

- (注1) 本条文は、平成30年2月28日にドイツ連邦法務・消費者保護省のオンライン法令サービス (<https://www.gesetze-im-internet.de/luftvg/>) からダウンロードした「Luftverkehrsgesetz (LuftVG)」を沖縄県が翻訳したものである。
- (注2) 本条文の日本語訳及び概要について、ホームページや書籍等への転載に関しては、沖縄県に対する許可申請等は不要とする。転載に当たっては、事実関係の確認等は転載者の責任において行うこと。
- (注3) 主要な条文については、便宜上、条文においてマーカー処理をしている。

航空交通法 (LuftVG)

LuftVG

認証日：1922年8月1日

正式名称：

「2017年7月20日の法律（連邦法令公報（BGBl）第I部、2808ページ）第2条第11条により最後の改正が行われた2007年5月10日（連邦法令公報第I部、698ページ）に告示された版の航空航空法」

更新：2007年5月10日の告示による新編 公報第I部、698ページ

2016年2月19日の法律第21条による最終改正 公報第I部、254ページ

注記：2016年6月28日の法律第1条による改正 公報第I部、1548ページ（No. 32）法文の変更は認められるが、記録上未だ完全に処理されていない

2017年2月6日の法律第4条による改正 公報第II部、74ページ（No.4）

2017年2月23日の法律第4条による改正 公報第I部、298ページ（No.9）

2017年5月29日の法律第11条による改正 公報第I部、1298ページ（No.32）

2017年7月17日の法律第10条による改正 公報第I部、2421ページ（No.48）

2017年7月20日の法律第2条第11項による改正 公報第I部、2808ページ（No.52）

更新情報の詳細は、メニューの[注記](#)を参照すること。

脚注

(+++ 条文リファレンスは1980年1月10日以降有効+++)

(+++ 適用については第71条から第73条を参照 +++)

(+++ 統一条約に基づく対策については航空交通法附属書EV参照：2010年12月8日の法律第109条第5号c、aaは適用されない+++)

規制当局のEC法への公式リファレンス：指令36/2004（CELEX No：304L0036）の国内法化については2006年5月24日の法律公報第I部、1223ページを参照

目次

第1章

航空交通

第1節 航空機及び航空従事者.....

第1条 – 第5条

第2節 飛行場.....

第6条 – 第19d条

第3節 航空会社及び航空イベント.....

第20条 – 第24条

第4節 航空交通規則.....

第25条 – 第27条

第5節	空港間コーディネーション、航空安全対策及び航空気象サービス	第27a条 – 第27f条
第6節	事前占有指示と収用.....	第27g条 – 第28条
第7節	共通の規則.....	第29条 – 第32d条

第2章

賠償責任と調停

第1節	航空機で輸送されていない人及び物品についての賠償責任.....	第33条 – 第34条
第2節	航空機で輸送された旅客と荷物に関する賠償責任、輸送遅延に関する賠償責任	第44条 – 第52条

第44条	適用範囲
第45条	人的損害についての賠償責任
第46条	旅客輸送遅延に際しての賠償責任
第47条	手荷物の損傷に関する賠償責任
第48条	その他の法律に基づく賠償責任
第48a条	複数の航空運送事業者による航空輸送
第48b条	契約上の航空運送事業者と遂行する航空輸送事業者の賠償責任
第49条	適用される規定
第49a条	除斥期間
第49b条	計算単位の換算
第49c条	必要不可欠性
第50条	賠償責任保険義務
第51条	契約上の航空輸送時業者の保険の補完性
第52条	(削除)

第3節	軍用航空機についての賠償責任.....	第53条 – 第54条
第53条	軍用航空機の機外での損害についての賠償責任	
第54条	軍用航空機での輸送中の損害についての賠償責任	

第4節	賠償責任に関する共通規定.....	第55条 – 第57条
第55条	社会・給付法の規定との関係	
第56条	裁判籍	

第5節	調停.....	第57条 – 第57c条
第57条	私権に組織された調停	
第57a条	官庁による調停	
第57b条	共通規定	
第57c条	委任立法	
第57d条	消費者紛争解決法との関係	

第3章

刑罰・罰金規定.....	第58条 – 第63条
--------------	-------------

第4章

第 1 章

航空交通

第 1 節

航空機及び航空従事者

第 1 条

第 1 項 航空機による空域の使用は、本法律、本法律の実施のために公布された法規命令、国内で適用される国際法、欧州連合の法的行為及びその実施のために公布された法規命令によって制限されない限り、自由である。

第 2 項 航空機とは、

1. 航空機
2. 回転翼航空機
3. 飛行船
4. グライダー
5. モーターグライダー
6. 自由気球及び係留気球
7. (廃止)
8. 救急パラシュート
9. 航空機モデル
10. 航空スポーツ機器
11. その他、空域の使用を目的とした機器であつて、地上または水上 30 メートルより高い高度で操作できるもの。

宇宙船、ロケット及び同様の飛行物体は、空域にある限りは航空機と見なされる。同様に、スポーツやレクリエーション目的で運営されていない無人飛行機器を含む無人航空物体は航空機と見なされる（無人航空システム）。

第 1a 条

第 1 項 本法律及び本法律の施行のために公布された法規命令は、

1. ドイツの航空機原簿に登録された航空機若しくは、
2. その他、ドイツ連邦共和国が登録国としての責任を負う航空機若しくは、
3. 他の国で登録されているが、第 20 条若しくは欧州連合の法律の要求事項によるドイツの認可において使用される航空機の運用に際して、

その実体的内容がドイツ連邦共和国の空域と明確に競合しない、若しくは国際法の原則により外国の法規命令が優先される場合、ドイツ連邦共和国の空域外である場合でも適用される。

第2項 国際法の原則に一致する外国の法規命令が領域外有効性を主張するものであり、同時に、第1条第1項による規則により規定されている対象物に関係する場合若しくは航空交通に対しその他の関係を持つ場合、ドイツ法に抵触しない範囲内において当該外国法はドイツ連邦共和国の領域内で適用される。

第1b条

第1項 第1a条第1項の趣旨における航空機が本法律の適用範囲外で運用される場合、1944年12月7日の国際民間航空に関する協定（連邦法令公報1956第II部、411ページ）第37条第2項c及び第38条の趣旨における国際的に拘束力のある航空交通規則及び運用規則が、その地域で有効である限り、遵守されなければならない。

第2項 周知されているが、海外で処罰されない違反は、ドイツ連邦共和国の管轄当局によって訴追され、国内で犯されたかのように処罰される。処罰は、第1項に挙げられた規定及び規則に従ってドイツ法により実施される。

第1c条

ドイツ連邦共和国の空域における交通の資格を持つのは、第1条第1項の規定により、

1. ドイツ航空機原簿または航空スポーツ機器記録簿に登録された航空機並びに連邦警察及び州警察の航空機、
2. ドイツ連邦軍の登録番号がある航空機、
3. ドイツ連邦共和国で交通許可を必要としない航空機、
4. 欧州連合加盟国若しくは欧州経済領域協定に基づく他の条約国において、欧州連合若しくは欧州経済領域協定の法律に基づいて登録簿に登録された航空機、
5. 欧州連合加盟国外若しくは欧州経済領域協定に基づく他の条約国外において、二国間協定により、登録簿に登録された航空機、
6. 第2条第7項による進入許可により、ドイツ空域の使用が書面により許可された航空機である。

第2条

第1項 ドイツの航空機は、航空交通が許可されている（航空交通許可）場合及びそれが法規命令により規定されている限りドイツの航空機の記録簿（航空機原簿）に登録されている場合のみ運航することができる。航空機の運航が許可されるのは、

1. 航空機の型式が承認されており（型式承認）、
2. 交通安全性の認定証が、航空機器の試験規則に従って携行されており、
3. 航空機の保持者が、本法律の規則及び欧州連合の規則による航空機の運用に際して、航空機で輸送されていない人の死亡若しくは負傷、健康障害及び航空機で輸送されていない物品の破壊若しくは破損を理由とする損害賠償をカバーする損害補償保険を保持し、

4. 航空機の技術的装置が、航空機の運用により生じる騒音がその時点での最新技術水準の不可避レベルを超えないよう、設計されている場合である。

第2項 第1項第1号による型式承認は、他の航空機器でも必要である。

第3項 グライダーの離陸用ウインチを除いて、第1項の航空交通許可に関する規定は、離陸用の機器に準用される。

第4項 第1項による前提条件が満たされなくなった場合、許可は取り消される。

第5項 ドイツの航空機は、国籍記号及び特別な識別標記を有していなければならない。

第6項 ドイツの航空機は、本法律の適用領域から離れる場合は必ず許可を必要とする。

第7項 本法律の適用領域で登録されず、許可されていない航空機は、許可を得てのみ本法律の適用領域内において飛行することができ、または、他の方法で、飛行のため、この領域に運搬されることができ。以下の場合、この許可は必要としない、

1. 規則 (EC) 1008/2008 による運用認可を有する航空企業で航空機が使用される場合、
2. 航空機が、欧州連合加盟国で登録され、航空交通が承認されていて、「2008年2月20日の欧州議会及び理事会の民間航空交通共通規則の制定、航空安全性のための欧州機関の設立、理事会指令 91/670/EEC 及び規則 (EC) 1592/2002、指令 2004/36/EC (2008年3月19日付公報 L 79、1ページ) の廃止のための規則 (EC) 216/2008 の有効な版の第5条による航空適格性証明書を有している場合、
3. 航空機が第1号若しくは第2号の前提条件を満たしていて、欧州連合の航空交通法が適用される国において登録されている場合、
4. 自国とドイツ連邦共和国間の条約、若しくは、両国に拘束力を持つ協定で別段に定められている場合。

第8項 第6項及び第7項による許可は、一般的に若しくは個別事例に関して交付し、条件及び期限を付けることが可能である。

第9項 「欧州共同体において営業禁止が出された航空企業の共通リストの作成並びに遂行する航空会社の名前についての旅客への通知について及び指令 2004/36/EC (EU 公報 L344、15ページ) 第9条削除のための2005年12月14日の欧州議会及び理事会規則 (EC) 2111/2005 に基づいて欧州共同体委員会が交付し、欧州連合公報で公表された共通リストに記載された営業禁止に抵触するところがある場合、第7項第1文による許可は無効となり、第7項第2文は適用されない。

第3条

第1項 航空機は、欧州連合理事会の規則に異なる規定がない限り、ドイツの航空機原簿に登録されるが、それは、

1. 航空機が外国の公式航空機登録簿に登録されておらず、明確にドイツ国籍者の所有物である場合であり、この場合、所在地が国内の法人及び商業登記簿上の会社は、その資産若しくは資本の大半並びにそれについての実際の管理がドイツ国籍者に委ねられていて、代表者若しくは無限責任者の過半がドイツ国籍者であるならば、ドイツ国籍者と同等視され、
2. 航空機を購入して取得するドイツ国籍者の権利若しくは少なくとも6ヶ月の賃貸契約または賃貸契約に類似の法的関係に基づく所有の権利が存在する場合に限られる。

欧州連合加盟国の国籍者は、ドイツ国籍者と同等である。同じことが、欧州連合の航空交通法が適用される他の国の国籍者にも適用される。

第 2 項 特別の事情がある場合、航空交通許可所管局は、個別事例において例外を認めることができる。

第 3a 条

第 1 項 航空機原簿への登録により、第 2 条第 5 項による義務が確定する。

第 2 項 連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省若しくは同省により定められた官庁は、1944 年 12 月 7 日の国際民間航空交通についての条約（連邦法令公報 1956 第 II 部 412 ページ、1997 第 II 部 1777 ページ）第 83^{bis} 条の実行のための外国の管轄官庁との行政間協定により国際法に基づく責任及びこれに関連する第 3 条により登録された航空機の管轄を外国の管轄局に移管することができる。

第 3 項 同様に、第 2 項による行政間協定によりドイツ連邦共和国は、外国の登録簿に登録された航空機の管轄を引き受けることができる。このような航空機は、本法律の要求事項及び本法律に基づいて公布された法規命令に従わなければならない。

第 4 条

第 1 項 航空機を操縦する者若しくは航空機を操作する者（飛行士）は許可を必要とする。許可が交付されるのは、

1. 申請者が定められた最低年齢に到達していて、
2. 申請者が航空身体検査証明書を有し、
3. 申請者に航空機の操縦若しくは操作について信頼性に欠けると思わせる事実が存在せず、航空安全法第 7 条による信頼性についての疑念が見られず、
4. 申請者が航空従事者についての規則若しくは規則 (EU) 290/2012 (2012 年 4 月 5 日付公報 L100、1 ページ) により改正された欧州議会及び理事会の規則 (EC) 216/2008 に (2011 年 11 月 25 日付公報 L 311、1 ページ) に従った民間航空での航空機搭乗員に関する技術的規則の確定及び行政手続きについて 2011 年 11 月 3 日の委員会規則 (EU) 1178/2011 による試験に合格していて、
5. 申請者がこの規則の要求に基づき定められた種類と範囲が同等の許可を既に交付されていない場合に限られる。

第 2 項 第 1 項の規則は、その活動が第 32 条第 1 項第 4 号による法規命令に基づいて許可申請義務がある場合、その他の航空従事者に準用される。

第 3 項 第 1 項による前提条件が満たされなくなった場合、この許可は取り消される。

第 4 項 飛行指導員（第 5 条第 3 項）を伴う訓練飛行及び試験飛行に際して、飛行指導員は航空機を操縦若しくは操作する者とみなされる。同じことが試験飛行の際の審査官及び他の飛行士に対して、ある型式の飛行機について指導若しくは当該機について習熟させようとする航空士にも当てはまるが、別の者が責任ある航空機操縦者と定められている場合はこの限りではない。飛行指導員若しくは審査官なしの訓練飛行や試験飛行では、それが飛行指導員若しくは審査官の指示と監督の下で行われる場合、飛行士は許可を必要としない。

第 5 項 航空交通安全に関する職員には、

- a) 航空交通管制に際して（航空管制官）、
- b) 航空交通管制及び飛行情報サービス、飛行コンサルティングでの飛行情報処理の使用領域で、
- c) 事業で使用される航空安全装置の運用及び維持補修、監視に際して

第1項第1文及び第2文第1号から第3号、第3項がしかるべく適用される。前提条件は第32条第4項第4号及び第4a号による法規命令に従った能力及び適性の証明である。

第4a条

第1項 航空機操縦士は、アルコール若しくはその他の向精神薬の影響下での航空機の操縦若しくは操作が禁止される。第1文は薬について、それが麻酔作用、精神作用、若しくは抗精神作用のために航空機操縦士としての業務能力を低下させる若しくは失わせる可能性がある限りにおいて適用されるが、航空医学鑑定人若しくは航空医学センターの診断書により、そのような作用は危惧する必要がないとの証明が可能である場合はこの限りではない。

第2項 ドイツに本部を置いている若しくは連邦航空庁の公認の支店をドイツに有する第20条第1項による航空会社は、安全で適法な輸送を保証する能力があり適している航空機操縦士のみを使用するよう配慮しなければならない。このため、航空機操縦士が勤務に就く前に会社によって、被検査人が第1項で言及された物質の影響を受けているかどうかを判断するために、疑義がもたれることのないランダムチェックという形のコントロールチェックを行うこととする。当該コントロールは医師の監督下でのみ行う必要がある。コントロール実施の詳細は、労働協約により、若しくは労働協約が存在しない場合、労使協定により規制するものとする。

第5条

第1項 飛行士若しくは航空安全職員を訓練する者は、第3項の規定に関わらず、許可を取得しなければならない。許可には条件と期限を付けることができる。

第2項 公共の安全若しくは秩序が危険にさらされる可能性がある若しくは申請者若しくはその指導員が人格的に適性を有さないとの推測を正当化する事実がある場合、許可は拒否される、後にそのような事実が生じた場合、認可は取り消される。更に、1年より長く使用されていなかった許可は取り消される場合がある。

第3項 飛行士の実習は規則(EU)1178/2011若しくは航空従事者規則による教習者資格を有する者(飛行指導員)によってのみ実施されることが許される。

第2節

飛行場

第6条

第1項 飛行場(空港及び着陸場、グライダー飛行場)は認可を得てのみ造成または運用することができる。計画確定を必要とする飛行場の認可手続きでは、環境適合性審査の必要がある。環境影響評価法第47条第2項には変更はない。認可に条件及び期限を付けることができる。

第2項 認可を交付する前に、計画された対策が国土計画の要件に適合しているか及び自然保護の要件及び景観保全並びに都市計画の要件及び航空機の騒音保護が十分考慮されているかについて、調査するものとする。国土計画法第4条及び第5条には変更はない。候補に挙げている敷地が不適切である、若

しくはそこに公共の安全や秩序が危険に晒されるかも知れないとする推測を正当化する事実が存在する場合、認可は拒否される。後にそのような事実が明らかになった場合、認可は取り消される。

第3項 更に、一般的交通を目的とした空港の認可は、申請された空港の建設及び運営が公共の利益に計り知れない負の影響を与える場合、拒否されるものとする。

第4項 それが計画確定手続（第8条から第10条）の結果に従って必要がある場合は、認可は補足若しくは変更されるものとする。飛行場の施設または運営が実質的に拡大若しくは変更される場合、認可の変更も必要となる。

第5項 認可手続には、告示に関する行政手続法第73条第3a項及び第75条第1a項、第74条第4項及び第5項が適用される。第8条第1項に記載されている飛行場に関しては、承認手続実施のために第10条第4項及び第5項しかるべく適用される。

第6項 第5項第2文の場合、認可交付に対する第三者の異議申立は一時差し止めの効果を持つものではない。行政裁判所規則第80条第5項第1文による一時差し止め要求申請書は、認可決定の送達後1ヶ月以内のみに提出し、その理由を挙げることができる。これについては不服申立教示書に指示されているものとする。

第7項 認可手続において、環境影響評価法に基づき環境影響評価を実施する場合は、環境影響評価法第18条第1項第4文の趣旨における正式な説明は必要ではない。

第7条

第1項 認可官庁は、認可の交付のための前提条件が整っていると予めの調査で明らかである場合は、申請者に、申請書（第6条）の準備若しくは計画実施に必要な、一時的な標識の設置及びその他の準備作業を含んだ計測及び土壌調査、地下水調査を許可することができる。

第2項 許可期間は2年を超えてはならない。この許可は、第6条による認可交付に対する請求権を与えることはない。

第3項 認可官庁から委託を受けた者は、認可の対象となる土地に、申請者の許可がなくとも立ち入り、この土地を計測し、その他最終的に敷地の適合性の判断を下すために必要な準備作業を行うことができる。家屋内に立ち入る権利は持っていない。

第4項 認可官庁は、準備作業を条件とすることができる。準備作業によりかなりの損傷が予想される場合、認可官庁は申請者による安全措置を命じる。

第5項 準備作業により損傷が生じた場合、申請者は個々の損害の発生後、直ちに全額補償を現金でしなければならない、若しくは損害を被った者の要求により、旧態復旧しなければならない。訴訟案件となった場合、賠償の方法及び額については通常裁判所が決定する。

第8条

第1項 第17条による限定された建築保護区域を含む空港並びに着陸場は、第10条による計画が予め決定されている場合にのみ、建設することができ、既存のものを変更することができる。計画確定の際には、計画により影響を受ける公的及び私的利害、更にアセスメントでの環境適合評価を考慮に入れなければならない。同時に航空機の騒音により劣化する環境の影響から一般市民及び近隣者を保護するために、航空機騒音防止法第2条第2項に定めるその都度適用可能な測定値に注目する必要がある。環境影響評価とNatura 2000地域の保全目標との適合性の調査は、計画の影響が及ぶ空間で、明らかな影響を認める

ことが可能な空間的領域全体に渡って行われていなければならない。特に、第1文で指摘した空港付近では、すべての領域が考慮されなければならないのであり、この領域では、着陸と離陸のどちらの交通も、事実的理由からも法的理由からも除外できる地域が存在しない。計画の許可が、着陸及び離陸による深刻な影響を免れている地域がある場合のみ許されるとき、計画確定官庁は、着陸及び離陸交通が当該地域の上空では行われてはならないことを定める。計画確定当局は特定地域の上空飛行許可の条件を定めることもできる。計画確定決定が下される前に航空交通機関と連邦航空保安監督局に陳述の機会が与えられ、このような決定が将来の交通及び航空交通におよぼす影響について意見を述べる。第6条第1項及び第4項第2文による認可には第3文から第5文が準用される。計画確定手続には、本法律の要求に従い行政手続法第72条から第78条が適用される。

第2項 第9条第1項は計画承認に準用される。

第3項 (削除)

第4項 業務規則及び建築計画法に関わる、飛行場敷地内の地上建築の正当性は、計画確定の対象となる場合がある。このような種類の計画変更に関わる業務規則には、第6条第4項第2文に従う規則のみが必要である。

第5項 軍所有から転用されたかつての軍用飛行場の民生転用に関しては、所管の民間航空交通官庁による、民間使用の担い手の名前が明記された第6条第4項第2文による変更認可が必要とされる。認可証書には更に、同種類の飛行場に定められた情報(航空交通許可規則第42条第2項、第52条第2項、第57条第2項)が記載されていなくてはならない。飛行場の民間使用が、環境影響評価法に基づき環境影響評価を行う必要がある建築上の変化または拡張を伴う場合、計画確定若しくは計画認可は行われぬが、認可手続きは環境影響評価法の要求事項に従っていないといけない。認可官庁が別に定めるまで、軍用建築保護区域は残る。遅くとも第6条第4項第2文による変更認可の公示と同時に、全ての権利と義務は軍の担い手から民間の担い手に移行する。

第6項 第6条による認可は計画確定承認手続き若しくは計画認可手続きの前提条件ではない。

第7項 第5項第1文から第3文は、運用主体が軍から移行していない軍用飛行場の民間利用若しくは共同利用の際にはしかるべく適用される。

第8項 第7条は計画確定手続きに関してしかるべく適用される。さらに加えて、建設作業実施のための準備作業は、計画確定決定若しくは計画認可の法的効力が有効になる前であっても黙認されなければならない。

