und Christian Walter

197



Matina Jozi

Die Pflicht zur Sperrung des Luftraums über Konfliktzonen

Eine Untersuchung der souveränen
Verantwortlichkeit anlässlich des Abschusses
von Flug MH17 über der Ostukraine

Mohr Siebeck

Matina Jozi, geboren 1989; Studium der Rechtswissenschaften an der Universität zu Köln und an der Université Paris I Panthéon-Sorbonne; wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl für Völker- und Europarecht, Europäisches und Internationales Wirtschaftsrecht sowie Institut für Luftrecht, Weltraumrecht und Cyberrecht an der Universität zu Köln; Referendariat am Oberlandesgericht Köln mit Stationen in Brüssel und Lissabon.

Zugleich Dissertation an der Universität zu Köln.

ISBN 978-3-16-161909-0 / eISBN 978-3-16-161932-8

DOI 10.1628/978-3-16-161932-8

ISSN 1861-1893 / eISSN 2568-8464 (Jus Internationale et Europaeum)

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

© 2023 Mohr Siebeck Tübingen. www.mohrsiebeck.com

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

Das Buch wurde von Gulde-Druck in Tübingen aus der Times New Roman gesetzt, auf alterungsbeständiges Werkdruckpapier gedruckt und gebunden.

Printed in Germany.

Für Pedarjan

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde im Sommersemester 2021 von der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität zu Köln als Dissertation angenommen. Die nachträglichen Entwicklungen des Konflikts in der Ukraine, insbesondere seit dem russischen Angriffskrieg im Februar 2022, sind nicht mehr in die Bearbeitung eingeflossen. Für die Veröffentlichung wurden die Auflagen der genutzten Werke auf den Stand von Ende 2022 gebracht.

Die Arbeit wurde im Juni 2022 an der Universität zu Köln mit dem Osborne Clarke Preis zur Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses auf dem Gebiet des internationalen Rechts ausgezeichnet.

Mein besonderer Dank gebührt zuvörderst meinem Doktorvater, Herrn Professor Dr. Dr. h.c. Dr. h.c. *Stephan Hobe*, der meine Arbeit mit großer Begeisterung für die Thematik begleitet hat. Während meiner Tätigkeit als wissenschaftliche Mitarbeiterin und Doktorandin am Institut für Luftrecht, Weltraumrecht und Cyberrecht hat mich Professor *Hobe* in meinem Weg bekräftigt, mir den nötigen wissenschaftlichen Freiraum gelassen und mir mit konstruktiven Anmerkungen zur Seite gestanden. Bei meiner Zweitkorrektur Frau Professorin Dr. Dr. h.c. Dr. h.c. *Angelika Nußberger* bedanke ich mich herzlich für die Übernahme des Zweitgutachtens sowie die zügige Erstellung desselben. Professor Dr. *Thilo Marauhn* und Professor Dr. *Christian Walter* danke ich für die Aufnahme der Arbeit in die Schriftenreihe *Jus Internationale et Europaeum*.

Ein besonderer Dank gilt zudem meinen Freundinnen und Freunden, die mich im Zuge der Promotion immer wieder aufgefangen haben, wenn nötig. Dazu gehören insbesondere auch meine Kolleginnen und Kollegen vom Institut, durch die die Promotionsphase zu einer unvergesslichen Zeit für mich geworden ist. Meiner Freundin Dr. *Christine Schmitz* und meinem Freund und Kollegen Dr. *Martin Schwamborn* danke ich nicht nur für die vielen fachlichen Diskussionen und den persönlichen Zuspruch, sondern auch für die Durchsicht des Manuskripts sowie ihre wertvollen Hinweise, welche der Arbeit erst ihren letzten Schliff gegeben haben.

Schließlich gilt mein größter Dank meiner Familie, meiner Mutter *Mahta Nazarinia*, meinem Vater *Alireza Jozi* und meinem Bruder *Abtin Jozi*, für ihren unendlichen Glauben in mich, ihre Liebe und ihren stetigen Rückhalt, der nicht nur

in der Promotionsphase von unschätzbarem Wert für mich gewesen ist. Meinem Großvater, *Mahmoud Nazarinia*, ist die Arbeit gewidmet.

Köln, im Dezember 2022

Matina Jozi

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	VII
Abkürzungsverzeichnis	XV
Einleitung	1
Teil 1: Anlass der Untersuchung: Der Abschuss von Flug MH17 im Zuge des Ukraine Konflikts	7
A. Der Osten der Ukraine als sog. Konfliktzone	7
I. Der bewaffnete Konflikt als Ausgangspunkt	7
1. Der bewaffnete Konflikt als Begriff des humanitären Völkerrechts	9
a) Die grundsätzliche Übertragbarkeit des Begriffs	11
b) Die Sicherheit des Luftraums als betroffenes Rechtsgut	12
aa) Die terminologischen Unklarheiten zum Sicherheitsbegriff	12
bb) Die konzeptuelle Abgrenzung von safety und security	13
cc) Die Einordnung des Abschusses ziviler Luftfahrzeuge	14
2. Die geographischen Grenzen einer Konfliktzone	18
3. Die zeitlichen Grenzen einer Konfliktzone	19
4. Zwischenergebnis	19
II. Das Vorliegen einer Konfliktzone im konkreten Fall	20
1. Der bewaffnete Konflikt im Osten der Ukraine	20
2. Die Erstreckung des Konflikts auf den Luftraum über den Osten der Ukraine	23
a) Luftraumsperrung bis FL260	23
b) Luftraumsperrung bis FL320	24
3. Zwischenergebnis	25
B. Der faktische Hergang des Abschusses von Flug MH17 auf Basis des DSB-Abschlussberichtes	26
I. Der Absturz von Flug MH17	26
II. Die Übertragung der Flugunfalluntersuchung auf das DSB	26
III. Die Auswertung der Datenaufzeichnungen	28

IV. Die Untersuchung der Trümmer und geborgenen Teile	30
V. Zwischenergebnis	31
C. Kritische Würdigung des DSB-Abschlussberichtes	32
I. Politischer und sicherheitstechnischer Kontext des Abschlussberichtes	32
II. Kritik an der Methodik des DSB	33
III. Bedeutung für die Bearbeitung	35
D. Der Abschuss von Flug MH17 als Folge eines unzureichenden Schutzsystems	36
I. Problemstellung	36
II. Ergriffene Maßnahmen der Staatengemeinschaft	40
III. Der Bedarf einer Pflicht zur Sperrung des Luftraums über Konfliktzonen	43
 Teil 2: Dogmatische Grundlagen: Völkerrechtliche Schutzpflichten als Kerngehalt souveräner Staatlichkeit	 49
A. Die Pflicht zur Sperrung des Luftraums über Konfliktzonen als Schutzpflicht	49
I. Die ideengeschichtliche Entwicklung staatlicher Schutzpflichten	49
II. Der Begriff der Schutzpflicht	51
III. Die Einordnung der Sperrpflicht	54
B. Schutzpflichten im Spannungsverhältnis zur staatlichen Souveränität	55
I. Die Ursprünge des Souveränitätsbegriffs	55
II. Das moderne Souveränitätskonzept Jean Bodins	56
III. Die Souveränität in der Ära des klassischen Völkerrechts	57
IV. Die Souveränität im modernen Völkerrecht	58
V. Zwischenergebnis	60
C. Die Anerkennung von Schutzpflichten in völkerrechtlichen Teilgebieten	62
I. Pflichten zum Schutz der Rechte anderer Staaten	62
1. Das Verbot erheblicher grenzüberschreitender Umweltschäden	62
2. Das allgemeine völkerrechtliche Schädigungsverbot	68
3. Zwischenergebnis	73

II. Pflichten zum Schutz von Individuen	74
1. Der Mindeststandard des internationalen Fremdenrechts	75
2. Schutzpflichten im Investitionsrecht	77
3. Schutzpflichten im Diplomaten- und Konsularrecht	80
4. Schutzpflichten aus dem humanitären Völkerrecht	82
5. Schutzpflichten aus den Menschenrechten	86
a) Menschenrechtliche Schutzpflichten auf universeller Ebene	88
b) Menschenrechtliche Schutzpflichten auf regionaler Ebene	90
aa) Die Europäische Menschenrechtskonvention	91
bb) Die Amerikanische Menschenrechtskonvention	94
cc) Die Afrikanische Menschenrechtscharta	97
6. Zwischenergebnis	99
D. Die Souveränität als Verantwortung – Rechtsgrund staatlicher Schutzpflichten	101
I. Die Responsibility to Protect	103
1. Die Responsibility to Protect nach dem ICISS Bericht	103
2. Die nachfolgenden Entwicklungen der Responsibility to Protect	104
II. Bedeutung für die Bearbeitung	106
E. Zwischenergebnis	107
 Teil 3: Konkretisierung der allgemeinen Schutzverantwortung: Die Herleitung der Pflicht zur Sperrung des Luftraums über Konfliktzonen aus dem internationalen Luftrecht	
	109
A. Das Chicagoer System	110
I. Das Chicagoer Abkommen von 1944	110
1. Anwendbarkeit auf die internationale Zivilluftfahrt	111
2. Folge für eine Pflicht zur Sperrung des Luftraums	113
II. Annexe zum Chicagoer Abkommen	113
1. Rechtliche Bindungswirkung der Annexe	114
a) Recommended Practices	115
b) Standards	115
2. Zwischenergebnis	119
B. Die Lufthoheit als Rechtsgrund luftraumbezogener Schutzpflichten	120
I. Der Geltungsbereich der Lufthoheit	121
II. Der Begriff der Lufthoheit	122
III. Die Lufthoheit als Verantwortung für die Sicherheit des Luftraums	123

