

hinweis unbrauchbar sein werden. Die Antwort hierauf vermag heute niemand zu geben. Von den Ergebnissen und den Wirkungen des Krieges wird es abhängen, ob und nach welchem Zeitverlaufe die Beziehungen zwischen den heute feindlichen Staaten sich demart gestaltet haben werden, daß die angebotenen Uebereinkünfte sich ermöglichen lassen. Immerhin sei es als merkwürdig hervorgehoben, daß in den Beratungen der Commission Internationale du Droit Aeronautique (1912 und 1913 in Brüssel, Wien und Frankfurt) grundsätzliche Gegensätze die Vertreter der einzelnen Staaten in zwei Gruppen geschieden haben, welche im großen und ganzen den beiden heute einander feindlich gegenüberstehenden Staatengruppen entsprechen. Dieser Umstand sollte die Mittelmächte umso mehr veranlassen, baldmöglichst das schon jetzt Mögliche und Erreichbare ins Auge zu fassen und zu erstreben. Wir und unsere Bundesgenossen sollen unseren politischen, militärischen und wirtschaftlichen Zusammenschluß dahin nützen, innerhalb der von der Nordsee bis zum Persischen Golfe reichenden Gebiete dieser unserer verbündeten Staaten durch Völkerrechtsverträge und Vereinheitlichung der betreffenden innerstaatlichen Normen ein einheitliches Luftverkehrsrecht und damit ein geschlossenes Luftverkehrsgebiet zu schaffen!

Was den Luftverkehr anbelangt, muß „Mittleuropa“ geschaffen werden! Ein einheitliches Luftverkehrsrecht müßte nach folgenden Gesichtspunkten aufgebaut werden:

1. Die Geltung der Souveränität im Luftraum. Trotz gegenteiliger angelegener Stimmen in der Literatur dürfte wohl kaum anderes zu erwarten sein, als daß jeder Staat die volle, unbeschränkte Herrschaft in dem über seinem Landbereiche befindlichen Luftraum in Anspruch nehmen wird. Tatsächlich ist dies auch heute von seiten mehrerer Staaten der Fall, wie dies die in mehreren Staaten bereits erlassenen Gesetze und Verordnungen erweisen. Der Hinweis auf das Seefisch, welches auch in den vom Heimatlande entfernten Gewässern als heimatisches Territorium gilt, entbehrt in mancher Hinsicht der Vergleichsmöglichkeit. Unter ihm befindet sich nicht das Gebiet eines fremden Staates, dessen Hoheitsrechte von ihm aus berührt werden können; es bewegt sich nicht über dem Eigentum der Bürger eines anderen Staates. Man wird daher — unter voller Anerkennung der Souveränität des Staates in der Vertikalen — trachten müssen, eine völkerrechtliche Servitut des freien Durchfluges, sowie der Zulässigkeit der Landung (völkerrechtliche Seite des Landungsrechtes) im Wege der Vereinbarungen zu erzielen, da anderenfalls ein zwischenstaatlicher Luftverkehr überhaupt nicht möglich wäre.

Von der Feststellung der Souveränität ist auch die Wahl des in allen aus dem Luftverkehr entstehenden Rechtsfällen anzuwendenden Rechtes abhängig; sie bietet auch — unmittelbar oder mittelbar — die Regelung der Kompetenz der Behörden.

2. Die Geltung des privaten Eigentumsrechtes am Luftraum. Da sich nach dem bürgerlichen Rechte der für uns wichtigsten Staaten (§ 297 Dester. und § 905 Deutsches Bürgerl. Gesetzbuch) das Privateigentum an Grund und Boden auch auf den ganzen darüber befindlichen Luftraum erstreckt, ist der gesamte bisherige friedliche Luftverkehr — insofern nicht etwa ausnahmsweise eine Erlaubnis des Grundeigentümers vorlag — nur durch beständige Verletzung des Eigentumsrechtes an Grund und Boden möglich gewesen. Das ist fernerhin ein unhaltbarer und für unsere Gesetzgebung beschämender Zustand. Das geltende Recht soll Fortschritte der Technik und des Verkehrsweßens fördern und muß mit deren Erfordernissen in Einklang gebracht werden.