第8a条

第1項 計画の設計が終わるとすぐ、若しくは、計画に目を通す別の機会が与えられるとすぐに、計画の影響を受ける敷地には、その施工までに基本的に価値が上昇するような、または、計画していた建設方法がかなり困難を来すような変更を施してはならない(変更凍結)。計画の影響を受ける敷地と見なされるのは、建築認可交付に際して、拡張工事が計画されている建設保護地域(第12条、第17条)に基づき、航空交通官庁の同意が留保されている場合である。法的に許容される方法で既に開始された変更及び保全作業、これまでなされてきた使用の継続はこの限りではない。許可されていない変更は準備及び設置の指令においても、補償手続きにおいても考慮の外に差し置かれる。

第2項 変更凍結が4年を超える場合、所有者は、このために生ずる財政的不利益の賠償を要求することができる。

第3項 第1項第1文の場合、事業主は当該敷地について先買権を有する。

第9条

第1項 行政手続法第75条第1項は、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省の第27d条第1項及び第4項による決定及び建築法に基づく建築認可当局の決定には適用されない。

第2項 計画が確定してから5年以内に実施されない場合、計画の中にある土地所有者は、第28条により収用が許可されている限り、事業主に土地及び権利を取得するよう要求することができる。合意に達することができない場合、当該者は収用管轄局に収用手続きの実行を申請することができる。他の場合は第28条が適用される。

第3項 計画の実施が権利不爭義務の開始から10年以内に開始されない場合は、計画は無効となるが、但し事前に計画の担い手の申請に基づいて計画確定官庁により最大5年延長されている場合はこの限りではない。

第10条

第1項 計画確定官庁及び聴聞官庁は、その敷地が所在する州の州政府が指定する。敷地がいくつかの州に跨がっている場合、第1文による指定は、敷地の最大部分が所在する州の州政府が行う。

第2項 聴聞手続きは行政手続法第73条が以下の条件で適用される。

1. 行政手続法第73条第3a項は第32b条による委員会の言明に準用される。
2. 第17条による限定された建設保護地区を持つ空港若しくは着陸場の変更に際しては、行政手続法第73条第6項及び環境影響評価法第18条第1項第2文の趣旨に於ける行政説明を省略することができる。計画確定手続きを完了する前に、異議申立人には発言の機会が与えられるものとする。環境影響評価法第73条第9項による聴聞機関の意見表明は、異議申立期間終了後6週間以内行われるものとする。
3. 設定されている計画を変更する場合は、同様に行政手続法第73条第8項第1文に従って、連邦若しくは州が認定した環境保全連盟が参加しなければならない。行政手続法第73条第8項第2文の場合は、この参加は第3号第3文及び第4文を準用する。行政手続法第73条第6項及び環境影響評価法第18条第1項第4文の趣旨に於ける行政説明を省略することができる。

手続きが州法に基づき行政手続法によって管理されている場合は、要求事項は準用される。

第3項 その所管が連邦官庁若しくは連邦から委託を受けている官庁に与えられている公共の利益に関わり、計画確定官庁と上述の官庁との間で見解の一致を見ない場合、計画確定官庁が連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省と合議の上で決定しなければならない。

第4項 計画確定決定若しくは限定された建設保護地区を持つ空港若しくは着陸場の建設若しくは変更に対する取り消し訴訟は一時差し止め効力を持たない。行政裁判所規則第80条第5項第1文による計画確定決定若しくは計画認可に対する取り消し訴訟の一時差し止め命令申請は、計画確定決定または計画認可の通知後1月以内にのみ提出され、論証されなければならない。行政裁判所規則第58条は準用される。差し止めの再度の必要性を正当化する事実が後ほど明らかになった場合、計画確定決定または計画認可に対する異議申立人は、これを根拠にした行政裁判所規則第80条第5項第1文による申請を1月以内に提出することができる。期限の開始は異議申立人が事実を知り得た時点である。

第5項 訴訟人は6週間の期限内に訴えの立証に必要な事実と証拠を提出しなければならない。行政裁判所規則第87b条第3項及び第128a条が準用される。

第10a条 規則 (EC) 216/2008による証明書

規則 (EC) 216/2008第4条第3a項の適用領域にある飛行場について、航空交通官庁は申請に応じて、規則 (EC) 216/2008第8a条に従って証明書の交付について決定し、飛行場の使用許可については第4第3b条により決定する。第6条から第10条は影響を受けない。

第11条

連邦環境汚染防止法第14条の規則は飛行場にも準用される。

第12条

第1項 空港認可の際、建設計画を決定しなくてはならない。当該計画は第2項及び第3項に記載されている建築制限が適用される区域を決定するものとする（建築制限地区）。計画には、

1. 周辺の防護帯を含む離着陸用滑走路（離着陸面）、
2. 離着陸面の両端にある、それぞれ長さが1,000メートル以下で、アプローチセクターの開始点まで離着陸面の両側で幅がそれぞれ350メートル幅となっている安全面、
3. 離着陸面システムの間接点に位置しなければならない、空港基準点、
4. 離着陸面の間接点に位置しなければならない、離陸滑走路基準点、
5. 安全面の外縁部両側にその端部でそれぞれ15度の開き角度で接続し、その末端が主離陸滑走路と主着陸滑走路では離陸滑走路基準点から15キロメートルの距離を必要とし、副離陸滑走路と副着陸滑走路では離陸滑走路基準点から8.5キロメートルの距離を必要とするアプローチセクターが含まれていなければならない。

第2項 空港の認可後、建築認可の交付の管轄官庁は、空港基準点を中心とする半径1.5キロメートル以内並びに離着陸面及び安全面での建造物建築を航空交通官庁の同意を得てのみ認可することができる。航空交通官庁の同意が付与されたと見なすのは、当該官庁が建築認可の交付の管轄官庁の請求の受理後2月以内に拒否しなかった場合である。専門的判断が必要な調査の規模故にこの期間内では不可能であるときは、連邦航空安全監督局と協議して建築認可所管官庁により期間を延長することができる。州法規定から見て、第1文よる建造物の建築に関して認可取得の必要性がない場合、当該建造物の建築には航空交通安全性の見地からのみ航空交通官庁からの認可を必要とする。

第3項 空港のより広い範囲については、構造物が以下の制限を超える場合は航空交通官庁の同意が必要である。

1. アプローチセクター外
 - a) 空港基準点を中心とする半径4キロメートルの範囲内で25メートルの高さ（空港基準点に関連する高さ）、
 - b) 空港基準点を中心とする半径4キロメートルから6キロメートルの範囲内で高さ45メートルから標高100メートルまでの接続ライン（空港基準点に関連する高さ）。
2. アプローチセクター内
 - a) 主離陸滑走路と主着陸滑走路では、安全面終端より離陸滑走路基準点から半径10キロメートル以内、副離陸滑走路と副着陸滑走路では半径8.5キロメートル以内で、高さ0メートルからその

末端が高さ100メートルまでの接続ライン（高さは該当する離着陸面の離陸滑走路基準点に関連している）、

- b) 主離陸滑走路と主着陸滑走路では、離陸滑走路基準点を中心とする半径10キロメートルから15キロメートルの範囲内で、高さは100メートル（高さは該当する離着陸面の離陸滑走路基準点に関連している）。

第2項第2文から第4文が準用される。

第4項 航空交通の安全確保及び一般国民の保護のため、航空交通官庁は第2項及び第3項による同意について、それを建築認可が条件付きで交付される場合に限定することができる。

第13条

建築制限地区における建築制限には、地域的特性若しくは空港の利用目的のために、特定の敷地部分に航空交通の安全性に関しては第12条により決定された規模の必要がない場合、航空交通官庁は当該地区の建築物の高さについて、どの建造物までが同意なしで認可され得るかを決定することができる。

第14条

第1項 建築認可の交付を管轄官庁は、建築保護区域の外に、地上100メートルを超える建築物の建設を、航空交通官庁の承認を得た場合のみ許可することができる。第12条第2項第2文及び第3文及び第4項が準用される。

第2項 同様に適用されるのは、自然または人工の隆起上の30メートル以上の高さの設備であるが、この設備の頂部が、設備の建設を予定している隆起を中心に半径1.6キロメートル内の最大隆起の高さから100メートルを超えている場合である。空港基準点を中心とした半径10キロメートル以内では、空港基準地点の高さが最大隆起の高さと見なされる。

第15条

第1項 第12条から第14条が準用されるのは、樹木、配電線、送電塔、ダム並びにその他の設備及び機器である。第12条第2項は土抗、下水設備、ならびに類似の窪地に準用される。

第2項 第1項にいう航空障害の建設は、許可が必要である。許可が建物許可官庁以外によって発行された場合は、航空交通官庁の同意が必要である。他の承認管轄官庁がない場合、航空交通官庁の承認が必要である。

第16条

第1項 航空交通官庁の要請に応じて、所有者及び他の権利者は、第12条から第15条による許容高度を超える建築物及びその他航空交通障害物（第15条）を許容高度に下げることを受忍しなければならない。

第15条第1項第2文の場合、受忍義務は窪みの除去にまで及ぶ。航空交通障害物の低下若しくは除去が個々の場合において実行不可能である場合、航空交通に必要な安全措置を受忍しなければならない。

第2項 所有者若しくはその他の権利者の権利及び、当該対策を自ら自己負担で実施するというその他の規則に基づく義務は影響を受けない。

第16a条

第1項 第14条により許容された高度を超えていない、第15条第1項第1文の趣旨における建物及び物品の所有者及びその他の権利者は、それが航空交通の安全に必要である場合、管轄する航空交通官庁の要請に従って、建物及び物品を適切な方法により標示することを受忍しなくてはならない。75メートルより長く谷や溪谷にまたがる、若しくは急勾配の斜面に沿い、地表から20メートルの高さを超える配電線、ケーブルカー及び同様の設備の存在並びに建設若しくは解体の開始については、所有者及びその他の権利者は直ちに管轄する航空交通官庁に届出なければならない。

第2項 第16条第2項は準用される。

第17条

航空交通官庁は、着陸場及びグライダーの滑走場の認可に際して、建設認可の交付の管轄官庁が航空交通官庁の同意のみを以て以下について認可を与えることができるかどうか、決定することができる（限定された建築保護区域）

1. 飛行場基準点に相当する箇所を中心とする半径1.5キロメートル以内における任意の高さの建築物の建設、
2. 飛行場基準点を中心に半径4キロメートル以内の地点における、空港基準点に相当する地点から25メートルの高さを超える建造物の建設。

限定された建築制限地区については、第12条第2項第2文及び第3文及び第4項並びに第13条及び第15条、第16条が準用される。

第18条

建築保護区域の範囲については、管轄官庁が周知している、若しくは土地登記簿から明白である限りにおいて建築保護区域にある土地所有者及びその他の当該土地の使用若しくは利用についての権利者並びに物権権利者に周知させる、若しくは慣習的な方法で公表しなければならない。

第18a条

第1項 建造物により航空安全設備が妨害される可能性がある場合、当該建造物を建築することができない。連邦航空安全監督局は、航空安全機関の専門家の意見に基づいて、航空安全設備が構造物の建設によって妨害されるかどうかについて決定する。連邦航空安全監督局は、その決定を建築認可管轄官庁に、若しくは許可が必要でない場合は施工主に通知する。

第1a項 連邦航空安全監督局は、全ての航空安全設備の所在地及びその周辺の建物に起因する障害が予想される領域を正式に公表する。航空安全機関は、第1文による航空安全施設及び領域を連邦航空安全監督局に報告する。各州の航空交通官庁は、第1文の領域内において建築物の計画を知り得たとき、連邦航空安全監督局に報告する。

第2項 連邦航空安全監督局の要請に応じて、所有者及び他の権利者は、航空安全施設の運用を妨害する建造物を、妨害が起こらぬように変更することを受諾しなくてはならない。妨害が、航空安全機関の対

策によって、意図した変更の費用を上回らない金額で防止される場合はこの限りではない。

第3項 第1項及び第2項は、第15条第1項第1文に挙げられた物品に準用される。第30条第2項第1文及び第2文、第4文は影響を受けない。

第18b条

第1項 建造物が、障害物排除の理由から、計器飛行規則による飛行手順の確立及び監視の評価を行うべき領域に建設され得るのは航空交通官庁に事前に計画について通知されている場合のみである。

第2項 連邦航空安全監督局は、管轄する州の航空交通官庁に、障害物排除の理由から計器飛行規則によるIFRに従いフライト手順の確立と監視の評価を行う領域について通知をする。州の航空交通官庁は連邦航空安全監督局に当該領域に建設を予定している建造物について報告する。

第3項 第1項及び第2項は第15条第1項第1文に挙げられた物品に準用される。第30条第2項第1文及び第2文、第4文は影響を受けない。

第19条

第1項 第12条及び第14条、第17条から第18a条の規則に基づく対策により所有者若しくは他の権利者に資産の損害が生じたときは、適切な金額での賠償が行われなければならない。その際、奪われた使用、物品の損害または破壊が一般の利益と関係者の利益を公平に考慮して算定されなければならない。損害が不当な厳しさに対する回避または平準化のために必要であったと見える限り、直接被害と関係していない資産の損害については、第1文で述べられた者に賠償を行うものとする。

第2項 権利者が、当該者に想定される利用の変更を行わなかった場合、賠償額は当該者が変更した利用を行なうことで増えるはずの資産増益分だけ少なくなる。

第3項 その時点で有効な法律により補償の付かない除去または形態変更が求められ得る建築物及びその他の航空交通障害物(第15条)が、第16条による措置に基づいて全体若しくは部分的に除去若しくは変更された場合、公平性の観点からのみ賠償を行うことができる。当該措置の実施に期限が付されており、その期限がまだ終了していない場合、賠償は残余期間の全期間に対する割合に基づいて行うことができる。

第4項 事物の使用若しくは利用の権利を有するのではない物権権利者は、民法典導入法第52条及び第53条により所有者の賠償を必要とする。

第5項 賠償は、第12条及び第17条の場合、飛行場運営者が支払うものとする。第18a条の場合及び上記の措置が第12条及び第17条の建築制限地区外の土地若しくは他の物件に関わる限り、離着陸プロセスに関連しない航空安全措置が問題となっている場合、賠償は、航空安全活動が建造物の変更によって直接促進され、容易になっている当該者によって果たされなければならないが、他の場合は、それぞれの飛行場運営者の本務となる。第16a条の場合、標識による利益を得る者が賠償を支払うものとする。

第6項 その他については、保護地域法第13条第2項及び第14条、第15条、第17条から第25条、第31条、第32条の規則が準用されるものとする。

第19a条

航空機騒音防止法第4条第1項第1号及び第2号の趣旨における空港若しくは着陸場の運営者は、認可官庁

によって定められた期限内で空港若しくは着陸場及びその周辺に離着陸する航空機によって生ずる騒音を継続して測定し記録するための施設を設け、稼働させなければならない。測定及び評価の結果は、認可官庁及び第32b条による委員会並びに認可官庁の要求に応じて別の官庁にも知らせ、定期的に公表しなければならない。第1文による設備の設置及び運営の必要がない場合、認可官庁は例外を許可することができる。

第19b条

第1項 商業空港若しくは商業着陸場の運営者は、施設利用及びその空港に関連する施設の使用料及び照明、航空機の離陸及び着陸、駐機並びに乗客の搭乗手続き及び貨物の通関に関連した施設及びサービス業務の使用に関して支払われるべき報酬についての規則を定める（報酬規則）。報酬規則は認可官庁に認可のために提出しなければならない。報酬規則の報酬が適切で客観的、透明で差別的でない基準に基づいている場合には、認可が交付される。特に保障されなければならないのは、

1. 報酬が支払われるべきサービス業務及びインフラストラクチャーが明確に定められていること、
2. 報酬の算出がコストベースで行われており、前もって確定されていること、
3. 全ての飛行場利用者には、商業空港若しくは商業着陸場のサービス業務及びインフラストラクチャーへの平等なアクセスが保障されていること、
4. 飛行場利用者に実質的な理由なく異なる金額の料金を課さないこと。

商業空港及び商業着陸場では、公共または一般の利益を追求するため報酬の差別化が認められているが、このために使用される基準は適切で、客観的かつ透明でなければならない。商業空港の報酬規則では、騒音防止の観点から報酬の差別化が図られなければならないが、更に汚染物質排出に基づく差別化が行われなければならない。

第2項 第1項が適用されないのは、

1. 航空安全業務に関する共通手数料規則導入のための2006年12月6日の欧州委員会の規則（EC）1794/2006（2006年12月7日付公報L341、3ページ）による航空全業務補償の手数料、
2. 2011年5月10日の規則（連邦法令公報第I部、820ページ）第1条により改正された、1997年12月10日の地上処理業務規則第6条及び第9条並びに附属書1（連邦法令公報第I部、2885ページ）による地上処理業務補償の手数料、
3. 障害のある航空旅客及び移動性に制約のある航空旅客の権利についての2006年7月5日の欧州議会及び理事会の規則（EC）1107/2006（2006年7月26日付公報L204、1ページ）による障害のある航空旅客及び移動性に制約のある航空旅客の補助の資金調達のための負担金。

第3項 第1項の規定にはかかわらず、年間500万人以上の旅客移動を有する商業空港の報酬規則の認可には、以下の事項が適用されるものとする。

1. 商業空港の運営者は、予定された報酬規則の効力発生の遅くとも6月前までに、合意のための説明書を含む草案を空港利用者に提示する。同様の規定が報酬規則の変更についても適用される。第1文の期限は、例外的状況がある場合は適用されないが、当該状況について空港利用者に対して説明しなければならない。
2. 認可申請は、予定されている報酬規則の発効の5ヵ月前までに認可官庁に提出されなければならない。この申請には正当な理由の説明が必要である。空港利用者の反対意見は考慮されねばならない。第6号及び第7号に記載されている情報を添付する必要がある。
3. 商業空港の運営者が定めた額と予測される実際の費用の額との間に適切な関係があり、効率的な業

務提供に向けた方向性が認識可能である場合、認可が交付されなければならない。商業空港運営者が空港利用者との報酬規則に関する合意を書面で提出し、国家援助法違反がない場合、認可官庁は第1文による審査を放棄することができる。

4. 認可官庁の決定は、報酬規則の認可申請を受領してから2月以内に行われなければならない。認可決定は原則として発効の2月前には**Nachrichten für Luftfahrer**で公表しなければならない。
5. 商業空港の運営者は、少なくとも年に1回、報酬規則について空港利用者との協議を行う。実施日程は、空港利用者に遅くとも1月前に通知しなくてはならない。空港利用者は協議に協会を引き込むことも、代理人を指名することもできる。
6. 空港の運営者は、遅滞なく協議日の前までに、空港利用者に以下の書類と情報を提供しなければならない。
 - a) 空港料金に応じて提供されるさまざまなサービス業務及びインフラストラクチャーのリスト、
 - b) 空港料金を決定するために用いられる方法、
 - c) 空港料金に関わる施設及びサービス業務に関連する総費用構造。航空運営者が効率よい業務計画を立てていることを明確にする。
 - d) 様々な料金の収入とサービス業務を財政的に支えた総費用、
 - e) 空港料金に関連する公共体による施設及び業務の資金提供、
 - f) 料金報酬及び商業空港の交通量の発展予想ならびに意図された投資、
 - g) 一定期間での商業空港におけるインフラストラクチャー及び設備の実際の使用状況、
 - h) 空港の対応能力に対する影響の観点から計画されているより大規模な投資の予見可能な結果。投資として考慮されるものとして考えられるのは、交通設備として役に立つ商業空港の即時拡張。事前融資は、空港利用者が改善された、若しくは費用対効果のより高い業務提供により利益を得る場合及び報酬が適切な割合で、計画されたインフラストラクチャー計画にのみ支出される場合、期間限定的にのみ料金が上がる場合である。
7. 空港利用者は商業空港の運用者に必ず協議会の前までに、特に以下の情報を提供しなければならない。
 - a) 予想される交通量、
 - b) 自社の所有航空機についての予想される構成と使用予定、
 - c) 当該空港に関して計画中の自社の活動の拡大、
 - d) 当該空港に対する要求事項。
8. 協議の枠内で伝えられた若しくは受け取った情報は、機密若しくは経済的に秘密保護の価値があると見なされ、そのように扱われなければならない。上場企業の場合、特に株式会社法の規則を遵守しなければならない。協会や指名した代理人に情報を伝える場合、空港利用者は秘密保持に念を入れる。
9. 商業空港の運営者は、料金を決定する際に空港の他の商業活動から収益と費用を取り入れるのか、更に、またどれくらい取るのかを自由に決定できる。

第4項 都市圏で複数の商業空港を運営する第3文による空港事業者は、認可官庁の同意を得て、すべての商用空港に有効な1つの報酬規則を設定することができる。

第5項 空港での円滑かつ効率的な運営を確保するために、第3項による複数の商業空港を運営する事業者及び空港利用者は、空港で提供されるサービス業務の質に関する業務協定を結ぶことができる。その際、報酬規則及び空港利用者が空港の料金支払いの見返りに請求権を持つサービス業務の種類と範囲について考慮しなければならない。

第6項 認可官庁は、要求に応じて、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省に空港料金についての2009年3月11日の欧州議会及び理事会の指令2009/12/EC（2009年3月14日付公報L70、11ページ）の実施と適用に関する欧州連合委員会へ送達のための情報を提供する。第3項による複数の商業空港の運営者は、別段の規則または運営上の、ならびに事業上の秘密が存在しない限り、認可官庁に第1文により必要とされる情報を提供する義務がある。

第19c条

第1項 商業的航空交通を有する飛行場の運営者は、航空運送事業者並びに他の業者に地上処理業務の提供を可能にすることができるものとする。この意味での地上処理業務には地上の手続き処理及び監視、旅客の取り扱い、手荷物の取り扱い、貨物及び郵便物の取り扱い、エプロンサービス、掃除サービス及び航空機サービス、給油サービス、ステーションメンテナンスサービス、フライトオペレーションとクルーサービス、陸上輸送サービス並びに機内ケータリングサービスがある。