C. Herleitung einer Sperrpflicht aus dem internationalen öffentlichen Luftrecht	125
I. Die Bedeutung der Präambel des CA für die Pflicht zur Luftraumsperrung	125
1. Die rechtliche Relevanz von Präambeln	125
2. Die rechtliche Relevanz der Präambel des CA	127
II. Die Öffnung des Luftraums als Grundlage der Sperrpflicht	129
1. Sperrpflicht aufgrund der Schaffung einer Gefahrenquelle	130
2. Die Öffnung des Luftraums über multilaterale Abkommen	133
a) Das Transit- und das Transportabkommen	133
b) Sperrpflicht aus dem Transitabkommen	134
3. Die Öffnung des Luftraums über bilaterale Abkommen	136
a) Das EU-USA-Abkommen im Überblick	138
b) Sperrpflicht aus dem EU-USA-Abkommen	139
III. Sperrpflicht als Ausdruck der Verantwortung für das Luftraummanagement	142
1. Die Verantwortung der Staaten für die Flugsicherung	142
2. Die Pflicht zum Schutz der Zivilluftfahrt vor militärischen Operationen	146
3. Die Verantwortung für die Errichtung von Luftsperrgebieten, Art. 9 CA	150
a) Auslegung des Wortlauts	151
aa) Art. 9 lit. a) CA	151
bb) Art. 9 lit. b) CA	154
cc) Würdigung	155
b) Auslegung nach Ziel und Zweck	157
c) Historischer Kontext	160
d) Spätere Übereinkünfte und spätere Übung	162
aa) Luftraummanagement über Konfliktzonen in der Praxis	164
(1) Abschüsse ziviler Luftfahrzeuge im Überblick	164
(2) Reaktionen der Staaten	165
(3) Entwicklungen seit dem Abschuss des Fluges MH17	167
(4) Luftraumsperrungen durch den betroffenen Staat	169
bb) Arbeiten der ICAO	172
(1) Die zu berücksichtigenden Arbeiten der ICAO	172
(2) Luftraumsperrungen über Konfliktzonen und die Praxis der ICAO	174
e) Zwischenergebnis zur Auslegung des Art. 9 CA	177
IV. Fazit zur Sperrpflicht aus dem internationalen öffentlichen Luftrecht	179

D. Herleitung einer Sperrpflicht aus dem internationalen Luftstrafrecht	182
I. Die Abkommen zum Schutz der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Handlungen	183
II. Herleitung einer Pflicht zur Sperrung des Luftraums über Konfliktzonen	186
1. Der Abschuss ziviler Luftfahrzeuge als Straftat i. S. d. Völkerstrafrechts	186
2. Die Luftraumsperrung als Ausprägung staatlicher Präventionspflichten	188
 Teil 4: Die Herleitung der Sperrpflicht aus sonstigen Rechtsquellen	 193
A. Herleitung einer Sperrpflicht aus dem humanitären Völkerrecht	193
I. Der Schutz ziviler Personen und Objekte im bewaffneten Konflikt	194
II. Der humanitärvölkerrechtliche Schutz der zivilen Luftfahrt	197
III. Ableitung einer Pflicht zur Sperrung des Luftraums über Konfliktzonen	200
B. Sperrpflicht zum Schutz des Menschenrechts auf Leben	202
I. Verhältnis zum humanitären Völkerrecht	202
II. Herleitung aus dem Menschenrecht auf Leben	204
1. Art. 6 Abs. 1 IPbPR	205
2. Art. 2 Abs. 1 S. 1 EMRK	207
a) Die Grundsätze zur Schutzpflicht aus Art. 2 EMRK	208
b) Die Pflicht zum Schutz des Lebens im bewaffneten Konflikt	210
c) Herleitung der Sperrpflicht	212
3. Art. 4 Abs. 1 AMRK	215
III. Zwischenergebnis	216
C. Sperrpflicht aus Grundsätzen des allgemeinen Völkerrechts	217
I. Sperrpflicht aufgrund des allgemeinen Schädigungsverbotes	217
II. Sperrpflicht als Ausdruck der Responsibility to Protect	220
D. Zwischenergebnis	223

Teil 5: Die Verletzung der Sperrpflicht: Die Voraussetzungen einer Schutzpflichtverletzung am Beispiel des Falles MH17	225
A. Deliktsfähigkeit	225
B. Verstoß gegen eine völkerrechtliche Handlungspflicht	227
I. Rechtsquellen einer etwaigen Sperrpflicht	228
II. Unterlassen des Staates	229
III. Bewertung als Schutzpflichtverletzung	230
1. Entstehen einer Handlungspflicht	230
a) Der Begriff der Gefahr	230
b) Die erforderliche Gefahrenschwelle	232
2. Bewertung der ergriffenen Maßnahmen am Maßstab der due diligence	234
a) Die Risikobewertung zum Überflug von Konfliktzonen	236
b) Anwendung auf den konkreten Fall	237
C. Weitere Voraussetzungen	241
I. Rechtswidrigkeit	241
II. Schaden	241
III. Kausalität	243
D. Zwischenergebnis	244
Schlussbetrachtung: Ergebnis der Untersuchung	247
I. Voraussetzungen für die Pflicht zur Sperrung des Luftraums über einer Konfliktzone	248
II. Zusammenfassung zur Herleitung der Sperrpflicht	249
III. Fazit	253
Literaturverzeichnis	255
Sachverzeichnis	283

Abkürzungsverzeichnis

a. A.	andere Ansicht
Abb.	Abbildung
ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
Abschn.	Abschnitt
ACAS	Airborne Collision and Avoidance System
ACI	Airports Council International
AcP	Archiv für die civilistische Praxis
AEMR	Allgemeine Erklärung der Menschenrechte
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
AfrChMR	Afrikanische Charta der Rechte der Menschen und Völker
AfrMRK	Afrikanische Kommission der Menschenrechte und der Rechte der Völker
AHRLJ	African Human Rights Law Journal
AIC	Aeronautical Information Circular
AIPS	Aeronautical Information Publication Supplement
Air & Space L.	Air and Space Law
AJIL	The American Journal of International Law
allg.	allgemeine/s
Am. U. L. Rev.	American University Law Review
AMRK	Amerikanische Menschenrechtskonvention
Anm.	Anmerkung
ANS	Air Navigation Services
AöR	Archiv des öffentlichen Rechts
APuZ	Aus Politik und Zeitgeschichte
ArbIntl	Arbitration International
Art.	Artikel
Ass.	Assembly
ATC	Air Traffic Control
Ateneo L. J.	Ateneo Law Journal
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Services
Aufl.	Auflage
AVR	Archiv des Völkerrechts
Bd.	Band
BDR	Baltic Defence Review
Begr.	Begründer*in/begründet
BerDGVR	Berichte der Deutschen Gesellschaft für Völkerrecht
Bes.	Besonderes
Beschl.	Beschluss

BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen
BLR	Beijing Law Review
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BT-Drcks.	Bundestagsdrucksache
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Sammlung der Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Sammlung der Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
BYIL	The British Yearbook of International Law
bzw.	beziehungsweise
CA	Chicagoer Abkommen
CANSO	Civil Air Navigation Services Organization
Case W. Res. J. Int'l L.	Case Western Reserve Journal of International Law
CCPR	Covenant on Civil and Political Rights
Chinese JIL	Chinese Journal of International Law
Circ	Circular
CJICL	Cambridge Journal of International and Comparative Law
CLP	Current Legal Problems
CTIVD	Dutch Review Committee on the Intelligence and Security Services
CYIL	The Canadian Yearbook of International Law
CZIR	Conflict Zone Information Repository
d. h.	das heißt
D.R.	Decisions and Reports
ders./dies.	derselbe/dieselbe/n
diplomat.	Diplomatische
Diss.	Dissertation
Doc	Document
DÖV	Die Öffentliche Verwaltung
DSB	Dutch Safety Board
dt.	deutschen
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
EA	Europa-Archiv
EASA	European Aviation Safety Agency
ECAC	European Civil Aviation Conference
ECOSOC	Economic and Social Council
ECT	Energy Charter Treaty
EGMR	Europäischer Gerichtshof für Menschenrechte
eingel.	eingeleitet
Einl.	Einleitung
EJIL	European Journal of International Law
EKMR	Europäische Kommission für Menschenrechte
ELT	Emergency Locator Transmitter
EMRK	Europäische Menschenrechtskonvention
engl.	englisch
EPIL	Encyclopedia of Public International Law

et al.	et alii/aliae/alia
EU	Europäische Union
EuGRZ	Europäische Grundrechte-Zeitschrift
EUROCONTROL	Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt
europ.	europäisches/n
f./ff.	folgende
FAA	Federal Aviation Administration
FAZ	Frankfurter Allgemeine Zeitung
FET	Fair and Equitable Treatment
FILJ	Foreign Investment Law Journal
FIR	Flight Information Region
FIS	Flight Information Service
FL	Flight Level
Fn.	Fußnote
Foreign Aff.	Foreign Affairs
FPS	Full Protection and Security
FS	Festschrift
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
g	G-Kraft, Beschleunigungskraft
GA	Genfer Abkommen
GAOR	General Assembly Official Records
GC	Geneva Convention
GenC	General Comment
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
GKOVD	State Air Traffic Management Corporation
GR2P	Global Responsibility to Protect
GYIL	German Yearbook of International Law
Hdb.	Handbuch
HdbStR	Handbuch des Staatsrechts der Bundesrepublik Deutschland
HIK	Heidelberger Institut für internationale Konfliktforschung
HJLS	Hungarian Journal of Legal Studies
HPCR	Program on Humanitarian Policy and Conflict Research
HRCee	Human Rights Committee
HRLJ	Human Rights Law Journal
HRQ	Human Rights Quarterly
Hrsg.	Herausgeber*/in/erausgegeben
I.C.J. Rep.	International Court of Justice, Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders
i. e. S.	im engeren Sinne
i. S. d.	im Sinne der/des
i. S. e.	im Sinne einer/s
i. S. v.	im Sinne von
i. V. m.	in Verbindung mit
i. w. S.	im weiteren Sinne
IAGMR	Interamerikanischer Gerichtshof für Menschenrechte
IAMRK	Interamerikanische Menschenrechtskommission
IATA	International Air Transport Association

