



### Zu diesem Beschwerdeformular

Dieses Beschwerdeformular ist ein rechtliches Dokument, das Auswirkungen auf ihre Rechte und Pflichten hat. Bitte folgen Sie der Anleitung im Merkblatt zum Ausfüllen des Beschwerdeformulars. Füllen Sie alle Felder aus, die sich auf Ihren Fall beziehen, und legen Sie sämtliche relevanten Unterlagen in Kopie vor.

Achtung: Wenn das Beschwerdeformular unvollständig ist, wird es nicht angenommen (siehe Artikel 47 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs). Beachten Sie bitte insbesondere Artikel 47 Absatz 2 (a), der folgendes vorsieht: „Alle Informationen, auf die oben in Absatz 1 (d) bis (f) Bezug genommen wird und die in den jeweiligen Abschnitten des Beschwerdeformulars anzugeben sind [Darlegung des Sachverhalts, geltend gemachte Verletzungen und Einhaltung der Zulässigkeitsvoraussetzungen], müssen ausreichend sein, um den Gerichtshof in die Lage zu versetzen, die Art und den Umfang der Beschwerde ohne Rückgriff auf andere Dokumente zu bestimmen.“

#### Strichcode-Aufkleber

Falls Sie bereits Strichcode Aufkleber vom Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte erhalten haben, kleben Sie bitte einen davon in dieses Feld.

#### Betreff Nr.

Wenn Ihnen zu dieser Beschwerde bereits eine Nummer vom Gerichtshof mitgeteilt wurde, geben Sie diese bitte hier an.

#### A. Beschwerdeführer (Einzelperson)

Dieser Teil richtet sich ausschließlich an natürliche Personen. Wenn der Beschwerdeführer eine Organisation ist, füllen Sie nur Abschnitt B aus.

##### 1. Familienname

##### 2. Vorname(n)

##### 3. Geburtsdatum

1	0	1	0	1	9	8	4
T	T	M	M	J	J	J	J

 z. B. 27/09/2012

##### 4. Staatsangehörigkeit

##### 5. Anschrift

##### 6. Telefon (mit internationaler Vorwahl)

##### 7. Email (falls vorhanden)

##### 8. Geschlecht

- männlich  
 weiblich

#### B. Beschwerdeführer (Organisation)

Dieser Teil ist nur dann auszufüllen, wenn der Beschwerdeführer eine Firma, Nichtregierungsorganisation, Vereinigung oder sonstige juristische Person ist.

##### 9. Bezeichnung

##### 10. Identifikationsnummer (falls vorhanden)

##### 11. Tag der Registrierung oder Eintragung (falls vorhanden)

T	T	M	M	J	J	J	J

 z. B. 27/09/2012

##### 12. Zweck/Aktivität

##### 13. Eingetragene Anschrift

##### 14. Telefon (mit internationaler Vorwahl)

##### 15. Email

**C. Bevollmächtigter des Beschwerdeführers**

Wenn der Beschwerdeführer nicht vertreten wird, bitte weiter in Abschnitt D.

**Nicht rechtsanwältlicher Vertreter/Vertreter einer Organisation**

Bitte füllen Sie diesen Teil des Formulars aus, wenn Sie einen Beschwerdeführer vertreten, aber *kein Rechtsanwalt sind*.

Geben Sie in diesem Feld an, in welcher Eigenschaft Sie den Beschwerdeführer vertreten oder in welcher Beziehung oder offiziellen Funktion Sie für eine Organisation handeln.

16. Eigenschaft / Beziehung / Funktion

17. Familienname

18. Vorname(n)

19. Staatsangehörigkeit

20. Anschrift

21. Telefon (mit internationaler Vorwahl)

22. Fax

23. Email

**Rechtsanwalt**

Bitte füllen Sie diesen Teil des Formulars aus, wenn Sie den Beschwerdeführer *als Rechtsanwalt* vertreten.

24. Familienname

25. Vorname(n)

26. Staatsangehörigkeit

27. Anschrift

28. Telefon (mit internationaler Vorwahl)

29. Fax

30. Email

**Vollmacht**

Der Beschwerdeführer muss seinen Vertreter durch seine Unterschrift ermächtigen, in seinem Namen zu handeln (siehe Merkblatt zum Ausfüllen des Beschwerdeformulars).

Hiermit bevollmächtige ich die genannte Person, mich in der nach Artikel 34 der Menschenrechtskonvention erhobenen Beschwerde im Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte zu vertreten.