第2項 手荷物処理、エプロンサービス、給油サービス並びに貨物及び郵便物の取り扱いに関しては、実際の貨物及び郵便物の運搬が空港と航空機の間で、到着時若しくは出発時、乗り継ぎ時に行われるとき、地上手荷物業務を自分で行う資格のある者の員数は規則によって定められる。同様に他の者にこれらの地上手荷物業務を提供する資格のある者の員数にも同じことが適用される。ただし、第1文及び第2文による資格者の員数は2人以下に定められることはあり得ない。1997年11月11日の飛行場での地上処理業務法（連邦法令公報1、2694ページ）の発効時に、第1文及び第2文による有資格者の員数が2人より多いと定められている飛行場の場合、この員数が基準となる。

第3項 特殊な空間若しくは容量が理由で、特に交通密度及び飛行場敷地の使用度の理由からそれが必要な場合、第2文に挙げられた地上処理業務を行うことができる資格者の員数を個々の場合に応じて第2文の定めとは別に制限することができる。第1文に挙げられた理由が存在する場合、第1文に挙げられたその他の地上処理業務を提供する資格者の員数を個々の場合に応じてそれぞれ2人以上に定めることができる。

第19d条

飛行場の運営者は一般に立ち入り可能な航空施設及び建造物、空間、設備の航空旅客の使用が安全でまた容易であるよう配慮しなければならない。その際障害者やその他移動性に制約のある者の利益には、バリアフリーを目指す目的を以て、特に配慮しなければならない。障害者均等法第5条の趣旨における目的合意によりバリアフリーの詳細を決定することができる。

第3節

航空会社及び航空イベント

第20条

第1項 欧州連合の航空交通法の対象となる航空会社は、商業航空輸送における乗客、郵便または貨物の輸送のために、欧州連合の航空交通業務遂行のための共通規則についての2008年9月24日の欧州議会及び理事会規則（EC）1008/2008（2008年10月31日付公報L293、3ページ）第3条第1項による営業認可

を必要とする。第1文に挙げられた欧州連合規則に反することがない場合、営業認可の交付若しくは取消しについては、第2項及び第3項を適用する。

第2項 営業認可に付随的な規定が付記される場合がある。公衆の安全若しくは秩序が危険に曝される可能性があるという恐れを正当化する事実が存在する場合、特に申請者若しくは輸送責任者が信頼できない場合は、営業認可は交付されない。確実な航空交通運営に必要な財政的手段若しくはこれに相当する担保が確認されない場合は、運営認可は交付されない。ドイツの航空機原簿に登録されていない、若しくは申請者の独占的所有権を持たない航空機が使用される恐れがある場合、運営認可は交付されない。欧州連合航空交通法適用領域にある国の登録簿はドイツ航空機原簿と同等である。

第3項 運営認可は、認可の交付の前提条件がその後、単に一時的にではなく消失した場合、取り消されるものとする。付記された事項が遵守されていない場合、営業認可は取り消される場合がある。交付の前提条件が存在しなかった場合、認可は返却しなければならない。航空交通の安全と秩序を維持するために事欠かないときは、運営認可の一時停止を命ずることができる。運営認可は、6ヶ月より長く使用されていない場合は失効する。

第4項 (削除)

第20a条

欧州連合加盟国の1つのある空港のフライトサービスに対して一般的に受け入れられる航空運賃及び航空運送運賃を提供している航空会社は、以下の義務を負う。

1. 欧州連合の航空交通業務遂行のための共通規則についての2008年9月24日の欧州議会及び理事会規則 (EC) 1008/2008 (2008年10月31日付公報L293、3ページ) 第23条第1項第4文に基づき、搭乗予約中の旅客に自由に選べる課金可能な追加サービスについて周知させ、選択の決定及び追加サービスの獲得を旅客に任せること、
2. 規則 (EC) 1008/2008第32条第2項に基づき、国籍、居住地または航空会社の設立地により乗客を差別することなく当該航空運賃と航空貨物運賃の提供を受けることを保障すること。

第20b条

重量が最大5.7トンを超える航空機を運航する航空会社は、航空機の安全かつ容易にアクセス可能な利用に配慮しなければならない。その際、障害者及びその他移動性に制約のある者の利益には、バリアフリーを目指す目的を以て、特に配慮しなければならない。航空安全法第9条第2項が準用される。バリアフリーの詳細は障害者均等法第5条の趣旨における目的合意により決定することができる。

第21条

第1項 商業的に航空機により特定のルートで公共的及び定期的に乗客または事物を運ぶ(定期航空便)航空会社は、このため特別な認可が必要である(定期航空認可)。定期航空認可は、ドイツ連邦共和国と定期航空便が実施される他の国との間の協定によって定められた条件を考慮しなければならない。第20条第2項第1文及び第3項が準用される。申請された定期航空便により公共の利益が損なわれる場合、定期航空認可は交付されない場合がある。

第2項 飛行計画、運賃及び輸送条件は、一般的に公開し、要求に応じて管轄当局に提出するものとする。

飛行計画、運賃及び運送条件は、公共交通機関の利益に永続的な悪影響を及ぼす場合は、その全部または一部が拒否される場合がある。定期航空便を運航する航空会社は、それが過大な要求に当たる場合を除き、全ての者に対して、輸送契約を結び、更に、公表された飛行計画枠内で輸送する義務を負う。輸送契約は、第2分に基づき全体または部分的に拒否されていない限り、公表された運賃及び輸送条件に基づいて行われるものとする。その他の場合、運賃及び輸送条件は、輸送契約の当事者によって自由に合意される。一般に周知の運賃及び輸送条件は、航空会社の契約当事者の都合により異なる場合がある。

第3項 その他の法令に基づく輸送義務は影響を受けない。

第4項 (削除)

第21a条

欧州連合の航空交通法の適用領域に本部が置かれていない航空会社は、ドイツ連邦共和国から及びドイツ連邦共和国への定期航空便の実施のために事業認可が必要である。第2条第9項及び第21条第1項第2文から第4分及び第2項及び第3項が準用される。

第22条

定期航空便ではない商業的航空交通(臨時便)には、認可官庁は条件及び要求を付けることができ、この航空交通が公共の利益を持続的に損なう場合は、それを拒否することもできる。欧州連合の航空交通法が適用されない領域に所在を持つ航空会社による臨時便の認可は、相互契約の存在に依存するものとしてすることができる。本法律の有効領域に所在のある航空会社に対する悪影響から保護するため必要であれば、第2文及び第23a条第2文に挙げられた外国籍の航空会社による航空交通は拒否することも可能であるが、付帯条件を課すことも可能である。

第23条

欧州連合の航空交通法に反しない限り、国内間の旅客及び物資の商業的運輸はドイツの航空会社に保留される。

第23a条

本部を欧州連合の航空交通法適用領域の外側に置く航空会社の運航に関しては、認可官庁は相互性の確立と保護のため、第20条から第23条の規則に関わらず種類と効力については、本部が欧州連合の航空交通法適用領域にある航空会社が自国で従っているものと同様の制限を設定することができる。欧州連合の航空交通法の支配下にあり、本部が欧州連合の航空交通法適用領域にある航空会社が、ドイツ連邦共和国と欧州連合の航空交通法適用領域外にある国との間で航空交通を実施しようとする場合も同様である。

第23b条

第1項以下のことが予備審査及び認可前提条件遵守についての定期検査に必要である場合、認可官庁は、

1. 当該部署での調査、また、航空機の使用についての書類を含む帳簿及び営業書類の検分を、
 - a) 商業運輸の際の航空機の所有者及び、
 - b) 運輸に関わる全ての者、
 - c) 商業的運輸についての契約に関係した者、
 - d) 座席指定システムの運営者に対して行い、
 2. 第1号に挙げられた関係者及び当該者の事業領域で働く職員に、審査及び検査実施に必要な全ての事実についての証言を求めることができる。証言を求められた者は、当該者自身若しくは民事訴訟規則第383条第1項第1号から第3号に記載されている親族に対する刑法訴追若しくは秩序違反についての法律による手続きの恐れのある質問に対しての証言を拒否することができる。
 3. 航空機の離陸は、検査が終了するまで拒否することができる。
- 第2項 認可証を保持する者若しくはその代理人、法人及び企業、法人ではない協会の場合は規則若しくは定款により代表として任命された者は、要求された情報を提供し、運營業務の書類を提示し、当該運営書類の調査ならびに事業空間及び土地への立ち入りを容認する義務を負う。

第23c条

以下に掲げるものの実施に向けて、

1. 欧州連合についての条約第29条による航空交通制限のための制限措置についての欧州連合理事会の決定、
2. 国際連合の安全保障理事会の決議、
3. 連邦法の形式で立法府が承認した国家間の合意、

認可官庁は欧州連合外に本部を置く航空会社に対して、第20条から第23条の規則を超える制限を設定できる。これには、第21a条により交付された定期便認可及び第2条第7項による航空機進入許可の取消し並びに第21条第2項第2文による飛行計画及び輸送料金、輸送条件の適用の差止めが含まれる。

第24条

第1項 競技の公的イベント若しくは航空機が参加するショーイベント（航空イベント）は認可が必要である。認可には条件及び期限を付けることができる。

第2項 イベントが公的安全性と秩序を脅かす可能性があるという危惧を正当化する事実がある場合、認可は拒否される。

第4節

航空交通規則

第25条

第1項 航空機は、土地所有者若しくは他の権利者が同意し、航空交通官庁がそれを許可する場合にのみ、当該機に関して認可されている飛行場以外から離着陸を行うことができる。モーター式ではない航空スポーツ機器の離着陸の場合、航空交通官庁の許可に代わり、第31c条による代理人の許可がこれに該当するが、当該者は、空港外の離陸地点が飛行場より5キロメートルより近い位置にあるときは、航空交

通官庁の同意を取る必要がある。更に航空機は飛行場に、

1. 飛行場認可で設定されている離陸滑走路若しくは着陸滑走路の外若しくは、
2. 飛行場の運営時間外若しくは、
3. 飛行場の運営制限内に

飛行場運営者が同意し、且つ認可官庁が許可を出してある場合のみ離着陸を行うことができる。第1文若しくは第2文、第3文による許可は一般に若しくは個別事例において出すことができ、条件及期限を付けることができる。

第2項 第1項による許可及び同意が必要でないのは、

1. 航空機の特性的ため、着陸地を前もって定めることができない場合若しくは、
2. ある施設の着陸地への着陸が第4項の趣旨における公共の利益に基づく場合、
3. 着陸が人の身体若しくは生命の危険に際しての安全性若しくは救助活動のために必要である場合であり、同様に妥当するのは、このような着陸の後の再離陸の場合であるが、緊急着陸後の再離陸は除外する。

第1文第1号及び第2号の場合では、航空機の搭乗者は、有資格者に保持者の氏名及び住所、飛行機の操縦者ならびに保険業者の名前及び住所についての情報を伝える義務があり、無人飛行機の場合はその保持者が同様の義務を負う。情報提供の後には有資格者は離陸することも飛行機を運び去ることも妨げることとはできない。

第3項 有資格者は第33条から第43条を準用して、離陸若しくは着陸の際に被った損害の対償を要求することができる。

第4項 欧州議会及び理事会規則（EC）216/2008（2012年10月25日付公報L296、1ページ）に従った運航業に関する技術的規則と行政手続き決定のための2012年10月5日の委員会規則（EC）965/2012の附属書IV CAT.POL.H.225との関連での附属書II ARO.OPS.220の有効な版による公共の利益の施設を着陸点として使用する者は、認可を必要とする。認可は連邦航空庁が交付する。この認可には条件と期限を付けることができる。

第5項 第30条第2項は影響を受けない。

第26条

第1項 特定の空域は期限付き若しくは無期限で航空交通には通行禁止とすることができる（飛行禁止空域）。

第2項 特定の空域では航空機の進入を特別に制限することができる（飛行制限空域）

第26a条

第1項 航空機運航に対する高度な危険性について手掛かりを与える事実が存在する場合、ドイツ連邦共和国の国際法上の義務に反しない限りは、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省は第1a条第1項に挙げられた航空機に対して、ドイツ連邦共和国の主権領域外でも、全ての若しくは特定の種類の輸送に対して進入飛行禁止若しくは上空通過禁止、離陸禁止を課することができる。この禁止は第2条第7項による許可若しくは許可不必要に関わらず課することができる。

第2項 この禁止は必要な範囲に制限しなければならず、期間を限定しなくてはならないが、第1項第1文による危険状況が長く続く場合は必要な範囲において繰り返すことも、延長することもできる。第1項

第1文による複数の措置を組み合わせることも可能である。

第3項 第1項第1分による抗告及び取り消しの訴えは停止効力を持たない。

第4項 第1項による禁止命令は連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省のインターネットサイトで公開され、更に、「Notice to Airman (NOTAM)」として英語で告示される。

第27条

第1項 法令により危険物質と定められている物質や物品の飛行機による運輸、特に有毒ガス、核燃料物質及びその他の放射性物質の航空機による輸送は許可が必要である。この許可は一般的に若しくは個別事例で交付することができるが、付随的規則を付けることもできる。その他の点では、有毒ガス若しくは核燃料物質、その他の放射性物質の輸送に適用される規則は影響を受けない。

第2項 手荷物若しくは身につけて第1項第1文による物質及び物品を飛行機の中に持ち込むことには許可を必要とする。第1項第2文が準用される。核燃料物質に関する許可は交付されてはならない。

第3項 航空交通機器として許可されていない、航空機搭載電子機器の混乱を引き起こす可能性のある電子機器の作動は航空機の中では許されていない。電子機器作動の特別な必要性があり、この作動が航空交通の安全保護と両立可能である場合のみ、例外が第32条第1項第7a号による法規命令により認められるが、この法規命令において責任を有する操縦士若しくは航空機保持者が一般的に若しくは個別事例で例外を認めることができることを定めることができる。

第4項 航空安全法第11条第1項及び第2項は影響を受けない。

第5節

空港間コーディネーション及び航空安全対策、航空気象サービス

第27a条

第1項 空港間コーディネーションは欧州連合の法律の要求に従って実施される。

第2項 空港キャパシティ調査の目的のための所轄官庁は連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省である。当該官庁は、コーディネーションされていることを通告する商業空港について州の最高航空交通官庁と協議の上で連邦航空安全監督局並びに航空安全機関及び当該空港運営者、定期的に飛行場を利用する航空会社に聴取した後に、事前に計画可能なスロット数を決定する（コーディネーション・パラメーター）。

第27b条

スロット数配分手続きとは、公共の利益若しくは特に主権領域の利益、公共の交通の利益、国際法協約上の義務が理由で異なる場合がある。

第27c条

第1項 航空安全は、航空交通の安全で、整然とした円滑な流れに寄与する。

第2項 これには、特に以下の航空安全業務が含まれる。

1. 以下の業務を含む航空交通業務、
 - a) 空域にある航空機の確認及び警告、迂回指示を含む航空交通コントロール業務（飛行場・着陸・地域コントロール業務）、
 - b) 航空警報業務、
 - c) 航空情報業務、
 - d) 航空交通アドバイス業務、
2. 通信業務、
3. ナビゲーション業務、
4. サーベイランス業務、
5. 航空アドバイス業務、
6. 航空気象業務

更に、航空交通流管理、空域管理、航空測量業務が含まれる。第2号から第5号による航空安全業務並びに航空測量業務は航空安全の支援業務である。これらはドイツ連邦の国家主権に基づく任務ではなく、欧州連合法との合意で民間経済業務として一般取引条件で提供される。第2号から第5号による航空安全業務の記録計画は、連邦航空保安監督局に遅くとも1月前に届出をしなければならないが、この届出は、統一欧州空域での航空安全業務の提供についての2004年3月10日の欧州議会及び理事会規則（「航空安全業務規則」）（EC）550/2004（2004年3月31日付公報L96、10ページ）第7条の要求に基づき欧州連合加盟国が作成した能力証明書に添付される。詳細は第32条第4項第4b号による法規命令により定められる。航空測量業務の提供の前提条件は、第32条第4項第2号及び第3号による法規命令により定められる。必要な場合は、第31条第1項により委託された航空安全機関に、第2文に挙げられた業務提供を義務づけることができる。

第3項 個人データの収集及び処理、使用は、それが第1項及び第2項に挙げられた任務の遂行に必要な範囲で許可される。データは、任務執行に必要なでなくなったときは速やかに削除しなければならない。

第4項 航空安全法第15条は影響を受けない。

第5項 第2項による業務を提供する航空安全組織及び支援サービス業者は、統一欧州空域での航空安全業務の提供についての2004年3月10日の欧州議会及び理事会規則（「航空安全業務規則」）（EC）550/2004（2004年3月31日付公報L96、10ページ）第7条の要求による能力証明書を必要とする。

第27d条

第1項 航空安全業務及びこれに必要な航空安全技術設備は、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省が安全性の理由及び交通政策上の利益から必要性を認めている飛行場に置かれる。

第2項 飛行場運営者は航空安全組織からの要請に基づき、必要な範囲内で、

1. 建築構造上及びスペースの面から、航空安全の目的の前提となるものを建造し、保守すること、このために必要な土地を獲得すること、当該土地での配電ケーブルの配置と保守管理を承諾すること、
2. 航空安全職員に、飛行場に備わっているインフラストラクチャーの使用を可能にすること、
3. 委託されている建造物や空間にエネルギー及び水の供給を行い、暖房、空調を行い、その他必要なものの供給を行い、必要な廃棄物処理を実行することが義務づけられている。

飛行場外では、航空安全の施設や設備が離着陸プロセスに使われる場合のみ、このことが適用される。

第3項 第2項による義務の遂行から生じる実費は、飛行場運営者に航空安全組織が弁償する。第1文の実費弁済の詳細については航空安全組織と飛行場運営者との間の契約で定めることができる。

第4項 第1項による必要性が連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省によって飛行場に認められない場合、当該飛行場に、飛行場運営者の申請及び負担によって、若しくは他の方法によりドイツ連邦に請求することなく費用の弁償が保障される場合、航空安全業務及び航空安全上の技術的設備を必要な範囲で用意することができる。ただし、これは現地の条件が満たされ、その他の航空安全の問題が損なわれることがない場合にのみ適用される。申請に関しては、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省が決定する。第2項が適用される。

第27e条

第1項 航空気象業務は航空交通の気象安全性に寄与する。この任務はドイツ気象協会に若しくは別の書面により委託された部署(第27f条第5項)の責任である。

第2項 航空気象業務には特に以下の任務が含まれる。

1. 以下の業務を含んだ航空気象コンサルティング・オペレーティング業務
 - a) 気象監視
 - b) 国際的及び国内的規則による一般標準的予測の作成
 - c) 航空気象コンサルティング
 - d) 離着陸並びに誘導路交通への影響を伴う気象現象及び飛行ルート上の飛行に危険な気象事象についての警告の作成と拡散
 - e) 英数字及び図形形式で標準化された航空気象コンサルティング資料の発行
2. 以下のものを含んだ必要な技術的設備と業務
 - a) 気象測定設備及びデータ収集・流通設備並びに技術的システムの調達及び備え付け、取外し
 - b) 気象測定施設及び伝送システムの運用及び保守、監視
 - c) 航空気象業務用電子データ処理におけるアプリケーションプログラムの開発及び保守
3. 航空気象業務の手順と設備の計画と試験
4. 航空気象データと統計の収集と準備。

第3項 第31b条第3項による費用債権者は、ドイツ気象協会の代理人として航空気象業務の費用を負担するに足る割合の手数料を徴収する。

第27f条

第1項 航空気象業務及びこれに必要な設備は、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省が安全性の理由及び交通政策上の利益から必要性を認めている飛行場に置かれる。

第2項 飛行場運営者はドイツ気象協会からの要請に基づき、必要な範囲内で、

1. 建築構造上及びスペースの面から、航空気象業務の目的の前提となるもの及び技術的設備を建造し、保守し、このために必要な土地を獲得すること、当該土地への配電ケーブルの配置と保守管理を承諾すること、
2. 航空気象業務職員に、飛行場に備わっているインフラストラクチャーの使用を可能にすること、
3. 委託されている建造物や空間にエネルギー及び水の供給を行い、暖房、空調を行い、その他必要なものの供給を行い、必要な廃棄物処理を実行することが義務づけられている。

第3項 第2項による義務の遂行から生じる実費は、飛行場運営者にドイツ気象協会が弁償する。

第4項 第1項の必要性が連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省によって飛行場に認められない

場合、当該飛行場に、飛行場の運営者の申請及び負担によって、若しくは他の方法により、ドイツ連邦に請求することなく費用の弁償が保障される場合、航空気象業務及び航空気象業務に必要な技術的設備を必要な範囲で用意することができる。ただし、これは、現地の条件が満たされ、その他の航空気象業務の問題が損なわれることがない場合にのみ適用される。申請に関しては、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省が決定する。第2項が適用される。

第5項 連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省が第1項の趣旨における必要性を認める場合、ドイツ気象協会は、気象運營業務及び必要な技術的設備を必要な規模で当該飛行場に用意する義務を負う。これは第4項の事例にも同様に適用されるが、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省が第27e条第2項第1号及び第2号による特定の任務遂行を適切な自然人に委託しない場合であり、当該受託者はドイツ気象協会の専門的監視下に置かれる。

第6節

早期用地確保と収用

第27g条

第1項 建設作業の即時開始が必要であり、所有者若しくは占有者が、第17条による限定された建設保護地区を有する空港若しくは着陸場の建設若しくは変更に必要な敷地について、あらゆる賠償請求権を保留した上での契約によるその引き渡しを拒否する場合、収用官庁は計画の確定若しくは計画認可の交付後の申請により運営者に占有を指示しなければならない。計画確定決定若しくは計画認可は執行可能でなければならない。別の前提条件は必要としない。

第2項 収用官庁は、占有指示の申請受理後、遅くとも6週間には関係者と口頭による協議を行わねばならない。この目的のために、運営者と関係者を召喚しなければならない。その際に関係者には占有指示が告げられなければならない。召喚期限は3週間である。この召喚により関係者は、口頭協議以前に出された申請に対する何らかの反論を収用官庁に提出することが求められる。更に関係者には、出席しない場合でも占有指示の申請及び手続きで処理されるべきその他の申請について決定が下される場合のあることが指摘される。