ICAN	International Commission for Air Navigation
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICISS	International Commission on Intervention and State Sovereignty
ICLQ	The International and Comparative Law Quarterly
ICLR	International Criminal Law Review
ICRC	International Committee of the Red Cross
ICSID	International Centre for Settlement of Investment Disputes
IGH	Internationaler Gerichtshof
IHL	International Humanitarian Law
IIA	International Investment Agreement
IJCL	International Journal of Constitutional Law
IJGLS	Indiana Journal of Global Legal Studies
IKRK	Internationales Komitee vom Roten Kreuz
ILA	International Law Association
ILC	International Law Commission
ILM	International Legal Materials
ILR	Israel Law Review
Int'l L. Stud.	International Law Studies
Int'l Trade L. J.	International Trade Law Journal
Inter-Am. & Europ. HRJ	Inter-American and European Human Rights Journal
internat.	internationale/r/s
IPbpR	Internationaler Pakt über bürgerliche und politische Rechte
IPwskR	Internationaler Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte
IRA	Irish Republican Army
IRRC	International Review of the Red Cross
Issues in Aviation L. & Pol.	Issues in Aviation Law and Policy
ISTGH	Internationaler Strafgerichtshof
ITLOS	International Tribunal for the Law of the Sea
ITLOS Rep.	International Tribunal for the Law of the Sea, Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders
IYHR	Israel Yearbook on Human Rights
JA	Juristische Arbeitsblätter
JALC	Journal of Air Law & Commerce
JCSL	Journal of Conflict and Security Law
JICJ	Journal of International Criminal Justice
JIDS	Journal of International Dispute Settlement
JIHLS	Journal of International Humanitarian Legal Studies
JIT	Joint Investigation Team
JStGH	Internationaler Strafgerichtshof für das ehemalige Jugoslawien
JuS	Juristische Schulung
JWIT	The Journal of World Investment & Trade
JZ	Juristenzeitung
Kap.	Kapitel
km	Kilometer
konsular. L. Rev.	konsularische Law Review
Law Com.	Law Commission

LG	Landgericht
lit.	littera
LNTS	League of Nations Treaty Series
Loy. L.A. Int'l & Comp. L. J.	Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Journal
LuftSiG	Luftsicherheitsgesetz
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
m	Meter
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
MANPADS	Man Portable Air Defense System
MDR	Monatszeitschrift des Deutschen Rechts
Mich. J. Int'l L.	Michigan Journal of International Law
MPEPIL	Max Planck Encyclopedia of Public International Law
MüKo	Münchener Kommentar
NAFTA	North American Free Trade Agreement
NBAAI	National Bureau of Air Accidents Investigation of Ukraine
NC JIL	North Carolina Journal of International Law
NFI	Netherlands Forensic Institute
NILR	Netherlands International Law Review
NJIL	Nordic Journal of International Law
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
No.	Number
NOTAM	Notice to Airmen
NQHR	Netherlands Quarterly of Human Rights
Nr.	Nummer
NRJ	National Resources Journal
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
OAS	Organisation Amerikanischer Staaten
OCHA	Office for the Coordination of Humanitarian Affairs
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
öffentl.	öffentliche/n
OHCHR	Office of the High Commissioner for Human Rights
OLG	Oberlandesgericht
Or. L. Rev.	Oregon Law Review
OVG	Oberverwaltungsgericht
OVV	Onderzoeksraad Voor Veiligheid (engl. Dutch Safety Board)
p.	page
para.	Paragraph
PCIJ Series	Publications of the Permanent Court of International Justice
PHi	Haftpflicht international
Phil. & Publ. Affairs	Philosophy & Public Affairs
PIB	Pre-flight Information Bulletin
PNAS	Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America
Proc. Am Soc. Internat. Law	Proceedings of the American Society of International Law
PrOVGE	Sammlung der Entscheidungen des Preußischen Oberverwaltungsgerichts

R2P	Responsibility to Protect
RANP	Regional Air Navigation Plan
RdC	Recueil des Cours de l'Academie de Droit international de La Haye
Res.	Resolution
RGA	Revue Générale de l'Air
RGBI.	Reichsgesetzblatt
RGDIP	Revue Générale de Droit International Public
RIAA	Reports of International Arbitral Awards
RICR	Revue Internationale de la Croix-Rouge
Rn.	Randnummer
RNBO	Nationaler Sicherheits- und Verteidigungsrat der Ukraine
RStGH	Internationaler Strafgerichtshof für Ruanda
RTDH	Revue Trimestrielle des Droits de l'Homme
S.	Seite/Satz
SARP	Standard and Recommended Practice
SASU	State Aviation Administration of Ukraine
SATCOM	Satellite Communication
Sess.	Session
SGSL	Sondergerichtshof für Sierra Leone
SIPRI	Stockholm International Peace and Research Institute
sog.	sogenannte/r
st. Rspr.	ständige Rechtsprechung
StGB	Strafgesetzbuch
StIGH	Ständiger Internationaler Gerichtshof
Suppl.	Supplement
SZIER	Schweizerische Zeitschrift für internationales und europäisches Recht
T.I.A.S.	Treaties and Other International Acts Series
TASA	Template Air Services Agreement
TELAR	Transporter Erector Launcher and Radar (Raketenfahrzeug)
TF RCZ	Task Force on Risks to Civil Aviation Arising from Conflict Zones
Transp. L. J.	Transportation Law Journal
u. a.	unter anderem
übers.	übersetzt
UCD JILP	University of California Davis Journal of International Law and Policy
UJIEL	Utrecht Journal of International and European Law
UK	United Kingdom
UKSATSE	Ukrainian State Air Traffic Service Enterprise
UN	United Nations
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UNGA	United Nations General Assembly
UNHCHR	United Nations High Commissioner for Human Rights
Univ.	Universität
Univ. of Miami	University of Miami International & Comparative Law Review
ICL Rev.	
UNSC	United Nations Security Council
UNTS	United Nations Treaty Series
UPaLR	University of Pennsylvania Law Review
Urt.	Urteil

USA	United States of America
USAP	Universal Security Audit Programme
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme
UTC	Coordinated Universal Time
v.	von/vom/versus
Var.	Variante
VCLT	Vienna Convention on the Law of Treaties
Verf.	Verfasserin
VerwR	Verwaltungsrecht
vgl.	vergleiche
VN	Vereinte Nationen
VO	Verordnung
Vol.	Volume
Vorb.	Vorbemerkung
VStGB	Völkerstrafgesetzbuch
VVDStRL	Veröffentlichungen der Vereinigung der Deutschen Staatsrechtslehrer
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WÜD	Wiener Übereinkommen über diplomatische Beziehungen
WÜK	Wiener Übereinkommen über konsularische Beziehungen
WVK	Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge
YbILC	Yearbook of the International Law Commission
YIHL	Yearbook of International Humanitarian Law
YJIL	The Yale Journal of International Law Online
YLJ	The Yale Law Journal
z. B.	zum Beispiel
ZaöRV	Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht
ZfP	Zeitschrift für Politik
Ziff.	Ziffer
ZIS	Zeitschrift für Internationale Strafrechtsdogmatik
ZLW	Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht
ZP	Zusatzprotokoll
ZRP	Zeitschrift für Rechtspolitik

Einleitung

Die Sicherheit des internationalen Zivilluftverkehrs stellt seit jeher ein gemeinsames Anliegen der Staatengemeinschaft dar.¹ In einer globalisierten Welt hat jeder Angriff auf die Zivilluftfahrt nicht nur immense wirtschaftliche Folgen, sondern ist aufgrund des Ausmaßes und der Medienwirksamkeit des im Unglücksfall entstehenden Schadens geeignet das Vertrauen in die Sicherheit des Luftverkehrs nachhaltig zu erschüttern.² Auch kommt zivilen Luftfahrzeugen – als Verkörperung der Staaten – ein großer symbolischer Stellenwert zu, so dass mit einem Angriff auf ein Luftfahrzeug ein Angriff auf den dahinterstehenden Staat einhergeht.³ Trotz ihrer statistisch gesehen positiven Sicherheitsbilanz⁴ ist die Zivilluftfahrt daher bereits seit Beginn ihrer Erfolgsgeschichte ein beliebtes Angriffsziel.⁵ Terror, Kriege und bewaffnete Konflikte, wie derzeit insbesondere im Kaukasus, im Nahen Osten und in Nordafrika zu beobachten, stellen die Luftsicherheit immer wieder vor neue Herausforderungen.

¹ *Faust/Leininger*, in: Hobe/von Ruckteschell, Kölner Kompendium, Bd. 2, Teil II A, Rn. 5; *Huang*, Aviation Safety, S. 1. Das Passagieraufkommen lag vor der Coronapandemie bei circa vier Milliarden Personen, also etwa der Hälfte der Weltbevölkerung, pro Jahr und sollte sich Prognosen zufolge bis 2037 verdoppeln, siehe IATA Annual Review 2019, S. 12. Zu den Auswirkungen der Pandemie auf die Luftfahrtindustrie siehe IATA Annual Review 2020. Beide Berichte sind abrufbar unter: <https://www.iata.org/en/publications/annual-review/> [zuletzt aufgerufen am 26.1.2023].