31. Unterschrift des Beschwerdeführers

32. Datum

1	2	0	1	2	0	1	5	z. B. 27/09/2012
T	T	M	M	J	J	J	J	



**D. Staat(en), gegen den/die sich die Beschwerde richtet**

33. Kreuzen Sie den/die Namen des Staates/der Staaten an, gegen den/die sich die Beschwerde richtet

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> ALB - Albanien                | <input type="checkbox"/> ITA - Italien                                       |
| <input type="checkbox"/> AND - Andorra                 | <input type="checkbox"/> LIE - Liechtenstein                                 |
| <input type="checkbox"/> ARM - Armenien                | <input type="checkbox"/> LTU - Litauen                                       |
| <input type="checkbox"/> AUT - Österreich              | <input type="checkbox"/> LUX - Luxemburg                                     |
| <input type="checkbox"/> AZE - Aserbaidschan           | <input type="checkbox"/> LVA - Lettland                                      |
| <input type="checkbox"/> BEL - Belgien                 | <input type="checkbox"/> MCO - Monaco  |
| <input type="checkbox"/> BGR - Bulgarien               | <input type="checkbox"/> MDA - Republik Moldau                               |
| <input type="checkbox"/> BIH - Bosnien und Herzegowina | <input type="checkbox"/> MKD - „Ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien“ |
| <input type="checkbox"/> CHE - Schweiz                 | <input type="checkbox"/> MLT - Malta   |
| <input type="checkbox"/> CYP - Zypern                  | <input type="checkbox"/> MNE - Montenegro                                    |
| <input type="checkbox"/> CZE - Tschechische Republik   | <input type="checkbox"/> NLD - Niederlande                                   |
| <input type="checkbox"/> DEU - Deutschland             | <input type="checkbox"/> NOR - Norwegen                                      |
| <input type="checkbox"/> DNK - Dänemark                | <input type="checkbox"/> POL - Polen   |
| <input type="checkbox"/> ESP - Spanien                 | <input type="checkbox"/> PRT - Portugal                                      |
| <input type="checkbox"/> EST - Estland                 | <input type="checkbox"/> ROU - Rumänien                                      |
| <input type="checkbox"/> FIN - Finnland                | <input type="checkbox"/> RUS - Russische Föderation                          |
| <input type="checkbox"/> FRA - Frankreich              | <input type="checkbox"/> SMR - San Marino                                    |
| <input type="checkbox"/> GBR - Vereinigtes Königreich  | <input type="checkbox"/> SRB - Serbien                                       |
| <input type="checkbox"/> GEO - Georgien                | <input type="checkbox"/> SVK - Slowakische Republik                          |
| <input type="checkbox"/> GRC - Griechenland            | <input type="checkbox"/> SVN - Slowenien                                     |
| <input type="checkbox"/> HRV - Kroatien                | <input type="checkbox"/> SWE - Schweden                                      |
| <input type="checkbox"/> HUN - Ungarn                  | <input type="checkbox"/> TUR - Türkei  |
| <input type="checkbox"/> IRL - Irland                  | <input checked="" type="checkbox"/> UKR - Ukraine                            |
| <input type="checkbox"/> ISL - Island                  |  |

**Beschwerdegegenstand**

Sämtliche Angaben zum Sachverhalt, zu den Beschwerdepunkten und zur Frage der Erschöpfung des innerstaatlichen Rechtswegs sowie der Einhaltung der Sechs-Monats-Frist (siehe Artikel 35 Absatz 1 der Konvention) müssen in diesem Teil des Beschwerdeformulars dargelegt werden (Abschnitt E, F und G) (Artikel 47 Absatz 2 (a) der Verfahrensordnung des Gerichtshofs). Der Beschwerdeführer kann seine Angaben auf einem dem Beschwerdeformular beigefügten gesonderten Dokument ergänzen, das 20 Seiten nicht überschreiten darf (Artikel 47 Absatz 2 (b) der Verfahrensordnung); von der Begrenzung der Seitenzahl ausgenommen sind Kopien von Dokumenten und Entscheidungen.

**E. Darlegung des Sachverhalts**

34.

Die Beschwerdeführerin ist deutsche Staatsbürgerin. Sie ist die Tochter des am 17. Juli 2014 verstorbenen Wilhelmus Theodorus Maria Grootsholten (geb. am 15. Oktober 1960).

Theodorus Grootsholten war Passagier auf dem Flug MH17. Das Flugzeug der Fluggesellschaft Malaysia Airlines, eine Boeing 777, startete am 17. Juli 2014 um etwa 10:30 Ortszeit vom Amsterdamer Schipol Airport mit 283 Passagieren und 15 Crew-Mitgliedern an Bord. Auf dem Weg nach Kuala Lumpur/Malaysia kreuzte es den ukrainischen Luftraum auf Flugfläche 330 (etwa 33.000 Fuß oder gut 10.000 m). Zu dieser Zeit war der Luftraum über dem östlichen Teil der Ukraine von der ukrainischen Flugsicherung (UkSATSE) zwischen Flugfläche 260 und Flugfläche 320 (bis zu einer Höhe von etwa 32.000 Fuß oder 9750 m) wegen Feindseligkeiten zwischen bewaffneten Gruppen und den ukrainischen Streitkräften gesperrt. Um etwa 13:20 Uhr stürzte das Flugzeug über der östlichen Ukraine (bei Hrabove) ab. Alle Personen an Bord starben, so auch der Vater der Beschwerdeführerin.

Die Crew war vorschriftsmäßig lizenziert und das Luftfahrzeug war lufttüchtig. Die Auswertung des Cockpit Voice Recorders (CVR) und des Flight Data Recorders (FDR) ergaben keine Hinweise auf akustische Warnsignale oder Fehlfunktionen vor dem Absturz, ebensowenig die Unterhaltung der Cockpit-Besatzung. Die Flugsicherung hatte keine Notrufe erhalten.

