

Selbst die Resolution 927 (X) der UN-Vollversammlung vom 14. Dezember 1955 zur Frage der Sicherheit kommerzieller Flugzeuge, die in der Nähe internationaler Grenzen fliegen oder diese versehentlich überfliegen, hat nach Auffassung der Staatenmehrheit nicht das Ziel, Abwehrmaßnahmen der betroffenen Staaten zu reglementieren; andernfalls würde sie einem künftigen Mißbrauch „Tür und Tor“ öffnen.¹¹

Im übrigen stehen Abwehrmaßnahmen der Bodenstaaten völlig im Einklang mit dem geltenden Völkerrecht, insbesondere mit Art. 4 des Chicagoer Abkommens von 1944, wonach die internationale Zivilluftfahrt nicht für Zwecke benutzt werden darf, die mit den Zielen des Abkommens unvereinbar sind; dazu zählt natürlich auch der Mißbrauch für Spionagezwecke. Außerdem untersagt Art. 9 des Chicagoer Abkommens den Überflug von Sperrgebieten und räumt dem Bodenstaat die Möglichkeit ein, für diesbezügliche Verletzungen entsprechende Vorschriften zu erlassen.

Es zeigt sich, daß die Praxis der USA und ihrer Verbündeten, Zivilluftfahrzeuge für militärische Aufklärungszwecke zu mißbrauchen^{11 12}, die reibungslose Durchführung des internationalen Luftverkehrs insgesamt behindert.

Maßnahmen gegen Luftraumverletzungen durch Staats- und Militärflugzeuge

Sowohl das Chicagoer Abkommen von 1944 (Art. 3) wie auch bilaterale Luftverkehrsverträge erfassen in ihrem Geltungsbereich ausschließlich Zivilluftfahrzeuge; ihnen soll die ungehinderte Durchführung ihrer Beförderungsleistungen soweit als möglich erleichtert werden.

Staats- und Militärflugzeuge — für deren Statusbestimmung nicht ausschlaggebend ist, ob der Staat oder eine Privatperson Eigentümer oder Halter des Luftfahrzeugs ist, sondern allein die Tatsache der Verwendung des Luftfahrzeugs zur Ausübung hoheitsrechtlicher Aufgaben¹³ — bedürfen zum Einflug in ausländischen Luftraum der staatlichen Einzelgenehmigung.^{14 15} Daraus ergibt sich die Frage, inwieweit Luftfahrtgesellschaften, die erwiesenermaßen im Auftrag militärischer Dienste handeln, überhaupt die Vorrechte aus dem internationalen Zivilluftfahrtrecht in Anspruch nehmen können.

Über die Behandlung rechtmäßig, d. h. mit staatlicher Genehmigung eingeflogener Staatsflugzeuge fehlt seit der Ablösung des Pariser Luftverkehrsabkommens von 1919 durch das Chicagoer Abkommen von 1944 eine multilaterale vertragsrechtliche Grundlage. Die Vorschrift des Abkommens von 1919, nach der die zum Einflug zugelassenen ausländischen Militärflugzeuge die gleichen Vorrechte genießen sollten, die ausländischen Kriegsschiffen in den Territorialgewässern gewährt werden, während für unberechtigt einfliegende Luftfahrzeuge dieser Kategorie die entsprechenden Vorrechte wegfallen, wurde durch das Chicagoer Abkommen nicht übernommen. Es ist jedoch O. Riese zu folgen, wenn er einen völkergewohnheitsrechtlich anerkannten Grundsatz vermutet, der die Beachtung der Immunität rechtmäßig einfliegender Staats- und Militärflugzeuge vorschreibt.¹³

Zu den Luftraumverletzungen unterhalb der Schwelle bewaffneter Angriffe gehören neben den Spionageflügen vor allem Machtdemonstrationen bzw. bewußte Grenzprovokationen. Sie wurden und werden von imperialistischen Staaten vorwiegend in denjenigen Gebieten vorgenommen, wo bereits Spannungsherde bestehen oder wo es gilt, Einflußsphären zu sichern. Bekannt sind z. B. die wiederholten Luftraumverletzungen der USA gegenüber Kuba, der Koreanischen Demokratischen Volksrepublik und neuerdings dem Libanon. In der Mehrzahl dieser Provokationen haben die betroffenen Staaten — in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht — den Luftraumverletzer zur Landung aufgefordert bzw. nach erfolgloser Landeaufforderung zur Landung gezwungen und entsprechende Untersuchungen eingeleitet.¹⁶ Diese Gewaltanwendung gegenüber landeunwilligen Luftraumverletzern wird allgemein als rechtmäßig anerkannt.