² *Huang*, Aviation Safety, S. 15 f.; *Jaffe*, Airspace Closure, S. 201 f.; *Richter*, Luftsicherheit, S. 18 ff.; *Schäffer*, Schutz des zivilen Luftverkehrs vor Terrorismus, S. 26 f. m. w. N.

³ *Havel/Sanchez*, Internat. Aviation Law, S. 174. *Adediran*, Issues in Aviation L. & Pol., 2015, 313 (318) sieht in einem Angriff auf ein ziviles Luftfahrzeug einen Verstoß gegen das Gewaltverbot aus Art. 2 Abs. 4 VN-Charta.

⁴ Die Zahl der Flugunfälle ist im Verhältnis zum Flugaufkommen statistisch gesehen gering. So kam es im Jahr 2014, das aufgrund des Absturzes von Malaysia Airlines Flug MH17 sowie des Verschwindens von Flug MH370 als „schwarzes Jahr der Luftfahrt“ gilt, zu sieben tödlichen Unfällen bei etwa 33 Millionen Passagierflügen weltweit, siehe ICAO Safety Report 2015, abrufbar unter: http://www.icao.int/safety/Documents/ICAO_Safety_Report_2015_Web.pdf, S. 5, 9 [zuletzt aufgerufen am 26.1.2023].

⁵ Siehe *Choi*, Aviation Terrorism, S. 3 ff., 177 f., 199 ff.

Kam es in den 1960er und 70er Jahren überwiegend zu Flugzeugentführungen⁶ und ab den 80er Jahren vermehrt zu Sprengstoffanschlägen, rückt heute die Problematik des Abschusses ziviler Luftfahrzeuge in den Fokus der Betrachtung.⁷ Aufgrund der fortschreitenden Entwicklung und Verbreitung moderner, leichter Waffensysteme können Konflikte schnell auf den Luftraum ausgeweitet werden.⁸ Hierbei stellen insbesondere sog. MANPADS (*Man Portable Air Defense System*) eine große Bedrohung für den Luftverkehr dar.⁹ Die tragbaren Boden-Luft-Raketen können je nach Modell Höhen von bis zu 7000 m erreichen¹⁰ und bergen insofern ein großes Gefährdungspotenzial für zivile Luftfahrzeuge auf niedriger Flughöhe, insbesondere bei Start und Landung.¹¹ Leistungsstärkere Raketen, wie z. B. Buk-Systeme, können zivile Luftfahrzeuge sogar auf gewöhnlicher Flughöhe, also auf Höhen von 10000 m oder mehr, erfassen.¹² Im Rahmen der heute überwiegend asymmetrischen Konfliktführung¹³ kommt erschwerend hinzu, dass weder die Intentionen der Konfliktparteien mit Sicherheit festzustellen sind, noch eindeutig ist, über welche Waffen und technischen Möglichkeiten sie verfügen. Obgleich diese Situation eine große Gefahr für die Sicherheit der zivilen Luftfahrt über sog. Konfliktzonen¹⁴ begründet, werden letztere weiterhin tagtäglich überflogen.

Welch gravierende Folgen dies haben kann, wurde durch den Abschuss des Fluges MH17¹⁵ über der Ostukraine im Juli 2014 in das Bewusstsein der Öffentlichkeit gerufen. Der Abschuss verdeutlichte, dass bewaffnete Konflikte auf dem

⁶ Dazu *McWhinney*, in: FS-Doehring, S. 568 ff.

⁷ *Choi*, *Aviation Terrorism*, S. 3 ff., 177 f., 199 ff.; für einen Überblick über bisherige Abschüsse siehe *Abeyratne*, *Air & Space L.*, 2014, 329 (329 ff.).

⁸ *Choi*, *Aviation Terrorism*, S. 142 ff.

⁹ *Jaffe*, *Airspace Closure*, S. 206 ff.; *Kaiser*, *Air & Space L.*, 2010, 45 (45 ff.); näher dazu *Schroeder*, *SIPRI Yearbook*, 2007, 623 (623 ff.).

¹⁰ Australian Government, Department of Foreign Affairs and Trade, *Man-Portable Air Defence Systems (MANPADS) Countering the Terrorist Threat*, Commonwealth of Australia, June 2008, S. 5, abrufbar unter: https://www.dfat.gov.au/sites/default/files/MANPADS_countering_terrorist_threat.pdf [zuletzt aufgerufen am 26.1.2023].

¹¹ *Kaiser*, *Air & Space L.*, 2010, 45 (46); *Milde*, *Internat. Air Law*, S. 273.

¹² Das Raketensystem Buk (russisch für „Buche“) besteht aus einem Verbund mehrerer Fahrzeuge. Es handelt sich um eine mobile Mittelstrecken-Flugabwehrrakete, die mit radargestützter Zielerfassung arbeitet und Höhen von bis zu 24 km erreichen kann, siehe dazu Dutch Safety Board, *Crash of Malaysia Airlines flight MH17*, Hrabove, Ukraine, 17 July 2014, The Hague, 2015 (nachfolgend: *DSB-Abschlussbericht*), S. 132 ff., abrufbar unter: <https://www.onderzoeksraad.nl/en/page/3546/crash-mh17-17-july-2014> [zuletzt aufgerufen am 26.1.2023].

¹³ Siehe dazu *Hobe*, in: Heintze/Ipsen, *Bewaffnete Konflikte*, S. 69 ff.; *ders.*, in: *BerDGVR* 2010, S. 41 ff.; *Schmidt*, *Das humanitäre Völkerrecht in modernen asymmetrischen Konflikten*, S. 27 ff.

¹⁴ Zum Begriff der Konfliktzone siehe sogleich Teil I A. I., S. 7 ff.

¹⁵ Der Ausdruck Flug MH17 wird im Folgenden zur Umschreibung der Malaysia Airlines

Boden eine ernstzunehmende Gefahr für den zivilen Luftverkehr darstellen, und brachte das bis dahin herrschende Gefühl relativer Sicherheit in gewöhnlicher Flughöhe ins Wanken. Wie schnell sich Konfliktsituationen auf den Luftraum auswirken können, bestätigte auch der Fall des am 8. Januar 2020 kurz nach dem Start in Teheran abgestürzten Passagierflugzeugs PS752 der Ukrainian International Airlines. Der Absturz ereignete sich nur wenige Tage nachdem der Iran – in Reaktion auf die gezielte Tötung des iranischen Generals Soleimani durch einen Drohnenangriff der Vereinten Staaten – zwei US-Stützpunkte im Irak angegriffen hatte. Nachdem zunächst auf technische Ursachen hingewiesen wurde, räumte das iranische Militär später ein, dass das Flugzeug aufgrund eines menschlichen Fehlers für einen Marschflugkörper gehalten und mit einer Kurzstreckenrakete abgeschossen worden sei.¹⁶ Ferner wurde am 24. Juli 2020 ein iranisches Passagierflugzeug der Mahan Air auf dem Weg nach Beirut im syrischen Luftraum von zwei Kampffjets bedroht und zum Sinkflug gedrängt, wobei mehrere Fluggäste verletzt wurden.¹⁷ Das Flugzeug konnte zwar sicher landen, doch zeigt auch dieser Vorfall, dass sich Konfliktsituationen ohne Weiteres auf die zivile Luftfahrt auswirken können.

Es stellt sich somit die Frage, wie der Verwirklichung von Gefahren, die von Konfliktzonen für den Luftverkehr ausgehen, rechtlich vorgebeugt werden kann. Denkbar ist zunächst die Annahme einer Verpflichtung des Eintragungsstaates,¹⁸ seinen Luftfahrzeugunternehmen den Überflug bestimmter Gebiete zu untersagen. Diese Lösung hat jedoch den Nachteil, dass sie nur dem Schutz der Besatzungsmitglieder sowie der Fluggäste eben dieses Luftfahrzeugunternehmens dient. Auch haben die Staaten unterschiedliche Informationen zur Sicherheitslage in Krisengebieten, so dass sie auf dieselbe Bedrohungslage unterschiedlich reagieren. Ein weiter reichendes, einheitliches und globales Schutzniveau aller

Boeing 777-200 mit der Registrierungsnummer 9M-MRD und der Flugnummer MH17 genutzt.

¹⁶ Siehe dazu FAZ v. 11.1.2020, Nach Flugzeugabschuss, Iran bittet Ukraine um Entschuldigung, abrufbar unter: <https://www.faz.net/aktuell/politik/ausland/gestaendnis-irans-zu-flugzeugabschuss-kiew-will-entschaedigung-16575855.html> [zuletzt aufgerufen am 26.1.2023].

¹⁷ Dabei hieß es zunächst, es handele sich um zwei israelische Kampffjets. Stunden später teilten Sprecher des US-Militärs aber mit, es habe sich um eine US-amerikanische F15 gehalten, die das Flugzeug aus sicherer Entfernung einer üblichen militärischen Identifizierung unterzogen habe, siehe Zeit Online v. 24.7.2020, Passagiermaschine über Syrien von Kampfflugzeugen bedroht, abrufbar unter: <https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2020-07/iran-israel-kampfflugzeug-syrien-luftraum> [zuletzt aufgerufen am 26.1.2023].

