



Professor Dr. Stephan Hobe, LL.M., Köln

Ein Überblick über das Luft- und Weltraumrecht

Professor Hobe führt mit dem vorliegenden Beitrag in das Luft- und Weltraumrecht ein, welches von stetig wachsender Bedeutung ist und als Querschnittsmaterie verschiedene Rechtsgebiete betrifft. Es umfasst zivilrechtliche und öffentlich-rechtliche Materien sowie nationales Recht und Völkerrecht, zudem haben Luftverkehr und Raumfahrt zahlreiche Bezüge zum internationalen Privat- und Wirtschaftsrecht.

Gegenstand des ersten Abschnitts ist das Luftrecht. Ausgehend von dem Grundsatz der Lufthoheit, unter Benennung einschlägiger bilateraler Abkommen, der Rechtsprechung und Luftverkehrsfreiheiten, werden die relevanten Kernrechtsgebiete Strafrecht, Europarecht und Zivilrecht untersucht. Dabei zeigt sich das internationale Luftrecht zusammenfassend als ein schnelllebiges und umfassendes Rechtsgebiet, dessen Bedeutung in der Zukunft weiter steigen dürfte.

Mit dem Weltraumrecht, welches in erster Linie Völkerrecht ist, befasst sich der Autor im zweiten Teil seines Aufsatzes. Die Schaffung einer völkerrechtlichen Rahmenordnung begann kurz nach den ersten Weltraumaktivitäten mit den darauf folgenden UN-Resolutionen, eine herausragende Rolle spielt zudem der Weltraumausschuss der Vereinten Nationen COPUOS. Im Anschluss werden der Weltraumvertrag als wichtigste Kodifikation und weitere Abkommen behandelt. Die Kapitel der spezifischen Nutzungsregimes und neuen Herausforderungen durch zunehmende Kommerzialisierung heben in der Folge die praktischen Anwendungen im Weltraum und ihre Regelungsrahmen hervor. Als Perspektive sieht der Verfasser einen Erweiterungsbedarf des bisherigen corpus iuris spatialis und mahnt zur Bewahrung des Weltraums für friedliche Missionen.

S. 143

- HFR 14/2008 S. 1 -

¹ A. Luftrecht

I. Die völkerrechtliche Rahmenordnung

1. Lufthoheit und staatliche Souveränität über den Luftraum

a) Die Grundregel

Schon vor der endgültigen schriftlichen Fixierung im Abkommen von Chicago¹ von 1944 bestand in der internationalen Gemeinschaft Einigkeit darüber, dass Staaten die vollständige Hoheit über den Luftraum über ihrem Staatsgebiet behalten sollten. Dies war kurz fraglich gewesen, nachdem zu Beginn des Fliegens in den Jahren ab 1910 ein wissenschaftlicher Disput darüber entbrannt war, ob man das Prinzip der Luftfreiheit zur Erleichterung des Durchfluges oder das der Lufthoheit präferieren solle.² Vor allem militärische Erwägungen waren dann ausschlaggebend, dass bereits 1919 in der Pariser Konvention von der Lufthoheit ausdrücklich die Rede ist. Das Abkommen von Chicago „anerkennt“ diese rechtliche Situation in seinem Artikel 1.

¹ Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944.

² Stephan Hobe, Luftraum und Lufthoheit, in: Hobe/von Ruckteschell (Hrsg.), Kölner Kompendium des Luftrechts, Bd. 1, Köln 2008, S. 267 f. (Rn. 35 ff.); Natalie Lübben, Das Recht auf freie Benutzung des Luftraums, Berlin 1993, S. 21 ff.

2 b) Bilaterale Luftverkehrsabkommen

Diese rechtliche Situation hat dazu geführt, dass der Durchflug durch den Luftraum über dem Staatsgebiet jeweils genehmigungsbedürftig ist. Entsprechende multilaterale Regelungen der wirtschaftlich interessanten Aspekte dieses Durchflugs im internationalen Luftverkehr sind indes weitgehend gescheitert: Man hat auf der Konferenz von Chicago 1944 versucht, entsprechende Zusatzabkommen zu schließen. Dies gelingt jedoch nur teilweise und zwar durch das Transitabkommen³ und durch die Lufttransportvereinbarung. Die Lufttransportvereinbarung umfasst dabei die ersten beiden Luftverkehrsfreiheiten, die eher technischer Natur sind. Insgesamt werden also die Durchflugbedingungen in sog. bilateralen Luftverkehrsverträgen im Einzelnen festgelegt. Dieser auf den Bilateralismus rekurrierende Austausch von Freiheiten hat damit von Anbeginn den Regelungsbereich des Luftrechts bestimmt.⁴ Das hat dazu geführt, dass bis heute die entsprechend ausgehandelten Vertragsbedingungen weniger multilateralisiert sind, sondern nach wie vor eine Sache der beiden Vertragspartner.