第3項 土地の状態が重要である場合、収用官庁は当該状態を口頭協議の開始まで書面に記しておく、若しくは鑑定人に調査させなければならない。関係者には書面のコピー若しくは調査結果を送付しなければならない。

第4項 占有指示についての決定は運営者及び関係者に遅くとも口頭協議の2週間後までに送達されるものとする。占有指示は収用官庁の定めた時点から有効になる。この時点は、直接の占有者への事前占有指示命令の送達後2週間を超えて設定することはできない。占有指示により占有者は占有権を失い、運営者が占有者となる。運営者は、当該土地に占有指示申請に記されている建設計画を実施すると共にこれに必要な措置を取ることができる。

第5項 運営者は、不利益が、所有権若しくは他の権利の剥奪若しくは制限に関する金銭的補償の利子によって補填されない場合に限り、事前占有指示により生じた財産上の不利益を補償しなければならない。補償の方法とその額については収用官庁が決定の際に定めるものとする。

第6項 確定した計画若しくは計画認可が取り消された場合、事前占有命令も取り消され、前の占有者に再び占有権を戻さなければならない。運営者は占有指示により生じたすべての特別な不利益の賠償責任を負わなければならない。

第7項 事前占有指示に対する法的救済は、差し止め効果を持たない。行政裁判所規則第80条第5項第1文による差し止め命令申請は、占有指示決定の送達後1月以内に提出され、正当性が立証されなければならない。

第28条

第1項 民間航空が目的である場合に収用は許される。特別飛行場のための収用に関する州政府の管轄権は影響を受けない。

第2項 計画確定手続き若しくは計画認可手続き、許可手続きが行われた場合、確定された計画若しくは計画認可、認可は収用手続きの根拠となり、これは収用官庁を拘束する。

第3項 その他の点では、州の収用法が適用される。

第28a条 補償手続き

計画者は計画確定決定若しくは計画認可に基づいて金銭補償を行う義務があり、補償金の額に関して関係者と計画者との間での決着が付かない場合は、いずれかの当事者の要請により、州法所管官庁がこれを決定するが、手続き及び法的救済には州の収用法が準用される。

第7節

共通の規則

第29条

第1項 航空交通による航空交通の安全並びに公共の安全若しくは秩序に関する業務に起因する危険の回避（航空監視）は、航空交通官庁及び航空安全組織の任務である。当該組織は航空監視の実施中に命令を発することができる。飛行場周辺における航空機による危険性若しくは騒音、大気汚染による相当な損害若しくは著しい迷惑に対する防止措置は、イミッション州所管官庁との協調でのみ執り行うことができる。

第2項 航空交通官庁は、これらの任務を他の機関に委譲する若しくは航空監視の実施に際し、特別な場合に他の適切な人を補助機関として用いることができる。

第3項 航空監視管轄官庁は、第1項に挙げられた危険防止のため、特に航空機の安全性と航空機操縦士の業務能力を確保するために航空機の抜き打ち立ち入り検査を実施し、航空機及びその内容を遅滞なくチェックし、航空機操縦士をその場で立ち止まらせ業務能力の検査を行う権利を有する。管轄当局は航空機内に持ち込まれている書類並びにライセンス及び乗組員の許可証を調べることができる。飛行場運営者は、所轄官庁の代理人が、調査実施の目的のために飛行場に立ち入ることを容認する義務がある。所管官庁は、航空機の調査が完了した時点で、責任のある航空機操縦士若しくは航空機の保持者に調査結果を教える。航空機の搭乗員が航空機の調査、特に航空機内への立ち入りを妨げることがあれば、所管官庁は離陸禁止を命ずることができる。調査を受けた航空機の航行安全性または搭乗員の能力が課せられる要求を満たすことができないと思量せざるを得ない事実が存在するときも離陸禁止を課すことができる。離陸禁止に対する反論と取り消しの訴えは一時差し止めの効力を持たない。

第4項 第3国の運営者の航空機若しくは他の加盟国の官庁が所轄である運営者の航空機のランプ・イン

スペクシヨンの実施、飛行中のインスペクシヨンの実施、第1項による航空監視管轄官庁の任務及び責任の遂行、ランプ・インスペクシヨンの際に得られたデータの送達は規則(EU)965/2012の有効な版に従う。

第5項 (削除)

第6項 ランプ・インスペクシヨンに際して得られたデータの欧州連合以外の国の航空交通官庁への送達は、当該国家がデータを航空交通安全向上のためのみに使用することが義務づけられているという前提条件においてのみ行われる。

第7項 航空交通安全性がいずれかの航空機の航行により脅かされている、若しくは当該航空機を使用する航空交通業者が運航の安全性を全体的に守ってはいないという思量を正当化する事実が明らかになれば、連邦航空庁は、第2条第7項による許可若しくは第21a条による当該航空会社の全ての航空機に対する運営許可を取り消すことができる。第2条第7項第2文による許可が必要でない場合は、一般的進入禁止措置を課すことができる。取り消し若しくは進入禁止措置についての決定に際して、連邦航空庁は共同体内に於いて運営取り消しを受けた航空会社の共通のリスト作成並びに旅客に運航に当たる航空会社の名前を知らせることについて及び指令2004/36/EC (EU公報No.L344、15ページ) 第9条の廃止のための2005年12月14日の欧州議会及び理事会規則 (EC) 2111/2005の附属書に挙げられた共通基準を考慮する。第2条第7項による許可若しくは第21a条によるの運営認可の対する取消し若しくは進入禁止に対する取消しの訴えは、一時差し止め効力は持たない。

第8項 第4項及び第6項は、1944年12月7日の国際民間航空についての条約 (連邦法令公報1956第II部、411ページ) 第3条bの趣旨における国家航空機には適用されない。航空無線交信記録については、第27c条第3項が準用される。

第29a条

飛行場での航空監視業務実施に必要なスペースは飛行場の運営者が無料で準備し、維持しなくてはならない。一般的交通のために使用されない飛行場では、飛行場の運営者は航空監視業務の費用を負担しなくてはならない。第27d条は影響を受けない。

第29b条

第1項 飛行場運営者及び航空機保持者、航空機操縦士は、それが住民を騒音による危険及び重大な不利益、重大な負担から保護するために必要である場合は、空中及び地上での航空機の運用に際して不必要な雑音を封じ、やむを得ない音を最小限に制限する義務を負う。住民の夜間の安息には特段の配慮が必要である。

第2項 航空交通官庁及び航空安全組織は容認できない航空騒音からの住民の保護に努めなければならない。

第29c条

(削除)

第29d条

(削除)

第29e条

信書及び郵便、通信の秘密（基本法第10条）並びに住居の不可侵性（基本法第13条）の基本的権利は本法律の要求により制限される。

第30条

第1項 ドイツ連邦軍及びNATO加盟国の軍隊並びに別個の協定に基づいてドイツで訓練する部隊は、それが特別な任務の履行に必要な限り、公共の安全と秩序に配慮の上で第12条及び第13条、第15条から第19条を除いた本法第1章の規則及びその実施のために公布された規則から逸脱することが許される。軍用飛行場を設置若しくは変更する場合、第8条に規定された計画確定手続きは適用されない。空域での行動に関する規則は、それが国家主権に基づく任務の遂行のために余儀なく必要である場合にのみ、逸脱することが許される。

第1a項 連邦及び州の警察は—第5条から第10条並びに第12条、第13条、第15条から第19条を除き—本法律の第1章の規則及びその実施のために公布された規則から、公共の安全と秩序を考慮の上でその職務の執行に必要な場合、逸脱することが許される。空域での行動に関する規則は、国家主権に基づく任務遂行のために余儀なく必要である場合にのみ、逸脱することが許される。

第2項 本法律に基づく行政上の管轄は、ドイツ連邦軍の任務区域及び、国際法に基づく条約に反しない限り、NATO締約国の軍隊及びドイツにおいて訓練中の部隊の任務区域に関して、連邦国防省の規定によるドイツ連邦軍の部局がこれを行う。これは軍事飛行場周辺での地域的航空安全の例外を除いて、第27c条による航空安全の任務には適用されないが、基本法第87a条による任務の遂行のために必要な準備は影響を受けない。連邦国防省は第2条第7項及び第27条による許可を他の軍事航空機にも交付する。第12条及び第13条、第15条から第19条の場合、軍事飛行場では、ドイツ連邦軍の部局が航空安全組織及び上記航空交通官庁に代わる。ドイツ連邦軍の部局は公共の安全と秩序に関する決定を固有の権限と責任を以て下す。民間航空交通官庁からの追加認可及び許可は必要ない。

第3項 土地収用法に基づく措置により調達する必要がない土地での軍事飛行場の建設及び実質的な変更の際して、土地利用計画の要件、特に民間航空交通の要件については、建設または変更が行われる州の州政府の意見聴取の後、適切に考慮しなければならない。国土計画法第4条及び第5条は影響を受けない。連邦国防省は、民間航空港の要件に関する当該州の意見から、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省との協調の下でのみ外れることができるが、連邦国防省は当該州政府に対し、その決定を通知する。軍事飛行場の建設及び実質的な変更を行うための用地が土地収用法の規則に基づき調達される場合、土地収用法第1条第2項の意見聴取手続きのみが行われるが、その際、特に民間航空交通の要件が適切に配慮されねばならない。

第30a条 民間人委託についての授權

第1項 連邦国防省は、法規命令により連邦参議院の同意なしに、私法の法人に、軍用機による空域の使用に関連する以下の任務の遂行の委託についての詳細を定める権限を有する。

1. 開発の枠内での航空機及び航空機器の型式の耐空評価、
2. 航空機及び航空機器の型式の耐空性の維持、
3. 製造の枠内での航空機及び航空機器の耐空性の検査及び認証、
4. 保守及び運用の枠内での航空機及び航空機器の耐空性の検査及び認証、
5. 第1号から第4号による任務を遂行する訓練施設及び航空会社、組織の検査、
6. 許可を必要とする人員の訓練及び訓練の証明。

委託に対する法的権利は存在しない。

第2項 被委託者は連邦国防省のガイドラインに基づいて作業し、その法的及び技術的監督の指揮下にある。連邦省は、法的及び技術的監督をドイツ連邦軍の部局に移譲することができる。

第31条

第1項 本法律及び欧州連合規則によるドイツ連邦の任務は、特に明記しない限り、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省若しくは当該省により定められた官庁により遂行される。法規命令に従い当該定めが行われている場合、連邦参議院の承認を必要としない。連邦航空庁に関する法律は影響を受けない。

第2項 各州はドイツ連邦の委託により本法律の以下の業務を遂行する。

1. 軽航空機のパイロット、自家用機パイロット、グライダー操縦士、自由気球操縦士、交通許可義務のある飛行機モデル及びその他のスカイスports機器（第4条）を除く交通許可義務のある飛行機器の操縦者への許可の交付並びに規則（EU）1178/2011及び航空従事者規則によるこれらの者への適格証明、計器飛行適格証明と同時に交付された若しくは後に計器飛行適格証明にまで拡大された許可は除く
2. （削除）
3. 第1号で挙げられた航空従事者の訓練許可の発行(第5条)
4. 一般的な交通に使用されるべき空港の建設及び運営によって連邦の公的利益がどの程度影響を受けるのか（第6条）の審査及び決定を除く、飛行場の認可並びに飛行場料金及び飛行場の使用規則の認可
- 4a. 第19条第1項及び第2項による飛行場での地上処理業務規定に関連して要求される措置及び行政上の決定
- 4b. 証明書の交付及び第10a条による使用許可の決定
5. 飛行場の建設のための準備作業の許可の交付(第7条)
6. 着陸場及びグライダー飛行場での限定的建築保護区の決定(第17条)
7. 建築認可若しくはその他一般的規則により要求される認可の承認若しくは建築物及び設備、機器の設置、樹木処理並びに建築保護区若しくは制限的建築保護区での窪み造り作業での航空法に基づく認可
8. 建築保護区及び制限的建築保護区で航空交通官庁の承認なしに建築認可若しくはその他一般的規則に基づき要求される認可を交付することができる建築物の高さの決定（第12条及び第15条、第17条）
9. 建築認可若しくはその他一般的規則により要求される認可の承認若しくは建築保護区外での建築物及び設備、機器の設置並びに樹木処理における航空法に基づく認可（第14条及び第15条）
10. 許容可能な高さを超える構造物及びその他の航空交通障害の除去並びに航空障害物の表示及び窪み

の除去若しくは必要な安全対策の容認の要求（第16条及び第16a条、第17条）

11. 規則（EU）965/2012の附属書III及びVIIIの有効な版による技術的に複雑な航空機以外の航空機を用いての、有視界飛行規則に従って運航されている場合の、特殊な運航についての事業者からの説明の受理及び管理

11a. 以下の交付

a) 規則（EU）965/2012の附属書III及びIVとの関連における第5条第1項及び第1a項による商業的遊覧飛行に関する航空交通事業者証明書書の交付。ただし、当該遊覧飛行が有視界飛行規則に従っていない場合は除く。

b) 航空機が有視界飛行規則に従ってのみ運用されている場合、規則（EU）965/2012の附属書II ARO.OPS.150との関連における附属書III ORO.SPO.110による技術的に複雑な航空機以外の航空機を使用する高いリスクをもつ運航の実行の認可の交付。当該運用が連邦航空庁の管轄となるものであり、当該官庁からの更なる特別な認可が規則(EU)965/2012の附属書Vにより必要である場合は適用されない。

州の申請によりこれらの業務は連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省若しくは当該省により定められた官庁により遂行され得る。

11b.規則（EU）965/2012の附属書VIIに基づく運航の監視

12. イベントが行われる国を超えない航空イベント若しくは連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省が参加国の了解に基づいて申請を出した航空イベントの認可（第24条）

13. 認可されている飛行場以外からの離着陸のための認可の交付（第25条）。ただし、エンジンを搭載しないスポーツ航空機器の離着陸は除く

14. （削除）

15. コーディネーション・パラメーター決定への参加（第27a条）

16. 空域の以下の特別使用許可の交付

a) 曲技飛行

b) 曳航飛行

c) 広告飛行

d) 航空機からの物体の投下

e) 自由気球及び係留気球の上昇

f) 飛行機モデル、自走飛行物体及び無人飛行システムの飛行

g) 最低安全飛行高度、最小安全飛行間隔、最低高度からの逸脱

h) 航空交通に危険を及ぼす、航空機ではない機器の上昇と稼働、特に花火及び光信号機、凧、子供の風船、風船のような発光体

連邦航空安全監督局若しくは航空安全組織が交付する許可は除く

17. 第1号から第16号に規定されている行政所管内の監視

18. 法的規則により連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省ではなく、連邦航空安全監督局若しくは航空安全組織、空港コーディネーション及び航空スポーツ機器の管轄当局がその業務枠内で行う場合の航空監視実施

第3項 第2項第4号及び第6号から第10号、第12号の事案の決定は、飛行場料金及び飛行場使用規則の認可を除いて、航空安全組織の鑑定人の意見に基づいて行われる。

第4項 第2項第11号による航空会社の認可は、認可官庁が特段の事情にある個別事案として必要であると見なす場合、航空会社の技術的及び運用上の状態の検討に基づいて連邦航空庁が交付する。

第31a条

連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省は、法規命令により連邦参議院の承認なしに、自然人及び私法の法人に、欧州連合法の規定に従って空港コーディネーションの遂行を委託する権限を有する（空港コーディネーター）。

第31b条

第1項 欧州連合の航空交通法及び第31f条の規則を留保の上で、第27e条第2項第1文第1号で挙げられた任務の履行は、ドイツ連邦が独占的にその株を有する有限会社の形態の航空安全組織にのみ委託される。詳細は、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省が連邦国防省の了承の下で法規命令により連邦参議院の承認なしに定める。

第2項 連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省が第27d条第1項の趣旨における必要性を認識している場合、航空安全組織は、航空安全業務及び必要な規模の航空安全技術的設備を当該飛行場に用意する義務を負う。第27d条第4項の場合も同様である。当該義務は、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省が第31条第1項による航空安全組織に当該任務の遂行を委託した場合は破棄される。第27e条第1項第2文は影響を受けない。

第3項 第32条第4項第1文第7号による料金と経費に関しては、別に定めがない限り、航空安全組織が費用債権者である。1960年12月13日の航空交通安全のための共働についての国際条約「EUROCONTROL」の改正のための1981年2月12日の議定書及び1981年2月12日の航空安全のルート料金についての多面的条約（連邦法令公報1984第II部、69ページ）についての1984年2月2日の法律の第3条の趣旨における料金の徴収並びに1960年12月13日の航空安全のための共働についての国際条約「EUROCONTROL」の附属書IVの第6条及び第7条との関連での2017年2月6日の法律（連邦法令公報2017第II部、74、75ページ）の第3条による料金算入に際して、別に定めがない限り、ドイツ連邦共和国に代わって、航空安全組織が代理人となる。第1項の趣旨における航空安全組織にあつては、所得税法に基づき算定された航空安全料金からの利益と航空安全業務からの料金法規定に基づき算定された結果とのプラスまたはマイナスの金額差は収入算定の際に考慮されない。

第4項 ドイツ連邦共和国の情報領域である空域利用時でのルート・ナビゲーション業務及びルート・ナビゲーション用航空安全設備使用の費用免除に起因する収益の喪失は、EUROCONTROL機関の拡大委員会の議決により定められている限り、航空安全組織に対して連邦から払い戻される。第27d条第1項に挙げられた空港での着陸及び離陸時の航空安全業務と設備使用についても、以下の軍用機については同様である。

a) NATO加盟国の軍用機

b) コストを免除されているNATO加盟国以外の軍用機

2013年8月14日まで有効な版における行政費用法第8条第4項の規則も、航空安全組織及び連邦航空安全監督局の航空安全業務領域の公的行為に適用される。

第5項 航空安全組織は、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省の承認を得て、当該業務の遂行のために、他の会社に資本参加することも会社を買収する若しくは開設することもできる。当該機関に移譲された業務の規則に定められた履行の責任は影響を受けない。承認は対物貸し付けを補償するものではない。連邦予算規則は影響を受けない。

第6項 国境を越えた航空安全分野での第27c条第2項第1文第1号による個々の業務の遂行のために、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省が第1項第1文による航空安全組織に対して、補助の目的で他の航空安全組織に委託することを許可することができるのは、

1. そのような委託が、正当で確実な交通運営の観点から、航空安全の技術及び業務上の必要性の特別な考慮の上で目的に合っている場合、
2. 他の航空安全組織が、統一欧州連合空域での航空安全業務の提供についての2004年3月10日の欧州議会及び理事会規則（EC）550/2004（「航空安全業務－規則」）（2004年3月31日付公報L96、10ページ）第7条の要求に基づく有効な能力証明書を所有している場合、
3. 連邦航空安全監督局の法に合った業務履行及び監視に対する指示が、他の航空安全組織により実施されることが航空安全組織間の契約規則により保障される場合。

他の航空安全組織の本部若しくは支局が外国にある場合、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省若しくは当該省により定められた官庁と外国の所轄官庁との間で、安全監視措置の実行及び規制、強制権限の実行並びに他の航空安全機関に関して、ドイツ連邦空軍の憲法に基づく任務遂行の保障が規定されている国際的協約が存在する場合においてのみ許可は交付される。

第31c条

連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省は連邦参議院の承認なしに、法規命令により私法の法人に自由気球及び航空スポーツ機器、飛行機モデルによる空域利用に関する以下の業務の遂行を委託する権限を有する：

1. 型式及び交通許可（第2条）
2. 航空従事者の許可の交付（第4条）
3. 訓練の許可の交付（第5条）
4. 認可された飛行場以外でのモーターを持たない航空スポーツ機器の離陸及び着陸の許可の交付（第25条）
5. 飛行場及び敷地での、両者が航空スポーツ機器稼働のみに使用される場合の、航空スポーツ機器稼働の監視（第29条第1項及び第4項）
6. 航空交通管理の費用規則に基づく費用徴収

第1文は、当該州が所管の業務範囲について同意する場合（第31条第2項）グライダーにも適用される。

第31d条

第1項 第30a条及び第31a条から第31c条による委託は、委託される予定の者が同意し、業務の規則に適った履行を十分保証する場合にのみ許可される。これら前提条件が満たされなくなった場合、委託は賠償なしに取り下げられる若しくは取り消される。

第2項 第31a条及び第31c条による受託者は、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省のガイドラインに従って業務を実行し、当該省の法的及び技術的監督の下に置かれる。第31b条第1項による受託者は、連邦航空安全監督局の法的及び技術監督の下に置かれる。連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省は、第31c条の場合、法的及び技術的監督を航空・連邦官庁に移譲することができる。連邦航空安全監督局は、その業務遂行の枠内で、航空安全組織にいつでも報告書と記録の提出を要求することができる。航空安全組織が受託者として業務を遂行している場合、連邦航空安全監督局で業務する者及びその者か

ら委託を受けた者を、業務遂行のため必要である場合、いつでも敷地及び業務室への立ち入りを許可しなくてはならない。その他の点では、この義務は通常の業務時間及び営業時間に存在するが、この時間外若しくは業務室が住居にある場合、公共の安全と秩序に対する緊急の脅威を防止するために必要であるとき、若しくは法的規定に違反する兆候が存在するときは、航空安全組織は立ち入りを容認しなくてはならず、住居不可侵入の基本権利がその限りにおいては制限される（基本法第13条）。

第3項 本節の受託者には、本法に別段の定めがある場合を除き、2013年8月14日まで有効な版の行政手続法及び行政送達法、行政執行法を適用する。移譲された業務遂行中の公的行為について本節の受託者により費用（料金及び経費）が請求される。2013年8月14日まで有効な版の行政費用法第10条第1項により徴収される経費には、第2分による費用に割当てられる法的には負債となっている付加価値税を加算しなければならない。関係者に対する、保管されている個人情報についてのインフォメーションは無料である。

第4項 業務の枠内での受託者の決定に対して異議を唱えることは許される。受託者が是正しないときは、その都度責任ある監督当局が決定する。第30a条の場合はドイツ連邦共和国に対する訴訟であり、これを代表する連邦国防大臣に向けて行われなければならない。連邦国防省は代理権を移譲することができる。第31b条第3項の場合、異議についての決定は、連邦航空安全監督局によって行われる。第31a条の場合はドイツ連邦共和国に対する訴訟であり、これを代表する連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省に向けて行われなければならない。第31b条及び第31c条、第31f条の場合、ドイツ連邦共和国に対する訴訟であり、これを代表する受託者に向けて行われなければならない。

