

- (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) ポイントとして挙げた事項については、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

航空ファイル.....

第 64 条 – 第 70 条

第 5 章

経過規定.....

第 71 条 – 第 73 条

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な場合、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。





[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]









+

+

+
