

Patentschutz in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) am Beispiel von Offshore-Weltraumstartanlagen

Wolfram Schlimme*

Die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) im Meer vor einem Küstenstaat gehört nicht zu dessen staatlichem Territorium; das Patentrecht des Küstenstaates gilt hier folglich nicht automatisch. Der Küstenstaat besitzt in der AWZ nur souveräne Rechte und Hoheitsbefugnisse, die es ihm jedoch gestatten, sein Patentrecht auf bestimmte Sachverhalte in der AWZ zu erstrecken. Das ist in Deutschland (noch) nicht erfolgt.

Gliederung

- I. Micro-Spaceports – Innovationschance für die deutsche Raumfahrt?
- II. Patentschutz offshore
 1. Das Territorialitätsprinzip im Patentrecht
 2. Die territorialen Grenzen im Meer vor der Küste
 - 2.1. Das Küstenmeer und die Anschlusszone
 - 2.2. Der Festlandsockel
 - 2.3. Die Ausschließliche Wirtschaftszone
 - 2.4. Die Hohe See
 3. Technische Möglichkeiten von Offshore-Raketenstarts
 4. Rechtliche Einordnung von Startplattformen
 - 4.1. Auf dem Meeresboden errichtetes Bauwerk in der AWZ als Startplattform
 - 4.1.1. Souveräne Rechte und Hoheitsbefugnisse in der AWZ
 - 4.1.2. Spaceport-Bauwerk in der AWZ – souveränes Recht oder Hoheitsbefugnis?
 - 4.2. Schwimmendes Schiff in der AWZ als Startplattform
 - 4.2.1. Flaggenstaatprinzip
 - 4.2.2. Weltraumraketenstart von einem Schiff eines Drittstaates in der AWZ
 - 4.3. Jack-Up Vessel auf dem Festlandsockel in der AWZ als Startplattform
 5. Erstreckung des deutschen Patentrechts auf die deutsche AWZ
 - 5.1. Rechtsprechung und Literatur zur Geltung nationalen Rechts in der AWZ
 - 5.2. Möglicher Umfang einer Erstreckung des Patentrechts auf die AWZ

- 5.3. Rechtsgrundlagen für eine Erstreckung des Patentrechts auf die AWZ

III. Zusammenfassung

I. Micro-Spaceports – Innovationschance für die deutsche Raumfahrt?

Bis vor wenigen Jahren war die zivile Raumfahrt von staatlichen Raumfahrtorganisationen dominiert, die mit ihren Großraketen quasi ein Monopol für den Weg in den Weltraum und den erdnahen Orbit hielten, bis die NASA im Jahr 2010 ihr *Commercial Crew Development Project* begonnen hatte, um die privatwirtschaftliche Weltraumfahrt zu fördern.^{1, 2} Doch auch im Zuge dieses Projekts neu aufgetretene Unternehmen hatten sich vorwiegend Großraketen mit großen Nutzlasten verschrieben. Wer Kleinsatelliten³ in einen Orbit befördern wollte, musste auf freie Kapazität in einer dieser Großraketen hoffen und eine Mitfluggelegenheit buchen. Da diese Großraketen von den altbekannten Starteinrichtungen in Cape Kennedy, Baikonur oder Kourou abhoben, waren auch bestimmte Orbits, beispielsweise polare Orbits, nur aufwendig zu erreichen. Es fehlte an einer ausreichenden Anzahl an kleinen, kostengünstigen, kurzfristig zur Verfügung stehenden und flexiblen Trägersystemen, die in der Lage sind, Kleinsatelliten ohne größere Wartezeiten auf Mitfluggelegenheiten zielgenau in den ihnen zugeordneten Orbit zu befördern.

Der BDI wies im Mai 2019 darauf hin, dass die Raumfahrt ein *erheblicher Wirtschaftsfaktor mit enormem Potential* und ein *Innovationstreiber* ist, und regte die Schaffung eines deutschen Micro-Spaceports für derartige Kleinraketen an.⁴ Im Oktober 2018 hatte bereits die Bayerische Staatsregierung die Raumfahrtstrategie „Bavaria One“ beschlossen. In Ottobrunn bei München baut die Technische Universität München (TUM) die größte Fakultät für Raumfahrttechnik in Europa auf. Dort ist bereits der Cam-

* Patentanwalt Dr.-Ing. Wolfram Schlimme, LL.M., Ottobrunn.

1 Ro, Theodore U. et al., „Patent Infringement In Outer Space In Light of 35 U.S.C. § 105: Following the White Rabbit Down the Rabbit Loophole“, *Journal of Science & Technology Law*, Vol. 17/2, p. 202 ff., Kap. I, Boston, 2011.

2 Siehe hierzu auch: Schlimme, Wolfram, „Weltraumgegenstände als Objekte eines nationalen Patentschutzes“, Mitt. 2020, 113 f.

3 Als Kleinsatelliten werden Satelliten mit einer Masse von maximal 500 kg bezeichnet; Quelle: (<https://de.wikipedia.org/wiki/Kleinsatellit> – zuletzt abgerufen am 20.1.2021).

4 Bundesverband der Deutschen Industrie BDI (Hrsg.), „Zukunftsmarkt Weltraum – Bedeutung für die deutsche Industrie“, Grundsatzpapier | Raumfahrtspolitik | New Space, Mai 2019.

pus „Munich Aerospace“ für Raumfahrtwissenschaften als Kooperation der TUM mit der Universität der Bundeswehr, der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrttechnik (DLR) und dem Bauhaus Luftfahrt entstanden. Es ist daher nur konsequent, jetzt auch, insbesondere für Start-Ups und KMUs, das wirtschaftliche und technische Umfeld für die Raumfahrttechnik zu unterstützen und geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, um die staatlichen Investitionen in Ausbildung und Wissenschaft nicht in andere Volkswirtschaften abwandern zu lassen.

In jüngster Zeit sind der Bedarf und der Markt für den Transfer von Kleinsatelliten und Kleinstsatelliten, zum Beispiel Cubesat-Satelliten,⁵ in den erdnahen Orbit gewachsen und einige junge deutsche Unternehmen entwickeln dafür kleine Raketen, so genannte Microlauncher,⁶ die von kleineren Startbasen aus in den Weltraum abheben sollen.^{7, 8, 9} Die bekanntesten europäischen Startgelände für diese kleinen Raketen sind Esrange bei Kiruna in Nord-Schweden¹⁰ und Andøya in Nord-Norwegen.¹¹ Zunehmend wird jedoch der Ruf nach weiteren nationalen kleineren Raketenstartplätzen, so genannten Micro-Spaceports laut. So wird in Sutherland in Nord-Schottland ein Micro-Spaceport geplant, der insbesondere für polare Orbits geeignet sein soll.¹²

Auch in Deutschland gibt es Bestrebungen, einen eigenen Startplatz für Microlauncher zu schaffen.¹³ Die letzten größeren Raketenstarts von deutschem Boden aus fanden in den Jahren 1963 und 1964 bei Altenwalde nahe Cuxhaven statt, wo sich von 1945 bis 1964 ein Raketenstartgelände befand, das anfänglich von den britischen Besatzungstruppen (im Oktober 1945 mit er-

beuteten A4-Raketen) genutzt und später (ab 1957) von der Deutschen Raketengesellschaft DRG betrieben und 1964 aus politischen Gründen geschlossen wurde.^{14, 15}

Aufgrund der dichten Besiedelung Deutschlands scheidet ein terrestrischer Startplatz im Landesinneren aus und wegen des dichten Schiffsverkehrs in der Deutschen Bucht sowie der südwestlich von Helgoland außerhalb der 12-Meilen-Zone gelegenen Tiefwasserreede dürfte ein Startplatz an Land nahe der Nordseeküste ebenfalls ausscheiden.¹⁶ Das gilt im Hinblick auf den Schiffsverkehr in der Ostsee – abgesehen von berechtigten historischen Bedenken – auch für das ehemalige Raketenstartgelände in Peenemünde. Daher wird zurzeit untersucht, ob Microlauncher offshore vor der deutschen Nordseeküste gestartet werden können.¹⁷ Eine solche Offshore-Startplattform kann entweder ein auf dem Meeresgrund errichtetes Bauwerk sein oder sie kann an Bord eines Schiffes vorgesehen sein.¹⁸

Bei derartigen Innovationen liegt die Frage auf der Hand, ob sich die Innovationen oder Erfindungen, die im Zusammenhang damit entstanden sind und noch entstehen werden, patentrechtlich schützen lassen – dieser Fragestellung soll hier nachgegangen werden.