第5項 受託者の決定に対する異議及び取り消し訴訟は一時差し止めの効力を持たない。

第31e条

第三者の請求に対する国家賠償の場合、第31a条から第31c条及び第31f条による受託者は連邦の故意または重過失が明白な場合、連邦財務省と合意の上、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省が決定した最大限の金額を求めて行くことができる。連邦政府が第三者により、第30a条による法規命令に基づく受託者が故意または重大な過失による行為により引き起こした損害が理由で訴えられた場合、連邦は受託者に連邦財務省との合意の下で、連邦国防省が定めた最大額まで償還請求することができる。第30a条及び第31a条から第31c条、第31f条による受託者の組織及び人員に対して受託者の召喚は一般規定により裁定される。

第31f条

第1項 第27d条第4項に従って航空安全業務及び航空安全技術設備を必要とされる規模で配備する必要のある飛行場では、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省は行政行為により第31b条第1項による航空安全組織に加え、更に別の航空安全組織に第27c条第2項第1号による個々の業務の遂行を委託することができる。

第2項 第1項による委託は、委託される航空安全組織が、以下の場合のみ許可される。

1. 2004年3月10日統一欧州連合空域での航空安全業務の提供についての欧州議会及び理事会規則(EC) 550/2004（「航空安全業務－規則」）（2004年3月31日付公報L96、10ページ）第7条の要求に基づく有効な能力証明書を所有していて、
2. 規則に準拠した業務遂行への十分な保障を提供し、

3. 委託を承諾している場合。

本部または支局が外国にある航空安全組織への委託は、第2項第1文に加えて、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省若しくは当該省により定められた官庁と外国の所轄官庁との間で、安全監視措置の実行及び規制、強制権限の実行並びに委託される航空安全機関に関してドイツ連邦空軍の憲法に基づく任務遂行の保障が規定されている国際的協約が前提となっている。

第3項 第1項による業務の移譲への、若しくは第1項による業務の継続への法的要求は存在しない。連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省は第1項による決定を連邦公報で公示する。

第4項 第1項による業務の遂行に際しては、航空安全機関は連邦航空安全監督局の法的及び技術的監督に従う。当該監督局は監督業務の遂行のため、特に、航空安全組織の業務について何時でも、特に情報の入手、報告及び全ての種類の記録の提出により知ることができ、違法な若しくは不適切な措置については苦情を申し立て、適切な修正を求めることができる。第1項に従って委託された航空安全組織が、連邦航空安全監督局の指示に従えなかった若しくは指示の期限を守れなかった場合、航空安全組織の代わりに、必要な措置を航空安全組織の費用で監督局自身が実行する若しくは別の者に実行させることができる。

第5項 監視法に従った措置に対する航空安全組織の異議申立て及び取り消し訴訟は一時差し止めの効力を持たない。

第6項 連邦航空安全監督局の職員は、監視の目的で、第1項による航空安全組織の施設及び業務室に通常の業務時間及び営業時間に立ち入る権限を有している。第1項による航空安全組織若しくはその代理人は、連邦航空安全監督局の代理人の設備や業務室への通路を確保する義務を負う。事物または業務文書は、必要な分量を保管することができる。同じことは2004年3月10日統一欧州連合空域での航空安全業務の提供についての欧州議会及び理事会規則（EC）550/2004（「航空安全業務－規則」）（2004年3月31日付公報L96、10ページ）第3条に基づき連邦航空安全監督局により委託され認定された組織にも適用される。

第7項 委託は、航空安全組織の申請により取り消すことができる。行政手続法の第49条第6項は適用されない。

第32条

第1項 連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省は連邦参議院の承認を得て、本法律の履行及び欧州連合の法的行為の実施のために必要な、以下について法令を定める。

1. 空域と地上での挙動、特に飛行準備及び離陸と着陸の際の挙動、飛行場の利用、
2. 航空会社の許可と市場参入、価格形成、航空交通における競争と経済的規制についての詳細の規定、
3. 空港の配置及び大きさ、位置、特徴、設備、運営並びに航空安全設備妨害の防止、
- 3a. 飛行場での地上処理業務（第19c条）。地上処理業務の受け入れは、専門的及び技術的、事業上の前提条件並びに被雇用者の引き継ぎと関連させることができる。法規命令は更に、航空会社による飛行場への利害代表部の形成について及び地上処理業務を提供できる者の選択について、地上処理業務の業務領域と他の業務領域との区分について、これらの領域間の補助金の禁止について定めることができる。法規命令は更に、飛行場運営者による料金の値上げについて、飛行場施設へのアクセスについての規則も定めることができる。第19c条第2項の枠内でその箇所において述べられている地上処理業務提供のために認められている員数決定に関連する規則の変更は連邦参議院の同意を必要としない、

4. 本法律による許可が必要な者と、研修者を含む員数（航空安全に必要な人員を除く）の範囲及び資格及び適性の要件、許可取得のための手順と承認及びその取り消し若しくは制限、
5. 飛行士の訓練及び飛行学校の運営、
6. 航空交通における航空機事故や異状事態の報告及び航空機の捜索や救助業務、
7. 概念「危険物」の定義及び航空機内への危険物の持ち込み、
- 7a. 第 27 条第 3 項第 2 文による航空機内での電子機器操作の許可、
8. 航空監視枠内で要求される措置とその実行、
9. 飛行禁止区域と飛行制限区域のある地域での施設の建設及び撤廃の前提条件と手続き、
- 9a. 本法律で規定された認可及び承認、許可の交付及び取り消しの前提条件と手続き、
10. 証書（機内持ち込み証明書）の航空機内持ち込み義務及び証書の内容、
11. （削除）
12. 本法律ならびに欧州連合の法的行為により保持が義務づけられている賠償責任保険の締結及び継続、内容、範囲、認められている除外事項、証明書についての詳細及びそれが物品の破壊及び損傷、紛失に関する賠償をカバーしていない場合の最低保険額の詳細。保険の証明書が州官庁に供託されている場合は、所管官庁の決定は州法に委ねられる。
13. 本法律若しくは連邦航空庁についての法律、本法律に基づく法規命令による職務行為、特に検査及び調査の費用（料金及び経費）。法規命令において、経費について、費用債務者は経費が生じた公的機関であると定めることができる。法規命令は有料業務を決定し、それに関して固定料金若しくは上限及び下限指定料金、時間料金とすることができる。料金は職務行為に携わる人員と原材料費が補填されるように算定されるが、その際、必要とした行政経費の計算は、時間料金に依ることができる。扶助的職務行為の場合は、経済的価値、あるいはその他の利点が、料金債務者の利益のために適切に考慮されることが重要である。法規命令では、費用免除及び費用債権者、費用債務者、弁済される経費の額、費用徴収について、行政費用法の 2013 年 8 月 14 日まで有効な版での規則とは異なって定めることができる、
14. （削除）
15. 住民の騒音からの保護、特に、地上での航空機の稼働時、離陸及び着陸時、住宅地上空飛行時の航空機側の騒音低減措置による保護、航空機騒音の測定及び測定結果を評価するための設備を含む。
16. 航空機による大気汚染からの保護、特にその都度の最新技術による航空機の排気ガスによる、やむを得ない大気汚染のレベルを超えてはならない。
17. 第 27a 条による空港コーディネーション実施に必要な詳細、特に、商業空港をコーディネーションされた空港若しくは完全にコーディネーションされた空港であると宣言するための手続き及びコーディネーション義務の規模。

連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省は、第 1 文による法規命令の中で、本法律に定められている航空機器の承認及び許可獲得並びに国籍標識及び特別な標識の標示義務の例外を、公共の安全と秩序、特に航空交通の安全性を損なわない限り、認めることができる。第 3 号及び第 5 号、第 13 号による法規命令は、連邦財務省との合意により公布される。輸送料金の承認に関連している限りでの第 9a 号による法規命令及び第 13 号による法規命令は、連邦経済・エネルギー省との合意で公布される。物価法の一般的規定は影響を受けない。第 15 号及び第 16 号による法規命令は連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省及び連邦環境・自然保護・建設・原子炉安全省により公布される。第 17 号による法規命令は、軍事航空機の飛行が法令に従わねばならないとされるときは、連邦国防省との合意で、連邦警察若しくは警察の飛行が法令との関係で航空計画コーディネーションに従うときは、連邦内務省と

の合意で公布される。

第 2 項 連邦保健省と連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省は、連邦参議院の承認を得て、本法律の実施に必要な、伝染可能な病気の航空交通による拡散防止についての法規命令を公布する。

第 2a 項 (削除)

第 2b 項 (削除)

第 3 項 法規命令は、国際民間交通機関 (ICAO) のガイドライン及び勧告の実施に寄与する場合は、連邦参議院の承認を必要としない。同じことが、航空交通及び公共の安全または秩序の確保のために必要な、第 1 項第 1 文第 1 号による行動規定の履行についての詳細並びに第 1 項第 1 文第 4 号及び第 5 号による航空従事者の訓練と検査規定の履行についての必要な詳細を規定する法規命令にも適用される。連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省は、第 2 文による規則及び航空交通の安全性と公共の安全若しくは秩序を確保するために必要な第 4 項第 1 文第 1 号による建築・検査・運用規則の履行の詳細を定める規則を制定する権限を 法規命令により連邦航空庁に移譲することができる。航空機騒音から住民を保護するために特に重要な、第 3 文による規則は連邦環境省との協議により公布される。

第 4 項 連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省は、連邦参議院の同意なしに本法と欧州連合の法的行為履行のために必要な以下についての法規命令を公布する。

1. 航空機及び他の航空機器の建造、装備及び運用並びに航空機の登録及び識別表示に関する要求事項
2. 航空安全施設及び装置、機器の種類及び規模、特徴、運用、航空安全及び飛行計測用の機内装備
3. 航空安全及び計測の方法と実施
4. 本法に従い許可取得義務のある航空安全職員及びその訓練者の資格及び適性についての要求事項
- 4a. 航空安全の許可及び資格並びに免許の種類及び範囲、専門的前提条件並びに取得の手続き及びこれらの取り下げ及び取り消し若しくは制限
- 4b. 2004 年 3 月 10 日の統一欧州空域での航空安全業務の提供についての欧州議会及び理事会規則 (EC) 550/2004 (「航空安全業務規則」) (2004 年 3 月 31 日付公報 L 96、10 ページ) 第 7 条の要求事項に基づく第 27 条第 2 項第 2 文による支援業務の履行のための能力認定を取得する手続き及びその取り消し若しくは制限
5. 航空安全と適切な訓練施設の運営のための人員の訓練
6. 空港コーディネーションを実現するための職務行為の費用 (料金及び経費)、第 1 項第 1 文第 13 号及び第 2 文、第 3 文、第 4 文後半、第 5 文は同様に適用する
7. 航空安全履行のための公的行為の費用 (料金及び経費) ;
- 7a. 以下に関連する職務行為の費用 (料金及び経費)
 - a) 第 31f 条第 1 項による業務の航空安全組織への移譲若しくは、
 - b) 移譲された業務の継続並びに、
 - c) 第 27c 条第 2 項第 3 文による事業者による支援業務の遂行
8. 管制領域内での飛行及び航空交通管制所のある飛行場の離着陸、計器飛行規則による飛行に関する飛行方式の決定、飛行経路及び飛行高度、位置通報点を含む。

第 4a 項 第 4 項第 1 文第 6 号及び第 7 号、第 7a 号による法規命令において連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省は料金支払い義務のある業務及びその額を定める。

1. 第 4 項第 1 文第 6 号による職務行為については、飛行場コーディネーションのための職務行為に結びついている行政経費を補填するように料金が算定されなければならない。料金を飛行場コーディネーターが徴収できるように定めることも可能である。
2. 第 4 項第 1 文第 7 号による職務行為については、固定料金若しくは消費時間による料金、上限と下

限指定料金を設定することが可能である。欧州連合の法律が異なる規定を定めていない限り、料金は、職務行為に結びついている行政経費が補填されるように算定されるものとする。欧州連合の法的行為、特に規則 (EC) 550/2004 第 14 条及び第 15 条に含まれる原則に配慮しなければならない。更に、扶助的職務行為にあつては、経済的価値またはその他の利益が、債務者にとって適切であるように配慮することが重要である。費用免除及び費用債権者、費用債務者、減額される費用の額、費用算定は行政費用法の 2013 年 8 月 14 日まで有効な版の規定とは異なって定めることができる。特に、航空安全組織の費用若しくは欧州連合の法律に基づく官庁の費用、国際法による協定に基づき設置されている官庁の費用は請求され得ることを定めることが可能である。2013 年 8 月 14 日まで有効な版の行政費用法第 10 条第 1 項に従って徴収される経費には、第 32 条第 4 項第 1 文第 7 号による職務行為に対して付加価値税法に基づいて課せられた未納の付加価値税を付け加えて算定することとする。第 27d 条第 4 項第 1 文の規定の下にある飛行場の飛行場運営者は費用義務から除外される。

3. 第 4 項第 1 文第 7a 号による職務行為の料金は、職務行為に関連する行政経費が補填されるように算定されるものとする。その際、固定料金若しくは消費時間による料金、上限と下限指定料金を設定することができる。連邦航空安全監督局の費用が算定されることを定めることができる。

第 4b 項 航空機内の航空安全及び航空安全装備のための無線技術設備及び装備、機器の種類及び特徴に関連する第 4 項第 1 文第 2 号による法規命令は、連邦経済・エネルギー省との協議の後に公布されるものとする。第 4 項第 1 文第 5 号による法規命令は、連邦教育・研究省との合意により公布されるが、職業訓練法は影響を受けない。

第 4c 項 連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省は、第 4 項第 1 文第 2 号から第 5 号及び第 7 号から第 8 号による法規命令の公布の権限を、法規命令により連邦参議院の同意なしに連邦航空安全監督局に移譲することができる。航空騒音からの住民保護にとって特に重要な第 4 項第 1 文第 8 号による法規命令は、連邦環境省との協議の後に公布される。

第 5 項 連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省は、連邦参議院の同意を必要としない法規命令により、以下の規定を公布する。

1. 航空無線証明書を必要とする人員の規模について
2. 航空無線証明書の取得について、
3. 英語能力検証についての資格及び認定証明書について、
4. 関連する職務行為の手数料及び経費について。

第 1 項第 13 号第 2 文から第 5 文が準用される。

第 5a 項 連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省は、欧州連合の法的行為履行に必要とされている場合、連邦議会の同意を以て、法規命令により第 58 条第 1 項第 13 号による違法行為として処罰することができる行為を指定する権限を有する。

第 5b 項 第 5 項第 1 文第 4 号による料金の確定及び変更には、連邦財務省との協議が必要である。手数料は、行政経費を補填するよう算定される。行政経費を算定するために、事業運営の基本原則に基づき、直接費及び間接費を計上することが可能であり、識別可能な費用、特に人事経費、物品経費、更に計算上の費用が基本となっていないとてはならない。

第 6 項 連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省は、本法律の実施とこのために定められた法規命令に必要な一般的行政規則を定める。第 31 条第 2 項で規定されている業務の履行に必要な一般行政規則は連邦参議院の同意を必要とする。一般的行政規則が航空機の騒音からの保護若しくは航空機による大気汚染からの保護に寄与する場合に限り、この規則は連邦交通・デジタルインフラストラクチャー

省及び連邦環境・自然保護・建設・原子炉安全省が連邦参議院の同意を得て公布する。

第 7 項 本法律の実施のために制定された法規命令が異なる規定を定めていない限り、本法律の規則に従い証明書若しくは他の文書を添付若しくは提出する、申請書を付け加える必要のある場合は、電子的形態は不可能である。

第 32a 条

第 1 項 連邦環境・自然保護・建設・原子炉安全省及び連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省にあっては、航空騒音及び航空機による大気汚染からの保護に寄与する限り、本法律に基づく法規命令及び一般的行政規則の制定前に、聞き取りを行うべき諮問委員会を形成する。航空機騒音及び航空機による大気汚染保護のために諮問委員会は勧告を行うことができる。委員会には、科学及び技術、飛行場運営者、航空会社、地方自治体のトップ団体、騒音保護や環境団体、第 32b 条の委員会、航空交通官庁、州政府により定められた最高位の州官庁、連邦環境省の各代表者が参加する。委員はボランティアでの参加である。

第 2 項 諮問委員会のメンバーは、半数が、それぞれ、連邦環境・自然保護・建設・原子炉安全省及び連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省から任命される。委員会は、内規を定め、委員長を選出する。内規及び委員長選挙は連邦環境・自然保護・建設・原子炉安全省及び連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省の同意を必要とする。

第 3 項 諮問委員会は、少なくとも年に一度開催される。委員長が会議の議題を示して出席を求める。連邦環境・自然保護・建設・原子炉安全省及び連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省が委員会の勧告を、不適切若しくは実行不可能と判断したときは、書面で理由を添えて委員会に説明しなければならない。

第 32b 条

第 1 項 航空交通に使用されており、航空騒音からの保護のために法律による騒音保護地域の指定が必要である全ての商業空港のために、認可官庁並びに連邦航空安全監督局及び航空安全組織に対して、航空機騒音の保護及び航空機による大気汚染の保護対策について助言する諮問委員会が形成される。新しい飛行場の建設が計画されるときは、委員会は認可手続きが始まる前に形成される。

第 2 項 認可官庁及び連邦航空安全監督局並びに航空安全組織は諮問委員会に騒音保護若しくは大気汚染減少のために予定している対策について説明する。第 6 条第 4 項第 2 文による飛行場の建設若しくは拡張に対する認可が交付される前に、計画予定の書類と共に認可申請書が委員会に送られなければならない。

第 3 項 委員会は、認可官庁並びに連邦航空安全監督局、航空安全組織に対して、住民保護の対策、飛行場の周辺での騒音または航空機による大気汚染の減少のための対策について提案することが認められている。認可官庁若しくは連邦航空安全監督局、航空安全組織が提案された対策が適切ではない若しくは実行可能ではないと判断したときは、このことを、理由を示して知らせなければならない。

第 4 項 委員会には、飛行場の近傍に航空機騒音の影響を受けているコミュニティの代表者、航空機騒音の連邦協会の代表者、航空機保有者の代表者、飛行場運営者の代表者、州政府により定められた最高位州官庁の代表者が参加するのでなければならない。個々の案件でそれぞれ特別な状況により必要があるとき、委員会には、更なるメンバーが任命される場合がある。委員会には 15 人を超えるメンバーが任

命されることはない。会員はボランティアでの参加となる。

第 5 項 委員会のメンバーは、認可官庁が任命する。委員会は、内規を定め、その中から委員長を選ぶ。内規と委員長選出には認可官庁の同意が必要である。

第 6 項 委員会の会議には、認可官庁並びに連邦航空安全監督局、航空安全組織が出席を要請されるのでなければならない。その会議により生じる費用は、飛行場がある領域を持つ州が費用を負担する。

第 7 項 認可官庁は、第 1 項に記載の飛行場以外に、騒音保護若しくは航空機による大気汚染減少が理由で必要が生じた場合、諮問委員会形成を指令する。第 1 項から第 6 項が準用される。

第 32c 条

本法律若しくは本法律の実施のため制定された法規命令、国内で適用可能な国際的に拘束力のある航空交通規則、1944 年 12 月 7 日の国際的民間交通についての条約(連邦法令公報 1956 第 I 部第 I 部、411 ページ)第 37 条 2 項 c 及び第 38 条の趣旨における運行規則、欧州連合理事会の規則、その実行のために定められた国内の法規命令に基づく許可若しくは認可、承認、資格認定は、空法に基づく料金若しくは航空機の離着陸若しくは駐機に関する期限切れとなった費用の支払いを、申請者が、3 月よりも長く滞納した場合、取り消されることがある。取り消しの代わりに、滞納が続く場合、一時停止を申し渡すこともできる。申請されたものの交付は、第 1 文に基づき、滞っている支払いが払い込まれるまで、拒否されることがある。

第 32d 条 電子的公示

電子政府法第 15 条第 1 項の規定とは関わりなく、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省の規則により定められた、Nachrichten für Luftfahrer 若しくはドイツ連邦共和国の航空交通ハンドブックでの公表の義務は、補完的に若しくは、専ら電子版によって広く一般にアクセス可能なネットワークを通して行われるとき満たされていると見なされる。この場合、電子政府法第 15 条第 2 項が準用される。

第 2 章

賠償責任と調停

第 1 節

航空機で輸送されていない人及び物品についての賠償責任

第 33 条

第 1 項 航空機の運用に際して事故により人が死亡した、身体若しくは健康が損なわれた、若しくは物品が損傷を受けた場合、航空機の保持者は損害を賠償する義務を負う。旅客に対する輸送契約から生じる賠償責任並びに軍用航空機の保持者の賠償責任に関しては、第 44 条から第 54 条までの特別規定が適用される。飛行士となる人物の教育を行う者は、当該人物に対して一般法規による責任のみを負う。

第 2 項 保持者の感知しない状態で航空機を使用する者は、保持者に代わって損害賠償の義務を負う。ただし保持者は、航空機の使用がその過失により可能となった場合には損害賠償の義務を負う。しかしながら、保持者が使用者を航空機の運用のために雇用している、若しくは保持者が使用者に航空機を委

ねている場合、保持者は損害賠償の義務を負うが、一般法規による使用者の賠償責任には変更はない。

第 34 条

損害の発生に際して被害者の過失も影響している場合、民法典第 254 条が適用され、物損の場合は、実際の力を当該対象物に及ぼした者の過失が被害者の過失と同等とされる。

第 35 条

第 1 項 死亡の場合は、試みた治療の費用並びに病氣中に就労の停止や制約若しくは生計の困難若しくは必需品の増加が生じたことにより、死亡者が被った資産損失が損害賠償に含まれる。さらに、埋葬費用を負担する義務を負った者に、当該費用が賠償されなければならない。