S. 144

- HFR 14/2008 S. 2 -

- 3 Grundsätzlich kann dabei in 8 verschiedene sog. Luftverkehrsfreiheiten unterschieden werden: Die 1. Freiheit umfasst das Recht zum Überflug eines Staates, die 2. Freiheit das Recht zur Landung zu nichtkommerziellen Zwecken, die 3. Freiheit die Landung in einem fremden Staat zu kommerziellen Zwecken, die 4. Freiheit den Flug von einem fremden Staat in den Heimatstaat zu kommerziellen Zwecken, die 5. Freiheit den kommerziellen Verkehr vom Heimatstaat in einen Staat X und darüber hinaus von Staat X in den Staat Y, also den kommerziellen Verkehr mit Anschluss an den Verkehr aus dem Heimatstaat. Zudem umfasst die 6. Freiheit den Verkehr zwischen Staat X und Staat Y durch Überfliegen des Heimatstaates, die 7. Freiheit den kommerziellen Verkehr zwischen zwei anderen Staaten X und Y und schließlich die 8. sog. Kabotage-Freiheit die Aus- und Durchführung kommerziellen Luftverkehrs innerhalb eines fremden Staates.
- 4 Nach ihrer Struktur und dem Grad der zuerkannten Freiheiten bzw. deren Bestimmung der kommerziellen Nutzungsmöglichkeiten weitestgehend in der Hand der Carrier, wird in den Bermuda-I- und den Bermuda-II-Typ, den liberalen Typ nach „Open Skies“⁵ und schließlich in die bilateralisierte Freiheit innerhalb der Europäischen Gemeinschaft unterschieden. Heute enthalten die meisten Luftverkehrsabkommen, die nach dem wichtigsten „Open Skies“-Modell konzipiert sind, die Zuerkennung der ersten vier sowie der fünften Freiheit, eine Wahrnehmungsmöglichkeit für beliebig viele Fluggesellschaften der jeweiligen, an den bilateralen Luftverkehrsabkommen beteiligten vertragsschließenden Parteien am kommerziellen Luftverkehr, die freie Bestimmbarkeit des Beförderungsangebotes, also etwa der Größe des Fluggeräts, und ebenso eine freie Determination der Frequenzen, also der Anzahl der wöchentlichen oder täglichen Dienste.⁶ Schließlich gilt bezüglich der Tarife, also der Beförderungspreise, entweder das System des „double disapproval“, so dass also beide am Vertrag beteiligten Staaten die entsprechend von den Airlines ausgehandelten Bedingungen missbilligen müssen, oder der Grundsatz „country of origin“.⁷
- 5 Innerhalb der Europäischen Union nimmt der Luftverkehr aufgrund verschiedener Urteile des Europäischen Gerichtshofs und der entsprechenden Entscheidungen der Verkehrsminister an der Dienstleistungsfreiheit des Gemeinsamen Marktes teil. Dies hat die Gemeinschaft durch die Verabschiedung von umfassendem Sekundärrecht ausgefüllt. Insbesondere gilt hier der Wegfall des Kabotageverbotes, eine freie Designation der Kapazität und der entsprechenden Frequenzen. Die berühmte Verordnung 2407 aus dem Jahre 1992 gibt jedem Verkehrsdienstleister die Möglichkeit der freien Betätigung

³ Vereinbarung über den Transit internationaler Luftverkehrslinien vom 7. Dezember 1944.

⁴ *Lilliane Rossbach*, Luftraum und Lufthoheit, in: Hobe/von Ruckteschell (Hrsg.), *Kölner Kompendium des Luftrechts*, Bd. 1, Köln 2008, S. 278 (Rn. 68 ff.).

⁵ *Walter Schwenk/Elmar Giemulla*, *Handbuch des Luftverkehrsrechts*, 3. Aufl., Köln 2005, S. 636 f.

⁶ *Walter Schwenk/Elmar Giemulla*, *Handbuch des Luftverkehrsrechts*, 3. Aufl., Köln 2005, S. 636.

⁷ *Walter Schwenk/Elmar Giemulla*, *Handbuch des Luftverkehrsrechts*, 3. Aufl., Köln 2005, S. 654.

im Gemeinsamen Markt. Näheres wird sogleich unter 3. dargestellt.

S. 145

- HFR 14/2008 S. 3 -

6 c) Registrierung

Schließlich müssen alle Flugzeuge bei einem bestimmten Staat registriert sein (Artikel 17 ff. des Chicagoer Abkommens). Damit wird ein rechtliches Band zwischen dem Flugzeug und seinem Heimatstaat geschaffen.

7 2. Luftrechtliches Strafrecht

Es gibt kein materielles Luftstrafrecht, sondern nur den Versuch, durch internationale Übereinkommen Staaten dazu zu bringen, entsprechende widerrechtliche Eingriffe in den Luftverkehr zu pönalisieren. Das Tokyoter Übereinkommen über Angriffe und bestimmte andere Akte, die an Bord eines Luftfahrzeugs begangen werden, vom 14. September 1963⁸, das Haager Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen vom 16. Dezember 1970⁹, das Montrealer Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt vom 23. September 1971¹⁰, ein Übereinkommen über die Kennzeichnung von Plastiksprengstoffen vom 1. März 1991¹¹, ein europäisches Übereinkommen zur Bekämpfung des Terrorismus vom 27. Januar 1977¹², ein Übereinkommen gegen Geiselnahme vom 18. Februar 1975 sind wesentliche internationalrechtliche Vorgaben.

8 Das deutsche Strafrecht kennt in den §§ 315 StGB, 315a StGB, 316c StGB und §§ 59 und 60 des LuftVG entsprechende strafrechtliche Bestimmungen. Zudem ist hier auf die entsprechenden Passagen des deutschen Luftsicherheitsgesetzes aus dem Jahr 2005 hinzuweisen.

9 3. Europarecht

Die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs und der Verortung der Dienstleistungsfreiheit erfolgte durch das Seeleute-Urteil des Europäischen Gerichtshofs¹³ sowie das Untätigkeits-Urteil¹⁴. Diese Urteile führten zur Einbeziehung des Luftverkehrs in die Dienstleistungsfreiheit und entsprechend durch die Kommission vorangetriebenen Liberalisierung des Luftverkehrs. Es wurden insgesamt drei sog. Liberalisierungspakete, also Sekundärrecht zur Liberalisierung, verabschiedet.¹⁵

S. 146

- HFR 14/2008 S. 4 -

10 Das 1. Liberalisierungspaket vom Dezember 1987 sorgt für die allmähliche Anwendung des Wettbewerbsrechts, das 2. Liberalisierungspaket vom Juli 1990 bringt Luftfahrtunternehmen u.a. die Tarifautonomie und das wesentliche 3. Liberalisierungspaket vom Januar 1993, u.a. in Verordnung (EWG) 2407/92, die Erteilung von Betriebsgenehmigungen, das sehr wesentliche Zugangsrecht in Verordnung (EWG) 2408/92 und eine Verordnung (EWG) 2409/92, die den Luftverkehrslinien die freie Aushandlungsmöglichkeit bezüglich Flugpreisen und Flugfrachtraten zuerkennt.