Die festgestellte Beschädigung am Rumpf und im Cockpitbereich deutet auf Einschläge einer großen Anzahl von Objekten hin, die das Luftfahrzeug von außen trafen. Das Luftfahrzeug brach infolge dieser Einschläge in der Luft auseinander.

Anmerkung: Die Sachverhaltsschilderung beruht im Wesentlichen auf den Feststellungen der englischen Fassung des vorläufigen Untersuchungsberichts der zuständigen Flugunfalluntersuchungsstelle (Dutch Safety Board: Preliminary report / Crash involving Malaysia Airlines Boeing 777-200 Flight MH17)

- siehe Anlage 1 -.

Soweit auf andere Quellen Bezug genommen wird, sind diese im Text an der entsprechenden Stelle genannt. Gleichzeitig wird jeweils Beweis durch entsprechende Zeugenvernehmung beantragt.



**Darlegung des Sachverhalts (Fortsetzung)**

35.

- intentionally left blank -

**Darlegung des Sachverhalts (Fortsetzung)**

36.

- intentionally left blank -

**F. Angabe der geltend gemachten Verletzung(en) der Konvention und/oder Protokolle und Begründung der Beschwerden**

37. Geltend gemachte Artikel

Artikel 1

Artikel 2 Absatz 1

Artikel 41

Erläuterung

Die Ukraine hat die Europäische Menschenrechtskonvention (EMRK) am 11. September 1997 ratifiziert und damit "allen ihrer Hoheitsgewalt unterstehenden Personen die in Abschnitt I bestimmten Rechte" zugesichert. Zu diesen Rechten gehört insbesondere das in Artikel 2 niedergelegte "Recht auf Leben". Die Beschwerdeführerin als Tochter des Getöteten ist als sog. indirektes Opfer beschwerdebefugt (so die Rechtsprechung des EGMR, vgl. etwa McCann and Others v. the United Kingdom).

Nach Artikel 2 Abs. 1 Satz 2 EMRK darf niemand absichtlich getötet werden.

Eine der in diesem Artikel aufgeführten Ausnahmen ist vorliegend nicht gegeben.

Der Tatbestand des Artikels 2 Abs. 1 Satz 2 EMRK ist hier erfüllt:

1. Der Vater der Beschwerdeführerin ist getötet worden.

2. Der Tod ist durch pflichtwidriges Unterlassen der ukrainischen Regierung verursacht worden. Sie hat entgegen ihrer Rechtspflicht den Luftraum nicht bis zur Reiseflughöhe gesperrt.

3. Die ukrainische Regierung hat auch absichtlich gehandelt, indem sie billigend in Kauf genommen hat, dass durch ihr pflichtwidriges Unterlassen Menschen getötet wurden.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Ausführungen auf dem beigelegten Beiblatt 1 verwiesen.

Es wird beantragt, der Beschwerdeführerin eine gerechte Entschädigung zuzusprechen (Artikel 41 EMRK). Die Beschwerdeführerin hält eine Million USD für angemessen und notwendig. Dies aus zwei Gründen: Zum einen muss die Höhe der Entschädigung das Ungeheuerliche der Tat reflektieren, das darin liegt, unschuldige Menschen, die sich im Vertrauen auf die Funktionsfähigkeit der Zivilluftfahrt und das Verantwortungsbewusstsein der beteiligten Staaten (zumal wenn diese der EMRK beigetreten sind) in die Obhut eines für sie anonymen Apparats begeben haben, auf dem Altar bloßer finanzieller Interessen zu opfern. Der geldwerte Vorteil, der mit der Nichtsperrung des Luftraums verbunden ist (wegen der Einnahmen aus den Überfluggebühren in Millionenhöhe täglich), muss negativ ausgeglichen werden, damit es für Staaten nicht künftig attraktiv ist, eine kalte Kalkulation mit Menschenleben vorzunehmen. Hiermit hängt der zweite Grund eng zusammen: Wenn sich die Weltgemeinschaft künftig nicht mehr darauf verlassen kann, dass Staaten ihren Luftraum in bestimmten Krisensituationen sperren, dann führt das angesichts der zunehmenden Zahl vergleichbarer Konstellationen zum Kollabieren eines globalen Luftverkehrs. Die Verhinderung weiterer derartiger Menschenrechtsverletzungen kann nur mit einer fühlbaren Entschädigung erreicht werden.

## Beiblatt 1 (zu S. 7 der Beschwerdeschrift)

**Zu 1: Der Tod des Vaters der Beschwerdeführerin bedarf keiner weiteren Darlegung.**

**Zu 2: Pflichtwidriges Unterlassen der ukrainischen Regierung:**

Die Ukraine ist Teil der globalen Luftfahrtgemeinschaft. Sie hat infolge des Beitritts zu den einschlägigen Abkommen ihren Luftraum für den Durchflug ausländischer Fluggesellschaften geöffnet und damit auch die Sicherheit dieser in ihrem Hoheitsgebiet durchzuführenden Flüge garantiert. Diese Verpflichtung hat sie dadurch verletzt, dass sie den betreffenden Teil ihres Luftraums nicht gesperrt hat. Im Einzelnen:

Den Beitritt zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (Chikagoer Abkommen) vom 7. Dezember 1944 hat die Ukraine mit Wirkung vom 10. April 1992 vollzogen. Mit Wirkung vom 14. August 1997 ist sie auch der Vereinbarung über den Durchflug im Internationalen Fluglinienverkehr (Transitvereinbarung) vom 7. Dezember 1944 beigetreten

- [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit_EN.pdf) - .