Kernthesen:

- Das deutsche Patentrecht gilt nicht automatisch in der deutschen AWZ, insbesondere auch nicht auf künstlichen Inseln, Anlagen und Bauten in der deutschen AWZ.
- Eine Erstreckung des deutschen Patentrechts auf Sachverhalte in der deutschen AWZ wird als grundsätzlich zulässig und zur Unterstützung eines deutschen Spaceports in der AWZ für erforderlich angesehen.
- Auf Schiffen gilt grundsätzlich auch in der AWZ das Patentrecht des Flaggenstaates, allerdings nicht exklusiv.
- Sind nicht im Küstenstaat registrierte Schiffe an Operationen in der AWZ des Küstenstaates beteiligt, die nicht zu den gemäß Art. 58 Abs. 1 SRÜ eingeräumten Freiheitsrechten gehören, kann das Patentrecht des Küstenstaates, sofern es auf die AWZ erstreckt wurde, auf diesen Schiffen anwendbar sein.

II. Patentschutz offshore

Auf einem vor der deutschen Nordseeküste (und natürlich auch der Ostseeküste) offshore, also nicht auf dem deutschen Festland, liegenden Raketenstartplatz können interessante patentrechtliche Fragen, insbesondere zu möglichen Patentverletzungen, auftreten. Beispielsweise können dabei Patente eine Rolle spielen,

5 Cubesat-Satelliten sind würfelförmige Körper mit einer Kantenlänge von ca. 10 cm und einer Masse von ca. 1,3 kg (<https://de.wikipedia.org/wiki/Cubesat> – zuletzt abgerufen am 20.1.2021).

6 Microlauncher sind ausgelegt, um Nutzlasten von bis zu 350 kg Masse zu transportieren; siehe: ESA (Hrsg.), „Microlaunchers: new ways to access space“, 16.11.2018, (https://www.esa.int/Enabling_Support/Space_Transportation/Microlaunchers_new_ways_to_access_space – zuletzt abgerufen am 20.1.2021).

7 ESA (Hrsg.), „ESA explores microlaunchers for small satellites“, 8.2.2018, (https://www.esa.int/Enabling_Support/Space_Transportation/ESA_explores_microlaunchers_for_small_satellites – zuletzt abgerufen am 21.1.2021).

8 *Asche, S. / Hartbrich, I.*, „Bahn frei für Microlauncher“, in VDI-Nachrichten-Online, 16.4.2020 (<https://www.vdinachrichten.com/fokus/bahn-frei-fuer-microlauncher/> – zuletzt abgerufen am 19.1.2021).

9 *Süßig, Dieter*, „Wettlauf ins All“, in Süddeutsche Zeitung vom 3.2.2021

10 Encyclopedia Astronautica (<http://www.astronautix.com/k/kiruna.html> – zuletzt abgerufen am 20.1.2021).

11 Encyclopedia Astronautica (<http://www.astronautix.com/a/andoya.html> – zuletzt abgerufen am 4.2.2021)

12 Sutherland Spaceport (https://en.wikipedia.org/wiki/Sutherland_Spaceport – zuletzt abgerufen am 20.1.2021).

13 *Riedel, Donata*, „Ein deutscher Weltraumbahnhof ist machbar – und kostet nicht mal viel“, in Handelsblatt-Online, 7.9.2020

(https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/raumfahrt-ein-deutscher-weltraumbahnhof-ist-machbar-und-kostet-nicht-mal-viel/26162108.html?nlayer=Themen_11804704 – zuletzt abgerufen am 21.1.2021) (*Riedel*, 2020–09).

14 Encyclopedia Astronautica (<http://www.astronautix.com/c/cuxhaven.html> – zuletzt abgerufen am 20.1.2021).

15 *Lutz, Harald*, „Die vergessenen Raketenexperimente von Cuxhaven“, in Countdown online (<http://www.modellraketenbau.de/countdown/cdo030301.htm> – zuletzt abgerufen am 20.1.2021).

16 Siehe die unter https://www.gesetze-im-internet.de/awz_nordsee-rov/BJNR310700009.html abrufbare Karte zur Verordnung über die Raumordnung in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone in der Nordsee (AWZ Nordsee-ROV) vom 21.9.2009.

17 *Riedel, Donata*, „Aus der Nordsee in den Weltraum: Vier Unternehmen planen schwimmende Raketen-Starttrampe“, in Handelsblatt online, 16.12.2020, (<https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/raumfahrt-aus-der-nordsee-in-den-weltraum-vier-unternehmen-planen-schwimmende-raketen-starttrampe/26720184.html?ticket=ST-7710271-PsO0NFXLbqJilPc0YJk9-ap2> – zuletzt abgerufen am 21.1.2021), (*Riedel*, 2020–12).

18 *Riedel*, 2020–09, nennt hier Schiffe und mobile Plattformen, zum Beispiel so genannte Jack-up-Vessels, die vor Ort auf See ihre Pontons ausklappen und auf dem Meeresgrund verankert werden.

die bestimmte Anlagen, Vorrichtungen oder Verfahren zum Raketenstart unter Schutz stellen. Auch kann es sein, dass zu startende Raketen oder deren Nutzlast Patente verletzen.

1. Das Territorialitätsprinzip im Patentrecht

Das im Patentrecht geltende Territorialitätsprinzip beschränkt die Durchsetzbarkeit von in einem oder für einen Staat erteilten Patenten auf das Hoheitsgebiet dieses Staates, so dass deutsche Patente und für Deutschland erteilte europäische Patente nur im deutschen Hoheitsgebiet durchsetzbar sind.¹⁹ Das wird in Bezug auf die Gesamtheit der Hoheitsgebiete der teilnehmenden Mitgliedsstaaten auch für künftige „EU-Patente“ gelten.²⁰

2. Die territorialen Grenzen im Meer vor der Küste

Die Hoheitsrechte und Hoheitsbefugnisse von Küstenstaaten im angrenzenden Meer sind grundlegend im internationalen Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen geregelt.²¹ Grenzverläufe im Meer sind häufig zusätzlich durch Verträge unter Nachbarstaaten geregelt oder können auch ungeklärt bleiben, wie zum Beispiel der Grenzverlauf in der Emsmündung und am Dollart zwischen Deutschland und den Niederlanden.²²

Zu unterscheiden ist grundsätzlich zwischen dem einem Küstenstaat zugeordneten Meeresboden und dessen Meeresuntergrund, die auch als Festlandsockel bezeichnet werden,²³ und dem darüber befindlichen Meer sowie dem über dem Meer befindlichen Luftraum.²⁴ Das Meer und der Festlandsockel vor der Küste eines Küstenstaates sind vom Festland bis zur Hohen See unterschiedlichen seerechtlichen Zonen zugeordnet, in denen unterschiedliches Recht gilt; *Abbildung 1* zeigt schematisch diese Zonen.