Neben Machtdemonstrationen in Krisengebieten sind Aufklärungsflüge durch Militär- und Staatsflugzeuge mit dem Ziel

der Informationssammlung über fremdem Territorium die häufigste Art der Verletzung der Lufthoheit. Einige derartige Fälle veranlaßten — auf Grund der infolgedessen entstehenden Spannungen zwischen den am Konflikt Beteiligten — den UN-Sicherheitsrat, sich mit dieser Problematik zu beschäftigen, so z. B. mit den US-amerikanischen Spionageflügen über dem Territorium der UdSSR im Jahre 1960.¹⁷

Auf Grund der erwiesenen Friedensgefährdung insbesondere durch Luftspionage — begründet in der besonderen Gefährlichkeit und dem Ausmaß der Verletzung der territorialen Integrität des Bodenstaates — ist das Verbot der Spionage nicht nur für den internationalen Zivilluftverkehr geregelt, sondern ergibt sich aus den Grundprinzipien des Völkerrechts (z. B. Verbot der Gewaltanwendung und -androhung sowie Interventionsverbot gemäß Art. 2 Ziff. 4 und Ziff. 7 der UN-Charta) auch für Staats- und Militärflüge.¹⁸ Das bestätigen auch bürgerliche Völkerrechtler. So folgern E. Menzel / K. Ipsen die Völkerrechtswidrigkeit der Luftspionage aus dem Grundsatz der guten Nachbarschaft und dem Interventionsverbot, da gerade Spionage- und Aufklärungsflüge die Lufthoheit der Staaten in erheblichem Maße verletzen, und zwar „auch dann, wenn sie in großer Höhe stattfinden und der Bodenstaat nicht in der Lage ist, sie zu verhindern“.^{19 20} * * Unter Umständen — insbesondere bei besonderer Schwere des Ausmaßes der Spionage und deren Wiederholung — wird diese Art der Verletzung von den Verfassern als „aggressive Handlung“ gewertet, die weitergehende Maßnahmen als die gegen das eindringende Luftfahrzeug nach sich zieht.

Einrichtung von Luftverteidigungs-Identifikationszonen — Verstoß gegen das Völkerrecht

Die eingangs getroffene Feststellung, daß die Grundprinzipien des Völkerrechts den Maßstab für die Rechtmäßigkeit von Maßnahmen zum Schutz des Luftraums bilden, gilt auch für die räumliche Ausdehnung dieser Maßnahmen: Sie haben sich auf das eigene Staatsterritorium zu beschränken.

Dennoch schufen einige kapitalistische Staaten mit dem Argument einer angeblich besonderen Schutzbedürftigkeit ihres Luftraums sog. Luftverteidigungs-Identifikationszonen (Air Defence Identification Zones = ADIZ). 1950 errichtete die Luftfahrtbehörde der USA derartige Zonen und 1951 die Kanadas. 1956 erließ Frankreich ein Gesetz zur Einrichtung einer Luftverteidigungszone vor der algerischen Küste mit dem Ziel, ausländische Luftfahrzeuge abzuwehren, die die nationale Befreiungsbewegung Algeriens hätten unterstützen können. Auch die Philippinen, Island, Italien, Japan, Südkorea und Taiwan schufen solche Zonen.²⁶

Diese Staaten gebieten, beginnend an der Staatsgrenze im Luftraum, in unterschiedlichen Breiten in den Luftraum über

11 So der Delegierte Saudlarabiens, UN-Doc. A/L. 3/SR. 682 f.

12 Vgl. hierzu beispielsweise die Pressekonferenz mit Marschall Ogazow, ND vom 10./11. September 1983, S. 3 f.

13 Vgl. dazu A. Meyer, „Zum Begriff ‚Militärflugfahrzeug‘“, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht 1963, S. 143 f.

14 Für die DDR ergibt sich das aus § 16 Abs. 5 des Grenzgesetzes und aus § 1 der AO über den Überflug der Staatsgrenze der DDR durch zivile Luftfahrzeuge anderer Staaten vom 27. Oktober 1983 (GBL. I Nr. 29 S. 289).

15 Vgl. O. Riese, Luftrecht, Stuttgart 1949, S. 196.

Zu bezweifeln ist allerdings die Behauptung Rieses, durch den Wegfall der Regelung aus Art. 32 des Pariser Abkommens von 1919 sei auch die „Schutzlosigkeit“ widerrechtlich einfliegender Staats- und Militärflugzeuge entfallen, da in Not befindlichen Kriegsschiffen auch eine immunitätsähnliche Behandlung gewährt wird. Bereits in der zwischen Deutschland und Frankreich durch Notenwechsel getroffenen Vereinbarung über die Regelung des Luftverkehrs vom 26. Juli 1913 (RGBl. S. 601) war festgelegt, daß deutsche Militärflugzeuge in Notlagen zwar — nach Abgabe eines vereinbarten Notsignals — auf französischem Territorium landen durften, den französischen Behörden jedoch alle Untersuchungsrechte zustanden. Nach 1919 setzte sich sehr schnell die Auffassung durch, daß widerrechtlich eindringenden Militärflugzeugen keine mit in Not befindlichen Kriegsschiffen vergleichbare Rechtsstellung eingeräumt wird; sie unterliegen vielmehr der vollen Jurisdiktion des Landungsstaates (so auch O. Lissitzyn, a. a. O., S. 565).

16 Vgl. die Fallzusammenstellung bei J. F. Bentzien, a. a. O., S. 112 ff.

17 Vgl. H. Rose, „USA-Provokationsflüge verletzen das Völkerrecht“, Deutsche Außenpolitik 1960, Heft 7, S. 767 ff.

18 So auch H. Rose, a. a. O., S. 768 f.

19 E. Menzel/K. Ipsen, a. a. O., S. 423.

20 Vgl. die zusammenfassende Darstellung bei R. Müller, Der Luftraum und die völkerrechtliche Regelung seiner Nutzung, Diss. B, Halle 1981, S. 185 ff.