第 2 項 事故の時点で死亡者が第三者と関係が成立しており、当該第三者に対して死亡者が扶養義務を負っており、若しくは義務を負う可能性があり、当該第三者が死亡の結果として被扶養権を失った場合、賠償責任者は当該者に、死亡者が想定される生存期間中に扶養の保障のために義務づけられていたと想定される損害賠償を行う必要がある。賠償義務は、第三者が事故時に受精しているもののまだ生まれてはいない場合にも発生する。

第 3 項 賠償責任者は、負傷を受けた時点で死亡者と個人的に近しい特別な関係にあった遺族に、遺族が受けた精神的苦痛に対して適切な慰謝料を支払う必要がある。個人的に近しい特別な関係は、遺族が死亡者の配偶者、生涯のパートナー、親、子供であった場合がこれに相当すると想定される。

第 36 条

身体若しくは健康の損傷の場合、治療費用並びに損傷による一時的若しくは長期的な就労の停止や制限若しくは生計の困難若しくは必需品の増加が生じたことにより、被害者が被った資産損失が損害賠償に含まれる。資産損失ではない損害を理由に、正当な賠償金を要求することもできる。

第 37 条

第 1 項 賠償責任者は事故により生じた損害に関して損害賠償責任を負うが、それは、

- a) 最大離陸重量が 500 キログラム未満の航空機では、750,000 計算単位の元金まで、
- b) 最大離陸重量が 1,000 キログラム未満の航空機では、1,500,000 計算単位の元金まで、
- c) 最大離陸重量が 2,700 キログラム未満の航空機では、3,000,000 計算単位の元金まで、
- d) 最大離陸重量が 6,000 キログラム未満の航空機では、7,000,000 計算単位の元金まで、
- e) 最大離陸重量が 12,000 キログラム未満の航空機では、18,000,000 計算単位の元金まで、
- f) 最大離陸重量が 25,000 キログラム未満の航空機では、80,000,000 計算単位の元金まで、
- g) 最大離陸重量が 50,000 キログラム未満の航空機では、150,000,000 計算単位の元金まで、
- h) 最大離陸重量が 200,000 キログラム未満の航空機では、300,000,000 計算単位の元金まで、
- i) 最大離陸重量が 500,000 キログラム未満の航空機では、500,000,000 計算単位の元金まで、
- j) 最大離陸重量が 500,000 キログラム以上の航空機では、700,000,000 計算単位の元金までである。

最大離陸重量は、離陸時に許容される航空機の最大重量である。第1文による計算単位の換算には第49b条がしかるべく適用される。

第2項 死亡若しくは傷害の場合、賠償責任者は、当該人物に元金600,000ユーロまで、若しくは年間36,000ユーロまでの年金の賠償責任を負う。

第3項 基本的に同一の複数の事象に帰属する損害賠償が第1文による最高額を超える場合、個々の損害賠償は、第4項を保留の上で、総額が最高額となるように減額される。

第4項 損害賠償請求が物的損害にも人的損害にも関係する場合、第1項第1文により算出した金額の三分の二が優先的に人的損害の賠償に当てられる。この金額が不十分な場合、この額は各請求の割合に応じて配分する必要がある。第1項第1文により算出した金額の残額は物的損害の賠償とまだ補填されていない人的損害からの請求の割合に応じて使用する必要がある。

第38条

第1項 生計能力の喪失若しくは減少若しくは生活の困窮、被害者の必需品の増加に関する損害賠償及び第35条第2項による第三者に保障すべき損害賠償は、将来に関しては年金で行う必要がある。

第2項 民法典第843条第2項から第4項の規定は、しかるべく適用される。

第3項 年金についての判決に際して、対象者の資産状態が著しく悪化している場合、権利者はさらに追加的な担保提供や同等の増額を要求することができる。この規定は民事訴訟法第794条第1項第1号及び第5号の債務名義でしかるべく適用される。

第39条

時効には不法行為に適用される民法典の時効規則がしかるべく適用される。

第40条

賠償請求権者は、損害と賠償責任者について知ってから遅くとも三ヶ月以内に当該責任者に事故を届出ない場合、本法律により与えられた権利を失う。この権利喪失は、賠償権利者が関与しない事情により届出が行われなかった場合、若しくは賠償責任者が期日までに他の方法で事故について知っていた場合は発生しない。

第41条

第1項 損害が複数の航空機が原因となっていて、複数の航空機保持者が法律上第三者に対して損害賠償義務を負っている場合、保持者相互の関係において、賠償の義務及び範囲は特に損害が主として誰にどの程度まで起因しているかなどの事情に応じて左右される。これは、損害が保持者の一人に生じた場合、当該者以外に生じる賠償責任にも同様に適用される。

第2項 第1項は、保持者に加えて別人も損害に関して責任を負っている場合、しかるべく適用される。

第42条

航空機の運用に際して発生した損害に関して、多くの場合に保持者若しくは使用者（第 33 条第 2 項）若しくは操縦士やその他の人物の賠償責任の根拠となる連邦法上の規定には変更はない。

第 43 条

第 1 項 本節による航空機の保持者の賠償責任をカバーする保険に関しては、2004 年 4 月 21 日の欧州議会と理事会の航空会社及び航空機運用者の保険要求事項についての規則（EC）785/2004（EU 公報 No. L138、1 ページ）の有効な版が適用できない場合、若しくはそこに規則が含まれていない場合は、以下の項の規定が適用される。

第 2 項 航空機の保持者は、本節による損害賠償責任のカバーのために、賠償責任保険を法規命令による決定された金額で保持する義務を負う。第 1 文は、連邦若しくは州が航空機の保持者である場合は適用されない。

第 3 項 賠償責任保険には、保険契約法の強制保険に関する規定が適用される。保険契約法第 114 条は適用されない。

第 2 節

航空機で輸送された旅客と荷物に関する賠償責任、運送遅延に関する賠償責任

第 44 条 適用範囲

契約から義務が発生した航空輸送に際しての事故による旅客の死亡若しくは負傷、健康被害を理由とする、若しくは旅客の輸送遅延を理由とする、若しくは旅客の旅行用小荷物の破壊若しくは破損、紛失、延着を理由とする損害賠償責任並びにこの賠償責任のカバーのための保険には、本節の規定が適用されるが、それは、

1. 国際航空運送についてのある規則の統一に関する 1929 年 10 月 12 日の条約（航空私法の統一のための第一条約）（帝国法律公報 1933 年第 II 部、1039 ページ）（ワルソー条約）及び連邦法令公報第 III 部編の区分番号 96-2 で整理のうえで公開された版での航空私法の統一のための第一条約の実施に関する法律、
2. 国際航空運送についての規則統一に関する条約の改正についての 1955 年 9 月 28 日の議事録（連邦法令公報 1958 年第 II 部編、292 ページ）、
3. 契約航空輸送事業者以外が行う国際航空輸送についての規則の統一に関するワルソー条約についての 1961 年 9 月 18 日の追加条約（連邦法令公報 1963 年第 II 部編、1160 ページ）、
4. 国際航空輸送についてのある規則の統一に関する 1999 年 5 月 28 日の条約（連邦法令公報 2004 年第 II 部編、458 ページ）（モンテリオール条約）及び 2004 年 4 月 6 日のモンテリオール条約実施法（連邦法令公報第 I 部編、550、1027 ページ）、
5. 2002 年 5 月 13 日の欧州議会と理事会の規則（EC）889/2002（EC 公報 L140、2 ページ）により改正された、事故に際しての航空会社の賠償責任についての 1997 年 10 月 9 日の理事会規則（EC）2027/97（EC 公報 L285、1 ページ）の有効な版、及び、
6. 航空会社及び航空機運用者への保険要求事項についての 2004 年 4 月 21 日の欧州議会と理事会の規則（EC）785/2004（EC 公報 L138、1 ページ）の有効な版、

以上が適用されない、若しくはそれらに規則が含まれていない場合である。

第 45 条 人的損害についての賠償責任

第 1 項 旅客が航空機の機上での、若しくは搭乗・降機時での事故により死亡した若しくは負傷した、健康被害を受けた場合、航空運送事業者は、それによって発生した損害を補償する義務を負う。

第 2 項 第 1 項の事例では、航空運送事業者はすべての旅客に関して 113 100 計算単位を上限として賠償責任を負うが、それは、

1. 損害が当該者の違法な有責行為や不履行若しくは当該者の職員の違法な有責行為や不履行に起因するものではない場合若しくは、
2. 損害が第三者の違法な有責行為や不履行にのみ起因する場合である。

第 1 文による上限額は、損害賠償として支払われる年金の資本価値にも適用される。

第 3 項 第 1 項の事例で、旅客の死亡、負傷、健康被害を理由として複数の賠償権利者に支払われる必要がある賠償金が総額で 113 100 計算単位を超え、第 2 項による航空運送事業者のそれ以上の賠償責任がない場合、個々の賠償金は、この金額と総額との比例に合わせて減額される。

第 46 条 旅客輸送遅延に際しての賠償責任

第 1 項 旅客の輸送が遅延した場合、航空運送事業者は、それから発生する損害を賠償する義務を負う。賠償責任は、航空運送事業者とその職員が損害の回避のために想定可能なあらゆる対策を取った場合若しくはそのような対策を取ることができなかった場合は除外される。

第 2 項 第 1 項第 1 文の事例では、航空運送事業者はすべての旅客に関して 4 694 計算単位を上限として賠償責任を負う。これは、損害が航空運送事業者若しくはその職員による業務の遂行においての故意若しくは重過失に起因した場合は適用されない。

第 47 条 手荷物の損傷に関する賠償責任

第 1 項 航空機の機上若しくはそれ以外でも航空運送事業者の保護下にある委託旅行手荷物が破壊若しくは損傷を受けた、若しくは紛失した場合、航空運送事業者は、それから発生する損害を賠償する義務を負う。賠償責任は、損害が旅行用手荷物の特異性若しくはそれに内在する不具合に起因した場合は、除外される。

第 2 項 航空機の機上若しくはそれ以外でも航空運送事業者の保護下にある委託旅行用手荷物の輸送が遅延した場合、航空運送事業者は、それから発生する損害を賠償する義務を負う。賠償責任は、航空運送事業者若しくはその職員が損害の回避のために想定可能なあらゆる対策を取った場合若しくはそのような対策を取ることができなかった場合は除外される。

第 3 項 委託されず、旅客が自分で持った、若しくは携帯した旅行用手荷物若しくは他の物品が破壊若しくは損傷を受けた、若しくは紛失した場合、損害が航空運送事業者若しくはその職員による有責な原因によるものであれば、それから発生する損害を賠償する義務を負う。それらの輸送が遅延した場合、第 2 項がしかるべく適用される。

第 4 項 第 1 項から第 3 項の事例では、航空運送事業者はすべての旅客に関して 1131 計算単位を上限として賠償責任を負う。第 1 文は、旅客が航空運送事業者への引き渡しに際して、特定の場所への配達についての利益の金額を提示し、この利益に関する賠償責任に関して要求された対価を支払った場合は、

委託旅行用手荷物には適用されない。このような場合、航空運送事業者は提示された金額が実際の利益よりも高額ではない限り、この金額を上限として賠償責任を負う。

第 5 項 第 4 項は、損害が航空運送事業者若しくはその職員による業務の遂行においての故意若しくは重過失に起因した場合は適用されない。

第 6 項 委託旅行用手荷物が損傷を受けた、若しくはその運送が遅延した場合、第 1 項若しくは第 2 項による請求権は、旅客が航空運送事業者に損害について発見後直ちに、旅行用手荷物の損傷の場合は受け取りから遅くとも 7 日以内に、旅行用手荷物の輸送遅延の場合は、旅行用手荷物が旅客に提供されてから遅くとも 21 日以内に書面で届出がなされた場合にのみ有効となる。これは、航空運送事業者が奸計をもって行動した場合は適用されない。期限の遵守に関しては、届出の提出若しくはその送付が基準となる。旅客が委託旅行用手荷物を無条件に受け取った場合、これは、それが無傷で配達されたものと想定する根拠となる。

第 7 項 委託旅行用手荷物が紛失した場合、航空運送事業者が紛失を認めた、若しくは旅行用手荷物が到着するはずの日から 21 日が経過したならば、第 1 項による請求権が有効となる。

第 48 条 その他の法律に基づく賠償責任

第 1 項 損害賠償請求はどのような法的根拠に基づくものであれ、本節で予定されている前提条件及び制限のもとでのみ航空運送事業者に対して有効となる。

第 2 項 他の人物が損害に関して賠償責任を負うことを定めた法規定には変更はない。しかし、航空運送事業者の職員が業務の遂行において行為を行った場合、当該者は本節の前提条件及び制限を根拠として挙げることができる。

第 3 項 本節で定められた金額が航空運送事業者及びその職員の賠償責任を制限する場合に限り、当該者が損害賠償として支払うべき総額は、この金額を超えてはならない。

第 48a 条 複数の航空運送事業者による航空輸送

第 1 項 航空輸送が連続して複数の航空運送事業者により行われ、その場合に旅客が死亡若しくは負傷した、健康被害を受けた、若しくは輸送が遅延した場合、その旅程中において事故若しくは遅延が生じた航空輸送を行った航空運送事業者のみが損害賠償の義務を負う。最初の航空運送事業者がすべての航空輸送についての賠償責任を引き受けている場合、これは適用されない。

第 2 項 第 1 項による航空輸送で旅行用手荷物が破壊若しくは損傷を受けた、紛失した場合、若しくはその輸送が遅延した場合、最初と最後の航空輸送時業者及びその旅程中に破壊、損傷、紛失が起こった、若しくは遅延が生じた航空輸送を行った航空運送事業者が損害賠償の義務を負う。これらの航空運送事業者は連帯債務者として賠償責任を負う。

第 48b 条 契約上の航空運送事業者と遂行する航空運送事業者の賠償責任

第 1 項 別人が義務を負うところの航空輸送を当該者の同意のもとで遂行する者（遂行する航空運送事業者）は、別人（契約上の航空運送事業者）と並んで本節の規定により賠償責任を負う。同意の存在は推測される。契約上の航空運送事業者と遂行する航空運送事業者は連帯債務者として賠償責任を負う。

第 2 項 遂行する航空運送事業者が航空輸送を一区間のみ遂行する場合、当該事業者は当該区間で発生

した損害に関してのみ賠償責任を負う。

第 3 項 契約上の航空運送事業者及びその業務の遂行に当たる職員の行為及び不履行は、契約上の航空運送事業者の行為及び不履行と見なされる。契約上の航空運送事業者及びその業務の遂行に当たる職員の行為及び不履行は、当該者が、遂行する航空運送事業者が遂行した航空輸送に係る限りにおいて、遂行する航空運送事業者の行為及び不履行と見なされる。いずれにしても、当該者はこれらの行為及び不履行に関して、第 45 条から第 47 条の金額を上限として賠償責任を負う。本節の規定で予定されていない債務の引き受けについての協定、この規定を根拠とする権利の放棄並びに第 47 条第 4 項第 2 文による金額の表明は、遂行する航空運送事業者に対しては影響しないが、当該者が同意した場合はこの限りではない。

第 4 項 第 47 条第 6 項による損害届出は、契約上の航空運送事業者に対しても遂行する航空運送事業者に対しても、それぞれ他者に対して有効性をもって表明することができる。

第 5 項 遂行する航空運送事業者が航空輸送を行った場合、契約上の航空運送事業者及び遂行する航空運送事業者の職員の賠償責任のために、第 48 条第 2 項がしかるべく適用されるが、この場合に基準となるのは、当該職員が所属する航空運送事業者に適用される前提条件及び制限である。

第 6 項 契約上の航空運送事業者及びその職員並びに遂行する航空運送事業者及びその職員が損害賠償として支払うべき金額に関しては、第 48 条第 3 項がしかるべく適用される。当該者が損害賠償として支払うべき総額は、当該者の一人が支払いを義務づけられている最高額を超えてはならない。しかしながら当該者全員が各人に適用される最高額を上限として賠償責任を負う。

第 49 条 適用される規定

本節による賠償責任には、その他の点では第 34 条から第 36 条及び第 38 条の規定が適用される。

第 49a 条 除斥期間

損害賠償についての起訴は、除斥期間を 2 年とし、その期間内にのみ提訴することができる。この期間は、航空機が本来到着すべき特定の場所に到着した日若しくは航空輸送が中断した日から計算される。

第 49b 条 計算単位の換算

第 45 条から第 47 条に挙げられた計算単位は、国際通貨基金の特別引出権である。金額は、支払い時点で、請求が起訴手続きの対象である場合は、事実審議に続く決定の時点で特別引出権に対するユーロの価値によりユーロに換算される。特別引出権に対するユーロの価値は、国際通貨基金が該当日にその処理及び業務行為に適用する計算方法により算出される。

第 49c 条 必要不可欠性

第 1 項 有償若しくは営業上の航空輸送の場合、本節の規定による航空運送事業者の賠償責任は前もって取決めにより除外することも制限することもできない。

第 2 項 第 1 項の規定に反して締結された取決めは無効である。当該取決めの無効性は、契約すべての無効性を引き起こすものではない。

第 50 条 賠償責任保険義務

第 1 項 航空運送事業者は、当該者が義務を負う、若しくは当該者が契約上の航空運送事業者のために遂行した航空輸送中での第 44 条に挙げられた損害による損害賠償責任のカバーのために、法規命令により定められた金額での賠償責任保険を保持する義務を負う。第 1 文は、ドイツ連邦共和国が航空運送事業者である場合は適用されない。州が航空運送事業者である場合は、第 1 文はモントリオール条約が適用される航空輸送に関してのみ適用される。

第 2 項 賠償責任保険には、保険契約法の強制保険に関する規定が適用される。保険契約法第 114 条は適用されない。

第 51 条 契約上の航空運送事業者の保険の補完性

遂行する航空運送事業者が契約上の航空運送事業者のために航空輸送を遂行する場合、契約上の航空運送事業者のための賠償責任保険の保持についての義務が存在するのは、

1. 遂行する航空運送事業者がドイツにおいて事業運営の資格がある保険会社での、それぞれ適用可能な第 50 条若しくは規則 (EC) 785/2004 第 6 条第 1 項及び第 2 項との関連での第 4 条第 1 項の規定の要求事項に相当する賠償責任保険を保持しない場合、若しくは、
2. 当該者の賠償責任が、遂行する航空運送事業者の賠償責任の範囲を超えている場合である。

第 52 条

(廃止)

第 3 節

軍用航空機についての賠償責任

第 53 条 軍用航空機の機外での損害についての賠償責任

第 1 項 第 33 条に挙げられた、軍用航空機が原因となった種類の損害については、本章の第 1 節の規定による保持者が賠償責任を負うが、第 37 条は適用されない。

第 2 項 死亡者若しくは負傷者が法律上、第三者に対して当該者の世帯若しくは事業においてサービス提供の義務を負っていた場合、軍用航空機の保持者は第三者に対して失われたサービスに関して年金の支払いにより賠償する必要がある。

第 3 項 (廃止)

第 54 条 軍用航空機での輸送中の損害についての賠償責任

第 1 項 軍用航空機での輸送に際して、事故により人が死亡若しくは負傷した、健康被害を受けた場合、航空機の保持者は、それから発生した損害を賠償する義務を負う。当該者は輸送された各人について 600,000 ユーロを上限額として賠償責任を負うが、それは、

1. 損害が当該者の違法な有責の行為若しくは不履行若しくは当該者の人員の違法な有責の行為若しくは不履行に起因していない場合、若しくは、

2. 損害が第三者の違法な有責の行為若しくは不履行にのみ起因している場合のみである。

第2項 軍用航空機での輸送に際して、被輸送者が自分で持っていた、若しくは携帯していた旅行用荷物若しくは他の物品が事故により破壊若しくは損傷を受けた場合、航空機の保持者は、そこから発生する損害を賠償する義務を負う。賠償責任は、損害が保持者若しくはその人員による業務の遂行において故意若しくは重過失により起因されたものではない限り、被輸送者一人に関して最高額が1,700ユーロに制限される。

第3項 第40条及び第45条第3項並びに第48条及び第49条はしかるべく適用される。

第4項 賠償責任は、前もって取決めにより除外することも制限することもできない。

第4節

賠償責任に関する共通規定

第55条 社会・給付法の規定との関係

航空機保持者の事業所で従事する人物の事故保険についての社会法典第7編の規定には変更はない。これは、連邦及び州の公務員法の規定及びドイツ連邦軍に関する給付法の規定による事故損害についてのその他の規定に関しても同様に適用される。

第56条 裁判籍

第1項 本章に基づいて提訴される訴訟に関しては、事故が発生した地区の裁判所も管轄する。

第2項 第45条から第47条に基づいた提訴に関しては、さらに加えて到着地の裁判所も管轄する。第48条の事例では、遂行する航空運送事業者に対する訴訟は契約上の航空運送事業者の裁判籍でも、契約上の航空運送事業者に対する訴訟は遂行する航空運送事業者の裁判籍でも提訴することができる。

第3項 航空輸送に第44条第1号から第4号に挙げられた合意の一つが適用される場合、裁判籍は当該合意により決定される。モントリオール条約第33条第2項によるドイツの裁判所が管轄する場合、旅客の死亡若しくは負傷により発生した損害についての賠償の訴訟に関しては、旅客が事故の時点で居住していた地区の裁判所が現地で管轄する。

第5節

調停

第57条 私法により組織された調停

第1項 連邦司法・消費者保護省は、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省及び連邦経済・エネルギー省との協議のうえ、私法により組織された機関を、第57b条第1項による航空運送事業者に対する旅客の請求権についての紛争の法定外解決のための調停機関として承認することができる。これは、各種交通事業者共通の調停機関であっても承認される。承認及び取消し若しくは承認の撤回は、連邦公報で公表する必要がある。

第 2 項 私法により組織された施設は、調停機関及び調停手続きの実施が本法律及び 2016 年 2 月 19 日の消費者紛争解決法（連邦法令公報第 1 編 254 ページ）、本法律により公布された法規命令の要求事項に従っている場合、これを承認することができる。

第 3 項 旅客は、関与する航空運送事業者が当該調停機関を通じて調停に参加する場合、調停機関に仲介を依頼することができる。調停機関は、参加する航空運送事業者のリストを作成し、適切な方法で利害関係者がそれを入手できるようにする義務を負う。