2.1. Das Küstenmeer und die Anschlusszone

Vor der Küste des Festlands liegt ein an das Landgebiet angrenzender Meeresstreifen, das so genannte *Küstenmeer*, auf das sich die Souveränität des Küstenstaates erstreckt.²⁵ Das Küstenmeer gehört zum Staatsgebiet und damit zum Hoheitsgebiet des Küstenstaates, der hier folglich *Hoheitsrechte* besitzt und Gesetze erlassen und durchsetzen kann.²⁶ Diese staatliche Souveränität des Küstenstaates erstreckt sich auch auf den Luftraum über dem Küstenmeer, den Meeresboden und den Meeresuntergrund des Küstenmeeres.²⁷

Deutschland hat von dem in Art. 3 SRÜ eingeräumten Recht Gebrauch gemacht und die Breite des deutschen Küstenmeeres (in Nord- und Ostsee) auf 12 Seemeilen

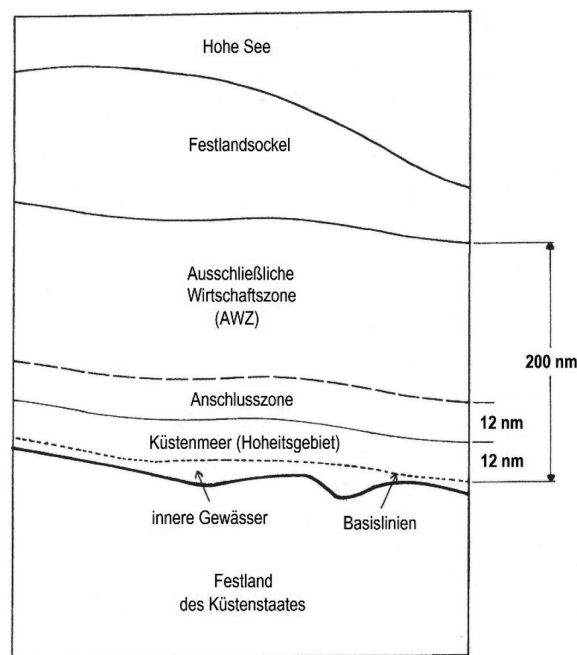


Abbildung 1: Seerechtliche Zonen vor der Küste eines Küstenstaates

(nm) ausgehend von den Küsten-Basislinien²⁸ festgelegt.²⁹ Die seewärtige Grenze des deutschen Küstenmeeres verläuft daher auf einer Linie, auf der jeder Punkt vom nächstgelegenen Punkt auf den Küsten-Basislinien um die Breite des Küstenmeeres, also 12 nm, entfernt ist.³⁰

An das Küstenmeer grenzt auf der landabgewandten Seite die so genannte *Anschlusszone* an, deren Breite maximal 12 nm betragen darf; die maximale seeseitige Begrenzung der Anschlusszone wird also von einer Linie gebildet, auf der jeder Punkt vom nächstgelegenen Punkt auf den Küsten-Basislinien um maximal 24 nm entfernt ist.³¹ In der Anschlusszone besitzt der Küstenstaat keine Souveränität, sondern nur noch eingeschränkte Hoheitsrechte, nämlich im Wesentlichen polizeiliche und zollrechtliche Kontroll- und Exekutivrechte, die sich allerdings nur auf Taten beziehen dürfen, die im Hoheitsgebiet oder im Küstenmeer des Küstenstaates begangen wurden oder deren dortige Begehung verhindert werden soll.³²

2.2. Der Festlandsockel

Während der Meeresboden des Küstenmeeres zum Hoheitsgebiet des Küstenstaates gehört, darf der Küstenstaat über den seeseitig vor dem Küstenmeer gelegenen

19 Schlimme, Wolfram, Patentschutz im Weltraum, Mitt. 2014, 363 ff., 365 m.w.N.

20 Art. 5 Abs. 1 Verordnung EU Nr. 1257/2012 über die Umsetzung der Verstärkten Zusammenarbeit im Bereich der Schaffung eines einheitlichen Patentschutzes (EU-PatVO).

21 Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ) vom 10.12.1982 (BGBl. 1994 II S. 1799).

22 Treviranus, Hans-Dietrich: „Der deutsch-niederländische Ems-Dollart-Vertrag“, ZaöRV 1963, 536–553.

23 Art. 76 SRÜ.

24 Art. 78 SRÜ.

25 Art. 2 Abs. 1 SRÜ.

26 Proelß, Alexander, „Raum und Umwelt im Völkerrecht“, in Vitzthum, Wolfgang Graf/ Proelß, Alexander (Hrsg.), „Völ-

kerrecht“, 7. Aufl., 2016, (Proelß, 2016) fünfter Abschnitt, Rdn. 7, 13.

27 Art. 2 Abs. 2 SRÜ.

28 Die Bestimmung der Küsten-Basislinien ist in den Art. 5 bis 14 SRÜ geregelt. Die landwärts der Basislinien des Küstenmeeres gelegenen Gewässer und Teile des Meeres gehören zu den *inneren Gewässern* des Küstenstaates (Art. 8 Abs. 1 SRÜ) t

29 Bekanntmachung der Proklamation der Bundesregierung über die Ausweitung des deutschen Küstenmeeres vom 11.11.1994, BGBl. 1994 I, S. 3428.

30 Art. 4 SRÜ.

31 Art. 33 Abs. 2 SRÜ.

32 Art. 33 Abs. 1 SRÜ.

Teil des Meeresbodens, den *Festlandssockel*, sowie über den dortigen Meeresuntergrund nur souveräne Rechte zum Zweck der Erforschung und der Ausbeutung der natürlichen Ressourcen des Festlandssockels ausüben.³³ Der Küstenstaat hat das ausschließliche Recht, auf seinem Teil des Festlandssockels künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke zu den vorgenannten Zwecken zu errichten; ausschließlich der Küstenstaat hat über diese künstlichen Inseln, Anlagen und Bauwerke *Hoheitsbefugnisse*.³⁴

Die maximale Erstreckung des einem Küstenstaat zuzurechnenden, unter Wasser gelegenen Festlandssockels beträgt nach dem UN-Seerechtsübereinkommen üblicherweise 200 nm³⁵ von den Küsten-Basislinien aus gemessen, er kann aber in Abhängigkeit von der Topografie des Meeresbodens in Ausnahmefällen weiter ins Meer hinaus reichen.³⁶ Aufgrund der geomorphologischen Gegebenheiten in der Nordsee mit ihrer geringen Wassertiefe und der territorial begrenzten Ausdehnung wird die 200 nm weit im Meer liegende Grenze nicht oder zumindest nicht durchgehend erreicht.

Die Nordsee-Anrainerstaaten Frankreich, Belgien, die Niederlande, Deutschland, Dänemark, Norwegen und das Vereinigte Königreich haben den Festlandssockel der Nordsee unter sich aufgeteilt. Die Bundesrepublik Deutschland hatte zwar ihre Ansprüche auf einen Teil des Festlandssockels der Nordsee schon am 20.1.1964 proklamiert,³⁷ doch die verbindlichen Grenzen wurden nach einem 1969 ergangenen Urteil des Internationalen Gerichtshofes zu den so genannten *North Sea Continental Shelf Cases*³⁸ erst im Jahr 1972 in bilateralen Verträgen mit den Nachbarstaaten^{39,40,41} vereinbart.⁴²

2.3. Die Ausschließliche Wirtschaftszone

Das über dem einem Küstenstaat zuzurechnenden Teil des Festlandssockels liegende Meeresgebiet kann der Küstenstaat für sich als *Ausschließliche Wirtschaftszone* (AWZ) beanspruchen; die AWZ eines Küstenstaates bezeichnet somit ein jenseits des Küstenmeeres gelegenes und an dieses angrenzendes Meeresgebiet.⁴³ Auch die AWZ darf sich nicht weiter als 200 nm von den Küsten-Basislinien erstrecken, von denen aus die Breite des Küstenmeeres gemessen wird.⁴⁴ Die Bundesrepublik Deutschland hat die Lage und

Ausdehnung ihrer AWZ am 25.11.1994 proklamiert.⁴⁵ Die Grenzen der deutschen AWZ sind in *Abbildung 2* wiedergegeben. Sie entsprechen den Grenzen des deutschen Teils des Festlandssockels.⁴⁶ In Bezug auf künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke in der AWZ gelten die gleichen Rechte und Pflichten wie auf dem Teil des Festlandssockels, der dem Küstenstaat zugeordnet ist.⁴⁷