11 Schließlich hat unlängst der Europäische Gerichtshof im sog. „Open Skies“-Urteil¹⁶ der Europäischen Gemeinschaft eine Außenkompetenz insofern zuerkannt, als dass sie gemäß der AETR-Doktrin¹⁷ eine entsprechende Innenkompetenz hat, und ihr somit auch

⁸ BGBl. 1969 II, S. 121.

⁹ BGBl. 1972 II, S. 1505.

¹⁰ BGBl. 1977 II, S. 1229.

¹¹ BGBl. 1998 II, S. 2301.

¹² BGBl. 1978 II, S. 321.

¹³ Rs. 167/73, Slg. 1974, 359.

¹⁴ Rs. 13/83, Slg. 1985, 1513.

¹⁵ Liliane Roszbach, Luftraum und Lufthoheit, in: Hobe/von Ruckteschell (Hrsg.), Kölner Kompendium des Luftrechts, Bd. 1, Köln 2008, S. 291 (Rn. 122 ff.).

¹⁶ Rs. 476/98, Slg. 2002, I-9855.

¹⁷ Rs. 22/77, Slg. 1971, 263.

einer Novellierung bedurfte, zumal Luftverkehrslinien selbst begannen, sich von Warschau zu lösen und Geschädigte nach großzügigeren Grundsätzen zu entschädigen.

- 16 Dies gelang 1999 mit dem Montrealer Übereinkommen, welches nach der 30. Ratifikation in Kraft getreten ist und gegenwärtig 86 Ratifikationen aufweist.³⁰ Die Bundesrepublik Deutschland ist Mitglied des Montrealer Übereinkommens, die gesamte Europäische Union hat dieses ratifiziert.³¹
- 17 Kernstück des Montrealer Übereinkommens ist das neue Haftungssystem für Passagiere, Fracht und Gepäck. So gilt etwa für die Passagierhaftung ein zweistufiges Haftungssystem: Auf einer ersten Stufe haftet der Luftfrachtbeförderer bis zu 100.000 Sonderziehungsrechten (ein Sonderziehungsrecht = 1,593 Euro) unbeding. Darauf aufbauend kann der Geschädigte auf der zweiten Stufe gegen den Beförderer klagen. Für diesen höheren Schadensersatz muss er dann das Verschulden des Beförderers nachweisen können (Art. 21 Abs. 2).

S. 148

- HFR 14/2008 S. 6 -

- 18 Entsprechende Versuche, auch für einen geschädigten Nichtvertragspartner Ausgleichsansprüche herbeizuführen, haben einen Niederschlag im Römer Haftungsabkommen 1952³², in Kraft seit 1958 und bisher von nur 57 Mitgliedstaaten ratifiziert, erhalten. Hier galt grundsätzlich eine Gefährdungshaftung des Halters, die allerdings auch in der Höhe begrenzt war. Das Römer Haftungsabkommen hat keine große Resonanz gefunden, sowenig wie ein entsprechendes Zusatzprotokoll von Montreal von 1978.³³ Die Novellierung dieses Abkommens wird derzeit von der ICAO, der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation, einer Sonderorganisation der Vereinten Nationen mit Sitz in Montreal, beraten. Diese Beratungen sind aufgrund der Problematik überlagernden Problems der sog. „dirty bombs“, also der unermesslichen Schäden, die durch die Okkupation des Luftfahrzeuges als Waffe entstehen können, deutlich erschwert. So war bereits eine gewisse Übereinstimmung dahingehend erzielt worden, das zweistufige Haftungssystem der vertraglichen Haftung auch für die Drittstaatshaftung anzuwenden. Ob es dazu wirklich kommen wird, bleibt abzuwarten.

19 5. Zusammenfassung

Zusammenfassend zeigt sich das internationale Luftrecht als ein schnelllebiges und umfassendes Rechtsgebiet, welches Aspekte des Völkerrechts, des öffentlichen Rechts, vor allem auch des hier nicht darzustellenden Planungsrechts für Flughäfen, des internationalen Privatrechts, des Zivilrechts und auch Aspekte des internationalen Strafrechts inkorporiert. Angesichts der exorbitanten prognostizierten Wachstumsrate für den internationalen Luftverkehr dürfte die Bedeutung des Luftrechts in der Zukunft eher steigen.

20 B. Weltraumrecht

I. Die völkerrechtliche Rahmenordnung

Ähnlich wie in der Luftfahrt zu Anfang des vergangenen Jahrhunderts, wo sehr früh (1910 [Konferenz von Paris], 1919 [Pariser Konvention], 1929 [Abkommen von Warschau]) ein Rechtsrahmen geschaffen wurde,³⁴ hat man sich auch relativ frühzeitig auf die Schaffung eines Regulatoriums über das Vordringen des Menschen in den Weltraum verständigt. Dort wurde der Aufbruch in ein neues Zeitalter von Beginn an von dem Bestreben der beteiligten Staaten begleitet, diesen Aktivitäten einen rechtlichen Ordnungsrahmen auf der Ebene des Völkerrechts zu geben.

³⁰ BGBl. 2004 II, S. 458; 86 Ratifikationen (Stand: April 2008).

³¹ Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001, ABl. EG Nr. L 194 vom 18.7.2001, S. 38.

³² ICAO Dok. 7364.

³³ ICAO Dok. 9257; bislang 12 Ratifikationen (Stand: Februar 2008).

³⁴ Siehe dazu den Kurzüberblick bei *Bin Cheng*, *The Law of International Air Transport*, London 1962, S. 3.