Das Schweizerische Bürgerliche Gesetzbuch (§ 667) definiert das Eigentum an Grund und Boden in den Luftraum nur so weit aus, als „für die Ausübung des Eigentums ein Interesse besteht“.

Es ist klar, daß nur unter Einschränkung des Privateigentums am Luftraum ein rechtmäßiger Luftverkehr möglich ist. Ihm gegenüber erstreckt sich das rechtliche Interesse des Grundeigentümers vertikal aufwärts so hoch, als überhaupt festgelegt wird. Die häufige Annahme, daß das Flugzeug, je niedriger es fliegt, um so mehr das Interesse des Grundeigentümers berühre, ist nicht richtig. Das Vermeiden von Kollisionen mit Bauwerken, Bäumen u. dgl. liegt in des Fliegers eigenem Interesse.

In dieser Hinsicht mindert sich seine Gefährdung im Maße erreichter Höhe, wohingegen der Benutzer des Grundstückes durch aus dem Flugzeuge geschleuderte oder gefallene Gegenstände — sofern sie nicht zerstäuben — vermehrt wird. Die häufige Annahme, daß das Flugzeug, je niedriger es fliegt, um so mehr das Interesse des Grundeigentümers berühre, ist nicht richtig. Das Vermeiden von Kollisionen mit Bauwerken, Bäumen u. dgl. liegt in des Fliegers eigenem Interesse.

Eine Lösung dieser Schwierigkeiten kann darin erblickt werden, eine öffentliche Servitut des Ueberfliegens fremder Grundstücke, hingegen aber auch die möglichste Sicherheit für die Durchsetzung des Anspruches auf Ersatz jeglichen hieraus entstehenden Schadens festzusetzen.

3. Der Schadenersatz. Zumeist sind die durch den Luftverkehr verursachten Schädigungen an fremdem Eigentum recht geringfügig, ja im Verhältnis zu der Miensumme der alljährlich zurückgelegten Flugkilometer verschwindend klein. Es ist aber ein Gebot der Gerechtigkeit, daß, wenn zugunsten des Luftverkehrs das private Eigentumsrecht Einschränkungen erfährt, für allfällige Schädigungen rascher und sicherer Ersatz geboten werde. Die Verpflichtung hierzu muß aber in öffentlich-rechtlicher Weise gesichert und auf die Art als durchsetzbar garantiert sein, daß alle Flugzeuge in ein staatlich geführtes Register eingetragen sind und einer öffentlich-rechtlichen Zwangsvereinigung anzugehören haben, welche selbst — allerdings unter Zulässigkeit ihres Regerechtes gegenüber dem Schadenersatz — für den Ersatz des Schadens in der Weise haftet, daß der Anspruch hierauf nur gegen diese Korporation zu richten ist. Unter solchen Voraussetzungen müßten selbstverständlich auch die Wirkungen der Zwangslandung (privatrechtliche Seite des Landungsrechtes) zum Ersatz gelangen.

Dieser Lösung des Problems der Schadenshaftung aus dem Luftverkehr liegt der Grundsatz des Rechtes der freien Passage in Reziprozität mit der unbedingten Ersatzpflicht für Schäden zugrunde. Sie beruht auf der Erwägung, daß einer allgemeinen Beschränkung des Eigentumsrechtes an Grund und Boden durch Gestattung des Ueberfliegens gerechterweise die Haftung des Fliegers für allen verursachten Schaden entsprechen müsse und daher auch nur durch Anerkennung dieser Haftung und die einfachste und zweckmäßigste Möglichkeit der

Durchsetzung des Schadenersatzes diese, den bisherigen Privatregien widersprechende Beschränkung des Eigentumsrechtes in der Gesetzgebung durchgesetzt werden könne. Bei der Schwierigkeit, die Persönlichkeit des schadenstiftenden Ueberfliegers eines Grundstückes auszuforschen, wäre der Schadenersatzanspruch praktisch undurchführbar, wenn er nach dem Prinzip strengster Schuldhaftung und nur gegen den Schadenersatz selbst — dessen persönliches Vermögen übrigens vielleicht in einzelnen Fällen zur Deckung des Schadens gar nicht ausreicht — geltend gemacht werden müßte.