Der Festlandssockel und die AWZ gehören nicht zum Territorium des Küstenstaates, sondern sie sind so genannte *Funktionshoheitsräume*, in denen der Küstenstaat keine *Gebietshoheit*, sondern nur ausschließliche *Nutzungshoheit* besitzt. *Proelß* unterscheidet hier zwischen einer (freien) gebietsrechtlichen und einer (exklusiven) nutzungsrechtlichen Lage der AWZ. Die Rechte (und Pflichten) eines Küstenstaates knüpfen nicht unmittelbar territorial an die AWZ im räumlichen Sinne an, sondern funktional an die in der AWZ vorhandenen Ressourcen.⁴⁸ Abgesehen von den in der Anschlusszone, die Teil der AWZ ist, bestehenden polizeilichen und zollrechtlichen Kontroll- und Exekutivrechten besitzt ein Küstenstaat in der AWZ keine Hoheitsrechte, sondern nur *Hoheitsbefugnisse*.⁴⁹ Diese Rechtsauffassung wurde vom BVerfG bestätigt.⁵⁰

Nach Art. 77 Abs. 1 und 2 SRÜ übt ausschließlich der Küstenstaat über den Festlandssockel souveräne Rechte zum Zweck seiner Erforschung und der Ausbeutung seiner natürlichen Ressourcen aus; ausschließlich er hat also diese zweckbestimmten Rechte über den Festlandssockel. In der AWZ hingegen stehen dem Küstenstaat gem. Art. 56 SRÜ lediglich bestimmte Rechte und Hoheitsbefugnisse zu.⁵¹

2.4. Die Hohe See

Der verbleibende Teil der Meere seewärts außerhalb der Küstenmeere und der ausschließlichen Wirtschaftszonen wird als *Hohe See* bezeichnet.⁵² Kein Staat hat das Recht, die Hohe See oder Teile davon seiner Souveränität zu unterstellen; die Hohe See ist somit rechtlich gesehen extraterritoriales Gebiet.⁵³ Die Freiheit der Hohen See und das Recht der Schifffahrt auf der Hohen See⁵⁴ sowie Rechts- und Verhaltensnormen auf Hoher See sind im Teil VII des UN-Seerechtsübereinkommens (SRÜ) geregelt. Dazu gehören auch die Freiheit der Schifffahrt und die Freiheit des

33 Art. 77 Abs. 1 SRÜ.

34 Art. 80 i.V.m. Art. 60 SRÜ.

35 Art. 76 Abs. 1 SRÜ.

36 Art. 76 Abs. 5 SRÜ.

37 Proklamation der Bundesregierung über die Erforschung und Ausbeutung des deutschen Festlandssockels vom 20.1.1964 (<https://www.gesetze-im-internet.de/festlandssockelprok/BJNR301040964.html> – zuletzt abgerufen am 23.1.2021).

38 IGH-Urteil vom 20.2.1969 (<https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/51/051-19690220-JUD-01-00-EN.pdf> – zuletzt abgerufen am 24.1.2021).

39 Vertrag über die Abgrenzung des Festlandssockels unter der Nordsee zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark (BGBl. 1972 II S. 882).

40 Vertrag über die Abgrenzung des Festlandssockels unter der Nordsee zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande (BGBl. 1972 II S. 889 ff.).

41 Vertrag über die Abgrenzung des Festlandssockels unter der Nordsee zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland vom 25.11.1971 (BGBl. 1972 II S. 897 ff.).

42 Sieh hierzu auch: *Lagoni, Rainer*, „Festlandssockel und ausschließliche Wirtschaftszone“ in *Vitzthum, Wolfgang Graf*

(Hrsg.), „Handbuch des Seerechts“, 2006, (*Lagoni*, 2006), Kapitel 3, Rdn. 290, 291.

43 Art. 55 SRÜ.

44 Art. 57 SRÜ.

45 Bekanntmachung der Proklamation der Bundesrepublik Deutschland über die Errichtung einer ausschließlichen Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland in der Nordsee und in der Ostsee vom 25.11.1994, BGBl. II S. 3769, 3770.

46 *Papenbrock, Richard*, „Die Anwendung des deutschen Sachenrechts auf Windenergieanlagen im Bereich der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone“, Baden-Baden, 2017, (*Papenbrock*, 2017), S. 48.

47 Art. 80 SRÜ.

48 *Proelß, Alexander*, „Festlandssockel und ausschließliche Wirtschaftszone“ in *Vitzthum, Wolfgang Graf* (Hrsg.), „Handbuch des Seerechts“, 2006, (*Proelß*, 2006), Kapitel 3, Rdn. 216.

49 *Proelß*, 2016, Rdn. 10.

50 BVerfG, Beschl. vom 26.4.2010, 2 BVR 2179/04.

51 *Papenbrock*, 2017, S. 49.

52 Art. 86 SRÜ.

53 Art. 89 SRÜ.

54 Art. 87 SRÜ.

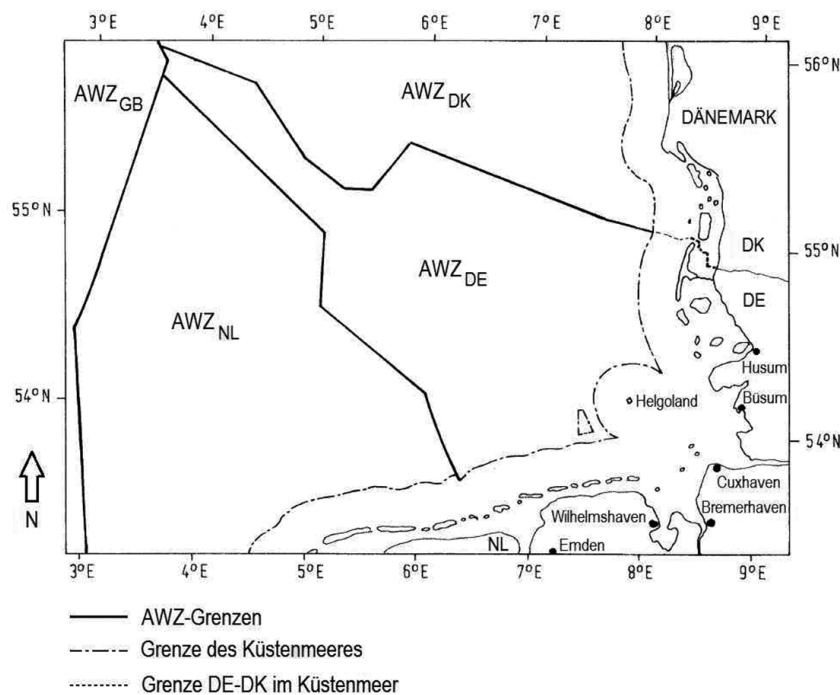


Abbildung 2: Verlauf der Küstenmeer-Grenzen und Lage der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) in der Nordsee

Überflugs; auch der Luftraum über der Hohen See ist somit extraterritorial.⁵⁵ Die in Art. 87 SRÜ aufgeführten Freiheiten, also auch die Freiheit der Schifffahrt und die Freiheit des Überflugs, gelten auch in der AWZ.⁵⁶

3. Technische Möglichkeiten von Offshore-Raketenstarts

Einleitend wurden bereits Überlegungen erwähnt, Weltraumraketen offshore von auf dem Meeresgrund errichteten oder an Bord eines Schiffes vorgesehenen Startanlagen zu starten.⁵⁷

Der Start einer Weltraumrakete von Bord eines Schiffes dürfte mit Kleinraketen möglich sein; je größer jedoch der Startschub der Rakete und der damit verbundene und auf das Schiff ausgeübte Rückstoßimpuls des Triebwerksstrahls ist, umso größer sind die Kräfte, die beim Start lokal auf das Schiff einwirken. Das kann zu unerwünschten Roll- und Nickmomenten im Schiff führen, die die Stabilität des Schiffes im Wasser stark beeinträchtigen können. Auch die vom pulsierenden Triebwerksstrahl im Augenblick des Starts und kurz danach auf das Schiff ausgeübten dynamischen

Kräfte und Impulse sind hier zu berücksichtigen. Ein „heißer“ Raketenstart mit Rückstoßantrieb von einer schwimmenden Plattform, ohne dass die Rakete vor der Zündung des Triebwerks, beispielsweise mittels eines Katapults, von der schwimmenden Plattform entfernt wird, dürfte daher für größere Raketen ungeeignet sein.

