

Dr. Bernhard Schmidt-Tedd,
DLR Raumfahrtmanagement:

Weltraumrecht
und die Anwendung auf die Rosat-Mission

Weltraumrecht betrifft den hoheitsfreien Bereich des Weltraums. Dort gilt zunächst ein Aneignungsverbot, das heißt, nationale Gesetze gelten dort primär nicht, und deshalb muss es ein Rechtsregime geben, welches dort für einen geordneten Handlungsrahmen sorgt. Das sind die UN-Weltraumverträge. Der UN-Weltraumvertrag von 1967 legt die Basisprinzipien fest, und in den Jahren danach hat die UNO zum Thema Rettung und Hilfeleistung, zum Thema Haftung und Registrierung, weitere Spezialverträge etabliert, die die Prinzipien des Weltraumvertrags konkretisieren. Später folgte noch der Mondvertrag.

Im praktischen Fall einer Weltraummission sind ja häufig mehrere Länder beteiligt. Wenn wir als Deutsche einen Satelliten starten, dann haben wir in Deutschland keine Abschussbasis, sondern machen dieses mit einem Start-Dienstleister, mit einem Partner. Damit sind dann schon mal zwei Länder beteiligt. Diese Länder sind die Startstaaten, und diese Startstaaten müssen untereinander vereinbaren, wer von den beiden die Verantwortung, also die Registrierung übernimmt. Und nach dem Recht der Registrierung richtet sich dann das Rechtsregime. In der Regel wird es derjenige sein, der das Interesse an dem gestarteten Objekt hat, also der Satellitenbetreiber.

Im Falle von Rosat waren drei Länder beteiligt: Die USA als Start-Dienstleister, aber auch als wissenschaftlicher Projektpartner; die wissenschaftliche Hauptnutzlast kam von Deutschland, und ein weiteres Instrument kam aus Großbritannien. Es gibt Projektvereinbarungen zwischen allen drei Partnern und alle drei sind Startstaaten.

Das Haftungsregime im Weltraum ist sehr „geschädigtenfreundlich“, das heißt, im Außenverhältnis haften alle Startstaaten als Gesamtschuldner. Dementsprechend wären es hier alle drei Startstaaten, und der Geschädigte könnte alle drei in Anspruch nehmen. Untereinander findet dann ein Gesamtschuldnerausgleich statt, das ist auch in den Projektvereinbarungen noch mal so wiederholt, und da käme dann ein anderes Prinzip - vielleicht dem Umfang der Beteiligungen entsprechend - zum Tragen, aber der Geschädigte kann auf die volle Summe gegen jeden Startstaat vorgehen.

Das Haftungsregime im Weltraum unterscheidet zwei große Kategorien: Einmal Schäden auf der Erde und zwar unabhängig wo, also in welchem Land. Zum anderen das Schädigen von Flugzeugen

Nummer

Datum

Sperrfrist

Seite

1

Herausgeber

**Deutsches Zentrum
für Luft- und Raumfahrt e.V.**
in der Helmholtz-Gemeinschaft

Kommunikation
51170 Köln

Telefon 02203 601-2116
Telefax 02203 601-3249
E-Mail kommunikation@dlr.de

www.DLR.de

im Flug. Das ist die Kategorie der unbeteiligten Dritten, die umfangreich geschützt wären. Hier gilt eine verschuldensunabhängige Haftung, man muss also nicht nachweisen, dass ein Verschulden vorliegt, sondern allein der Schaden als solcher führt gegenüber den Startstaaten zur Haftungsbegründung.

Trotz der sehr hohen Zahl der bereits zur Erde zurück gestürzten Objekte ist es bis jetzt kaum zu Schadensfällen gekommen. Der einzige bekannte Schadensfall, der breiter behandelt wurde, war der Kosmos 954-Fall, wo ein russischer Aufklärungssatellit über Kanada heruntergekommen ist. Er hat keinen Personenschaden verursacht, hatte aber einen radioaktiven Antrieb an Bord und die Verteilung dieser Schrottpartikel musste dann eine Aufräumaktion zur Beseitigung dieser Teile auslösen. Das war ein Schadensfall in der Kategorie von zehn Millionen Dollar Aufräumkosten, also auch eine sehr übersichtliche Summe. Dort haben sich die beiden Länder Russland und Kanada gütlich geeinigt, und ansonsten sind keine größeren Schadensfälle bekannt.

Als eine deutliche Lücke bei zunehmenden Weltraumaktivitäten könnte man das Weltraumverkehrsrecht bezeichnen, denn ohne Verkehrsregelungen kann man schlecht objektiv Schadensverursachungen feststellen. Wenn beispielsweise zwei Satelliten kollidieren, weil der eine nicht ausgewichen ist oder weil zwei Satelliten sich getroffen haben, die gar keine Ausweichmöglichkeiten hatten, dann ist das heute schwer zu bewerten, weil es eben keine „objektiven Verkehrsregelungen“ gibt, und das wird sicherlich in Zukunft ein Bereich sein, dem man sich weiter widmen muss.

Nummer

Datum

Sperrfrist

Seite

2

Herausgeber

**Deutsches Zentrum
für Luft- und Raumfahrt e.V.**
in der Helmholtz-Gemeinschaft

Kommunikation
51170 Köln

Telefon 02203 601-2116
Telefax 02203 601-3249
E-Mail kommunikation@dlr.de

www.DLR.de