第 4 項 調停機関は、調停手続きに関して、調停請求の受け付けと同時に関与する航空運送事業者に適切な対価を請求することができる。旅客については、請求権の行使が調停手続きにおいて乱用される場合、30 ユーロを上限とする対価を請求することができる。対価が第 1 文若しくは第 2 文の要求事項に従っていない場合、当該施設は調停機関として承認されないことがある。

第 5 項 調停機関が、承認及び調停の受理から 2 年以内に案件の多数において正当ではない請求権が行使されていることを証明した場合、当該調停機関は調停手続きの開始に先立って旅客に対価を請求することができる。この証明は、連邦司法庁に提出する必要がある。連邦司法庁は、証明が提出されたか否かについて調停組織及び連邦司法・消費者保護省に通知する。第 1 文による対価は 20 ユーロを超えてはならない。これは、航空輸送の義務を発生させた契約が対価の導入後に締結されていた場合にのみ請求することができる。対価は、請求権が調停手続きにおいて根拠のあるものと見なされた場合、これを関与する航空運送事業者が旅客に弁済する必要がある。請求権の行使が調停手続きにおいて乱用された場合、これを第 4 項第 2 文による対価に加算する必要がある。第 1 文による対価が、証明が提出されていないにもかかわらず請求された場合、第 1 項による承認を取り消す必要がある。これは、20 ユーロを超えた対価が請求された場合も同じく適用される。第 1 文による対価が調停機関より請求される場合、この調停機関には第 57b 条第 2 項第 1 文第 6 号は適用されない。

第 6 項 調停機関は、利害関係者が第 4 項及び第 5 項による対価の規則を入手できるようにする必要がある。

第 7 項 承認された施設は、消費者紛争解決法による消費者調停機関に当たる。連邦司法・消費者保護省は、消費者調停のための窓口センターに消費者紛争解決法第 32 条第 2 項及び第 5 項による事項を伝達する。調停機関は、消費者紛争解決法第 34 条第 2 項による評価報告を連邦司法・消費者保護省に伝達する必要がある。連邦省は評価報告を消費者調停のための窓口センターに転送するが、消費者紛争解決法第 35 条第 2 項を適用する必要はない。

第 57a 条 官庁による調停

第 1 項 承認を受けた第 57 条による私法により組織された調停機関に参加しない航空運送事業者に対する第 57b 条第 1 項による旅客の請求についての法廷外での紛争解決のために、旅客は、連邦司法庁のもとに設けられた調停機関に仲介を依頼することができる。これは、私法により組織された施設が調停機関として承認されていない場合も適用される。

第 2 項 調停機関及び調停手続きの実施は、本法律及び消費者紛争解決法、これらの法律に基づいて公布された法規命令の要求事項に合致しなければならない。

第 3 項 連邦司法庁は、請求権の行使が調停手続きで乱用された場合、旅客に司法行政費用法の附属書（費用一覧）の料金 1222 を課することができる。

第 4 項 調停の受理から 2 年以内に案件の多数において正当ではない請求権が主張された場合、連邦司法・消費者保護省は連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省及び連邦経済・エネルギー省と協議

のうえで連邦参議院の承認を必要としない法規命令により、調停機関が調停手続きの開始に先立って旅客から料金を徴収することを決定することができる。この料金は 20 ユーロを超えてはならない。これは、航空輸送の義務を発生させた契約が料金の導入以後に締結されていた場合にのみ請求することができる。料金は、請求権が調停手続きにおいて根拠のあるものと見なされた場合、これを関与する航空運送事業者が旅客に弁済する必要がある。請求権の行使が調停手続きにおいて乱用された場合、これを第 3 項による料金に加算する必要がある。第 1 文による料金が徴収される場合、第 57b 条第 2 項第 1 文第 6 号は適用されない。

第 5 項 連邦司法庁は、徴収措置に関して、航空運送事業者が適切な期間内で、国内に居住する、若しくは国内に事業所のある送達代理人を指名するように指示することができる。

第 6 項 第 1 項による調停機関は、消費者紛争解決法による消費者調停機関に当たり、消費者調停のための窓口センターが消費者紛争解決法第 33 条第 1 項によるリストに登録する必要があるが、消費者紛争解決法第 32 条第 3 項及び第 5 項並びに第 35 条第 2 項は適用する必要がある。

第 57b 条 共通規定

第 1 項 第 57 条及び第 57a 条による紛争は、消費者（民法典第 13 条）に義務を負った航空輸送からの 5000 ユーロ以下の支払い請求に関するものであるが、この主張の理由は、

1. 旅客の輸送の不履行若しくは輸送の遅延、低いクラスへの格下げ並びに飛行のキャンセル、
2. 旅行用小荷物の破壊若しくは損傷、紛失、輸送遅延、
3. 旅客が自分で持っていた、若しくは携帯していた物品の破壊若しくは損傷、紛失、
4. 障害のある旅客及び運動性に制約のある旅客の輸送に際しての義務違反である。

第 1 文による 5000 ユーロを超えた支払い請求についての紛争は、それが手続き法で規定されている場合は、第 57 条による調停の対象とすることができる。

第 2 項 第 57 条及び第 57a 条による調停組織に仲介を依頼することができないのは、

1. ドイツの裁判所の管轄がない場合、
2. 請求がすでに裁判で係属中である、若しくは係属中であつた場合、
3. 請求権がすでに第 57 条若しくは第 57a 条による調停機関で主張されていて、当該機関は請求の調停のために仲介を依頼することが可能であり、かつ、その依頼が第 5 号により除外されていなかった場合、
4. 調停の要求が乱用であり、特に紛争が法廷外の和解によりすでに解決している場合、
5. 請求権が直接に航空会社に対して主張されていて、航空会社が主張された請求権を拒絶しなかった場合若しくは航空会社が行使された請求権を承認も拒絶もせず、行使から 2 ヶ月が経過していない場合、
6. 請求の金額が 10 ユーロを超えていない場合である。

第 57 条及び第 57a 条による調停は、調停手続き中に請求権が裁判で係属中となる場合は認められない。

第 3 項 調停機関は、紛争の判定に重要な基本的な法律上の争点が解明されていない場合、調停を拒否することができる。

第 4 項 裁判に頼る権利には変更はない。

第 57c 条 委任立法

第 1 項 連邦司法・消費者保護省は、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省及び連邦経済・エネルギー省との協議のうえ、連邦参議院の承認を必要としない法規命令により、第 57 条による調停機関及び第 57 条及び第 57a 条による調停機関が保証すべき調停手続きについてのさらなる要求事項を定める。

第 2 項 第 1 項による法規命令により、第 57 条第 5 項による手続きの詳細を定めることもできる。

第 3 項 連邦司法・消費者保護省は、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省及び連邦経済・エネルギー省との協議のうえ、連邦参議院の承認を必要としない法規命令により、第 57b 条第 1 項及び第 2 項第 1 文第 6 号による金額を、一般物価上昇率が 2013 年 11 月 1 日以降若しくは最後の調整以降、10 パーセントを超えている場合、それに合わせて調整することができる。

第 57d 条 消費者紛争解決法との関係

本節の規定及び第 57c 条により公布された法規命令の規定に規則が含まれていない場合、第 57b 条第 1 項による請求権についての紛争の調停には、消費者紛争解決法及び消費者紛争解決法第 42 条第 1 項に基づいて公布された法規命令が適用される。これは、航空運送事業者とは契約上結び付いていない第 57b 条第 1 項による旅客の請求権についての紛争の調停にも適用される。

第 3 章

刑罰・罰金規定

第 58 条

第 1 項 秩序違反として扱われるのは、故意もしくは過失から、

1. 航空管理（第 29 条）の枠内で出された指令に違反した者、
 - 1a. 第 4a 条第 1 項に反して、業務能力を損なう、若しくは失わせるアルコール若しくは他の向精神薬の影響下で航空機を操縦した、若しくは操作した者、
 2. 第 5 条第 1 項による許可証なしに飛行士の教育を行った者、
 3. 第 6 条第 1 項若しくは第 4 項により必要となる認可なしに飛行場を作った、若しくは大きく拡張した、運営した者、
 4. 第 15 条第 2 項により認可を必要とする航空障害物を認可なく建造した、若しくは第 16a 条第 1 項第 2 文に反してそこに記載された施設の建造若しくは解体の開始を適時に届出なかった者、
- 4a から 4f（廃止）
5. 第 20 条第 1 項第 1 文若しくは第 21a 条第 1 文による認可なしに航空会社を運営した者、
 - 5a. 第 20a 条第 1 号に反して追加サービスを明記しなかった、若しくは正しく明記しなかった、適時に明記しなかった、若しくは追加サービスについての決定を予約者に任せなかった者、
 - 5b. 第 20a 条第 2 号に反して立入りを認めなかった者、
 6. 第 21 条第 1 項若しくは第 4 項第 1 文若しくは第 21a 条に反して必要な認可なしに航空機定期便を運営した者、
 - 6a. 第 21a 条第 2 文との関連も含めて第 21 条第 2 項第 1 文に反して飛行計画若しくは輸送料金、輸送条件を提出しなかった、若しくは適時に提出しなかった、若しくは第 21a 条第 2 文との関連も含めて第 21 条第 2 項第 2 文に反してそれらを使用した者、

7. 第 22 条により規定された条件及び義務若しくは明白な禁止に反して臨時便を運営した者、
8. 第 24 条第 1 項による認可なしに飛行行事を実施した者、
- 8a. 航空機の操縦士として第 25 条第 1 項第 3 文第 2 号若しくは第 3 号に反して離陸若しくは着陸を行った者、
9. 第 25 条第 2 項による情報交換についての義務を怠った者、
- 9a. 第 25 条第 4 項第 1 文による認可なしに公共の利益の施設の着陸場を使用した、若しくは第 25 条第 4 項第 2 文による実行可能な義務に違反した者、
10. 特定の事態に関する法規命令で本罰金規定の参照指示が記載されている場合、第 32 条による法規命令若しくは類似した法規命令に基づいた実行可能な指示に違反した者、
11. 第 2 条第 6 項若しくは第 7 項若しくは第 5 条第 1 項、第 25 条第 1 項若しくは第 2 項による許可若しくは第 6 条第 1 項若しくは第 15 条第 2 項第 1 文、第 20 条第 1 項、第 21 条、第 22 条、第 24 条第 1 項による認可若しくは第 23a 条の制限の書面で実行可能な義務に違反した者、
12. 第 2 条第 6 項による許可なしで航空機により本法律の適用範囲を離れた者、
- 12a. 第 2 条第 7 項による許可なしで航空機により本法律の適用範囲に侵入した、若しくは別の方法で航空機をそこに運んだ者、
13. 特定の事態に関する第 32 条第 5a 項による法規命令で本罰金規定の参照指示が記載されている場合、空法を定めた欧州連合の法律行為で直接に適用される規則に違反した者、
14. 第 1b 条第 1 項に反して国際的に拘束力のある航空規則及び運営規則を本法律の適用範囲外で無視し、従わなかった者、
15. それぞれ、第 32 条第 1 項第 1 文第 12 号第 1 文による法規命令との関連で、
 - a) 第 43 条第 2 項第 1 文、若しくは
 - b) 第 50 条第 1 項第 1 文、
 - c) 物品の破壊及び損傷、紛失に関する賠償責任の補償のための保険が掛かっていない場合、航空運送事業者及び航空機運営者への保険要求事項についての 2004 年 4 月 21 日の欧州議会及び理事会規則 (EC) 785/2004 (EU 公報 L138、1 ページ) 第 6 条第 1 項若しくは第 2 項若しくは第 7 条第 1 項との関連での第 4 条第 1 項に反して、賠償責任保険を保持しなかった者、
16. 第 64 条第 5 項第 2 文に反して報告を行わなかった、若しくは正しく行わなかった、完全には行わなかった、適時に行わなかった者、
17. a) 規則 (EU) 965/2012 の附属書 III ORO.AOC 100a による航空事業認可証を申請しなかった、若しくは正しく申請しなかった、完全には申請しなかった、規則通りに申請しなかった、適時に申請しなかった、若しくは取得しなかった、若しくは正しく取得しなかった、完全には取得しなかった、規則通りに取得しなかった、適時に取得しなかったことで、若しくは、
 - b) 規則 (EU) 965/2012 の附属書 III ORO.AOC 100a 若しくは b、d、e による申告書を提出しなかった、若しくは正しく提出しなかった、完全には提出しなかった、規則通りに提出しなかったことで、

規則 (EU) 2015/1329 (2015 年 8 月 1 日付公報 L 206、21 ページ) により最新の改正が行われた欧州議会及び理事会規則 (EC) 216/2008 に従った航空事業に関する技術的規則及び行政手続きの確定についての 2012 年 10 月 5 日の委員会規則 (EU) 965/2012 (2012 年 10 月 25 日付公報 L296、1 ページ) に違反した者である。

第 2 項 第 1 項第 2 号及び第 3 号、第 9 号、第 12 号、第 12a 号、第 16 号による秩序違反は、一万ユー

ロ以下の罰金、第1項第5号から第7号及び第13号による秩序違反は三万ユーロ以下の罰金、第1項第1号及び第1a号、第4号、第8号、第8a号、第10号、第11号、第14号、第15号による秩序違反は五万ユーロ以下の罰金刑に処される。

第59条

第1項 航空機の操縦士として、若しくはその他の安全に関する責任者として重大な義務違反行為により航空管理の枠内で出された命令（第29条）に違反し、それにより他者の身体若しくは生命若しくは特別な価値のある他者の財産を危険にさらした者は、五年以下の自由刑若しくは罰金刑に処される。

第2項 この行為を過失から行った者は、二年以下の自由刑若しくは罰金刑に処される。

第60条

第1項

1. 航空交通に承認されていない航空機を操縦した、若しくは保持者としてそのような航空機の操縦を第三者に許可した者、
 2. 第4条第1項による許可証なしで航空機を操縦若しくは操作した、若しくは航空機の保持者として許可証を受けていない第三者に操縦若しくは操作を許可した者、
 3. 第5条第3項による訓練指導員免許なしに実地飛行練習を行った者、
 4. 航空機の操縦士として第25条第1項第1文若しくは第3文第1号に反して離陸若しくは着陸を行った者、
 5. 第27条第1項第1文による許可証なしに第32条第1項第7号による法規命令により危険物と規定されている物質若しくは物品を航空機で輸送した者、
 6. 第27条第2項第1文による許可証なしに法規命令により危険物と規定されている物質若しくは物品を航空機に手荷物で持ち込んだ、若しくは身に付けて持ち込んだ者、
 7. 第27条第3項第1文に反して電子機器を使用した者は、
- 二年以下の自由刑若しくは罰金刑に処される。

第2項 この行為を過失から行った者は、六ヶ月以下の自由刑若しくは百八十日分の日割り金額以下の罰金刑に処される。

第61条

(廃止)

第62条

第1項 航空機の操縦士として飛行禁止区域及び飛行制限区域についての指示に違反した者は、この行為が別の規則において更に重い刑罰が課せられる恐れがない場合、二年以下の自由刑若しくは罰金刑に処される。

第2項 この行為を過失から行った者は、六ヶ月間の自由刑若しくは百八十日分の日割り金額以下の罰金刑に処される。

第 63 条

秩序違反についての法律第 36 条第 1 項第 1 号の趣旨における行政官庁は、本法律が州官庁により実施されない場合、

1. 当該官庁に委託された、若しくは連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省が管轄する業務範囲並びに第 58 条第 1 項第 15 号による秩序違反に関しては連邦航空庁、
2. 第 31a 条から第 31c 条によりそこに記載された私法の自然人若しくは法人に委託された業務範囲では連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省であり、公的不法行為についての法律第 36 条第 3 項がしかるべく適用され、
3. 第 21 条及び第 21a 条による輸送料金の議案及び差止めの領域では連邦貨物輸送庁であり、
4. 航空機の操縦、有視界・計器飛行規則による飛行、飛行方法及びそれと結び付いた義務及び指示についての規則違反との関連での第 58 条第 1 項第 15 号による秩序違反並びに軍用機操縦士が軍用機で行った秩序違反に関しては航空安全連邦監督庁である。

第 4 章

航空ファイル

第 64 条

第 1 項 連邦航空庁及び第 31c 条による受託者では、国内で使用が承認されたすべての航空機のデータを航空機登録簿（航空機原簿、航空スポーツ機器記録簿）に保存する。この保存は、

1. 飛行機及び回転翼機、無人飛行システム、飛行船、モーターグライダー、グライダー、有人氣球に関する使用許可に際して、連邦航空庁で航空機原簿に、
2. 航空スポーツ機器に関する使用許可に際して、第 31c 条による受託者のもとで航空スポーツ機器記録簿に行われる。

第 2 項 航空機原簿登録簿に保存されたデータは、当該登録簿で捕捉された航空機（第 2 条第 1 項）の交通安全性の監視のために使われる。さらに加えて、これらのデータは、

1. 航空機の所有者若しくは保持者としての身分、若しくは、
2. 所有者若しくは保持者の航空機、
3. 航空機データを、

確認する、若しくは決定するための情報源としても使われる。

第 3 項 航空機登録簿には、以下のデータが保存される。

1. 航空機の種類及び機種並びに胴体のシリアル番号
2. 航空機の国籍・登録記号
3. 航空機登録簿のページ番号
4. それが必要な場合は、航空機についての抵当権の登録簿の登録ページの名称
5. 所有者の名前及び住所
 - a) 自然人の場合：
姓名及び住所
 - b) 法人及び商法の会社の場合：

会社名及び住所

c) 所有者が複数の場合：

権利者の部分の割合若しくは共有の根拠となる法律関係、さらに、権利者が委任した代理人、

d) 本法律第 3 条第 2 項による例外の場合：

追加として、国外の所有者が、

- 航空機の 6 ヶ月以上の期間の貸し手である場合、若しくは、
 - 航空機の担保物件・条件付き所有者の場合、
- 名前と居住地若しくは航空機保持者の所在地

第 4 項 航空機原簿には第 3 項によるデータに加えて以下のデータが保存される。

1. 航空機の定期的な所在地、
2. その使用目的の記載、
3. 推進機若しくはプロペラの様式及び装備、非常用装備についての記載並びに実施した航空機の追検査についての記載、
4. 防音についての記載、
5. 賠償責任保険についての記載、
6. 所有者が同時に保持者ではない場合は保持者の名前と住所、第 3 項第 5 号はしかるべく適用される。

第 5 項 航空機の飛行許可証を申請する者は、第 1 項による管轄当局に保存用データを報告し、要請に応じてその証明を行う必要がある。航空機の所有者は第 1 項による管轄当局にあらゆるデータの変更を直ちに報告する必要がある。

第 6 項 航空機の保持者の同意により、第 1 項による航空機に関して第 3 項第 1 号から第 3 号によるデータ並びにその名前と住所を連邦航空庁から公開することができる。

第 7 項 第 3 項及び第 4 項によるデータは、それが必要な場合は、

1. 航空交通の領域での管理対策のために、
2. 航空交通規則違反行為の訴追のため、若しくは、
3. 犯罪行為の訴追のため、若しくは公共の安全の危険を予防するために、

連邦航空庁及び第 31c 条による受託者が当局及びその他の国内の公的機関に送達することができる。

第 8 項 第 3 項第 1 号及び第 2 号、第 5 号により保存されたデータは、受取人が、

1. データが主張若しくは確保、執行のため、若しくは航空交通との関連での法律上の請求権を満たす、若しくは守るため、若しくは航空交通で犯された違反を理由とする私訴の提起のために必要であること、及び、
2. データの情報なしには法律上の請求権の主張若しくは確保、執行、若しくはその充足若しくは保護が不可能であることを疎明する場合、非公共機関に送達することができる。

受け手は、送達されたデータを第 1 文第 1 号に挙げられた目的にのみ処理若しくは使用することが許される。送達当局は受け手にこの旨を指摘する必要がある。

第 9 項 第 3 項及び第 4 項によるデータは、それらが必要である場合、連邦航空庁から、

1. 1944 年 12 月 7 日の国際民間航空についての条約（連邦法令公報 1956 第 II 部、411 ページ）第 21 条に挙げられた機関に、
2. 航空交通管理業務の実施並びに区間誘導サービス及び航空管理区間誘導施設の利用に関する費用の徴収のための欧州航空航法安全機構への転送のために航空管理組織に、

送達することができる。受取人は、送達されたデータは、それが履行のために当該者に送達された目的のためにのみ処理若しくは使用することが許されることを指摘する必要がある。

第 10 項 第 3 項第 4 号及び第 5 号及び第 4 項第 5 号及び第 6 号によるデータは、使用許可の失効から 6 ヶ月の期間の経過後に一般情報公開を停止する必要がある。当該データは個別事例において第 7 項及び第 8 項に挙げられた目的に関して、使用許可の失効から 5 年が完全に経過するまで使用若しくは送達することができるが、この期限の終了時に消去する必要がある。

第 65 条

第 1 項 連邦航空庁は、連邦航空庁及び各州の航空局、第 31c 条による受託者がその管轄の枠内で出した飛行士に関する許可若しくは資格についてのファイルを管理する（飛行士集中管理ファイル）。

第 2 項 飛行士集中管理ファイルは、飛行士が所有する許可と資格の確認のために使用される。

第 3 項 飛行士集中管理ファイルには以下のデータが保存される。

1. 姓、出生名、その他の旧姓、名、性別、生年月日、出生地、
2. 住所、
3. 許可及びその他の資格の種類と番号、初回交付の日付、有効期限並びに発行官庁、
4. 行政官庁の有効な若しくは確定的、暫定的な、
 - a) 航空従事者の適格性について、
 - b) 航空従事者についての規則若しくは規則（EU）1178/2011 の規定による許可の交付について若しくは資格の更新若しくは延長について、
 - c) 規則（EU）1178/2011 の附属書 III による外国の許可証の承認について、
 - d) 航空安全局による航空安全法第 7 条第 1 項第 4 号による信頼性の検査の結果及び検査の日時についての決定。
5. 適格性証明の種類及び交付の日付、有効期限、整理番号、交付した航空医学鑑定人、適格性証明に記載された条件及び制限、適格性検査が終了していない場合の検査を行う航空医学鑑定人及び日付、不適格性が確定された場合の交付の拒否と日付及び決定を下した航空医学鑑定人。