Für den Start von größeren Raketen wären daher auf dem Meeresboden errichtete Startplattformen, beispielsweise eine ausrangierte Öl- oder Gasförderplattform, besser geeignet. Derartige auf dem Meeresboden errichtete Plattformen sind keine künstlichen Inseln, da sie nicht aus natürlichen Substanzen aufgeschüttet worden sind,⁵⁸ sondern sie bilden Anlagen und Bauwerke im Sinne des UN-Seerechtsübereinkommens,⁵⁹ die aus von Menschen hergestellten Materialien errichtet und mit dem Meeresboden verbunden sind.⁶⁰ Als Anlage wird dabei ein Objekt bezeichnet, das von einem Standort zu einem anderen Standort transportiert werden kann, ohne dabei seine Identität zu verlieren.⁶¹ Allerdings wird im SRÜ nicht zwischen Anlage und Bauwerk unterschieden,⁶² so dass es für die vorliegende Abhandlung unerheblich ist, ob eine Weltraumstartanlage ein Bauwerk oder eine Anlage darstellt.

Eine Alternativlösung könnten die von Riedel⁶³ erwähnten Jack-Up Vessels⁶⁴ sein. Das sind Hubschiffe, die sich vor Ort mittels absenkbarer Stützbeine auf dem Meeresgrund abstützen und sich aus dem Wasser herausheben können. Sie schwimmen im herausgehobenen Zustand folglich nicht, sind aber auch nicht mit dem Meeresboden verbunden, sondern stehen lediglich temporär auf dem Meeresboden.

4. Rechtliche Einordnung von Startplattformen

Solange sich der vorgesehene Startplatz im Küstenmeer befindet, unterliegt er unabhängig von seiner technischen Ausgestaltung dem Recht des Küstenstaates, da dieser im Küstenmeer seine Souveränität ausübt. Das trifft auch für unter einer fremden Flagge registrierte Schiffe als Startplattform zu.^{65, 66, 67} Eine Positionierung eines Startplat-

55 Art. 87 Abs. 1 lit. a und b SRÜ.

56 Art. 58 SRÜ.

57 Riedel, 2020–09.

58 Siehe hierzu: Proelß, 2006, Kap. 3, Rdn. 258.

59 Papenbrock, 2017, S. 62/63.

60 Siehe hierzu: Proelß, 2006, Kap. 3, Rdn. 258.

61 Proelß, 2006, Kap. 3, Rdn. 258 m.w.N.

62 Papenbrock, 2017, S. 63 m.w.N.

63 Riedel, 2020–09.

64 Auch Errichterschiffe oder Installationsschiffe genannt (<https://de.wikipedia.org/wiki/Errichterschiff> – zuletzt abgerufen am 23.1.2021).

65 Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem aufenthaltsrechtlichen Fall entschieden, dass ausländische Besatzungsmitglieder, die auf einem unter fremder Flagge fahrenden Offshore-Supply-Schiff einer Erwerbstätigkeit im deutschen

Küstenmeer nachgehen, einen zur Erwerbstätigkeit berechtigenden Aufenthaltstitel benötigen; die Anwendbarkeit des deutschen Aufenthaltsrechts sei nicht wegen des Flaggenstaatsprinzips ausgeschlossen (BVerwG Urt. vom 27.4.2021, 1 C 13.19 – zitiert nach „beck-aktuell“ vom 28.4.2021 – <https://rsw.beck.de/aktuell/daily/meldung/detail/aufenthalts-titel-fuer-arbeit-auf-offshore-supply-schiffen-im-deutschen-kuostenmeer-noetig> – zuletzt abgerufen am 28.4.2021).

66 Der wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestags vertritt ebenfalls die Auffassung, dass das Recht des Staates, in dessen Territorium sich ein Luftfahrzeug (oder ein Schiff) aufhält, vorrangig vor dem Recht des Flaggenstaates ist: Kurzinformation „Ausübung von Hoheitsgewalt auf Schiffen und Flugzeugen“, WD 2–3000–078/18 (7.6.2018).

67 Derartige Schiffe fallen hinsichtlich der Starteinrichtungen auch nicht unter die in Art. 5 der Pariser Verbandsüberein-

zes im Küstenmeer dürfte aber in Deutschland wegen der Verkehrsdichte in der Deutschen Bucht und der zahlreichen Naturschutzgebiete im und vor dem Wattenmeer auszuschließen sein.

Stattdessen gibt es Erwägungen, Raketenstarts aus dem äußersten nördlichen Zipfel der deutschen AWZ, dem so genannten *Entenschnabel*, durchzuführen.⁶⁸ Dort gilt deutsches Recht allerdings nur sehr eingeschränkt. Der deutsche Staat besitzt dort nur zweckbestimmt eingeschränkte souveräne Rechte und beschränkte Hoheitsbefugnisse, die ihm vom UN-Seerechtsübereinkommen eingeräumt werden.

Für die rechtliche Betrachtung wird zu unterscheiden sein, ob sich die Startplattform an Bord eines (schwimmenden) Schiffes oder auf einem (dauerhaft) auf dem Meeresboden errichteten Bauwerk befindet oder ob die Startplattform nichtschwimmend temporär auf dem Meeresboden steht. Die weitere denkbare Alternative, eine künstliche Insel als Startplattform zu nutzen, soll hier nicht weiter untersucht werden, da es am in Erwägung gezogenen Einsatzort im Entenschnabel keine künstlichen Inseln gibt und dort das Meer mit mehr als 20 m Wassertiefe auch zu tief ist, um realistischerweise eine künstliche Insel aufzuschütten.

4.1. Auf dem Meeresboden errichtetes Bauwerk in der AWZ als Startplattform

Ein auf dem Meeresboden des Festlandssockels errichtetes Bauwerk, beispielsweise eine ehemalige Öl- oder Gasförderplattform, die zu einer Raketenstartplattform umgebaut ist, muss vom betreffenden Küstenstaat genehmigt werden, denn der Küstenstaat hat das ausschließliche Recht zur Errichtung sowie zur Genehmigung und Regelung der Errichtung, des Betriebs und der Nutzung von Anlagen und Bauwerken auf dem Festlandssockel und in der AWZ.⁶⁹ In Deutschland wurde für die AWZ der Nordsee ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, was zur Verordnung über Raumordnung in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone in der Nordsee (AWZ Nordsee-ROV) vom 21.9.2009 geführt hat.^{70, 71}

4.1.1. Souveräne Rechte und Hoheitsbefugnisse in der AWZ

In der AWZ hat der Küstenstaat gemäß Art. 56 Abs. 1 SRÜ

a) *souveräne Rechte zum Zweck der Erforschung und Ausbeutung, Erhaltung und Bewirtschaftung der lebenden und nichtlebenden natürlichen Ressourcen der Gewässer über dem Meeresboden, des Meeresbodens und seines Untergrunds sowie hinsichtlich anderer Tä-*

tigkeiten zur wirtschaftlichen Erforschung und Ausbeutung der Zone wie der Energieerzeugung aus Wasser, Strömung und Wind;

b) *Hoheitsbefugnisse, wie in den diesbezüglichen Bestimmungen dieses Übereinkommens vorgesehen, in Bezug auf*

(i) *die Errichtung und Nutzung von künstlichen Inseln, von Anlagen und Bauwerken;*

(ii) *die wissenschaftliche Meeresforschung;*

(iii) *den Schutz und die Bewahrung der Meeresumwelt;*

sowie andere im SRÜ vorgesehene Rechte und Pflichten (Hervorhebungen hinzugefügt).