¹⁸ Als Eintragungsstaat gilt der Staat, in dessen Luftfahrzeugregister das Luftfahrzeug eingetragen ist, vgl. Art. 17 des Chicagoer Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944, BGBl. 1956 II, S. 411 (nachfolgend: CA); § 2 Flugunfall-Untersuchungsgesetz vom 26. August 1998, BGBl. 1998 I, S. 2470.

Reisenden kann somit nur erreicht werden, wenn der von der Krise betroffene Staat selbst Maßnahmen ergreift. Insoweit könnte der Staat zum Schutz des zivilen Luftverkehrs und letztlich zum Schutz der davon betroffenen Personen dazu verpflichtet sein, seinen Luftraum für Passagierflugzeuge ganz oder teilweise zu schließen.¹⁹ Durch die Errichtung eines solchen sog. Luftsperrgebiets wird der Luftraum vorübergehend oder dauerhaft für den Luftverkehr gesperrt, so dass in dem betroffenen Luftraum kein ziviler Flugverkehr mehr stattfinden darf.²⁰ Der zivile Luftverkehr ist dann effektiv geschützt, da eine Berührung mit militärischen bzw. kämpferischen Aktivitäten nicht mehr möglich ist. Eine derartige Luftraumsperrung erfolgte zuletzt im Zusammenhang mit den sich im Februar 2019 intensivierenden, militärischen Auseinandersetzungen um die Souveränität über die umstrittene Region Kashmir im Grenzgebiet zwischen Pakistan und Indien. Nach dem Abschuss zweier indischer Militärflugzeuge im pakistanischen Luftraum über der betroffenen Region zog Pakistan am 27. Februar 2019 die Konsequenzen und sperrte seinen Luftraum unter Berufung auf Sicherheitsbedenken für die zivile Luftfahrt.²¹ Mit Blick auf diese Sperrung untersagte auch das benachbarte Afghanistan zunächst jeglichen Überflug über seinen Luftraum.²² Obgleich die tatsächliche Motivation, welche die Staaten zur Sperrung der Lufträume bewegte, nicht mit Sicherheit zu bestimmen ist, zeigt dieses Beispiel, dass sich die Staaten bewusst sind, dass derjenige, der die Souveränität über den Luftraum beansprucht, für dessen Sperrung zuständig ist. Die Staaten erkennen somit an, dass die Verantwortlichkeit für die Sicherheit des Luftraums bei ihnen liegt.

Ob der Souverän aber nicht bloß zuständig, sondern auch völkerrechtlich dazu verpflichtet ist, seinen Luftraum über Konfliktzonen unter gewissen Umständen zu sperren, bedarf einer eingehenden Untersuchung. Diese soll hier anlässlich

¹⁹ So insbesondere *Gimulla/Kortas*, ZLW, 2015, 431 (431 ff.); *Hobe*, in: Mendes de Leon/Buissing, *Evolution of Aerial Sovereignty*, S. 43; *ders.*, in: FS-Dicke, S. 414; *Kaiser*, *Air & Space L.*, 2015, 107 (117 f.). Siehe auch *Lampert/Latiff/Hepher*, *Why the Ukrainian plane tragedy is unlikely to lead to global airspace rules*, Reuters, 14.1.2020, abrufbar unter: <https://www.reuters.com/article/us-iran-crash-aviation-safety-analysis-idUSKBN1ZD2DH> [zuletzt aufgerufen am 26.1.2023], die kritisieren: „[A] century of international air travel has yielded no international agreement on how or when to close airspace.“

²⁰ Dazu: *Uhl*, in: Hobe/von Ruckteschell, *Kölner Kompendium*, Bd. 1, Teil II B, Rn. 56.

²¹ NOTAM A0200/19, abrufbar unter: <https://www.caapakistan.com.pk/upload/Notams/A0200-19.TXT> [zuletzt aufgerufen am 26.1.2023]. Sämtliche Luftraumrestriktionen wurden am 15.7.2019 aufgehoben, siehe NOTAM A0710/19, abrufbar unter: <https://www.caapakistan.com.pk/upload/Notams/A0710-19.txt> [zuletzt aufgerufen am 26.1.2023]. Näher zum Ganzen: Teil 3 C. III. 3. d) aa) (4), S. 170 f.

²² NOTAM G0440/19, siehe auch das Update durch NOTAM G0446/19, abrufbar unter: <https://www.flightradar24.com/blog/tensions-between-india-and-pakistan-affect-air-traffic/> [zuletzt aufgerufen am 26.1.2023].

des Abschusses von Flug MH17 erfolgen, wobei die Ausführungen sinngemäß für alle Konfliktzonen gelten. Dazu wird zunächst der Abschuss von Flug MH17 im Zuge des Ukraine Konflikts erläutert und offengelegt, dass das derzeitige System einen nur unzureichenden Schutz vor den Gefahren des Überflugs von Konfliktzonen bietet (Teil 1). In einem zweiten Teil wird aufgezeigt, dass es sich bei der Sperrpflicht um eine staatliche Schutzpflicht handelt und dass derartige Pflichten völkerrechtlich in den verschiedensten Bereichen anerkannt sind. Die Entwicklung des Völkerrechts vom Koordinationsrecht zum Kooperationsrecht mit tiefgreifenden Rechtspflichten gegenüber anderen Teilnehmern der Staatengemeinschaft belegt eine Veränderung des Souveränitätsverständnisses, dem eine Verantwortungskomponente nicht mehr abzusprechen ist (Teil 2). Aufbauend auf diesem Prinzip der souveränen Verantwortung wird sodann dargelegt, dass das Völkerrecht die Staaten *de lege lata* dazu verpflichtet, ihren Luftraum über Konfliktzonen zu sperren, sofern diese eine Gefahr für den zivilen Luftverkehr begründen. Dazu wird zunächst das internationale Luftrecht erörtert (Teil 3), bevor auf sonstige Rechtsquellen eingegangen wird (Teil 4). Kommen die Staaten ihrer Sperrpflicht nicht nach, verhalten sie sich völkerrechtswidrig und haften daher – wie am Beispiel des Abschusses von Flug MH17 aufgezeigt wird – nach den Grundsätzen der Staatenverantwortlichkeit (Teil 5).

Teil 1

Anlass der Untersuchung: Der Abschuss von Flug MH17 im Zuge des Ukraine Konflikts

Anhand des Abschusses von Flug MH17 über der Ostukraine, der die Gefahren des Überflugs von sog. Konfliktzonen auf tragische Weise illustrierte, wird im Folgenden zunächst erörtert, was unter dem Begriff der Konfliktzone zu verstehen ist. Nach einer kritischen Darstellung des faktischen Hergangs auf Basis des Abschlussberichts des *Dutch Safety Board* (DSB) wird sodann aufgezeigt, dass der Abschuss sich als Folge eines bisher unzureichenden Schutzsystems darstellt und das Erfordernis einer Pflicht zur Luftraumsperrung in bestimmten Fällen offenbart.

A. Der Osten der Ukraine als sog. Konfliktzone

Aus den Begriffsteilen *Konflikt* und *Zone* wird ersichtlich, dass es sich bei einer Konfliktzone um ein bestimmtes Gebiet handelt, auf dem ein Konflikt herrscht. Entsprechend wird nachfolgend näher auf den Begriff des Konflikts eingegangen, bevor die geographischen und temporären Grenzen der Konfliktzone aufgezeigt werden und eine Anwendung auf den Fall der Ostukraine erfolgt.

I. Der bewaffnete Konflikt als Ausgangspunkt

Aufgrund der Vielschichtigkeit des Konfliktbegriffs, welcher in verschiedenen Lebensbereichen und Ebenen auftaucht, ist eine verbindliche, allgemeingültige Definition nicht zu erreichen.¹ Vielmehr ist stets für den konkreten Zusammenhang zu erläutern, was der Begriff beinhaltet. Für inner-, zwischenstaatliche sowie globale Konflikte unterscheidet das Heidelberger Institut für Internationale

¹ Ein Konsens lässt sich allenfalls in Bezug auf gemeinsame Grundpfeiler eines jeden Konflikts erreichen, vgl. das sog. „Konflikt dreieck“ aus Verhalten, widerstreitenden Interessen und rechtfertigenden Annahmen der Konfliktparteien in *Galtung*, Frieden mit friedlichen Mitteln, S. 136.

Konfliktforschung (HIIK) auf einer Fünf-Stufen-Skala zwischen *non-violent conflicts* (*dispute* und *non-violent crisis*) und *violent conflicts* (*violent crisis*, *limited war* und *war*). Die Einordnung in eine dieser Kategorien richtet sich nach der Intensität des Konflikts, wobei auf die genutzten Waffen, die beteiligten Personen, die Opferzahl, das Ausmaß der Zerstörung sowie die Anzahl der Vertriebenen abgestellt wird.²

Festzuhalten ist, dass für die hier in Frage stehende Problematik der Luftraumsperrung nicht jede Art von Konfliktsituation ausreichend sein kann.³ Der Konflikt muss sich vielmehr so zugespitzt haben, dass er eine tatsächliche Bedrohung für die Luftsicherheit darstellt. Ausgangspunkt ist demnach das Vorliegen eines *bewaffneten* Konflikts, in Worten des HIIK also zumindest ein *violent conflict*.