S. 149

- HFR 14/2008 S. 7 -

- 21 Schon 1963, also gerade sechs Jahre nach dem Start von Sputnik 1, verabschiedete die Generalversammlung der Vereinten Nationen die wegweisende Resolution „Erklärung über Rechtsgrundsätze zur Regelung der Tätigkeiten von Staaten bei der Erforschung und Nutzung des Weltraums“.³⁵
- 22 Den ersten Resolutionen der UNO folgten in den Jahren 1967 bis 1979 mit dem Weltraumvertrag, dem Rettungsabkommen, dem Haftungsabkommen, dem Registrierungsabkommen und dem Mondvertrag fünf weltraumrechtliche Konventionen, in denen jedenfalls für die Vertragsstaaten, aber teilweise auch darüber hinaus, verbindliches Recht gesetzt wurde. Das soll jedoch nicht heißen, dass zu diesem Zeitpunkt bereits für sämtliche Details der Raumfahrt Rechtsregeln ausgearbeitet waren. Vielmehr hatte man sich auf bestimmte Grundprinzipien verständigt, anhand derer sich das Vordringen der Menschen ins All vollziehen sollte und auf deren Basis im Laufe der Zeit detaillierte Vorschriften ausgearbeitet werden konnten.
- 23 **1. Der Weltraumausschuss der Vereinten Nationen**
- Da Weltraumaktivitäten in den Anfangsjahren, wie angedeutet, ausschließlich von staatlichen Stellen durchgeführt wurden, kam es darauf an, Rechte und Pflichten zwischen den einzelnen Staaten festzulegen. Weltraumrecht war - und ist auch heute noch in erster Linie - Völkerrecht. Im Völkerrecht schaffen Staaten durch gegenseitige Vereinbarungen - in der Regel durch multilaterale Verträge - Rechte und Pflichten, an die sie gebunden sind.
- 24 Eine herausragende Rolle spielen in diesem weltraumrechtlichen Zusammenhang die Vereinten Nationen:³⁶ Sie bereiten die Entstehung der weltraumrechtlichen Verträge zwischen den Staaten vor. Hierfür gibt es seit Mitte der 50er Jahre einen ständigen Ausschuss, der sich mit der Erforschung und Nutzung des Weltraums befasst: der Weltraumausschuss der Vereinten Nationen, abgekürzt COPUOS. Ihm gehören heute 65 Staaten an.
- 25 COPUOS setzt sich aus zwei Unterausschüssen zusammen:
- dem technisch wissenschaftlichen Unterausschuss, in dem die Naturwissenschaftler und Techniker zusammenkommen und
 - dem Legal Subcommittee, dem juristischen Gremium, in dem die weltraumrechtlichen Fragen erörtert werden.

S. 150

- HFR 14/2008 S. 8 -

- 26 COPUOS berichtet direkt der Generalversammlung; er bereitet weltraumrechtliche Resolutionen und Verträge vor und formuliert entsprechende Entwürfe. Dabei gilt das Konsensprinzip,³⁷ d.h., dass über anstehende Tagesordnungspunkte so lange verhandelt wird, bis eine für alle Staaten tragbare Lösung erreicht ist. Zwar wirkt sich dies nicht gerade positiv auf die Dauer und Effektivität der Verhandlungen aus, doch liegt als Ergebnis in der Regel ein Abkommensentwurf vor, der die unterschiedlichen Interessen sachgerecht zum Ausgleich bringt und von allen Staaten akzeptiert werden kann.
- 27 Die Arbeitsergebnisse der COPUOS-Sitzungen werden dann von der Generalversammlung der Vereinten Nationen beraten und schließlich als Resolution oder als Konvention verabschiedet. Damit sind die Konventionen als die wichtigsten völkerrechtlichen Do-

³⁵ UNGA Res. 1962 (XVIII) vom 13. Dezember 1963.

³⁶ Siehe für eine Einschätzung der Tätigkeit des Weltraumausschusses z.B. *Knut Focke*, Internationale Zusammenarbeit im Weltraum, in: Karl-Heinz Böckstiegel (Hrsg.), Handbuch des Weltraumrechts, Köln u.a. 1991, S. 643 ff.

³⁷ Dazu *Eilene Galloway*, Consensus Decision-Making in UNCOPUOS, *Journal of Space Law* 1979, 3 ff.

kumente allerdings noch nicht verbindlich.³⁸ Rechtliche Verbindlichkeit in dem Sinne, dass Staaten sich an die Regelungsinhalte halten müssen, also daran gebunden sind, erlangen sie erst, wenn die einzelnen Staaten den Abkommen beitreten, sie also unterzeichnen und ratifizieren.

- 28 Insgesamt hat der Weltraumausschuss somit fünf multilaterale Verträge formuliert und die Generalversammlung hat darüber hinaus fünf Prinzipienkataloge (in Form von Resolutionen) verabschiedet.³⁹ Bevor ich Ihnen aber dieses Vertragswerk vorstellen will, noch etwas Erstaunliches: Bei allem juristischen Regelungsschwung fehlt es doch bis heute an einer gängigen Definition des Weltraums, was insbesondere wegen der juristisch erheblichen territorialen Abgrenzung zum Luftraum verwundern muss. Denn der hoheitsfreie Weltraum schließt sich sozusagen dem staatlicher Souveränität unterliegenden Luftraum als „Obergeschoss“ an. Ohne dass dies bislang gesondert geregelt worden wäre, wird man folgende Definition des Weltraums als durch die bisherige Gesetzgebung vorausgesetzt annehmen können: Der Weltraum ist der Teil zwischen Erde und Mond sowie dem interplanetaren Raum, der bei jedenfalls 120 km über dem Meeresspiegel beginnt.

S. 151

- HFR 14/2008 S. 9 -

29 **a) Der Weltraumvertrag**

Die immer noch wichtigste Kodifikation stellt der Vertrag vom 27. Januar 1967 dar, der verkürzt als Weltraumvertrag (Outer Space Treaty) bezeichnet wird.⁴⁰ Dieser Weltraumvertrag enthält die wesentlichen Grundsätze über den Rechtsstatus des Weltraums und menschlicher Aktivitäten im Weltraum und auf Himmelskörpern.

- 30 Der Weltraumvertrag ist zweifellos ein besonderer Erfolg der internationalen Staatengemeinschaft, da er trotz der Blockbildung während des Kalten Krieges und trotz erheblicher politischer Meinungsverschiedenheiten nicht nur verabschiedet, sondern auch bis heute von beinahe 100 Staaten - darunter allen Raumfahrnationen - ratifiziert wurde.⁴¹ Wenn man diese Anzahl mit den Beitritten zu anderen multilateralen Vertragswerken vergleicht und bedenkt, dass etliche Staaten gar keine oder nur eine sehr geringe Berührung mit Weltraumaktivitäten haben, dann kann man sagen, dass der Weltraumvertrag eine sehr erfolgreiche völkerrechtliche Kodifikation darstellt. Für die Bundesrepublik Deutschland gelten die Bestimmungen des Weltraumvertrages seit 1971.