Zwar wird in Art. 56 Abs. 1 SRÜ zwischen *souveränen Rechten* und *Hoheitsbefugnissen* unterschieden, doch besteht in der herrschenden Meinung und Lehre Uneinigkeit darüber, ob es sich hier um einen qualitativen Unterschied oder einen quantitativen Unterschied handelt.⁷² Festzustellen ist aber, dass die dem Küstenstaat in der AWZ zustehenden **souveränen Rechte zweckbestimmt** („... zum Zweck ...“) sind und dass die dem Küstenstaat in der AWZ zustehenden **Hoheitsbefugnisse tätigkeitsbestimmt** („... in Bezug auf...“) sind. Diese Tätigkeitsbestimmung der Hoheitsbefugnisse wird zudem in Art. 60 Abs. 1 lit. b SRÜ hinsichtlich der Anlagen und Bauwerke zweckbestimmt dahingehend konkretisiert, dass auch das Recht des Küstenstaates zur *Errichtung sowie zur Genehmigung und Regelung der Errichtung, des Betriebs und der Nutzung von Anlagen und Bauwerken* auf die in Art. 56 SRÜ vorgesehenen Zwecke und andere wirtschaftliche Zwecke beschränkt wird; lediglich künstliche Inseln unterliegen zweckunabhängig der Jurisdiktion des Küstenstaates.⁷³

Über Rechte des gewerblichen Rechtsschutzes, insbesondere über eine Erstreckung nationaler Patente auf die AWZ, findet sich im SRÜ keine spezielle Regelung. Es wird also zu untersuchen sein, ob die Regelungen des SRÜ eine Grundlage für eine Erstreckung des nationalen Patentrechts eines Küstenstaates auf die AWZ bilden können. Vorerst sollen jedoch die Rechte des Küstenstaates am Beispiel des Betriebs einer Startplattform für Weltraumraketen kurz betrachtet werden.

a. Souveräne Rechte gem. Art. 56 Abs. 1 lit. a SRÜ

Das Adjektiv „souverän“ impliziert, dass ausschließlich dem Küstenstaat diese souveränen Rechte in der AWZ zustehen.⁷⁴ Diese Exklusivität wird allerdings eingeschränkt durch Rechte, die nach dem SRÜ Drittstaaten in der AWZ zustehen, wie beispielsweise das Recht der freien Schifffahrt und des freien Überflugs.⁷⁵ Die dem Küstenstaat zustehenden souveränen Rechte führen also

kunft (PVÜ) geregelte Ausnahme von der Durchsetzbarkeit von Patenten, da die Starteinrichtungen nicht ausschließlich für die Bedürfnisse des Schiffes vorgesehen sind; siehe dazu auch weiter unten Abschnitt 5.2.

68 Riedel, 2020–09.

69 Art. 60 Abs. 1 lit a) und Art. 80 SRÜ.

70 AWZ Nordsee-ROV (https://www.gesetze-im-internet.de/awz_nordsee-rov/BJNR310700009.html#:~:text=F%C3%BCr%20die%20ausschlie%C3%9Fliche%20Wirtschaftszone%20der,zum%20Schutz%20der%20Meeresumwelt%20gem%C3%A4%C3%9F – zuletzt abgerufen am 24.1.2021).

71 Siehe hierzu auch: *Erbguth, Wilfried*, „Raumordnung in der Ausschließlichen Wirtschaftszone -Raumordnerische Handlungsmöglichkeiten des Bundes und der Länder-“, in *Ehlers, Peter / Erbguth, Wilfried* (Hrsg.), „Nutzungs- und Schutzkonflikte in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ)“, Baden-Baden, 2005, S. 61 ff. (Erbguth, 2005).

72 Proelß, 2006, Kap. 3, Rdn. 223.

73 Proelß, 2006, Kap. 3, Rdn. 258 m.w.N.

74 Papenbrock, 2017, S. 54 m.w.N.

75 Art. 58 Abs. 1 SRÜ.

nicht zu einer uneingeschränkten Souveränität des Küstenstaates, wie er sie auf seinem Territorium besitzt, sondern sie sind zweckbestimmt und durch die übrigen Regelungen des SRÜ beschränkt. Im Rahmen seiner souveränen Rechte hat der Küstenstaat die Legislativ- und Durchsetzungskompetenz in der AWZ.⁷⁶

Die zweckbestimmten souveränen Rechte des Küstenstaates sind in Art. 56 Abs. 1 lit. a SRÜ einerseits konkretisiert auf die *Erforschung und Ausbeutung, Erhaltung und Bewirtschaftung der lebenden und nichtlebenden natürlichen Ressourcen der Gewässer über dem Meeresboden, des Meeresbodens und seines Untergrunds*; zu diesen Zwecken gehört das Starten von Weltraumraketen offensichtlich nicht. Andererseits sind dort auch *andere Tätigkeiten zur wirtschaftlichen Erforschung und Ausbeutung der Zone* genannt, die nicht weiter beschränkt sind, sondern zu denen nur Beispiele angegeben sind („wie . . .“). Es stellt sich daher die Frage, ob das kommerzielle Starten von Weltraumraketen unter diese *anderen Tätigkeiten* subsumiert werden kann.

b. Hoheitsbefugnisse gem. Art. 56 Abs. 1 lit. b SRÜ

Die dem Küstenstaat gemäß Art. 56 Abs. 1 lit. b (i) SRÜ zustehenden Hoheitsbefugnisse zur Errichtung und Nutzung von künstlichen Inseln, von Anlagen und Bauwerken sind zwar grundsätzlich auch zweckbestimmt, aber nicht so restriktiv wie dies für die souveränen Rechte vorgesehen ist. Gemäß Art. 60 Abs. 1 lit. b hat der Küstenstaat in der AWZ das *ausschließliche Recht zur Errichtung sowie zur Genehmigung und Regelung der Errichtung, des Betriebs und der Nutzung von Anlagen und Bauwerken für die in Artikel 56 SRÜ vorgesehenen und für andere wirtschaftliche Zwecke*; so dass auch die dem Küstenstaat hierdurch eingeräumten Hoheitsbefugnisse exklusiv sind.⁷⁷

Diese *anderen wirtschaftlichen Zwecke* sind im SRÜ nicht näher definiert, so dass das SRÜ diesbezüglich – neben den generellen Regelungen hinsichtlich der Rechte von Drittstaaten in der AWZ und den allgemeinen Vorschriften zum Schutz und zur Bewahrung der Meeresumwelt – keine spezielle Beschränkung auferlegt. Das Starten von Weltraumraketen kann zu diesen *anderen wirtschaftlichen Zwecken* gezählt werden, so dass die Nutzung von Bauwerken als Startplattform für Weltraumraketen in der AWZ grundsätzlich zulässig sein dürfte, aber einer Umweltverträglichkeitsbegutachtung gem. Art. 206 SRÜ zu unterziehen wäre. Die Frage einer Genehmigungsfähigkeit einer solchen Nutzung soll hier jedoch nicht untersucht werden, denn für die Beantwortung der Frage, ob sich das Patentrecht des Küstenstaates auf derartige Bauwerke in der AWZ erstreckt, ist dies unerheblich.

Wie oben bereits dargelegt wurde, handelt es sich bei einer auf dem Meeresboden errichteten Startplattform für Weltraumraketen in der AWZ um ein Bauwerk im Sinne des SRÜ. Gemäß Art. 60 Abs. 2 SRÜ hat ausschließlich der Küstenstaat über künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke in der AWZ Hoheitsbefugnisse und im Rahmen dieser Hoheitsbefugnisse dort auch die Legislativ- und Durchsetzungskompetenz. Künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke innerhalb der AWZ unterliegen der vollständigen Rechtsordnung des Küstenstaates, soweit ihre

Errichtung, Genehmigung oder Regelung in seine Zuständigkeit fällt.⁷⁸

4.1.2. Spaceport-Bauwerk in der AWZ – souveränes Recht oder Hoheitsbefugnis?

Im Hinblick auf eine mögliche Nutzung eines auf dem Meeresboden errichteten Bauwerks auf dem einem Küstenstaat zugeordneten Festlandsockel in dessen AWZ als Startplattform für Weltraumraketen und dort eventuell geltendem Patentschutz stellt sich die Frage, ob das Starten von zivilen Weltraumraketen durch die souveränen Rechte und/oder die Hoheitsbefugnisse des Küstenstaates autorisiert ist.