Nach Artikel 1 (Lufthoheit) des Chikagoer Abkommens erkennen die Vertragsstaaten an, "dass jeder Staat über seinem Hoheitsgebiet volle und ausschließliche Lufthoheit besitzt". Diese Grundannahme bewirkt nicht nur, dass der Einflug in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragsstaaten von deren Erlaubnis abhängig ist, sondern auch, dass für den rechtmäßigen Aufenthalt in den jeweils anderen Lufträumen die Sicherheit in einer Weise gewährleistet ist, dass internationaler Luftverkehr überhaupt geordnet stattfinden kann.

Dem oben genannten Erfordernis einer Erlaubnis für den hier fraglichen Durchflug durch den Luftraum der Ukraine ist durch den Beitritt der Ukraine zum Transitabkommen Genüge getan (Malaysia ist dem Transitabkommen bereits mit Wirkung vom 31. Mai 1945 beigetreten). Nach dessen Artikel I Abschnitt 1 gewährt nämlich jeder Vertragsstaat den anderen Vertragsstaaten im planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr u. a. das Recht, sein Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen. Die Fluggesellschaft „Malaysia Airlines“ hat am 17. Juli 2014 mit ihrem Flug MH17 von diesem Recht Gebrauch gemacht.

Die selbstverständlich mit der Öffnung des Luftraums einhergehende Verpflichtung der Staaten, die Sicherheit ihres Luftraums zu gewährleisten, ergibt sich ausdrücklich aus der Präambel zum Chikagoer Abkommen. Danach haben sich „die unterzeichneten Regierungen sich auf gewisse Grundsätze und Übereinkommen geeinigt, damit die internationale Zivilluftfahrt sich *sicher und geordnet* entwickeln kann“ (Anm.: Hervorhebung hinzugefügt).

Zudem definiert Artikel 44 als Ziel und Aufgaben der aufgrund des Chikagoer Abkommens gegründeten Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ausdrücklich, „die Grundsätze und die Technik der internationalen Luftfahrt zu entwickeln sowie die Planung und Entwicklung des internationalen Luftverkehrs zu fördern, ... um ein *sicheres und geordnetes* Wachsen der internationalen Zivilluftfahrt in der ganzen Welt zu gewährleisten“ (Anm.: Hervorhebung hinzugefügt).

Die Verpflichtung zur Gewährleistung der Sicherheit im eigenen Luftraum bedeutet nicht nur, dass ein Staat aktiv hierzu beitragen muss (insbesondere durch Vorhaltung von Flugsicherungsdiensten aufgrund Artikel 28 des Chikagoer Abkommens). Kann ein Staat aus Gründen, die sich seiner faktischen Einflussnahme entziehen, die Sicherheit nicht (nicht mehr oder auch nur zeitweise) gewährleisten, so bleibt keine andere Möglichkeit, als den Luftraum bzw. den betroffenen Teil des Luftraums zu sperren.



Er würde sich dann nicht in Gegensatz zu seinen Verpflichtungen zur Offenhaltung des Luftraums setzen. Denn nach Artikel 9 (Sperrgebiete) Abs. (a) des Chikagoer Abkommens kann jeder Vertragsstaat aus Gründen der öffentlichen Sicherheit das Überfliegen bestimmter Teile seines Hoheitsgebiets für Luftfahrzeuge anderer Staaten einheitlich beschränken oder verbieten. Beschreibungen solcher Sperrgebiete im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats sind den anderen Vertragsstaaten und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation sobald wie möglich mitzuteilen.

Zudem behält sich nach Artikel 9 Abs. (b) jeder Vertragsstaat das Recht vor, unter außergewöhnlichen Umständen oder während der Zeit eines Notstandes oder im Interesse der öffentlichen Sicherheit mit sofortiger Wirkung das Überfliegen seines gesamten Hoheitsgebiets oder eines Teiles davon zeitweilig zu beschränken oder zu verbieten.

Diese Vorschriften sind als Ermessensvorschriften formuliert („kann“ bzw. „behält sich vor“), was zunächst bedeutet, dass ein Staat, der bei Vorliegen der Voraussetzungen von diesen rechtlichen Möglichkeiten Gebrauch macht, keinen Vertragsverstoß begeht. Umgekehrt folgt hieraus allerdings auch, dass ein Staat, der trotz Vorliegens der beschriebenen Situation von den ihm zustehenden und auch nur von ihm allein wahrnehmbaren Möglichkeiten keinen Gebrauch macht, sich völkerrechtswidrig verhält. Denn die anderen Vertragsstaaten sowie die von ihnen benannten Luftfahrtunternehmen müssen als Nutzer des Luftraums darauf vertrauen können, dass der Luftraum, der ihnen von einem Staat zur Nutzung zur Verfügung gestellt wird, als sicher gelten kann, solange dieser Staat von der Möglichkeit einer Luftraumsperrung kein Gebrauch gemacht hat.