Ähnliches sieht nunmehr das *Risk Assessment Manual for Civil Aircraft Operations Over or Near Conflict Zones* vor. Das rechtlich unverbindliche Handbuch,⁴ welches infolge des Abschusses von Flug MH17 von der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (*International Civil Aviation Organization*, ICAO) erarbeitet wurde, definiert den Begriff der *conflict zone* als:

„[a]irspace over areas where armed conflict is occurring or is likely to occur between militarized parties, [including] airspace over areas where such parties are in a heightened state of military alert or tension, which might endanger civil aircraft.“⁵

Danach umfasst der Begriff den Luftraum über Gebieten, in denen bewaffnete Konflikte stattfinden oder wahrscheinlich sind. Ausreichend ist dabei ein Zustand der militärischen Alarmbereitschaft oder Spannung, also eine Situation, die jederzeit in eine Gefahr für die zivile Luftfahrt umschlagen könnte. Auffällig ist, dass die Definition vom Luftraum selbst als Konfliktzone ausgeht. Näherliegend scheint es allerdings, den Boden, auf dem sich der Konflikt tatsächlich abspielt, als Konfliktzone anzusehen und zu prüfen, ob diese sich auf die Sicherheit im

² Heidelberger Institut für Internationale Konfliktforschung, Conflict Barometer 2014 (nachfolgend: Konfliktbarometer 2014), abrufbar unter: <https://hiik.de/konfliktbarometer/bisherige-ausgaben> [zuletzt aufgerufen am 25.1.2023], S. 8 ff.

³ Knittlmayer, ZLW, 2016, 44 (46).

⁴ Die ICAO-Manuals gehören zum sog. Guidance Material der Organisation, dessen fehlende rechtliche Bindungswirkung auch die ICAO anerkennt, siehe dazu Huang, Aviation Safety, S. 63. Zur Funktion der Manuals siehe ICAO Doc 7231, ICAO Publications Regulations, 15. Aufl. 2020, Art. III Nr. 3 lit. c), wonach sie „guidance and information concerning selected aspects of aeronautical activity or facilitating the uniform application of international Standards and Recommended Practices“ bieten.

⁵ ICAO Doc 10084, Risk Assessment Manual for Civil Aircraft Operations Over or Near Conflict Zones, 2. Aufl. 2018 (nachfolgend: ICAO Doc 10084, Risk Assessment Manual), S. xiii.

staatlichen Luftraum auswirkt. Entscheidend ist somit zunächst die Frage, ob ein bewaffneter Konflikt gegeben ist.

1. Der bewaffnete Konflikt als Begriff des humanitären Völkerrechts

Der Begriff des bewaffneten Konflikts, der den Ausgangspunkt für die Beurteilung des Vorliegens einer Konfliktzone darstellt, findet überwiegend im humanitären Völkerrecht Anwendung. Die dafür maßgeblichen vier Genfer Abkommen vom 12. August 1949 (GA I–IV)⁶ legen in ihrem jeweiligen Art. 2 fest, dass sie „in allen Fällen eines erklärten Krieges oder jedes anderen bewaffneten Konflikts [anwendbar sind], der zwischen zwei oder mehreren der Hohen Vertragsparteien entsteht“. Auf das Bestehen einer Kriegserklärung oder die Anerkennung eines Kriegszustandes kommt es nicht an.⁷ Vielmehr ist der Kriegsbegriff weitgehend durch den Begriff des bewaffneten Konflikts abgelöst.⁸ Unerheblich ist nach Art. 2 GA I–IV auch, ob der Kriegszustand von den Parteien anerkannt wird oder nicht. Das Vorliegen eines bewaffneten Konflikts ist nicht aus der Sicht der Parteien, sondern objektiv und anhand der Faktenlage zu beurteilen.⁹ Maßgeblich ist somit, dass nach den tatsächlichen Gegebenheiten, *de facto*, ein bewaffneter Konflikt vorliegt. Wann dies der Fall ist, wird in keinem Vertragswerk definiert.¹⁰ In der völkerrechtlichen Praxis hat sich jedoch ein gewisses gemeinsames Verständnis etabliert.¹¹

Eine bis heute richtungweisende Definition des bewaffneten Konflikts erfolgte im Jahre 1995 durch den Internationalen Strafgerichtshof für das ehemalige Jugoslawien (JStGH). In seiner Entscheidung über die Rechtsprechungszustän-

⁶ Genfer Abkommen vom 12. August 1949 zur Verbesserung des Loses der Verwundeten und Kranken der Streitkräfte im Felde (GA I); Genfer Abkommen vom 12. August 1949 zur Verbesserung des Loses der Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen der Streitkräfte zur See (GA II); Genfer Abkommen vom 12. August 1949 über die Behandlung von Kriegsgefangenen (GA III); Genfer Abkommen vom 12. August 1949 zum Schutze von Zivilpersonen in Kriegszeiten (GA IV), abgedruckt in: BGBl. 1954 II, S. 783 ff.

⁷ Ferraro/Cameron, in: ICRC Commentary 2016, GC I, Art. 2, Rn. 210 ff.; Hobe, Völkerrecht, S. 469.

⁸ Zur geringen Bedeutung des Kriegsbegriffs im internationalen Recht siehe Greenwood, ICLQ, 1987, 283 (283, 296 ff.); Ipsen, in: FS-Menzel, S. 420 ff.; Lauterpacht, Proc. Am. Soc. Internat. Law, 1968, 58 (58 ff.).

⁹ Ferraro/Cameron, in: ICRC Commentary 2016, GC I, Art. 2, Rn. 210 ff. m. w. N.

¹⁰ Ambos, in: MüKo StGB, Bd. 9, Vorb. zu § 8 VStGB, Rn. 21 m. w. N.; Balendra, Cardozo L. Rev., 2008, 2461 (2468 f.); Heinsch, Int'l L. Stud., 2015, 323 (331); Müssig/Meyer, in: FS-Puppe, S. 1512.

¹¹ ILA, Use of Force Committee, The Hague Conference 2010, Final Report on the Meaning of Armed Conflict in International Law (nachfolgend: ILA-Report 2010), S. 1, abrufbar unter: https://www.ila-hq.org/en_GB/committees/use-of-force [zuletzt aufgerufen am 26.1.2023].

digkeit befand die Berufungskammer im Fall *Prosecutor v. Tadić*, dass ein sog. *armed conflict* vorliegt, „whenever there is a resort to armed force between states or protracted armed violence between governmental authorities and organized armed groups or between such groups within a state“.¹² Diese *Tadić-Definition*, die heute allgemein als „authoritative“¹³ anerkannt ist, brachte den vorherrschenden Meinungsstand zum bewaffneten Konflikt präzise auf den Punkt.¹⁴ In Abgrenzung zu bloßen Tumulten und Aufständen¹⁵ erfordert das Vorliegen eines nicht-internationalen bewaffneten Konflikts danach eine hinreichende Intensität der Kampfhandlungen und Organisation der Konfliktparteien.¹⁶ Dabei kann eine bloß kurze Konfliktdauer durch die besondere Intensität und Schwere der Verletzungen ausgeglichen werden, so dass dem Kriterium der *protracted* Gewalt nur Indizwirkung zukommt.¹⁷ Internationale Konflikte zeichnen sich durch den Einsatz von Streitkräften aus, ohne dass es auf eine bestimmte Dauer oder ein bestimmtes Gewaltmaß ankäme.¹⁸

¹² JStGH, *Prosecutor v. Tadić*, Decision on the Defence Motion for Interlocutory Appeal on Jurisdiction, 2.10.1995, IT-94-I-I, para. 70 (nachfolgend: JStGH, *Tadić*, 2.10.1995).

¹³ *Sivakumaran*, Non-International Armed Conflict, S. 155.

¹⁴ *Darcy*, Judges, Law and War, S. 105; *Sivakumaran*, Non-International Armed Conflict, S. 164.

¹⁵ Siehe Art. 1 Abs. 2 Zusatzprotokoll zu den Genfer Abkommen vom 12. August 1949 über den Schutz der Opfer nicht internationaler bewaffneter Konflikte (Protokol II) vom 8. Juni 1977, BGBl. 1990 II, S. 1637.

¹⁶ So auch schon *Pictet*, ICRC Commentary GC I, S. 49 f., mit Hinweis auf das Final Record of the Diplomatic Conference of Geneva, 1949, Vol. II-B, S. 121. Siehe auch RStGH, *Prosecutor v. Akayesu*, Judgement, 2.9.1998, ICTR-96-4-T, para. 621; *Prosecutor v. Musema*, Judgement, 27.1.2000, ICTR-96-13-A, para. 250 f.; JStGH, *Prosecutor v. Fatmir Limaj et al.*, Judgement, 30.11.2005, IT-03-66-T, para. 90 ff.; *Prosecutor v. Haradinaj et al.*, Judgement, 3.4.2008, para. 38 ff.; SGS, *Prosecutor v. Fofana and Kondewa*, Judgement, 2.8.2007, SCSL-04-14-T, para. 124; IStGH, *Prosecutor v. Lubanga Dyilo*, Decision on the Confirmation of Charges, 29.1.2007, ICC-01-04-01/06, para. 233; IKRK, How is the Term „Armed Conflict“ Defined in International Humanitarian Law?, Opinion Paper, 2008, S. 5, abrufbar unter: <https://www.icrc.org/eng/assets/files/other/opinion-paper-armed-conflict.pdf> [zuletzt aufgerufen am 26.1.2023].

¹⁷ JStGH, *Prosecutor v. Tadić*, Opinion and Judgment, 7.5.1997, IT-94-I-I, para. 562; *Prosecutor v. Haradinaj et al.*, Judgement, 3.4.2008, IT-04-84-T, para. 49; *Quéguiner*, IRRC, 2003, 271 (278 ff.); *Werle/Jeffberger*, Völkerstrafrecht, Rn. 1206.