Das Betreiben eines Raketenstartplatzes lässt sich keinem der in Art. 56 Abs. 1 lit. a genannten Zwecke unterordnen und ist auch weder unter die *Erforschung und Ausbeutung der natürlichen Ressourcen des Festlandsockels* (Art. 77 Abs. 1 SRÜ) noch unter das ausschließliche Recht, *Bohrarbeiten auf dem Festlandsockel für alle Zwecke zu genehmigen und zu regeln* (Art. 81 SRÜ), zu subsumieren. Es dürfte auch offensichtlich sein, dass ein kommerzieller Start einer Weltraumrakete in der Regel weder der wirtschaftlichen Erforschung der AWZ noch einer Ausbeutung der AWZ dient. Das Starten von Weltraumraketen in der AWZ fällt somit nicht in den Bereich der einem Küstenstaat in der AWZ vom SRÜ exklusiv zugestandenen *souveränen Rechte*.

Übt der Küstenstaat dagegen *Hoheitsbefugnisse* gemäß Art. 56 Abs. 1 lit. b SRÜ aus, so hat er das Recht (möglicherweise aber auch eine Verpflichtung), seine Gesetze auf auf dem Meeresboden errichtete Bauwerke zu erstrecken. Wie bereits oben erwähnt, präzisiert Art. 60 SRÜ die gemäß Art. 56 Abs. 1 lit. b SRÜ einem Küstenstaat eingeräumten *Hoheitsbefugnisse* in der AWZ (und über Art. 80 auch auf dessen Teil des Festlandsockels) wie folgt:

- „(1) *In der ausschließlichen Wirtschaftszone hat der Küstenstaat das ausschließliche Recht zur Errichtung sowie zur Genehmigung und Regelung der Errichtung, des Betriebs und der Nutzung von*
- a) *künstlichen Inseln;*
 - b) *Anlagen und Bauwerken für die in Artikel 56 vorgesehenen und für andere wirtschaftliche Zwecke;*
 - c) . . .
- (2) *Der Küstenstaat hat über diese künstlichen Inseln, Anlagen und Bauwerke ausschließlich Hoheitsbefugnisse, . . .“* (Hervorhebungen hinzugefügt)

Die Angabe „für andere wirtschaftliche Zwecke“ ist nicht auf die in Art. 56 SRÜ konkret genannten Zwecke beschränkt und das SRÜ lässt offen, welche anderen wirtschaftlichen Zwecke hiervon umfasst sind. Daraus lässt sich ableiten, dass diesbezüglich bewusst keine Zweckbeschränkung vorgenommen werden sollte, so dass der kommerzielle Betrieb einer Startplattform für Weltraumraketen auf einem auf dem Meeresboden errichteten Bauwerk nach dem SRÜ nicht ausgeschlossen erscheint. Was die Errichtung, den Betrieb und die Nutzung einer kommerziellen Raketenstartanlage (z.B. als Micro-Spaceport) auf einem solchen Bauwerk auf dem Festlandsockel in der AWZ eines Küstenstaates anbetrifft, so dürfte Art. 60 Abs. 1 SRÜ den Küstenstaat hierzu autorisieren.

76 Papenbrock, 2017, S. 54 m.w.N.

77 Proelß, 2006, Kap. 3, Rdn. 254.

78 Proelß, 2006, Kap. 3, Rdn. 261 m.w.N.

Der Küstenstaat darf also beispielsweise diesbezüglich Raumordnungspläne für die AWZ erlassen und entsprechende Bau- und Betriebsgenehmigungen erteilen. Dazu bedarf es gem. § 2 Abs. 1 des deutschen Seeanlagengesetzes (SeeAnlG) der Planfeststellung. Für ein diesbezügliches Planfeststellungsverfahren betreffend die AWZ hat der deutsche Gesetzgeber die das Planfeststellungsverfahren betreffenden §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (mit Ausnahme des § 75 Abs. 4) für anwendbar erklärt⁷⁹ und folglich nationales deutsches Verfahrensrecht explizit auf einen in der deutschen AWZ gelegenen Sachverhalt erstreckt.

Somit lassen sich der Bau und der Betrieb einer auf dem Meeresboden errichteten Startplattform für Weltraumraketen unter die exklusiven *Hoheitsbefugnisse* des Küstenstaates subsumieren.

4.2. Schwimmendes Schiff in der AWZ als Startplattform

Wenn ein Schiff als Startplattform für Weltraumraketen dient, so ist zu klären, welches Patentrecht auf diesem Schiff zur Anwendung kommt.

4.2.1. Flaggenstaatsprinzip

Art. 91 SRÜ regelt allgemein die Staatszugehörigkeit von Schiffen zu ihrem Flaggenstaat, in dessen Register sie aufgenommen sind. Der Flaggenstaat übt gemäß der Verpflichtung in Art. 94 SRÜ grundsätzlich die Hoheitsgewalt und Kontrolle („jurisdiction and control“) über die unter seiner Flagge fahrenden Schiffe aus. Art. 92 SRÜ definiert die Rechtsstellung von Schiffen auf hoher See, insbesondere die eindeutige Zuordnung eines Schiffes zu einem (einigen) Flaggenstaat und dessen ausschließliche Hoheitsgewalt über das Schiff auf Hoher See. Schiffe unterstehen also auf Hoher See in der Regel der ausschließlichen Hoheitsgewalt ihres Flaggenstaates (Art. 92 Abs. 1 SRÜ). Gemäß Art. 94 Abs. 2 lit. b SRÜ hat jeder Staat die *Hoheitsgewalt nach seinem innerstaatlichen Recht über jedes seine Flagge führende Schiff sowie dessen Kapitän, Offiziere und Besatzung in Bezug auf die das Schiff betreffenden verwaltungsmäßigen, technischen und sozialen Angelegenheiten* auszuüben. Das Seerechtsübereinkommen verpflichtet die Flaggenstaaten verbindlich, unmittelbar ihr jeweiliges innerstaatliche Recht auf die unter ihrer jeweiligen Flagge fahrenden Schiffe anzuwenden, so dass das innerstaatliche Recht (auch das Patentrecht^{80, 81, 82}) quasi unmittelbar auf diese Schiffe erstreckt wird, was nicht auf die Hohe See beschränkt ist. Lediglich die Ausschließlichkeit der Hoheitsgewalt des Flaggenstaates gilt auf Hoher See.

Diese Flaggenhoheit beruht nach *Proelß* nicht auf einem territorialen Hoheitsanspruch, sondern ist institutionell als funktionale Hoheit einzuordnen,⁸³ da die Hoheitsgewalt des Staates an die Registrierung des Fahrzeugs in diesem Staat anknüpft (Flaggenstatut). Auch wenn sich

ein Schiff im Küstenmeer oder in der AWZ eines Drittstaates aufhält, bleibt der Flaggenstatus des Schiffes erhalten und es gilt auf dem Schiff weiterhin grundsätzlich aber nicht ausschließlich das Recht des Flaggenstaates. Daher können für das Schiff und dessen Besatzung im Küstenmeer und in der AWZ auch Gesetze des Küstenstaates gelten.⁸⁴

4.2.2. Weltraumraketenstart von einem Schiff eines Drittstaates in der AWZ

In der AWZ eines Küstenstaates genießen gem. Art. 58 Abs. 1 SRÜ alle Staaten die in Artikel 87 SRÜ genannten Freiheiten der Schifffahrt, des Überflugs etc. – unter Beachtung der sonstigen Regelungen des SRÜ – sowie andere völkerrechtlich zulässige und mit diesen Freiheiten zusammenhängende Nutzungen des Meeres, insbesondere im Rahmen des Einsatzes von Schiffen und Luftfahrzeugen.