- 31 Im Weltraumvertrag wird ein breites Spektrum von Inhalten abgedeckt:

Hervorzuheben ist der Grundsatz der Freiheit der Erforschung und Nutzung des Weltraums (Art. I). Hierbei geht es um die Freiheit der Staaten, im Weltraum aktiv und wissenschaftlich tätig zu sein.

- 32 Ebenfalls ist ein Verbot nationaler Aneignungen und Okkupationen geregelt (Art. II). Ein Gebietserwerb im Weltraum einschließlich der Himmelskörper ist nach Art. II ausdrücklich ausgeschlossen. Das Aneignungsverbot umfasst nach herrschender – aber umstrittener - Auffassung auch den Ausschluss von Eigentumsrechten Internationaler

³⁸ Zur rechtlichen Bedeutung der Resolutionen der UN-Generalversammlung siehe *Stephan Hobe/Otto Kimminich*, Einführung in das Völkerrecht, 8. Aufl. 2004, Kapitel 4.7.

³⁹ 1. Declaration of Legal Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Uses of Outer Space (UNGA Res. 1962 (VIII) vom 13. Dezember 1963); 2. Principles Governing the Use by States of Artificial Earth Satellites for International Direct Television Broadcasting (UNGA Res. 37/92 vom 10. Dezember 1982); 3. Principles Relating to Remote Sensing of the Earth from Outer Space (UNGA Res. 41/65 vom 03. Dezember 1986); 4. Principles Relevant to the Use of Nuclear Power Sources in Outer Space (UNGA Res. 47/68 vom 14. Dezember 1992); 5. Declaration on International Cooperation in the Exploration and Use of Outer Space for the Benefit and in the Interest of All States, Taking into Particular Account the Needs of Developing Countries (UNGA Res. 51/122 vom 13. Dezember 1996).

⁴⁰ Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies (Res. 2222 (XXI), vom 27. Januar 1967, in Kraft getreten am 10. Oktober 1967).

⁴¹ Ratifikationsstand vom 01. Januar 2003: 98 Ratifikationen und 27 Unterzeichnungen.

Organisationen sowie staatlicher und privater Unternehmen. Der Weltraum ist demnach ein gemeinschaftlicher Raum, eine *res communis omnium*, sie ist „province (Anliegen) of all mankind“. ⁴² Der Weltraum ist dabei, entgegen dem staatlicher Hoheit unterstehenden Luftraum, staatsfrei. Mit anderen Worten kann kein Staat dort territoriale Rechte geltend machen.

- 33 Der Weltraumvertrag enthält des Weiteren das Verbot der Stationierung von Massenvernichtungswaffen im Weltraum (Art. IV WRV), eine Pflicht zur Kooperation bei der Sicherung und Rettung von Astronauten (Art. V WRV) sowie Regelungen zur Verantwortlichkeit und Haftung von Staaten für Schäden durch Weltraumgegenstände (Art. VII WRV) und die Pflicht zu deren Registrierung (Art VIII WRV).
- 34 Aus diesem breiten Regelungsspektrum wurden in der dann folgenden Rechtsentwicklung einige Bereiche in Einzelabkommen konkretisiert.

S. 152

- HFR 14/2008 S. 10 -

35 **b) Das Weltraumrettungsabkommen**

Als zweite große weltraumrechtliche Kodifikation wurde am 22. April 1968 das sog. „Weltraumrettungsabkommen“ geschlossen. ⁴³ Dieses Abkommen ist ähnlich erfolgreich wie der Weltraumvertrag. Die schnelle Ausarbeitung des Vertrages ist auf zwei Unfälle im Jahre 1967 in den USA und der Sowjetunion zurückzuführen, bei denen Astronauten getötet wurden, so dass den Raumfahrnationen die Notwendigkeit entsprechender Regelungen zum Schutz von Astronauten vor Augen geführt wurde. Das Weltraumrettungsabkommen wurde bis dato von über 90 Staaten unterzeichnet, ⁴⁴ darunter seit 1972 auch die Bundesrepublik Deutschland. Inhalt des Abkommens sind Vorschriften über die Rettung und Rückführung von Astronauten in Krisensituationen sowie über die Rückgabe von in den Weltraum gestarteten Gegenständen.

36 **c) Das Haftungsabkommen**

Die völkerrechtliche Haftung für Schäden durch Weltraumgegenstände ist bereits in Art. VII des Weltraumvertrages angelegt, wurde aber später insbesondere im Weltraumhaftungsabkommen ⁴⁵ von 1972 detailliert ausgestaltet. Die Startstaaten sind danach für Schäden, die „ihre“ Weltraumgegenstände auf der Erdoberfläche oder an Luftfahrzeugen im Flug hervorrufen, ohne Rücksicht auf Verschulden im Sinne einer Gefährdungshaftung auch für rechtmäßiges Handeln haftbar. Damit zeichnet sich, betrachtet man insgesamt das geltende Völkerrecht, das Weltraumrecht mit seiner Gefährdungshaftung als ein sehr fortschrittliches Rechtsgebiet aus, was sicherlich mit den äußerst gefährlichen (ultra hazardous) Tätigkeiten zu tun hat. Die Grundsätze der Verschuldenshaftung gelten nur dann, wenn der Schaden an einem fremden Weltraumgegenstand oder anderswo als auf der Erdoberfläche eintritt. Besonders wichtig, aber problematisch, ist hier die Definition des Startstaates, der nach der Konzeption des Haftungsabkommens der haftende Staat ist. Er ist zum einen im Haftungsabkommen, wie andererseits auch in der Registrierungskonvention näher beschrieben, weist jedoch gerade im Hinblick auf eine vermehrte Aktivität Privater eine nicht unerhebliche Unklarheit auf, die noch der Klärung bedarf. Es kann etwa der Staat, der selbst ein Objekt in den Weltraum transportiert oder der ein solches in den Weltraum transportieren lässt, Startstaat sein, wie auch ein solcher, von dessen Gelände ein Start durchgeführt wird. Dies kann die Frage aufwerfen, die in der Tat bereits relevant geworden ist, wie der Fall eines von einer privaten Firma (Sea Launch) durchgeführten Starts von hoheitsfreiem Gebiet (der Hohen See) völkerrechtlich im Sinne der Haftungsregelung zu

⁴² Dazu etwa *Stephan Hobe*, Die rechtliche Rahmenbedingungen der wirtschaftlichen Nutzung des Weltraums, Berlin 1992, S. 82 f., 95 f.