¹⁸ *De Beco*, ICLR, 2008, 319 (325); *Ipsen*, in: FS-Menzel, S. 423; a.A. ILA-Report 2010, S. 32 f.; vgl. auch JStGH, *Tadić*, 2.10.1995, para. 70, wo das Gericht das Erfordernis eines bestimmten Maßes an Gewaltanwendung auf internationale bewaffnete Konflikte erstreckt. Zur Kritik hierzu: *Kreß*, EuGRZ, 1996, 638 (644).

Sachverzeichnis

- Afrikanische Charta der Rechte der Menschen und der Völker 97 f.
- Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) 17, 39, 42, 168
- Conflict Zone Information Bulletin 42, 168
 - EASA-Grundverordnung 17
- Air Traffic Services 142 f., 147–149, 176
- *siehe auch* Flugsicherungsdienste
- Alabama Claims Arbitration 69
- Allgemeine Bemerkung, *siehe* General Comment
- Allgemeine Erklärung der Menschenrechte (AEMR) 88 f.
- Amerikanische Menschenrechtskonvention (AMRK) 94–97, 215 f.
- Annexe zum Chicagoer Abkommen 113–120
- Annahmeverfahren 116–118, 172 f.
 - Annex 2 145 f., 228
 - Annex 11 34, 143–148, 176, 228, 250
 - Annex 13 27
 - Annex 15 45, 176 f.
 - Annex 17 13, 15 f., 140, 176, 183, 189 f.
 - Annex 19 13
 - rechtliche Bindungswirkung 114, 141
 - rechtliche Einordnung 172 f.
- Armed conflict 10
- *siehe auch* bewaffneter Konflikt
- Auslegungsmittel, *siehe* Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge (WVK)
- Auswahlmessen 160, 241
- Außergewöhnliche Umstände 155–157
- Bermuda I-Abkommen 137
- Beurteilungsspielraum 155, 178, 201, 252
- Bewaffneter Konflikt 9 f.
- Menschenrechte im bewaffneten Konflikt 202–204
 - internationaler bewaffneter Konflikt 10
 - Internationalisierung 21
 - nichtinternationaler bewaffneter Konflikt 197
 - Ostukraine 20–22
- Bodin, Jean 56
- Briand-Kellogg-Pakt 59
- BUK-Rakete 2, 31 f., 34 f.
- Bundesverfassungsgericht (BVerfG) 231–233
- Lüth 52 f.
 - Schwangerschaftsabbruch I 53 f.
- Charta der Vereinten Nationen 59 f., 87 f., 105, 167, 220 f., 252
- Chicagoer Abkommen 110 f., 157
- Anwendbarkeit 111 f., 181
 - Art. 3 *bis* CA 157, 165, 183, 194, 198
 - Art. 9 CA 37, 150–162, 170 f., 175–179, 251
 - Art. 84 CA 154
 - Art. 89 CA 149, 179–181
 - Präambel 127 f., 157, 160
 - Sperrpflicht 179–182
- Chicagoer Konferenz 116, 130, 157, 160 f., 178
- Circular 173 f.
- Conflict Zone Information Bulletin 42, 168
- Conflict Zone Information Repository 42, 43–45
- Deliktstfähigkeit 225 f.
- Diplomatenschutzkonvention 81
- Diskriminierungsverbot 153, 155
- Drittwirkung, mittelbare 52 f.
- Due Diligence 66, 71, 73, 189, 207, 235, 237

- Dutch Safety Board (DSB) 26–28
 – Abschlussbericht 28–36, 46 f., 165 f.
 – Follow-Up Bericht 47, 159, 175, 177
 – Preliminary Report 27 f.
 Duty to Ensure Respect 86, 89 f., 95, 200
 Duty to Protect 51, 84, 90, 204
 – *siehe auch* Schutzpflichten
 Duty to Respect 84, 86, 89, 95, 200, 204
- Entschließungsermessen 159
 Erga-Omnes 86, 119, 147, 149
 Ermessen 141, 156, 178, 218, 244, 248
 – Auswahlermessen 160, 241
 – Entschließungsermessen 159
 Ermessensreduzierung auf Null 158 f.,
 178 f., 219, 240 f., 244, 249, 251
 Eurocontrol 39 f.
 Europäischer Gerichtshof für Menschen-
 rechte (EGMR) 91–93, 102, 158 f.,
 208–212, 231, 242 f., 251
 – Osman-Rechtsprechung 209, 211–213,
 252
 – Positive Verpflichtungen 51 f., 208
 Europäische Kommission für Menschen-
 rechte (EKMR) 92, 208
 Europäische Menschenrechtskonvention
 (EMRK) 91–94
 – Schutzpflichten 92–94, 207–212
 – Sperrpflicht 212–214
- Failed State 226 f., 244
 Fair and Equitable Treatment 78–80
 Flight Level 23
 Flug IR655 148, 165, 180
 Flug KAL 007 157, 165
 Flug MH17 26–32
 Flug PS752 3, 165, 253
 Fluginformationsdienst (FIS) 145
 Fluginformationsgebiet (FIR) 28
 Flugplan 145 f.
 Flugsicherheit 13 f., 17, 138, 141, 185
 – *siehe auch* safety
 Flugsicherungsdienst 142–145
 – *siehe auch* Air Traffic Services
 – Verantwortung 143–145, 250
 Flugverbot 15 f., 166, 168 f., 220
 – *siehe auch* No-Fly Zone
- Flugverkehrskontrolle (ATC) 145 f., 179,
 250
 Freiheiten der Luft, *siehe* Verkehrsrechte
 Friendly Relations Declaration 72 f.
 Full Protection and Security 78–80
- Gebot der Menschlichkeit 83 f., 193 f., 201
 Gefahr, hinreichend wahrscheinliche 213 f.,
 217–219., 232–234, 248, 252
 Gefahrenbegriff 230–232
 General Comment 89, 205, 242
 Genfer Abkommen vom 12. August 1949
 9, 85 f., 200
 – Zusatzprotokoll I (ZP I) 85, 194–201
 – Zusatzprotokoll II (ZP II) 19, 197
 Gewaltverbot 59, 103, 220
 Globalisierung 61
 Grundsatz der militärischen Notwendigkeit
 83
- Haager Abkommen von 1899 und 1907 83
 Haager Landkriegsordnung 194
 Haager Luftkriegsregeln 194, 198
 Haager Übereinkommen zur Bekämpfung
 der widerrechtlichen Inbesitznahme von
 Luftfahrzeugen vom 16. Dezember 1970
 184
 Handlungsfähigkeit 225–227, 244
 Harmon Doktrin 62 f.
 Heidelberger Institut für Internationale
 Konfliktforschung 7 f., 21
 Hobbes, Thomas 50, 107
- Individualbeschwerde 91, 214
 Interamerikanische Menschenrechtskommis-
 sion (IAMRK) 94
 Interamerikanischer Gerichtshof für Men-
 schenrechte (IAGMR) 94–97, 215, 242 f.
 International Commission for Air Naviga-
 tion (ICAN) 113
 International Commission on Intervention
 and State Sovereignty (ICISS) 103 f., 249
 International Investment Agreements 78, 99
 International Law Commission (ILC) 71,
 151, 163 f., 172
 – Artikelentwurf zur Responsibility of
 States for Internationally Wrongful Acts
 225, 229, 241

- Artikelentwurf zur Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities 71, 234
- Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) 16, 113 f., 118 f., 172–177
 - Guidance Material 47, 148, 173, 177
 - Safety Risk Index 240
 - State Letter 41, 47, 174 f.
 - Temple Air Services Agreement (TASA) 141 f.
 - Zuständigkeit 46 f., 128
- Internationaler bewaffneter Konflikt 10
- Internationaler Gerichtshof (IGH) 65, 70, 74, 82, 84 f., 173, 201, 204
 - Statut 109 f.
- Internationaler Pakt über bürgerliche und politische Rechte (IPbpR) 89 f.
 - Communication 206
 - Schutzpflichten 89 f., 205–207
 - Sperrpflicht 207, 252
- Internationaler Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte (IPwskR) 89
- Internationaler Strafgerichtshof für das ehemalige Jugoslawien 9 f., 18 f., 101
- Internationales Komitee vom Roten Kreuz (IKRK) 21, 85 f., 199
- Investitionsrecht 77–80
- Island of Palmas-Fall 57, 63
- Ius in bello 82

- Joint Investigation Team 35

- Kant, Immanuel 50 f., 68 f.
- Kausalität 243 f.
- Kollateralschaden 195 f.
- Kombattant 84 f., 194 f.
- Kombattantenimmunität 22
- Konfliktzone 7–9, 12, 19 f., 36–39, 40–43, 45–47, 248
 - geographische Grenzen 18
 - Ostukraine 20–26
 - zeitliche Grenzen 19
- Kontinuitätsprinzip 226
- Korfu Kanal-Fall 70, 74, 84, 194, 218, 252
- Kriegsbegriff 9, 180
- Kriegsverbrechen 221 f.

- Lieber Code 152
- Locke, John 50
- Luftbeschränkungsgebiet 150 f.
- Luftfahrt, militärische 146–148, 250
 - Abschüsse 23–26, 238 f.
- Luftfahrzeug, staatlich 111 f.
- Luftfahrzeug, zivil 111 f.
 - Abschüsse 3, 164 f.
 - Schutzstatus 197–200
- Luftfreiheitstheorie 120 f.
- Luft hoheit 120 f., 150, 179, 250
 - Begriff 122 f.
 - Schutzverantwortung 123–125, 136, 142, 179
 - Luft hoheitstheorie 120 f.
- Luft raum, staatlicher 121 f.
- Luft raummanagement 142–150, 179
 - über Konfliktzonen 164–172
- Luft raumsperrung 4, 113, 165 f., 169–172
 - Art. 9 CA 151–157
 - Ukraine 23–26, 237, 240
 - Zuständigkeit 37, 46 f., 174
- Luft rechtsbegriff 109
- Luft sicherheit 17, 248
 - *siehe auch* security
- Luft sicherheitsgesetz (LuftSiG) 12, 14–16
- Luft sperrgebiet 4, 18–20, 150
- Luft strafrecht, internationales 182–186
 - Sperrpflicht 188–191
- Luft verkehrsabkommen, bilaterale 136 f.
 - *siehe auch* Open-Skies-Abkommen
- Luft verkehrsgesetz (LuftVG) 12, 14–16, 167 f.

