

menarbeit internationaler Organisationen in der Weltraumfahrt; Vorschläge für eine internationale Weltraumrechtskonvention.

Zur Zeit brauchen wir uns noch nicht mit der Frage zu beschäftigen, welches Recht gelten soll, wenn Menschen bei ihren Flügen im Bereich unseres Sonnensystems oder darüber hinaus auf intelligente Lebewesen treffen. Dieses „metajuristische“ Problem⁷ ⁸ kann sicher noch um eine oder zwei Generationen vertagt werden, und die Frage einer Weltraumkolonisation wird noch auf viele Generationen hinaus die Verfasser utopischer Romane beschäftigen, ehe sie in das Blickfeld erster ernsthafter Überlegungen rückt.

Das Weltraumrecht gründet sich auf die Entwicklung der Astronautik, die wiederum entscheidend beeinflusst wird vom Klassenkräfteverhältnis in der gesellschaftlichen Entwicklung. Auch bei den Problemen des Weltraumrechts handelt es sich um rechtliche Beziehungen zwischen Menschen, hinter denen die Interessen der jeweils herrschenden Klasse stehen; somit tragen diese Beziehungen, und damit das Weltraumrecht, notwendigerweise auch Klassencharakter. Das sich entwickelnde Weltraumrecht steht infolge der sowjetischen Überlegenheit in der Astronautik von vornherein unter dem Einfluß sozialistischer Rechtsanschauungen. Diese zeichnen sich dadurch aus, daß sie auf die Erforschung und Nutzung des Weltraumes zum Zweck der friedlichen Entwicklung der Menschheit orientieren. Das Weltraumrecht muß Ausdruck der friedlichen zwischenstaatlichen Koexistenz sein und deren Klassencharakter widerspiegeln.

Die Hauptquelle des Weltraumrechts wird der internationale Vertrag sein. Gegenwärtig gibt es noch keine derartigen Verträge. Soweit jedoch bereits Fragen des Weltraumes auftreten, sind sie nach den Grundsätzen des Völkerrechts, wie sie in der Charta der Vereinten Nationen ihren Niederschlag gefunden haben, zu entscheiden. Es gilt somit im Weltraum vor allem das Prinzip der Sicherung des Friedens und der friedlichen Zusammenarbeit mit der Folge, daß der Weltraum nicht als Mittel zur Drohung mit Gewalt oder zur Vorbereitung und Durchführung einer Aggression benutzt werden darf. Daß sich bereits Gewohnheitsrecht entwickelt hat — z. B. hinsichtlich der Zulässigkeit des Durchfluges durch den der staatlichen Souveränität unterliegenden Luftraum, um einen Flugkörper auf eine Erdsatellitenbahn zu bringen —, wird überwiegend bejaht. Noch kein Gewohnheitsrecht besteht in der Höhenbegrenzung des Luftraumes.

Das Weltraumrecht als eine eigene Rechtsdisziplin anzusehen, ist als zu weitgehend abzulehnen. Es handelt sich zwar um spezifische Tatbestände und Rechtsnormen, doch ist ihr Ausmaß in absehbarer Zeit noch nicht so groß und so bedeutsam für die gesellschaftliche Entwicklung, als daß sich die Abzweigung und Erhebung zu einer selbständigen Rechtsdisziplin rechtfertigen ließe. Das mag später einmal anders werden. Gegenwärtig sollte das Weltraumrecht als Zweig des Völkerrechts angesehen werden⁹ ^{*}. Prinzipien und Normen des Völkerrechts bilden den Grundstock des Weltraumrechts, das durch völkerrechtliche Verträge weiter auszubauen ist.

⁷ Haley, Space Law and Metalaw, in: Harvard Law Record 1956, Nr. 6, deutsch in der Zeitschrift für Luftrecht 1957, Heft 2, S. 59 ff., hat sich erstmalig mit diesen Fragen befaßt und die Auffassung entwickelt, daß zwischen intelligenten Lebewesen eine Art von Kant'schem kategorischem Imperativ gelten müsse. Bueckling, Interplanetarisches Kooperationsrecht, in: Die Friedensworte, 1900, Nr. 4, S. 305 ff., bemüht sich um eine Lösung dieser Frage im Sinne abendländisch-naturrechtlichen Denkens und wendet sich gegen eine „selbstsüchtige, ausbeutende Tyrannei“ des Menschen gegenüber anderen Lebewesen.

⁸ vgl. Fasan und Groß, Das Recht des Weltraums, österreichische Juristen-Zeitung 1961, Heft 5, S. 113 ff.

⁹ So auch Fasan und Groß, a. a. O.; ferner J. von Münch, Grundfragen des Weltraumrechts, in: Archiv des Völkerrechts 1959, Heft 2, S. 151 ff.