Im vorliegenden Falle war nicht nur der Weltgemeinschaft, sondern vor allem auch der ukrainischen Regierung als Verfügungsberechtigte über den fraglichen Luftraum bekannt, dass im Osten des Landes die öffentliche Sicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Der ukrainischen Regierung war zudem bekannt – oder es hätte ihr zumindest bekannt sein müssen –, dass die dortigen Rebellen mit Waffensystemen ausgestattet waren, mit deren Hilfe sie in der Lage waren, Luftfahrzeuge abzuschießen. Dies ergibt sich – unabhängig von sonstigen Erkenntnissen – bereits aus der Tatsache, dass die ukrainische Regierung den Luftraum drei Tage vor der Katastrophe bis knapp unterhalb der Reiseflughöhe gesperrt hatte. Sie hat deshalb nicht ausgeschlossen, dass die Rebellen mit ihrer Bewaffnung Luftfahrzeuge bis zu etwa 250 m unterhalb der dem Flug MH 17 von der ukrainischen Flugsicherung zugewiesenen Reiseflughöhe erreichen konnten.

Die Sperrung des Luftraums bis zu dieser Höhe war angeordnet worden, nachdem in der Woche vor dem Abschuss der MH 17 vier Militärluftfahrzeugen einschließlich eines Antonov Cargo Transportflugzeuges nur drei Tage vor dem Abschuss der MH17 im Luftraum über der Krisenregion abgeschossen worden waren. Die Europäische Flugsicherungsagentur EUROCONTROL, deren Mitglied die Ukraine seit dem 1. Mai 2004 ist

- <https://www.eurocontrol.int/articles/member-flags-and-adhesion-dates> -

hatte dies zum Anlass genommen, die Ukraine zu drängen, den Luftraum über dem Rebellengebiet vollständig zu schließen, was von der Ukraine ignoriert wurde

- Siehe den Bericht der Sunday Times vom 7. Dezember 2014  
<http://www.news.com.au/world/ukraine-was-warned-about-mh17/story-fndir2ev-1227147900697> -

Beweis: Zeugnis des Generaldirektors von EUROCONTROL Frank Brenner, Rue de la Fusée 96, Brussels 1130, Belgien.

Eine Befugnis, dies verbindlich anzuweisen, hat EUROCONTROL allerdings nicht. Erst nach dem Abschuss der MH 17 hat die Ukraine die Konsequenzen gezogen und den Luftraum über dem umkämpften Gebiet vollständig geschlossen

- <http://www.tagesschau.de/ausland/luftraum-100.html>

Beweis: Zeugnis des Ministers of Infastruktire Andrii Pyvovarskyi, 14, Peremohy Str., Kiev, Ukraine 01135.

Die Einschätzung über den möglichen Bewaffnungsstand der Rebellen hätte sich der Ukraine aufdrängen müssen, und zwar nicht nur hinsichtlich der Frage, ob die Rebellen überhaupt mit Boden-Luft-Raketen ausgestattet waren, sondern gleichzeitig auch hinsichtlich der konkreten Art und der Fähigkeiten dieser Raketen. Die Ukraine ist naturgemäß als ehemaliger Teil der Sowjetunion (und in der gegenwärtigen kritischen Situation ohnehin) über den Bewaffnungsstand der russischen Armee bestens informiert. Wenn sie also davon ausging, dass die Rebellen mit russischen Raketen ausgerüstet waren, so musste sie auch wissen, um welche Raketen es sich handelte und welche Fähigkeit diese Raketen haben. Und selbst wenn die Ukraine dieses Wissen nicht positiv hatte, so hätte sie aufgrund ihrer Hintergrundkenntnisse nicht ausschließen dürfen, dass die Rebellen über eine derartige Bewaffnung verfügten.

Die ukrainische Regierung war deshalb zur Sperrung des betroffenen Luftraums verpflichtet. Sie hat entgegen ihrer Rechtspflicht den Luftraum nicht bis zur Reiseflughöhe gesperrt. Dadurch hat sie u. a. den Tod des Vaters der Beschwerdeführerin rechtswidrig verursacht.

### **Zu 3: Absichtliches Handeln der ukrainischen Regierung:**

Die ukrainische Regierung hat auch absichtlich gehandelt, indem sie billigend in Kauf genommen hat, dass durch ihr pflichtwidriges Unterlassen Menschen getötet wurden. Angesichts der kritischen Lage im Osten der Ukraine und der auch ihr offensichtlich bekannten Bewaffnung der Rebellen musste sie damit rechnen, dass auch ein Verkehrsflugzeug knapp oberhalb des von ihr gesperrten Luftraums, d. h. auf Reiseflughöhe, abgeschossen werden könnte. Wenn sie für ein Freihalten des Luftraums bis zur Reiseflughöhe Sorge getragen hat, dann hat sie die Möglichkeit eines Abschusses zumindest bis zu dieser Höhe positiv einkalkuliert. Man wird zwar davon ausgehen müssen, dass es der ukrainischen Regierung nicht völlig egal war, ob es oberhalb dieser Höhe zu einer solchen Katastrophe kommen würde, da ein solcher Vorfall die politischen Schwierigkeiten zusätzlich vergrößern würde. Auf der anderen Seite muss dann aber nach den Gründen gefragt werden, die die ukrainische Regierung davon abgehalten haben, das Naheliegendste zu tun, was man sich in dieser Situation überhaupt vorstellen kann, nämlich die Luftraumsperrung nicht unmittelbar unterhalb der Reiseflughöhe enden zu lassen. Dieser Grund kann nur darin zu sehen sein, dass die Ukraine auf den Einnahmen aus den Überfluggebühren nicht verzichten wollte, die bei den seinerzeit etwa 700 Überflügen täglich mehrere Millionen USD ausmachen