第 4 項 飛行士としての許可若しくは他の資格又は飛行士の教育のための許可若しくは他の資格の交付若しくは延長、更新、変更を申請する者は、許可若しくは他の資格の交付の管轄官庁に必要なデータを通知し、要請に応じてこれを証明する必要がある。

第 5 項 第 3 項によるデータは、それが第 2 項に挙げられた目的に必要な場合は、

1. 犯罪行為の訴追のために、
 2. 本法律による秩序違反の訴追のために、
 3. それが飛行士に関する許可若しくは資格に当てはまる場合、本法律若しくは本法律に基づいて公布された法規命令による行政対策のために、
 4. 航空交通の安全に関する危険の防御のために、外国の機関に、
 5. 航空安全法第 7 条第 1 項第 4 号による信頼性の検査のために、管轄航空安全に、
- 送達することができる。第 2 項による以外の目的での送達は、それが公共の福利に著しい不利益若しくは公共の安全に関する直接的な危険の恐れ回避のために必要である場合にのみ、それが認められる。第 4 号の場合、受取人はデータがそれが履行のために当該者に送達されている目的のためにのみ使用若しくは処理することが許されることを指摘する必要がある。

第 6 項 各州の航空交通局及び第 31c 条による受託者は、連邦航空庁に第 3 項により保存が義務づけられたデータを飛行士集中管理ファイルに入れるために直ちに送達する。

第 7 項 連邦航空庁は、業務の遂行に必要ななくなったと考えられる場合、飛行士集中管理ファイルに

保存された個人データを消去する必要がある。連邦航空庁は個別手続きに際して、及び5年が経過した後、保存した個人データの修正若しくは消去の必要について検討する。この期限は、データの保存の原因となった最終結果が出た日から計算される。それぞれのデータセットの保存の維持を決定する理由は、文書で明らかにする必要がある。

第8項 第31c条による受託者は、当該者がその管轄の枠内で出した許可及び資格についてのデータを管理する。第2項から第5項及び第7項は、しかるべく適用される。

第65a条

第1項 連邦航空庁は、ドイツ連邦共和国内に規則(EU)1178/2011により交付された客室乗務員証明書についての電子データベースを管理する(客室乗務員データベース)。

第2項 客室乗務員データベースは、客室乗務員の有する資格についての確認に使用される。

第3項 客室乗務員データベースには以下のデータが保存される。

1. 姓、名、国籍、生年月日、出生地、
2. 整理番号、客室乗務員証明書の交付並びに停止若しくは取消しの日付、
3. 客室乗務員教育を実施し、客室乗務員証明書を発行した組織の名前と住所、
4. 規則(EU)1178/2011 附属書V(CC部)CC.TRA.225による航空機機種・発展型資格。

第4項 客室乗務員教育を実施し、客室乗務員証明書を発行する者は、連邦航空庁に第3項によるデータを送達し、要請に応じてこれを証明する必要がある。

第5項 第3項第1号及び第2号によるデータは、連邦航空庁により第2項に挙げられた目的若しくは規則(EU)1178/2011 附属書VI(ARA部)ARA.CC.100及びARA.CC.105並びに附属書V(CC部)CC.CCA.100に基づく行政対策のためにのみ使用することができる。第3項第3号によるデータは連邦航空庁より一般に公開される。

第6項 連邦航空庁は、第2項及び第5項による業務の遂行に必要ななくなったと考えられる場合、客室乗務員データベースに保存された個人データを消去する必要がある。個人データの処理及び使用に関しては、第65条及び第66条が、特にデータの保存期限に関して、しかるべく適用される。この期限は、データの保存の原因となった最終結果が出た日から計算される。第3項によるそれぞれのデータセットの保存の維持を決定する理由は、文書で明らかにする必要がある。

第65b条 航空医学データベース

第1項 連邦航空庁は、規則(EU)1178/2011の附属書VI ARA.MED.150aに基づいて、実施された航空医学上の検査と判定についての電子データベースを管理する(航空医学データベース)。

第2項 航空医学データベースは、

1. 定評ある航空医学鑑定人及び航空医学センターの業務についての監督を確実にし、
2. 異なった航空医学鑑定人若しくは航空医学センターでの適格性証明書の交付についての多重申請を防ぎ、
3. 統計的評価を可能にし、
4. 監督官庁の移動に際して、規則(EU)1178/2011の附属書I FCL.015dによる医学的報告書を、飛行士の申請に応じて異動後の管轄官庁へ送達することを可能にし、
5. 規則(EU)1178/2011の附属書IV MED.A.050及びMED.B.001並びに附属書VI ARA.MED.150

及び 255、315、325 により連邦航空庁の責任である課題の遂行を確実にし、

6. 第 65 条第 3 項第 5 号によるデータ捕捉を確実にするために使用される。

第 3 項 航空医学データベースには以下が保存される。

1. ドイツ連邦共和国内で交付されたライセンスを所有する、若しくはドイツ連邦共和国内でライセンスを申請した飛行乗員の適格性証明書のコピー及び適格性証明書所有者の姓及び出生名、名、出生地、生年月日、性別並びに住所、航空医学検査の日付、整理番号、証明書の種類、証明書に記載された条件と制限並びに証明書の有効期限、
2. 終了していない適格性検査についての個人検査報告書及び、
3. 不適格性が確認された場合の個人検査報告書、
4. 詳細な医学的適格性検査結果及び適格性証明についての申請者の判定を含んだ規則 (EU) 1178/2011 の附属書 IV MED.A.025 による報告書 (医学的個人所見)、
5. 適格性に関する連邦航空庁のその他の個人的覚書、
6. 名前及び住所、ドイツ連邦共和国内での認定の場合は、第 1 号による航空乗員に関する適格性証明書を発行した航空医学鑑定人及び航空医学センターの認定証のコピー、
7. 航空乗員に関する許可証の発行を管轄する当局の名称及び住所、電話番号。

第 4 項 第 3 項に挙げられたデータの使用及び処理には、規則 (EU) 1178/2011 の附属書 IV ARA.MED.150c が適用される。第 3 項により保存された個人データは、それが第 2 項による業務の遂行に不必要になった場合は、10 年が経過した後に消去する必要がある。ライセンス保持者の場合は、第 2 文による期限が最後に発行された適格性証明書の有効期限の終了から計算される。

第 5 項 第 3 項により保存された航空医学データベースのすべてのデータへのアクセス権は、連邦航空庁の医学鑑定人及びその支援職員のみにある。当該鑑定人及びその支援職員は医師の守秘義務を負う。連邦航空庁の医学鑑定人は、適格性証明の申請者の適格性が認められないことを確認した場合、それを飛行士に関する許可の交付の管轄当局に通知する。

第 6 項 航空医学鑑定人及び航空医学センターには、第 3 項第 1 号から第 3 号及び第 5 号により保存された、適格性証明についての異議を申し立てる申請者のデータへのアクセス権がある。航空医学鑑定人及び航空医学センターは医師の守秘義務を負う。第 3 項第 4 号により保存されたデータへのアクセス権は、適格性証明の申請者がこれについて書面で同意を行った場合にのみ、航空医学鑑定人及び航空医学センターに与えられる。

第 7 項 第 3 項に挙げられたデータは、第 1 項によるデータベースでの保存のために航空医学鑑定人及び航空医学センターから連邦航空庁の航空医学鑑定人に送達される。この送達は、連邦航空庁が無料で提供するソフトウェアを使って電子的方法でのみ行われる。航空医学鑑定人及び航空医学センターには、このソフトウェアの使用が義務づけられる。このソフトウェア及びデータ送信は、第三者による不正アクセスから特別に保護されていなければならない。

第 65c 条 航空医学鑑定人及び航空医学センター、認可及び監視

第 1 項 連邦航空庁は、規則 (EU) 1178/2011 の附属書 IV MED.A. 001 による管轄官庁である。連邦航空庁は、航空医学鑑定人及び航空医学センターを規則 (EU) 1178/2011 の基準により認可する。この認可は、規則 (EU) 1178/2011 の附属書 IV MED.D.005 及び MED.D.010、MED.D.015 若しくは附属書 VII ORA.AeMC.115 による前提条件が満たされていることが証明される場合に交付される。

第 2 項 連邦航空庁は、当庁が認可した航空医学鑑定人及び航空医学センターについての監視を行う。

当庁は、認可条件が満たされているか、若しくは存続しているか、与えられた義務が遵守されているか、適格性検査が規則（EU）1178/2011 の規定通りに実施されていたかどうかを検査する。この場合、連邦航空庁の航空医学鑑定人とその支援職員は、航空医学鑑定人及び航空医学センターの空間に一般的な業務・営業時間に立入り、しかるべき調査を行う権限を有する。この場合、連邦航空庁の航空医学鑑定人とその支援職員は、検査を受ける航空従事者の医学所見及び適格性確認のために集められた医学所見並びにその他の医学資料を閲覧することができる。航空医学鑑定人及び航空医学センターの所長は、要求された情報を提供し、医学所見及びその他の医学資料を提出する、若しくは要請に応じて連邦航空庁の航空医学鑑定人に送達し、一般的な業務・営業時間での当該資料の検査及び事務所若しくは地所への立入りを許容する義務を負う。第4文及び第5文により入手したデータの使用は、第2文に挙げられた目的に関してのみ認められる。検査の終了後、連邦航空庁はすべての医学所見及びその他の医学資料を航空医学鑑定人若しくは航空医学センターに返却する必要がある。

第3項 第2項による検査の枠内で、不適格な申請者に適格性証明書が交付された手掛かりが見いだされた場合、連邦航空庁の航空医学鑑定人は航空乗員の許可証の交付の管轄当局にこれについて情報を与える。

第4項 第3項は、連邦航空庁の航空医学鑑定人が別の方法で、航空乗員若しくは適格性証明の申請者の適格性についての疑念の根拠となる事実構成要件の知見を得た場合、しかるべく適用される。

第66条

第1項 連邦航空庁は、飛行士の許可若しくは資格の制限若しくは停止、取消し、撤回、拒否に必要なデータの保存のための記録簿を管理する（飛行士適格性ファイル）。

第2項 航空乗員適格性ファイルには以下が保存される。

1. 姓、出生名、名、生年月日、出生地、
2. 行政官庁の有効な、若しくは確定的、暫定的な決定についてのデータ。
 - a) 航空交通認可規則第29条による航空従事者に関する許可の制限若しくは停止、取消し、撤回についてのデータ、
 - b) 本法律第58条第1項第1号及び第2号、第5号から第7号、第8a号から第15号による秩序違反を理由とするデータ、
 - c) 航空交通認可規則第28条若しくは第28a条による外国の許可の認知の拒否についてのデータ、
 - d) 本法律第5条による飛行士の教育についての許可の拒否若しくは取消しについてのデータ、
 - e) 航空従事者についての規則第128条第6項による検査の不合格についてのデータ、
3. 裁判所の有効な決定、
 - a) 第2号aからdに挙げられた事例での決定、
 - b) 航空機の取扱いに関する人員の適格性及び信頼性の判定のために必要な、犯罪行為及び、刑罰が下されなかった事案での決定、
4. 航空機の取扱いに関する人員の適格性及び信頼性の判定のために必要な、裁判所若しくは刑事訴訟規則第153a条による検察庁の決定、ただし確定した義務及び指示はこれを除外する。

第3項 航空乗員適格性ファイルに保存されたデータは、それが第1項に挙げられた目的に必要な場合に限り、

1. 犯罪行為の訴追のため、
2. 本法律に基づいた秩序違反の訴追のため、

3. それが飛行士に関する許可若しくは資格に当てはまる場合、本法律若しくは本法律に基づいて公布された法規命令による行政対策のため、

4. 航空交通の安全に関する危険の防御のため、外国の機関に、送達することができる。第1項による以外の目的での送達は、それが公共の福利に著しい不利益若しくは公共の安全に関する直接的な危険の恐れ回避のために必要である場合にのみ、それが認められる。第4号の場合、受け手はデータがそれが履行のために当該者に送達されている目的のためにのみ使用若しくは処理することが許されることを指摘する必要がある。

第4項 第31条第2項第1号及び第3号により航空従事者に関する許可及び資格の交付を管轄する州の官庁及び第31c条による受託者は、連邦航空庁に第2項第1号及び第2号による保管及び記載事項の変更若しくは消去のために必要なデータを直ちに通知する。第1文は、当該官庁が第2項第3号及び第4号によるデータを裁判所及び検察庁から送達されていた場合、しかるべく適用される。

第5項 第2項により保存されたデータは、遅くとも以下の期限の経過後に消去する必要がある。

1. 2年

- a) 秩序違反による決定の場合、
- b) 裁判所若しくは刑事訴訟規則第153a条による検察庁の決定の場合、

2. 5年

- a) 罰金刑若しくは3ヶ月を超えない自由刑の判決が下された場合、
- b) 刑罰が見合わされた場合、

3. 10年

その他のすべての事例。

期限は決定の発効若しくは確定から計算される。許可の交付若しくは外国の認可の承認を無期限に禁止した決定は、当該者が死亡した場合、抹消される。

第67条

連邦航空安全監督局から交付された、航空安全職員の許可と資格について、以下のデータを、

1. 許可・資格所有者の姓、名、住所、生年月日、出生地、国籍、
2. 交付された許可若しくは資格の種類、許可及び資格の証明書番号、交付日、有効期限、
3. 許可及び資格の停止若しくは取消し

それが航空安全職員が所有する許可及び資格の確認のために必要な場合、航空安全職員を任命する管轄航空安全組織並びに犯罪行為の訴追及び航空交通の安全性に関する危険の回避を管轄する官庁及びその他の国内の公共機関に送達することができる。

第68条

第1項 第60条による犯罪行為若しくは、航空機の国内若しくは国外の保持者若しくは国内若しくは国外の航空会社の経営に責任を負う人物が国内で犯した第58条による秩序違反を理由とする有効な決定は、連邦航空庁が犯罪記録簿に保存する。この登録内容は、第20条第1項及び第21a条による承認及び認可の交付及び監視並びに第2条第7項による裁量決定に関する保持者若しくは航空会社の経営に責任を負う人物の信頼性の判定に使用される。これは2年間が経過した後に消去する必要がある。この期限は決定の発効から計算される。

第 2 項 第 31 条第 2 項第 11 号により航空会社に関する承認の交付を管轄する州当局は、当局に第 1 項第 1 文による裁判所及び検察庁から通知された決定を直ちに連邦航空庁に通知する。

第 3 項 これらのデータは第 1 項第 2 文に挙げられた目的のみに使用することができる。

第 4 項 連邦航空庁は、それが挙げられた業務の遂行に必要な場合に限り、第 1 項第 2 文による業務の責任を負う当局にデータを送達することができる。

第 5 項 受取人は送達されたデータを、その遂行のために当該者に送達されたところの目的のためにのみ使用することができる。

第 69 条

(廃止)

第 70 条

第 1 項 航空監督機関若しくは航空監督機関のない飛行場では航空管制室は、

1. 本法律第 29 条により割り当てられた業務の遂行の目的で、
2. 本法律第 59 条及び第 60 条、第 62 条による刑事訴追の目的で、
3. 本法律第 58 条及び航空交通許可規則第 108 条、航空交通規則第 43 条による秩序違反の訴追の目的で、
4. 捜索・救助活動の実施の目的で、
5. 航空事故調査の目的で、
6. 航空交通統計の目的で、
7. 関税法上の監視の目的で、

航空機の離陸及び着陸についての以下のデータを収集及び処理し、利用することができる。

- 航空機の国籍・登録番号、
- 航空機機種、
- 搭乗員数、
- 旅客数、
- 飛行の種類、
- 出発・到着地（大陸横断飛行の場合のみ）。

これらのデータは、中央航空日誌に保存する必要がある。

第 2 項 第 1 項によるデータは、それが、第 1 項に挙げられた目的に個別事例に置いて必要な場合、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省及び連邦国防省、刑事訴追・司法官庁、連邦航空庁、航空安全組織、航空事故の調査の管轄官庁、管轄税務署、各州の航空交通官庁に送達することができる。

第 3 項 これらのデータは、それらが第 1 項に挙げられた業務及び目的の遂行に必要ではなくなった場合、中央航空日誌で消却する必要があるが、それは遅くとも 2 年後である。第 1 項により収集されたデータが登録記号の語尾の三文字の消却により匿名化される場合に限り、これは適用されない。

第 5 章 経過規定

第 71 条

第 1 項 1990 年 10 月 2 日までに統一条約第 3 条に挙げられた地域（加入地域）に作られ、1999 年 3 月 1 日の時点でまだ運用されている飛行場は、第 6 条から第 10 条の趣旨において承認されたものと見なされ、それが計画確定を必要とする場合、計画が確定したものと見なされる。1990 年 10 月 3 日以降に飛行場に関して第 6 条による承認若しくは変更承認が交付された場合、若しくは交付された承認若しくは変更承認が法的拘束力をもって撤回若しくは取り下げられた場合、これは適用されない。

第 2 項 第 1 項第 1 文は、1958 年 12 月 31 日までに 1990 年 10 月 3 日以前の状態によるドイツ連邦共和国の地域に作られ、1999 年 3 月 1 日の時点でまだ運用されている飛行場にもしかるべく適用される。1990 年 9 月 25 日の第 6 移行法第 2 条第 5 項に挙げられた飛行場には第 1 文は適用されない。

第 3 項 2006 年 12 月 17 日以前に開始された計画手続きは、本法律の 2006 年 12 月 17 日より発効した版の規則により進められる。交通路計画促進法第 11 条第 2 項には変更はない。

第 72 条

第 1 項 航空交通における賠償責任法の調和のための法律（連邦法令公報第 I 部、550 ページ）により改正された第 2 章第 2 節及び第 56 条の規則は、航空輸送の義務を発生させる契約がその発効以前に締結されている場合は適用されない。

第 2 項 航空交通における賠償責任法の調和のための法律（連邦法令公報第 I 部、550 ページ）により改正された版での第 54 条は、事故がその発効以前に起こった場合は適用されない。

第 3 項 2010 年 8 月 5 日の航空交通における賠償責任法の調和のための第 2 法律（連邦法令公報第 I 部、1126 ページ）により改正された第 45 条から第 47 条は、航空輸送の義務を発生させる契約が 2010 年 8 月 11 日以前に締結された場合は適用されない。

第 4 項 2013 年 6 月 11 日の航空交通における調停のための法律（連邦法令公報第 I 部、1545 ページ）により挿入された第 2 章第 5 節は、2013 年 11 月 1 日以前に生じた請求権には適用されない。

第 5 項 2016 年 2 月 19 日の消費者問題における代替的紛争解決についての指令の実現のため及び消費者問題のオンライン紛争解決についての規則の実現のための法律（連邦法令公報第 I 部、254 ページ）第 21 条により改正された及び挿入された第 2 章第 5 節の規則は、2016 年 4 月 1 日以前に生じた請求権には適用されない。

第 6 項 2017 年 7 月 17 日の遺族補償についての請求権の導入についての法律（連邦法令公報第 I 部、2421 ページ）により補足された第 35 条第 3 項は、事故が 2017 年 7 月 22 日以前に起こった場合は適用されない。

第 73 条

第 1 項 2007 年 5 月 10 日の公示の版（連邦法令公報第 I 部、698 ページ）での第 31b 条第 1 項第 2 文による委任は、第 31f 条第 1 項による委任と共に遅くとも 2012 年 12 月 31 日が終わるまでに失効する。2007 年 5 月 10 日の公示の版（連邦法令公報第 I 部、698 ページ）での第 31b 条第 1 項第 2 文による委任の失効まで、受託者は連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省の指針に従って活動し、航空安全連邦監督庁の法的・技術的監督の管轄下に置かれる。その業務の枠内に置ける第 1 文による受託者の決定に対しての異議申立ては適法である。この異議申立てには、期限を延期する作用はない。受託者が

対策を講じない場合、航空安全連邦監督庁が決定を下す。訴訟はドイツ連邦共和国に対して起こす必要があり、連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省がこれを代表する。

第 2 項 第 27b 条第 4 項による飛行場に、2007 年 5 月 10 日の公示の版（連邦法令公報第 I 部、698 ページ）での第 31b 条第 1 項第 2 文による、第 1 項に挙げられた受託者が、飛行場会社若しくは州、第 31f 条第 1 項による航空安全組織から航空安全の業務の遂行のために引き渡された場合、この引き渡しは被雇用者委託法の趣旨における被雇用者委託と見なされる。

第 2a 項 第 31b 条第 3 項第 3 文は、2013 年 6 月 30 日以前に終了した業務年度にも適用される。

第 3 項 2009 年 8 月 29 日の時点ですでに活動している、第 27c 条第 2 項第 3 文による営利企業には、第 27c 条第 2 項第 4 文により規定された公示により交付されたものと見なされる。

第 4 項 2014 年 12 月 31 日までは、2009 年 8 月 29 日の時点で、

- a) 国境近くの領域でのドイツの領空内で行われた外国航空安全組織の活動は、第 31b 条第 6 項により許可されたものと見なされ、
- b) 第 27d 条第 4 項による飛行場で、第 31f 条第 1 項による外国の航空安全組織により行われた活動は、他のすべての前提条件が備わっている場合には許可されたものと見なされる。

附属書 EV 統一条約附属書 I 第 XI 章専門分野 C 第 III 部章抜粋
(連邦法令公報第 II 部、1990、889、1106)

連邦法は、本条約第 3 条に挙げられた地域において以下の条件で発効する。

1. 1990 年 6 月 28 日の法律（連邦法令公報第 I 部、1221 ページ）により最後の改正が行われた 1981 年 1 月 14 日の告示の版（連邦法令公報第 I 部、61 ページ）での航空交通法は以下の条件。
 - a) 第 33 条から第 56 条は、加入の発効日以降に生じた損害事象にのみ適用される。
 - b) 連邦交通大臣は、第 31 条第 2 項による加入の発効日から 3 年の期間、第 3 条に挙げられた各州が引き受けるべき業務を、他の航空交通官庁に委任する権限が与えられる。