⁴³ Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space (UNGA Res. 2345 (XXII) vom 22. April 1968).

⁴⁴ Ratifikationsstand am 01. Januar 2003: 88 Ratifikationen, 25 Unterzeichnungen.

⁴⁵ Convention on International Liability Caused by Space Objects (UNGA Res. 2777 (XXVI) vom 29. März 1972); am 01. Januar 2003 82 Ratifikationen, 25 Unterzeichnungen.

beurteilen ist.⁴⁶

- 37 Die Relevanz dieser Haftungsfrage wird mit wachsenden Aktivitäten von privaten Unternehmen, insbesondere im Telekommunikationssektor, weiter zunehmen.

S. 153

- HFR 14/2008 S. 11 -

38 **d) Das Registrierungsabkommen**

Eine Registrierungspflicht für Weltraumgegenstände durch den Startstaat ist im Registrierungsabkommen von 1975 niedergelegt.⁴⁷ Diese Registrierung bildet die rechtliche Brücke zwischen dem Weltraumgegenstand und dem Startstaat. Sie sichert dem Startstaat die Ausübung seiner Hoheitsgewalt und Kontrolle über das Objekt auch im Weltraum, und sorgt gleichzeitig dafür, dass die Rechte anderer Staaten gewahrt werden können, indem der Startstaat identifizierbar ist, und dort auch haftbar gemacht werden kann.

39 **e) Der Mondvertrag**

Nach etwa 10-jähriger Verhandlungsdauer wurde 1979 der so genannte „Mondvertrag“ verabschiedet.⁴⁸ Der Kurztitel führt etwas in die Irre, weil die Regelungen auch für andere Himmelskörper gelten sollen. Diesem letzten großen Schritt in der Kodifizierung von Weltraumrecht war allerdings kein Erfolg mehr beschieden. Weil hier die Meinungen, unter welchen Voraussetzungen mögliche Bodenschätze der Himmelskörper ausgebeutet werden dürfen, zwischen den westlichen Industriestaaten, den damals noch sozialistischen Staaten und den Entwicklungsländern erheblich auseinander gingen, wurde der Mondvertrag nur von 13 Staaten ratifiziert, darunter keine der wirklich großen Raumfahrtationen. Praktisch ist der Mondvertrag daher relativ bedeutungslos. Die Tatsache, dass sich der Vertragstext als für so wenige Staaten akzeptabel erwies, führt nun aber auch dazu, dass bezüglich rechtlich höchst relevanter Fragen kommerzieller Weltraumnutzung eine Regelungslücke vorliegt.

40 **2. Spezifische Nutzungsregimes**

Im Laufe der Jahrzehnte erlebten wir eine immer weiter fortschreitende Entwicklung der Nutzung des erdnahen Weltraums für eine Vielzahl von Anwendungen.

41 **a) Telekommunikation**

Telekommunikationssatelliten formen auf verschiedenen Umlaufbahnen ein weltumspannendes Netz, welches fast jeder von uns beispielsweise bei Telefonaten nach Übersee benutzt. Schon 1971 wurde eine internationale Organisation, INTELSAT gegründet, deren Aufgabe es ist, weltweit Satellitentelekommunikation zu ermöglichen. Es folgte die Gründung einer Anzahl weiterer Organisationen mit teilweise spezielleren Aufgaben. Seit 1999 ist INTELSAT jedoch - wie auch einige andere Organisationen in diesem Bereich - in einem Restrukturierungsprozess befindlich, der mit der Privatisierung der Organisation abgeschlossen wurde.⁴⁹

S. 154

- HFR 14/2008 S. 12 -

- 42 Von herausragender Bedeutung für die Telekommunikation ist die International Telecommunication Union (ITU) in Genf. Es handelt sich um eine weltweit tätige Organisation, in der Regierungen und private Telekommunikationsunternehmen den Aufbau und

⁴⁶ Siehe zum Problem *Kai-Uwe Schrogl*, A New Look at the Concept of the „Launching State“: The Results of the UNCOPUOS Legal Subcommittee Working Group 2000-2002, ZLW 2002, S. 359 ff.

⁴⁷ Convention on the Registration of Objects Launched into Outer Space (UNGA Res. 3235 (XIX) vom 14. Januar 1975).

⁴⁸ Agreement Governing the Activities of States on the Moon and other Celestial Bodies (UNGA Res. 34/68 vom 18. Dezember 1979).

⁴⁹ Siehe dazu insgesamt *Isabel Polley*, INTELSAT, Restrukturierung einer internationalen Telekommunikationsorganisation, Schriften zu Kommunikationsfragen, Band 31, Berlin 2002.

Betrieb von Telekommunikationsnetzen und -diensten koordinieren.⁵⁰ Die ITU ist verantwortlich für die Regulierung, Standardisierung, Koordinierung und Entwicklung der internationalen Telekommunikation sowie für die Harmonisierung der nationalen Telekommunikation.

43 **b) Satellitennavigation**

Nach der Telekommunikation ist die Nutzung von satellitengestützten Navigationssystemen, wie GPS⁵¹ oder das in Planung befindliche europäische GALILEO-System⁵², das zweitwichtigste Anwendungsgebiet der Raumfahrt. Die Anwendungen reichen von dem Navigationssystem im eigenen PKW über das Flottenmanagement von Expeditionen, die Luftfahrt bis hin zu Seenotrufsystemen. Die Ausweitung der Nutzung wirft auch Fragen der Haftung für Fehler dieser bislang unentgeltlich zur Verfügung gestellten Satellitensignale auf. Insbesondere im Bereich der Luftfahrt sind große Schadensfälle bei Fehlfunktionen dieser Navigationshilfen denkbar. Mangels spezieller Regelungen kommen vor allem Staatshaftungs- und Produkthaftungsansprüche in Betracht.