Weitgehende Einigkeit besteht darüber, daß der Weltraum allen Staaten für friedliche Zwecke zugänglich ist. Der Weltraum ist res omnium communis, eine Sache aller. Streitig ist noch, in welcher Höhe die Grenze zwischen dem souveränitätsfreien Weltraum und dem staatlichen Luftraum zu ziehen ist; etwa 75 Prozent aller Arbeiten über das Weltraumrecht beschäftigten sich mit dieser Frage und versuchen eine bestimmte Höhe als Grenze zu begründen. Die Vorschläge reichen von 48 km Höhe bis ins Unendliche¹⁰. Als Kriterien der Abgrenzung werden von den Autoren in der Mehrzahl der Fälle entweder die Dichte der Atmosphäre oder die Intensität der Schwerkraft zugrunde gelegt.

Aufschlußreich ist die Begründung, die Becker J Rechtsberater des Washingtoner State Departments, zu seinem Vorschlag, die Grenze auf 10 000 Meilen oder rd. 16 000 km Höhe festzulegen, gibt. Naturwissenschaftlich fundiert er seine Forderung mit dem Nachvorhandensein von Atmosphäre in dieser Höhe, und politisch würde „eine solche Festlegung uns genügend Ellbogenfreiheit zur Diskussion gewähren“ — d. h. wir, die USA, setzen die Grenze zunächst einmal sehr hoch an und haben dann noch genügend Spielraum, uns etwas abhandeln zu lassen. An anderer Stelle hatte er empfohlen, „sich mit der Abgrenzung der Souveränität der USA nicht zu beeilen, wenn wir nicht wissen, daß wir auf dem richtigen Wege sind“.

Es wird nur sehr schwer möglich sein, eine Grenze zwischen Luftraum und Weltraum der Höhe nach vertraglich so zu bestimmen, daß sie allen Beteiligten, von den Professoren bis zu den Politikern, gerecht wird. Von den Juristen aus den sozialistischen Ländern wird daher nicht so sehr auf eine ziffernmäßige Höhenbegrenzung abgestellt, sondern ein anderer Gesichtspunkt in den Mittelpunkt gerückt: die Gewährleistung der Sicherheit der Staaten¹¹. Damit wird auf den Zweck des Fluges als ein sehr entscheidendes Merkmal abgestellt. Dem Luftrecht und damit dem Grundsatz von der Wahrung und Achtung der staatlichen Souveränität könnten dann die Flüge zugerechnet werden, die dem zwischenstaatlichen Güter- und Personentransport zu dienen bestimmt sind, ohne daß es dabei eine Rolle spielt, ob ein Flugzeug oder ein Raketenflugkörper dazu verwandt, ob der Verkehr in 10 km Höhe oder in 100 km Höhe abgewickelt wird. Jeder andere Verkehr, z. B. das Verbringen von Beobachtungsinstrumenten und Nachrichten-Relaisstationen auf Erdsatellitenbahnen, unterliegt dann dem Weltraumrecht und damit dem Grundsatz der Friedenswahrung und der Gewährleistung der Sicherheit.

Von Bedeutung könnte eine vertragliche Regelung der Fragen des Schadensersatzes bei Schäden sein, die durch abgestürzte Weltraumflugkörper entstehen — denken wir nur daran, daß am 5. Dezember 1956 eine USA-Rakete über dem Amazonas-Urwald abstürzte, am 30. November 1960 Teile einer Thor-Able-Rakete in der kubanischen Provinz Oriente niedergingen und eine vierstufige Rakete am 4. Dezember 1960 in den mittleren Atlantik fiel. Auch die Rückgabe von Resten abgestürzter Flugkörper an den Entsendestaat wäre zweckmäßig durch Vertrag zu regeln¹².

Weltraumflugkörper sollten eine Flagge führen und damit dem Recht des Flaggenstaates nicht nur hinsichtlich ihrer technischen Ausgestaltung, sondern auch ihres

¹⁰ vgl. die als Anhang zu diesem Beitrag abgedruckte Übersicht, die nach Legal Problems . . . , S. 793 ff., und anderen Quellen zusammengestellt wurde.

¹¹ vgl. dazu u. a. Galina, Über die Frage des interplanetarischen Rechts, in: Sowjetstaat und Sowjetrecht 1958, Nr. 7, S. 52 ff.; sowie die Beiträge von Kowalew und Tscheprow im Sowjetischen Jahrbuch des Völkerrechts 1958, S. 128 ff., und von Osnitckaja, a. a. O. 1959, S. 51 ff.

¹² vgl. Rudolf, Müssen in fremdem Staatsgebiet niedergegangene unbemannte Raumfahrzeuge oder Teile davon zurückgegeben werden?, Zeitschrift für Luftrecht und Weltraumrechtsfragen, 1960, Nr. 4.