Diese Umstände führen zu dem Vorschlage, alle Flieger eines Landes (Verwaltungsbezirks) in eine Zwangsgenossenschaft zu vereinigen, gegen welche Genossenschaft der Schadenersatzanspruch geltend zu machen ist. Die Grundlage für eine solche Genossenschaft bietet die Registrierung der Flugzeuge jedes Landes (Verwaltungsbezirks), welche — in Frankreich bereits seit dem Dekret vom 21. November 1911 bestehend — nach dem Muster des in der meisten Kulturländer geltenden Registerzwanges für Automobile, bald überall eingeführt sein dürfte. Die erwähnten Genossenschaften würden als eine Art wechselseitiger Versicherungsgesellschaften für die Haftung aus Schäden, welche ihre Mitglieder verursachen, zweifellos in der Lage sein, bei Einhebung eines ganz geringfügigen Mitgliedsbeitrages alle vorkommenden Schadenersätze zu decken.

Die Schadenersatzpflicht dürfte nicht etwa nach den Grundsätzen der Schuldhaftung, sondern müßte nach den Prinzipien der Betriebs- (Erfolgs-) Haftung, analog jener der Eisenbahnen, geregelt werden.

4. Verwaltungsrechtliche Bestimmungen. Unter diesen kommt vor allem der schon erwähnte Registrierungszwang in Betracht. Für alle Flugzeuge, seien sie nun Freiballons, Lenkballons oder schwere Flugmaschinen, ist, wie in Frankreich bereits, so auch in allen anderen Staaten der Registrierungszwang vorzuschreiben. Die Eigentümer (Besitzer, Halter) dieser registrierten Flugzeuge sind in öffentlich-rechtliche, nach einem gesetzlich geregelten Statut organisierte Zwangsgenossenschaften zu vereinigen, welche durch internationale Verträge zu einer Gesamtorganisation höherer Ordnung verbunden werden können.

Jede Flugzeugunternehmung bedarf staatlicher Konzeption; das Flugzeug selbst unterliegt vor seiner Benutzung der staatlichen Prüfung und Kollaudierung. Der Pilot erhält nach Prüfung seiner persönlichen Eignung und seiner Kenntnisse die Fahrberechtigung. Diese bisher von der Föderation Aeronautique Internationale in den einzelnen Ländern durch die dort eingesetzten aeronautischen Kommissionen, beziehungsweise die in diesen Ländern bestehenden Sportvereinigungen vorgenommenen Prüfungen und Feststellungen fallen bei gesetzlicher Regelung des Luftverkehrs den Staatsregierungen als Verwaltungsaufgaben zu. Diesen autoritativ festgestellten Eigenschaften des Flugzeugführers hat aber auch eine erweiterte öffentlich-rechtliche Nachbefugnis in seiner Tätigkeit als Führer des Flugzeuges und ein erhöhter strafrechtlicher Schutz seiner Person, sowie des Flugzeuges zu entsprechen.

5. Polizeiliche Bestimmungen. Daß das Luftpolizeirecht ausführliche und in allen Staaten gleichartige Bestimmungen über Ausweichregeln, über die Kennlichmachung dem Luftverkehr gefährlicher hochgelegener Punkte (Belichtung von Türmen und Bergspitzen), über phonetische und Lichtsignale, die sichtbare Führung von Nummern und Flaggen u. dgl. m. zu enthalten hat, ist selbstverständlich. Besondere Bestimmungen werden sich hinsichtlich der Hilfeleistung in Notfällen, der Anzeigepflicht bei der Auffindung von Wrack und hinsichtlich des Zurechtes an solchen, ihrer Bestandteile und ihres Inhaltes als nötig erweisen. Die Verunglückung von Zuschauern und Unbeteiligten auf Flugplätzen führt zur Forderung der Festsetzung von Regeln über die Veranstaltung von Schiffsflügen, Ueberlandflügen und Schiffsflügen.