44 **c) Fernerkundungssatelliten**

Fernerkundungssatelliten liefern beispielsweise Daten für den täglichen Wetterbericht, finden Anwendung im Bereich der Geologie und Kartographie, der Agrar- und Forstwirtschaft, der Stadtplanung, der Umweltüberwachung sowie bei militärischen Anwendungen. Zunächst war auch die zivile Erdfernerkundung eine rein staatliche Tätigkeit. Die Vereinten Nationen verabschiedeten im Dezember 1986 in einer Resolution einen Prinzipienkatalog zur Satellitenfernerkundung, die „United Nations Principles on Remote Sensing“.⁵³ Darin ist nicht nur eine grundsätzliche Erlaubnis zur Fernerkundung per Satellit enthalten, sondern es werden auch Fragen der Verteilung sog. „roher Daten“ und analysierter Informationen geregelt. Hierbei geht es insbesondere um den Ausgleich der widerstreitenden Interessen zwischen dem „Beobachter-Staat“ und dem „beobachteten Staat“, letztlich also die Souveränitätsfrage. Es ist ferner darauf hinzuweisen, dass die Resolution zum einen kein bindendes Recht darstellt und zum anderen, dass sie nur auf solche Satellitenfernerkundung Anwendung findet, die zum Zweck des Managements natürlicher Ressourcen, zur landwirtschaftlichen Nutzung oder zu Zwecken des Umweltschutzes erfolgt. Fernerkundungsmissionen mit strategischem und insbesondere militärischem Hintergrund fallen nicht unter die Resolution.

S. 155

- HFR 14/2008 S. 13 -

45 **d) Militärische Nutzung des Weltraums**

Kurz sollte in diesem Kontext auch auf das militärische Weltraumrecht hingewiesen werden.⁵⁴ Es hat militärische Weltraumnutzung immer gegeben, und das Weltraumrecht verbietet kategorisch eigentlich nur die Positionierung von Massenvernichtungswaffen auf dem Mond und anderen Himmelskörpern. Ansonsten sind es zumeist bilaterale Rüstungskontroll- und Abrüstungsverträge, wie der SALT-Vertrag⁵⁵, der START-

⁵⁰ Zu Aufgabe und Funktion der ITU sowie relevanten Rechtsfragen siehe *Harold M. White/Rita L. White*, *The Law and Regulation of International Space Communication*, Boston 1988; siehe auch Karl-Heinz Böckstiegel (Hrsg.), *Legal Framework for Commercial Satellite Telecommunications*, Proceedings of the Project 2001-Workshop on Telecommunication, Köln 2000.

⁵¹ Ausführliche Darstellung bei PACE, *The Global Positioning System-Assessing National Policies*, RAND 1995.

⁵² Dazu *Frans von der Dunk*, *Of Co-operation and Competition: GALILEO as a Subject of European Law*, in: Stephan Hobe/Bernhard Schmidt-Tedd/Kai-Uwe Schrogl (Hrsg.), *Legal Aspects of the Future Institutional Relationship between the European Union and the European Space Agency*, Köln 2003, S. 47 ff.

⁵³ *Principles Relating to Remote Sensing of the Earth from Outer Space* (UNGA Res. 41/65 vom 03. Dezember 1986); siehe auch *Gabriella Catalano Sgrosso*, *International Legal Framework of Remote Sensing*, in: Karl-Heinz Böckstiegel (Hrsg.), *Legal Framework for Commercial Remote Sensing Activities*, Proceedings of the Project 2001-Workshop on Legal Remote Sensing Issues, Köln 1998, S. 5 ff.

⁵⁴ Dazu etwa *Wulf von Kries*, in: Karl-Heinz Böckstiegel (Hrsg.), *Handbuch des Weltraumrechts*, Köln u.a. 1991, S. 307 ff.

⁵⁵ *Strategic Arms Limitation Talks, SALT I* (<http://www.state.gov/www/global/arms/treaties/salt1.html>), *SALT II 1.* (<http://www.state.gov/www/global/arms/treaties/salt2-1.html>), *SALT II 2.* (<http://www.state.gov/www/global/arms/treaties/salt2-2.html>), abgerufen am 03.09.2008.

Vertrag⁵⁶ und der Nichtverbreitungsvertrag (sog. Non-Proliferation Treaty)⁵⁷, die weit detaillierter als das geltende allgemeine Weltraumrecht diesen Fragenbereich regeln. Aber es kann auch keinem Zweifel unterliegen, dass etwa die Fernerkundung der Erde durch Satelliten nicht nur zur Wettervorhersage, sondern auch zu militärischen Zwecken genutzt werden kann und tatsächlich auch genutzt wird; man spricht insofern von „dual-use“ Technologien.

46 e) Die Internationale Raumstation (ISS)

Als augenfälliges Beispiel für eine internationale Kooperation im Weltraum ist schließlich die Internationale Raumstation (ISS) zu nennen.⁵⁸ Diese Station ist ein Gemeinschaftsvorhaben der heute wichtigen Weltraumnationen, also der USA, Russlands, Japans, Kanadas, sowie etlicher ESA-Mitgliedstaaten (hier insbesondere Frankreich, Deutschland und Italien) in einer finanziellen Größenordnung von etwa 100 Milliarden Euro für einen Zeitraum von 10 Jahren (1998-2008). Die Station geht auf eine amerikanische Initiative aus den 80er Jahren zurück; 1988 kam es zum Abschluss eines ersten Regierungsübereinkommens zwischen den Partnerstaaten, welches die Grundlagen der Zusammenarbeit regelte. Unter anderem die Einbindung Russlands machte Änderungen des Übereinkommens notwendig, so dass es 1998 zum Abschluss eines neuen Regierungsübereinkommens kam.⁵⁹ Die technische Durchführung wird in bilateralen Verträgen, sog. Memoranda of Understanding, zwischen der NASA und den Partnern bzw. deren nationalen Raumfahrtagenturen geregelt. Europa steuert über die ESA das in Bremen gebaute und im Februar 2008 an die Raumstation angedockte sog. Columbus-Modul.