- MANPADS 2, 23 f., 40, 238
- Manuals 173 f.
- Manual Concerning Safety Measures Relating to Military Activities Potentially Hazardous to Civil Aircraft Operations 148–150, 228, 250 f.
- Manual on International Law applicable to Air and Missile Warfare 199 f.
- Martens'sche Klausel 83, 193 f., 201
- Menschenrechte im bewaffneten Konflikt 202–204, 210–212
- Menschenrechtsschutz 86–98, 108, 204–212, 215 f.
- Menschenwürde 76, 92 f.

- Militärische Notwendigkeit 151 f., 156, 176, 221
- Mindeststandard, fremdenrechtlicher 75–77, 99
- Montrealer Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt 140, 184–188, 251
- Nachbarrecht, völkerrechtliches 62
- Nicht-internationaler bewaffneter Konflikt 18 f., 22, 180, 197, 221
- No-Fly Zone 166 f., 220–222, 223 f., 252
– *siehe auch* Flugverbotszone
- NOTAM 39, 42, 45, 166–170, 177 f., 240 f.
- Obligation 51
– of Conduct 234
– of Result 234
– to Ensure 66, 86
– to Protect, *siehe* Schutzpflichten
- Öffentliche Sicherheit 152 f., 232
- Open Skies-Abkommen 137–139, 250
– Verkehrsrechte 138
– Sperrpflicht 139–142
– Osman-Rechtsprechung 209, 211–213, 252
- Pan-Amerikanisches Abkommen von Havanna 110 f.
- Pariser Luftverkehrsabkommen 110 f., 114, 116, 120 f., 129, 160 f., 162
- Pekinger Übereinkommen über die Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen mit Bezug auf die internationale Zivilluftfahrt 185 f., 188, 251
- Petersburger Erklärung 194
- Positive Duties, *siehe* Schutzpflichten
- Positive Obligations, *siehe* Positive Verpflichtungen
- Positive Verpflichtungen 51 f., 54, 92–94, 208 f., 211
- Präambel, rechtliche Bindungswirkung 125–127
- Präventionspflicht 66 f., 69–73, 188–191
- Pre-flight Information Bulletin 45
- Public Safety 152 f.
– *siehe auch* öffentliche Sicherheit
- Pufendorf, Samuel von 50, 68
- Real and immediate risk 209 f., 212, 217, 231, 252
- Recht auf Leben 204–217
– Art. 2 EMRK 92 f., 207–214
– Art. 4 AMRK 215 f.
– Art. 6 IPbPR 205–207
– Sperrpflicht 217, 252
- Rechtsfähigkeit 225–227
- Rechtswidrigkeit 241
- Recommended Practices 114 f.
- Regional Air Navigation Plan 143
- Responsibility to Prevent 104
- Responsibility to Protect 51, 102–108, 221–224, 249, 252 f.
– *siehe auch* Schutzpflichten
- Responsibility to Rebuild 104
- Responsibility to React 104
- Rio-Erklärung 65 f.
- Risiko 231, 233 f.
- Risikobewertung 37–39, 43–47, 147, 149, 176, 236 f., 251, 253
- Risk Assessment Manual for Civil Aircraft Operations Over or Near Conflict Zones 8, 43, 176, 234, 236 f., 248
- Rom Statut 11, 187 f.
- Safety 12–14, 16 f., 113, 119, 124, 138, 141, 157, 182
– *siehe auch* Security
- Safety Management Manual 13
- Schaden 67, 159, 178, 210, 213, 219, 232–234, 241 f., 244 f.
- Schädigungsverbot, allgemeines 68–74, 99, 107 f., 130, 189, 217 f., 249, 252
- Schädigungsverbot, umweltvölkerrechtliches 63–67
- Schutzpflichten 249
~ aus der Afrikanischen Menschenrechtskonvention 98
~ aus der Amerikanischen Menschenrechtskonvention 95–97, 215 f.
– Begriff 51–54, 99
~ aus dem Chicaguer Abkommen 123–125
~ aus dem Diplomaten- und Konsularrecht 80 f.
– Entwicklung 49–51

- ~ aus der Europäischen Menschenrechtskonvention 92–94, 208–212
- ~ aus dem fremdenrechtlichen Mindeststandard 76
- ~ aus dem humanitären Völkerrecht 84–86, 195–197
- ~ aus dem Internationalen Pakt für bürgerliche und politische Rechte 89 f., 205–207
- ~ aus dem Investitionsrecht 79 f.
- ~ aus dem Schädigungsverbot 66, 73 f.
- ~ aus Verkehrssicherungspflichten 130
- Schutzpflichtverletzung 218, 244
 - Ukraine 237–241
 - Voraussetzungen 225–235, 241–244
- Schutzverantwortung 103–107, 222, 249 f.
 - *siehe auch* Responsibility to Protect Security 12–17, 124, 140, 157, 182 f., 222
- Sic-Utere-Grundsatz 68, 71 f.
- Souveränität 55–61, 63, 100–108, 120–125, 249
- Spätere Übung 151, 163 f., 178
- Sperrpflicht 54, 107, 223 f.
 - ~ aus dem Chicagoer Abkommen 127 f., 134 f., 149 f., 178 f.
 - ~ aus dem humanitären Völkerrecht 201 f.
 - ~ aus dem internationalen Luftstrafrecht 190 f.
 - ~ aus dem Recht auf Leben 207, 212–214, 217,
 - ~ aus dem Schädigungsverbot 74, 219
 - Ukraine 228 f., 239–241
- Staatenverantwortlichkeit 225, 244, 249
- Staatsluftfahrzeug 24, 111–113, 146
- Standards and Recommended Practices 113, 140, 143 f., 147
 - Begriffe 114
 - Rechtsverbindlichkeit von Recommended Practices 115, 118, 119 f.
 - Rechtsverbindlichkeit von Standards 115–120, 190
- State Letter 41, 47, 174–176
- State Responsibility for Internationally Wrongful Acts 51 f.
- Stockholmer Erklärung 64 f.
- Tadić 10 f., 18 f., 101
- Task Force on Risks to Civil Aviation Arising from Conflict Zones 42
- Teheraner Geiselfall 82
- Template Air Services Agreement 141 f.
- Territorialhoheit 102, 108, 189, 207, 217
- Tokioter Abkommen vom 14. September 1963 über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen 183 f.
- Trail Smelter 63 f., 70
- Transitabkommen 133–136, 150, 228, 250
- Transportabkommen 133 f.
- Treu und Glauben 135, 150
- Überfluggebühren 39, 238
- Ukrainekonflikt 20 f.
- Universal Safety Oversight Audit Programme 118 f.
- Universal Security Audit Programme 118 f.
- Unterscheidungsgrundsatz 84, 194 f., 198, 200–202, 223, 252
- Vereinte Nationen 59, 61, 87 f.
 - *siehe auch* Charta der Vereinten Nationen
 - Menschenrechtsausschuss 89, 205–207, 243
 - Sicherheitsrat 59, 166 f., 180, 189 f., 220–222
- Verhältnismäßigkeit 153, 195, 218 f., 232, 235, 237 f., 240
- Verkehrsrechte 133 f., 136, 138
- Verkehrssicherungspflicht 130–132, 228, 250
- Völkerbund 58, 61
- Völkerrecht
 - Grundsätze des allgemeinen Völkerrechts 217 f.
 - Humanisierung 82–84, 202
 - humanitäres Völkerrecht 9–11, 82–86, 193–202, 251
 - klassisches Völkerrecht 57 f.
 - modernes Völkerrecht 58–60, 216
 - Wandel des Völkerrechts 87, 101 f., 108, 123
- Völkerrechtssubjekte 60, 74 f.
- von Kármán-Linie 122
- Vorsatz 187 f., 222
- Vorsorgeprinzip 66 f., 74, 159

- Westfälischer Frieden 57
- Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge (WVK) 111, 126, 150
- Auslegungsmittel 150f.
 - Historische Auslegung 160f.
 - Spätere Übereinkunft 163, 172f.
 - Spätere Übung 163 f., 173, 178
- Wiener Übereinkommen über diplomatische Beziehungen (WÜD) 80f.
- Wiener Übereinkommen über konsularische Beziehungen (WÜK) 80f.
- Zivilluftfahrt 111 f., 124, 128, 138–141, 146f., 157, 189f., 201
- Zivilobjekt 84, 194–198
- Zivilperson 84, 194–198
- Zusatzprotokoll zu den Genfer Abkommen vom 12. August 1949 über den Schutz der Opfer internationaler bewaffneter Konflikte (ZP I) 85, 194–201
- Sperrpflicht 201 f., 223, 229, 251 f.
- Zusatzprotokoll zu den Genfer Abkommen vom 12. August 1949 über den Schutz der Opfer nicht internationaler bewaffneter Konflikte (ZP II) 19, 197
- Zusatzprotokoll zur Modernisierung des Haager Abkommens 185