6. Zollbehandlung. Daß mit steigendem Luftverkehr sich immer größere zollrechtliche Schwierigkeiten ergeben, lehrt schon heute die Erfahrung. Mit hohem Zoll belegte, sehr leichte und wertvolle Waren von geringem Volumen und Gewichte (Sacharin, Seide, Spitzen) sollen, wie behauptet wird, und gelegentlich Zeitungsnachrichten zu entnehmen ist, schon heute eifrig geschmuggelt werden. Die Eigentümlichkeit des Luftverkehrs erfordert jedoch nicht nur eine möglichst einfache zollrechtliche Behandlung des Flugzeuges selbst, sondern auch der auf ihm befindlichen Gegenstände. Das Vorhandensein öffentlicher Register der Flugzeuge eines jeden Staates würde es im Hinblick auf die hieher gebundene Notwendigkeit des Flugzeuges und seines Führers ermöglichen, die Zollbehandlung vorläufig auf Tatbestandsfeststellungen zu beschränken, welchen dann später das eigentliche Verzollungsverfahren folgen könnte. Jedenfalls wird nicht verlangt werden können, daß jedes Flugzeug sich vor Eintritt in fremdes Staatsgebiet auf das Zollamt begeben, sondern es wird die zollamtliche Tatbestandsaufnahme, wo immer im Lande das Flugzeug niedergeht, von der politischen Ortsoberkeit vorzunehmen sein. Auch hinsichtlich der Zollbehandlung würde sich der Bestand der oben erwähnten Genossenschaften als praktisch erweisen, indem diese dem Staate — vorbehaltlich ihres Regerechtes gegen ihre Mitglieder — für die durch deren Grenzüberschreitungen verursachten Zollverpflichtungen haften könnten. Diese Genossenschaften könnten auch bei den Zollfassen Guthaben halten, auf welche dann die errechneten Zollabgaben zur Abschreibung gelangen.

7. Die in den vorstehenden Sätzen angebotenen, ein einheitliches Luftverkehrsrecht bildenden Normen müßten für die Staaten der Mittelmächte, nämlich für das Deutsche Reich, Desterreich-Ungarn, Bulgarien und die Türkei, teils durch Staatsverträge, teils durch in allen diesen Staaten zu erlassende gleichlautende Gesetze und Verordnungen in Wirksamkeit gesetzt werden.

In Bundesstaaten (Deutsches Reich) und Staaten mit Provinzialgesetzgebung (Desterreich) muß die Legislative auf dem Gebiete des Luftverkehrsrechtes dem Reiche vorbehalten sein.

Die Schaffung eines die Staaten der Mittelmächte umfassenden einheitlichen Luftverkehrsrechtes würde einen bedeutenden Schritt zur Rechtsannäherung dieser Staaten bilden. Dies würde nicht nur ein hervorragendes Kulturwerk bedeuten, sondern auch unserem und unserer Bundesgenossen Flugwesen und Luftverkehr zu mächtiger Entwicklung verhelfen, ja unserer Staatengruppe, welcher sich hinsichtlich der Regelung des Luftverkehrs wahrscheinlich auch manche benachbarte, heute neutrale, Staaten anschließen würden, für die Zukunft in nicht unbedeutendem Maße einen wirtschaftlichen und militärischen Vorsprung gegenüber der Ententegruppe gewähren.

Luftverkehr und Luftverkehrsrecht nach dem Kriege.

Eine Aufgabe Mitteleuropas.

Von Dr. Otto Ritter v. Komorzanski-Olechowski,
k. l. Ministerialsekretär, Privatdozent, Mitglied der Commission Internationale du Droit Aeronautique.