S. 156

- HFR 14/2008 S. 14 -

47 3. Neue Herausforderungen durch zunehmende Kommerzialisierung

Die meisten der vorstehend genannten Anwendungen haben gemeinsam, dass sie zunächst durch Staaten und internationale Organisationen initiiert wurden. Die Anfangsjahre der Raumfahrt waren geprägt von staatlichen Akteuren. Dies liegt vor allem darin begründet, dass derartige Systeme sehr hoher Investitionen bedürfen und die Raumfahrt, vor allem in der Anfangszeit, mit hohen finanziellen Risiken behaftet war. Zudem sind, wie angedeutet, viele Aspekte der Raumfahrt mit militärischen Interessen verknüpft.

48 Wie bereits einige der genannten Beispiele gezeigt haben, ist diese Situation im Begriff, sich zu ändern. Mehr und mehr gehen einerseits die Staaten dazu über, Teile ihrer Raumfahrtaktivitäten zu kommerzialisieren und auch zu privatisieren.⁶⁰ Andererseits drängen auch Private mit großen Investitionen auf potentiell lukrative Märkte, insbesondere in die Telekommunikation. Diese Kommerzialisierung der Weltraumaktivitäten hat auch wichtige Konsequenzen für die rechtlichen Rahmenbedingungen, die über Jahrzehnte in diesem Sektor galten. Das Weltraumrecht war zunächst eine Domäne des Völkerrechts, da die handelnden Akteure allein Staaten und internationale Organisationen waren. Mit der zunehmenden Relevanz privater Akteure muss auch eine Neu-

⁵⁶ Strategic Arms Reduction Treaty, START I (<http://www.state.gov/www/global/arms/starthtm/start/start1.html>), START II (<http://www.state.gov/www/global/arms/starthtm/start2/st2intal.html>), abgerufen am 03.09.2008.

⁵⁷ Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons (<http://disarmament.un.org/wmd/npt/index.html>), abgerufen am 03.09.2008.

⁵⁸ Dazu etwa *André Farand*, Legal Environment for the Exploitation of the International Space Station (ISS), IISL Proceedings 2000, S. 87 ff.

⁵⁹ Übereinkommen vom 29.01.1998 zwischen der Regierung Kanadas, Regierungen von Mitgliedstaaten der Europäischen Weltraumorganisation, der Regierung Japans, der Regierung der Russischen Föderation und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über Zusammenarbeit bei der zivilen Internationalen Raumstation, BGBl. 1998 II, S. 2447.

⁶⁰ Die Auswirkungen waren Forschungsgegenstand des Projektes 2001 des Kölner Instituts für Luft- und Weltraumrecht, siehe dazu Karl-Heinz Böckstiegel (Hrsg.), Project 2001 – Legal Framework for the Commercial Use of Outer Space, Schriften zum Luft- und Weltraumrecht, Band 16, Köln u.a. 2002.

akzentuierung der rechtlichen Bedingungen einhergehen.

- 49 Die grundsätzliche Zulässigkeit privater Aktivitäten im Weltraum ergibt sich dabei aus Art. VI des Weltraumvertrages. Danach tragen die Staaten die Verantwortung für „nationale Aktivitäten im Weltraum“, egal, ob diese durch staatliche oder nichtstaatliche Stellen durchgeführt werden. Bei nichtstaatlichen Aktivitäten sind die Staaten für eine Genehmigung und eine ständige Überwachung verantwortlich. Dies bedeutet, dass auf nationaler Ebene entsprechende gesetzliche Vorschriften existieren müssen.⁶¹

S. 157

- HFR 14/2008 S. 15 -

50 4. Perspektiven

Was sind die Perspektiven des Weltraumrechts? Zunächst einmal ist klarzustellen, dass der bisherige *corpus iuris spatialis* noch einiger Erweiterungen und Ergänzungen bedarf. Vor allem fehlt es an einer wirklich umfassenden Regelung der kommerziellen Nutzung des Weltraums und der Himmelskörper.

- 51 Bei der Frage der Perspektiven ist auch auf die rechtlichen Regelungen des beginnenden Weltraumtourismus hinzuweisen. Sie sind, je nachdem, wo sich die touristische Aktivität abspielt – im Luft- oder im Weltraum –, dem Luftrecht oder dem Weltraumrecht zu entnehmen.⁶²

- 52 Zudem muss darauf hingewiesen werden, dass dem Weltraum eine immer größere strategische Bedeutung zukommt. Der schnelle Austausch und Gewinn von Informationen ist in diesen Zeiten ohne den Weltraum unvorstellbar, man denke nur an Telekommunikation, GPS (bald auch Galileo) und die stetig wachsenden Spähfähigkeiten der Erdbeobachtungssatelliten. Diese Tendenzen, insbesondere die Bedeutung der Information, werden sich in den kommenden Jahren weiter verstärken. Militärische Operationen moderner Armeen sind ohne hochtechnisierte Weltraumtechnologien bereits heute undenkbar. Es bleibt zu hoffen, dass sich die Verantwortlichen auf die Grundgedanken der Schöpfer des Weltraumrechts besinnen werden und der Weltraum für friedliche Missionen bewahrt wird. Was dabei vorrangig zu sichern ist, ist die Rückkehr zur Verabschiedung rechtlich verbindlicher völkerrechtlicher Abkommen, wie sie die Regelungsphase von 1967-1979 ausgezeichnet hatten.

Zitierempfehlung: Stephan Hobe, HFR 2008, S. 143 ff.

⁶¹ Umfassender Überblick bei *Michael Gerhard*, Nationale Weltraumgesetzgebung, Schriften zum Luft- und Weltraumrecht, Band 19, Köln u.a. 2002.

⁶² *Stephan Hobe*, Legal Aspects of Space Tourism, 86 Nebraska Law Review 2007, S. 439 ff.