- Beweis: Zeugnis des Ministers of Infastruktire Andrii Pyvovarskyi, 14, Peremohy Str., Kiev, Ukraine 01135.

Bei der Abwägung der finanziellen Vorteile mit dem Risiko für den Luftverkehr hat sich die ukrainische Regierung offensichtlich bewusst für die finanziellen Vorteile entschieden und das Risiko für Menschenleben hintangestellt. Sie hat deshalb zumindest mit Eventualvorsatz gegen ihre Pflicht zur Luftraumsperrung verstoßen und den Tod Hunderter Menschen billigend in Kauf genommen.



Dass sich die ukrainische Regierung der Gefahren vollständig bewusst war und dass ihr der Zusammenhang zwischen der Luftraumsperrung bis knapp unterhalb der Reiseflughöhe und der bestehenden Gefährdung durch die Rebellen bewusst war, wird auch durch folgendes belegt: Auf Seite 14 der unveröffentlichten Version des holländischen Zwischenberichts hieß es noch: "Die NOTAM mit der Luft-raumbegrenzung wurde verfasst als Reaktion auf den Abschuss einer Antonov 24 am 14. Juli auf einer Flughöhe von 6500 Metern." Dieser Satz ist kurz vor der Veröffentlichung aus dem Bericht gestrichen worden. Es wird angeregt, hierüber und über die Frage, auf wessen Betreiben dieser Satz gestrichen wurde, Beweis zu erheben

- <http://www.spiegel.de/panorama/mh17-vorwuerfe-gegen-ukraine-angeblich-aenderung-in-zwischenbericht-a-1006517.html>

Beweis: Vorsitzender der Untersuchungsgruppe des Dutch Safety Board, T.H.J. Joustra, Anna van Sakenslaan 50, 2593 HAT The Hague, The Netherlands.

## Beiblatt 2 (zu S. 8 der Beschwerdeschrift)

### Die Voraussetzungen für eine Staatshaftung nach ukrainischem Recht

#### 1. Die materiellen Haftungsvoraussetzungen

Nach Artikel 19 der Verfassung der Ukraine sind Verwaltungsstellen nur zum Handeln ermächtigt, wenn dies ausdrücklich rechtlich vorgesehen ist. Deshalb handelt eine Verwaltungsstelle rechtswidrig, wenn sie diese Ermächtigung überschreitet. Dieses Prinzip ist auf aktives Handeln anwendbar, aber nicht ausdrücklich auf ein Unterlassen, wie es vorliegend in Rede steht.

Das materielle Staatshaftungsrecht ist Teil des Zivilgesetzbuches der Ukraine vom 16. Januar 2003.

Der einschlägige Artikel 1167 Abs. 2 (Grounds of Responsibility for Moral Damage) lautet wie folgt:

„Moral damage shall be indemnified irrespective of the guilt of the state government, governmental body of the Autonomous Republic of Crimea, local self-government, physical or legal person that inflicted it:

- 1) *if damage is resulted from mutilation, other health injuries or death of a physical person due to operation of the source of increased danger;*
- 2) *if damage to a physical person is resulted from his/her illegal imprisonment, illegal bringing to criminal try, illegal custody as a preventive measure or written undertaking not to leave a place, illegal retention, illegal administrative penalty in the form of arrest or compulsory work;*
- 3) *in other cases specified by the law*“ (Anm.: Hervorhebung hinzugefügt).

Die Vorschrift, die der vorliegenden Situation am nächsten kommt, ist die Nr. 1. Deren Voraussetzungen sind vorliegend allerdings nicht gegeben. Die Tochter der Beschwerdeführerin ist nicht „*due to operation of the source of increased danger*“ gestorben, sondern weil die ukrainische Regierung es entgegen ihrer rechtlichen Verpflichtung unterlassen hat, eine bestehende Gefahr für Menschenleben durch naheliegende und zur Verfügung stehende Maßnahmen abzuwenden.

#### 2. Die Nicht-Effektivität einer Schadensersatzklage gegen den ukrainischen Staat

Unabhängig davon muss ernsthaft bezweifelt werden, ob eine Schadensersatzklage gegen den ukrainischen Staat Erfolg hätte, selbst wenn man das Vorliegen der materiellen Voraussetzungen für einen solchen Anspruch unterstellen würde.