Die Leistungen, welche in diesem Kriege tagtäglich in der Beherrschung des Luftraumes vollbracht werden, haben den hündigen Beweis erbracht, daß man im Bause der Flugzeuge und Luftschiffe, in der Herstellung der Motoren, sowie auch in der Kenntnis des Luftmeeres und der Erfahrung der Piloten so weit vorgeschritten ist, den Luftverkehr nach Eintritt des Friedens in weitestem Maße praktisch betreiben zu können.

Sicherlich wird sich das Bedürfnis hiernach bei Rückkehr friedlicher Verhältnisse im Interesse des Handels, des Post- und Personenverkehrs, mächtig regen. Schon befinden sich Projekte in technischer Vorbereitung, welche den regelmäßigen Luftverkehr zwischen den Hauptstädten Europas zum Gegenstande haben. In den Staaten der Mittelmächte sollen regelmäßige Luftverkehrsverbindungen Berlin-Wien, Wien-Budapest und Hamburg-Berlin-Budapest-Sophia-Konstantinopel eingerichtet werden. Die „Internationale Luftverkehrs-Aktiengesellschaft“ („Flag“), die sich über Desterreich-Ungarn, Deutschland, Bulgarien und die Türkei erstrecken soll, bereitet ein Netz von Personen- und Frachtluftverkehrslinien vor, als deren Hauptstationen in Aussicht genommen sind: Wien, Prag, Dresden, Berlin, Linz, Hamburg, Salzburg, München, Stuttgart, Karlsruhe, Straßburg, Budapest, Oberberg, Breslau, Frankfurt an der Oder, Schwerin, Belgrad, Sophia und Konstantinopel. Diese Hauptstationen werden durch Nebenstationen (Flughäfen) in ländlichen, kleinen Orten verbunden und unterstützt werden. Aber auch unsere Gegner projektieren laut Zeitungsberichten die Luftverkehrslinien London-Paris und Mailand-Rom-Neapel. Auch in den am Kriege nicht teilnehmenden Staaten sind solche Projekte im Zuge. Wie der New York Herald in seiner Wiener Ausgabe vom 26. August 1916 meldete, hat sich in Buenos Aires ein „Panamerikanischer Luftschiffahrtsverband“ gebildet, welcher die Aufschließung heute noch unwegbarer Länderstriche Amerikas und die regelmäßige Verbindung der Hauptstädte dieses Weltteils durch Luftverkehrslinien bezweckt und zu diesem Behufe ein für ganz Amerika gültiges einheitliches Luftverkehrsrecht auf Grund von Verträgen zwischen den amerikanischen Staaten, in welchen gleichlautende Gesetze für den Luftverkehr erlassen werden sollen, schaffen will. Innerhalb der Vereinigten Staaten ist die Luftverkehrslinie New York-Chicago, der später die Strecke Chicago-San Francisco folgen soll, in Vorbereitung.

Schon sind aber auch die technischen Vorbereitungen getroffen, welche die Aufnahme einer regelmäßigen Luftlinie zwischen Europa und Amerika bei Wiederkehr des Friedens sicherstellen sollen. Deutschland, welches die Handelsunterseeboote während des Krieges zwischen den beiden Weltteilen in Verkehr gesetzt hat, hat laut amtlicher Nachrichten Vorbereitungen getroffen, um nach dem Kriege riesige Luftschiffe nach dem Systemen Zeppelin und Schütte-Lanz zwischen Amerika und Europa verkehren zu lassen, welche diese Strecke in 40 bis 90 Stunden durchmessen und 300 Passagiere befördern können.

Ansichs des Krieges erhebt sich nun aber die Frage, ob für Europa die Schaffung eines einheitlichen Luftverkehrsrechtes möglich ist, ob die notwendigen völkerrechtlichen Vereinbarungen zwischen den Staaten und die erforderliche Vereinheitlichung ihrer inneren Gesetzgebung nicht etwa in Zukunft noch schwieriger als bisher, vielleicht auf lange Zeit

Poster