Es ist allgemein bekannt und darf deshalb vorliegend nicht unberücksichtigt bleiben, dass die Situation, vor deren Hintergrund sich die Tötung der Tochter der Beschwerdeführerin ereignete, für die Ukraine politisch ausgesprochen kritisch ist:

Nach der Vereinnahmung der Krim durch Russland fühlten sich die Separatisten im Osten der Ukraine ermutigt, auch für das von ihnen beherrschte Gebiet Ansprüche auf Ablösung von der Ukraine und auf Angliederung an Russland zu stellen. Die Regierungen der Ukraine und Russlands werfen sich gegenseitig vor, die Krise zu schüren bzw. verursacht zu haben. Während die derzeitige ukrainische Regierung nach russischer Lesart durch einen von westlichen Agenten und Faschisten initiierten Putsch an die Macht gekommen ist, verdächtigt umgekehrt die neue ukrainische Regierung Russland, den Konflikt mit den Separatisten im Osten des Landes zu schüren und die Separatisten zu ermutigen und sogar



aktiv zu unterstützen (durch eigene Soldaten und Bewaffnung einschließlich Raketen. Dementsprechend gibt es Verdächtigungen, dass die ukrainische Luftwaffe das Flugzeug MH17 abgeschossen habe, um den Verdacht auf die Separatisten und Russland zu lenken und deren Position zu destabilisieren.

Es kann von außen nicht beurteilt werden, welche der Versionen die richtige ist und was tatsächlich passiert ist. Jedenfalls kann angenommen werden, dass in dieser kritischen Situation ukrainische Gerichte wenig geneigt sind, sich mit der Erforschung des Sachverhalts zu befassen und ihre Regierung womöglich wegen Tötung durch Unterlassen zum Schadensersatz zu verurteilen.

Der EGMR hat im Fall Tymoshenko v. Ukraine vom 30. Juli 2013 (Application No 49872/11, S. 41 und 45) hat der EGMR unter Bezugnahme auf den früheren Fall Kaverzin v. Ukraine (Application No 2389/03) eine Ausnahme vom Erfordernis der Erschöpfung des heimischen Rechtsweges nach Artikel 35 angenommen und dies damit begründet, dass die denkbaren Rechtsmittel nicht geeignet seien, effektiven Rechtsschutz zu gewährleisten. Es gebe keine detaillierten Verfahren für die Geltendmachung dieses speziellen Typus von Beschwerden vor heimischen Gerichten. In den genannten Fällen konnte die Regierung zudem keine praktischen Beispielfälle anführen.

Diese Situation hat sich auch ein Jahr nach dieser Entscheidung nicht geändert. Selbst wenn man unterstellt, dass die derzeitige Regierung rechtsstaatlicher eingestellt ist als die abgelöste Regierung, so muss man berücksichtigen, dass es – selbst wenn man den entsprechenden politischen Willen unterstellt - eine Zeitlang braucht, um ein gefestigtes System zu ändern und dass die neue Regierung seit ihrem Amtsantritt sich mit anderen Dingen zu beschäftigen hatte, als die Rechtsschutzlücken des bisherigen Systems auszufüllen. Es ist unwahrscheinlich, dass dies ausgerechnet im Hinblick auf den vorliegenden politisch kritischen Fall geschehen könnte.

Die Beschwerde ist deshalb zulässig.

**PROF. DR. IUR. ELMAR M. GIEMULLA**  
**SCHOPENHAUERSTR. 51 \* 14129 BERLIN**  
**RECHTSANWALT (BERLIN) UND ATTORNEY AT LAW (NEW YORK)**

**TEL.: (+49 30) 22 67 93 00 \* FAX: (+49 30) 22 67 93 01**  
**MOBIL: (+49 171) 835 14 59 \* E-MAIL: GIEMULLA@GIEMULLA.COM**

The Registrar  
European Court of Human Rights  
Council of Europe  
67075 Strasbourg CEDEX  
Frankreich

4. September 2015

In dem Beschwerdeverfahren

Kenke, Denise vs. Ukraine

Beschwerde-Nr. 4412/15

wird in Ergänzung der Beschwerdeschrift vom 19. Dezember 2014 folgendes vorgetragen:

Die Beschwerde stützt sich im Wesentlichen auf die Verantwortung der Regierung der Ukraine für ihren Luftraum. Auch die internationale Zivilluftfahrt-Organisation (International Civil Aviation Organization – ICAO) hat ihre Maßnahmen als Reaktion auf die Ereignisse in der Ukraine wesentlich auf diesen Aspekt gestützt.

Bereits eine Woche nach der Tragödie, nämlich am 24. Juli 2014, hat die ICAO an die Mitgliedstaaten einen sog. *State Letter*<sup>1</sup> versandt, der die „Safety and security of civil aircraft operating in airspace affected by conflict“ betrifft. Neben der Notwendigkeit einer engen zivil-militärischen Koordinierung im Falle eines bewaffneten Konflikts betonte das ICAO-Sekretariat darin das Erfordernis, Durchflüge von Luftfahrzeugen anderer Staaten durch den eigenen Luftraum aus Gründen militärischer Notwendigkeit oder der öffentlichen Sicherheit zu beschränken oder zu verbieten.

Der „*State Letter*“ verweist zur Begründung ausdrücklich auf Artikel 9 des Chikagoer Abkommens und auf die Verantwortung des jeweiligen Staates, in dem sich der bewaffnete Konflikt abspielt und der die dortige Flugsicherung organisiert.

Am 18. November 2014 veröffentlichte die ICAO die „*Council Resolution on Malaysia Airlines Flight MH, destroyed over eastern Ukraine on 17 July 2014*“<sup>2</sup>. Darin wird zunächst auf Artikel 3<sup>bis</sup> des Chikagoer Abkommens verwiesen, in dem die Vertragsstaaten anerkennen, dass sich jeder Staat der Anwendung von Waffen gegen im Flug befindliche Zivilluftfahrzeuge enthalten muss. Dieser Hinweis geht allerdings ins Leere, solange man nicht weiß, ob die Waffenanwendung hier tatsächlich von einem der

---

<sup>1</sup> <http://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-clarifies-State-responsibilities-arising-from-conflict-zones.aspx>.

<sup>2</sup>

<http://www.icao.int/Newsroom/NewsDoc2014/COUNCIL%20RESOLUTION%20ON%20MALAYSIA%20AIRLINES%20FLIGHT%20MH17.pdf>



beteiligten Staaten ausgegangen ist. Denn die Rebellen auf ukrainischem Gebiet sind ja nicht staatlich organisiert und schon gar nicht Unterzeichner des Chikagoer Abkommens. Zudem werden die Mitgliedsstaaten dazu gedrängt, auf Risiken für Zivilluftfahrzeuge in Konfliktzonen zu reagieren, unter anderem dadurch, dass angemessene Luftraummanagement-Maßnahmen in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen getroffen werden, wie insbesondere Einflugrestriktionen oder Luftraumsperrungen.

Auf der *High-Level Safety Conference* zwischen dem 2. und 5. Februar 2015<sup>3</sup> hat die mittlerweile vom ICAO-Sekretariat eingerichtete „*Task Force on Risks to Civil Aviation arising from Conflict Zones*“<sup>4</sup> ein Arbeitspapier einschließlich eines Arbeitsprogramms präsentiert. Die Task Force berät das Sekretariat, das wiederum dem Rat berichtet.

Das Arbeitspapier betont die Verantwortung der Staaten, in ihrem jeweiligen Luftraum die Sicherheit von zivilen Flügen zu gewährleisten. Zusätzlich wird darauf verwiesen dass die Luftraumnutzer das Letztentscheidungsrecht darüber haben, wo sie sicher fliegen können.

Kern der erwogenen Maßnahmen ist die Einrichtung eines Mechanismus, mit dessen Hilfe verfügbare Informationen über Konfliktzonen zusammengeführt werden könnten und das allen Beteiligten einschließlich den Staaten und der Luftverkehrswirtschaft zugänglich gemacht werden könnte. Zudem soll langfristig „*Guidance Material*“ entwickelt werden (auf der Basis von „*best practices*“), um Risikoeinschätzungen durchführen und austauschen zu können, die Flüge von Zivilluftfahrzeugen in der Nähe oder über Konfliktzonen betreffen.

Die Intention dieser Maßnahmen ist es, die Staaten in die Lage zu versetzen, Bekanntmachungen über Flugbeschränkungen oder Flugverbote innerhalb ihres jeweiligen Luftraums zu erlassen. Zusätzlich soll ein Staat auch Flüge seiner eigenen Betreiber in bestimmten Gegenden außerhalb seines Hoheitsgebiets beschränken oder verbieten können.

Als Ergebnis der High Level Safety Conference hat die ICAO Anfang April 2015 ihr „*Conflict Zone Risk Information Repository*“ eingerichtet, der auf der Website der ICAO allgemein zugänglich ist<sup>5</sup>. Hieraus sind Beschlüsse über Luftraumbeschränkungen sowie Anweisungen und Empfehlungen von Mitgliedstaaten an Luftfahrtunternehmen ersichtlich. Auch über die mittlerweile verfügbaren Luftraumsperrungen im Osten der Ukraine kann man sich dort informieren. Wenn dieser „*Repository*“ von den Mitgliedstaaten intensiv genutzt wird, kann er sicherlich eine tagesaktuelle Informationsquelle über potentielle Risiken darstellen, die der Zivilluftfahrt durch bewaffnete Konflikte entstehen.

Die ICAO betont auf ihrer Website zu Recht, dass jeder betroffene Staat selbst dafür verantwortlich ist, die Risiken für die Zivilluftfahrt in seinem eigenen Luftraum einzuschätzen und diese Information anderen Staaten und Luftfahrtunternehmen zügig zugänglich zu machen.

Elmar M. Giemulla

---

<sup>3</sup> Second High-Level Safety Conference 2015 (HLSC 2015) Planning For Global Aviation Safety Improvement, HLSC/15-WP3, [http://www.icao.int/Meetings/HLSC2015/Documents/WP/wp003\\_en.pdf](http://www.icao.int/Meetings/HLSC2015/Documents/WP/wp003_en.pdf).

<sup>4</sup> Aufgrund eines speziellen High-Level Treffens der Generaldirektoren von IATA, ACI und CANSO am 29. Juli 2014.

<sup>5</sup> <http://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-Goes-Live-With-New-Online-Conflict-Zone-Information-Repository.aspx>.