Daraus ergibt sich, dass ein Szenario denkbar ist, ein nicht in Deutschland registriertes Schiff in der deutschen AWZ als Startplattform für Weltraumraketen einzusetzen. Doch stellt sich hier die grundsätzliche Frage, ob das Starten einer Weltraumrakete von einem Schiff aus zu den in Art. 58 Abs. 1 SRÜ in der AWZ Drittstaaten eingeräumten Freiheiten gehört, was zweifelhaft erscheint, oder ob der Küstenstaat dies genehmigen müsste. Es soll an dieser Stelle jedoch nicht weiter untersucht werden, wie ein solches Szenario rechtlich zu bewerten wäre, da diese Frage weit über die Zuordnung des Patentrechts zu einem Schiff hinausgeht. Hinsichtlich des anwendbaren Patentrechts trifft auch hier zu, dass auf dem Schiff auch in einer fremden AWZ zwar grundsätzlich das Patentrecht des Flaggenstaates gilt, dass aber – wie weiter unten noch ausgeführt wird – auch das Patentrecht des Küstenstaates zur Anwendung kommen kann.

4.3. Jack-Up Vessel auf dem Festlandsockel in der AWZ als Startplattform

Welchen Status nimmt ein Hubschiff, ein so genanntes Jack-Up Vessel, ein, das temporär mit Hubstützen auf dem Meeresboden des Festlandsockels steht und dessen Rumpf aus dem Wasser herausragt?

Das Hubschiff schwimmt in diesem Zustand definitiv nicht, sondern steht – wie ein Bauwerk oder eine Anlage – auf dem Meeresboden, ohne jedoch mit diesem verbunden zu sein. Allerdings bleibt es in seinem Flaggenstaat registriert und es gilt auf dem Hubschiff somit das Recht des Flaggenstaates, auch dessen Patentrecht. Jedoch könnte ein derart auf dem Meeresboden stehendes Hubschiff möglicherweise als *Bauwerk oder Anlage* im Sinne des Art. 56 Abs. 1 lit. b (ii) SRÜ angesehen werden, über das der Küstenstaat Hoheitsbefugnisse hat, so dass das Recht des Küstenstaates dort ebenfalls zur Anwendung kommen könnte.

79 § 2 Abs. 3 der Verordnung über Anlagen seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres (Seeanlagenverordnung – SeeAnlV).

80 *Benkard, Georg*, „Inlandsbegriffe im Gewerblichen Rechtsschutz“, GRUR 1951, 177, 178.

81 *Stauder, Dieter*, „Patentschutz im extraterritorialen Raum“, GRUR Int. 1975, 421, 424 m.w.N.

82 Art. 91, Art. 92 (1), Art. 94 SeeRÜbk.

83 *Proelß, Alexander*, „Raum und Umwelt im Völkerrecht“, in Vitzthum, Wolfgang Graf/ Proelß, Alexander (Hrsg.), „Völkerrecht“, 7. Aufl., 2016, fünfter Abschnitt, Rdn. 12.

84 Art. 58 SRÜ.

Gegen diese Annahme könnte sprechen, dass das Hubschiff nicht mit dem Meeresboden verbunden ist, sondern nur auf ihm steht, aber das SRÜ spricht stets nur vom Errichten von Anlagen oder Bauwerken auf dem Meeresboden und nicht davon, dass diese mit dem Meeresboden verbunden sein müssten. Ein stärkeres Argument gegen die These, auf dem Meeresboden stehende Hubschiffe könnten als Anlage oder Bauwerk angesehen werden, dürfte die Tatsache sein, dass ein Hubschiff nur für einen bestimmten (kurzen) Zeitraum auf dem Meeresboden abgestützt wird, nämlich nur solange wie es die entsprechende Mission erfordert. Bei Anlagen und Bauwerken, die auf dem Meeresboden errichtet werden, steht hingegen eine gewisse Dauerhaftigkeit der Standortpräsenz im Vordergrund. Dies wird auch dadurch deutlich, dass typische Bauwerke im Meer, neben den bereits genannten Öl- oder Gasförderinseln, beispielsweise Leuchttower oder andere fest aufgestellte Seezeichen sind und dass typische Anlagen im Meer beispielsweise am Meeresboden verankerte Sonargeräte zur U-Boot-Überwachung sind.

Hubschiffe sind daher, auch wenn sie mit ihren Hubstützen auf dem Meeresboden abgestützt sind und der Rumpf aus dem Wasser ragt, als Schiffe zu betrachten, so dass auf ihnen grundsätzlich das Recht des Flaggenstaats gilt. Allerdings erscheint es fraglich, ob ein Hubschiff in diesem nichtschwimmenden Zustand in der AWZ das im SRÜ (Art. 87 i.V.m. Art. 58 Abs. 1) verankerte Recht der freien Schifffahrt für sich beanspruchen kann, da es dann ja nicht an der freien Schifffahrt teilnimmt, sondern eine stationäre Arbeitsplattform bildet.

Es kann somit auch auf derartigen Hubschiffen, die nicht (nur) an der freien Schifffahrt in der AWZ (oder im Küstenmeer) teilnehmen, sondern dort beim Verrichten von Arbeiten eingesetzt werden, die nicht von den im SRÜ festgelegten Freiheiten umfasst sind, das (ggf. auf die AWZ erstreckte) nationale Recht des Küstenstaates zur Anwendung kommen.

5. Erstreckung des deutschen Patentrechts auf die deutsche AWZ

Es wurde oben bereits festgestellt, dass das UN-Seerechtsübereinkommen eine völkerrechtliche Grundlage für eine Erstreckung von nationalem Recht des Küstenstaates in dessen AWZ bildet. Es stellt sich allerdings die Frage, ob sich Gesetze des Küstenstaates automatisch auf die AWZ, insbesondere auf künstliche Inseln, Anlagen und Bauten in der AWZ, erstrecken oder ob es vielmehr erforderlich ist, dass ein Küstenstaat seine Gesetze, beispielsweise das Patentrecht, explizit auf Sachverhalte in seiner AWZ erstreckt. In Deutschland ist eine Erstreckung des Patentrechts auf die deutsche AWZ bislang nicht erfolgt.

5.1. Rechtsprechung und Literatur zur Geltung nationalen Rechts in der AWZ

Das LG Hamburg hat in einem Urteil festgestellt, dass „nicht bereits aus der Einräumung von Hoheitsrechten in

der AWZ gemäß Art. 56 und 60 SRÜ folgt, dass in der AWZ ipso iure das nationalstaatliche Recht des Küstenstaates gilt. Diese Regelungen eröffnen dem Küstenstaat vielmehr nur die Möglichkeit, in der AWZ hoheitlich tätig zu werden.“⁸⁵ Dieses Urteil ist allerdings noch nicht rechtskräftig.⁸⁶ Es ist demnach im Einzelfall erforderlich, nationales Recht – sofern dieses im Rahmen des nach dem SRÜ Zulässigen liegt – aktiv auf die AWZ zu erstrecken. Das LG weist zudem darauf hin, dass das SRÜ dem Küstenstaat souveräne Rechte und Hoheitsbefugnisse in der AWZ nur zweckbezogen einräumt.⁸⁷

Die Gewährung von gewerblichen Schutzrechten und insbesondere von Patentschutz gehört nicht unmittelbar zu den in Art. 56 Abs. 1 SRÜ aufgeführten Zwecken, zu denen dem Küstenstaat souveräne Rechten und Hoheitsbefugnisse eingeräumt werden; daher wirft das Landgericht die Frage auf, ob eine umfassende Geltung des deutschen Patentgesetzes in der AWZ überhaupt mit dem SRÜ vereinbar wäre. Möglicherweise dürfe der Küstenstaat sein Patentrecht auch nur insoweit auf die AWZ erstrecken, wie Erfindungen betroffen sind, deren Nutzung zu den in Art. 56 Abs. 1 SRÜ genannten Zwecken erforderlich ist, woraus sich ergebe, dass es einer legitimierten gesetzgeberischen Entscheidung bedürfe, inwieweit das Patentrecht auf die AWZ erstreckt werden solle.⁸⁸ Mangels einer solchen gesetzlichen Erstreckung des deutschen Patentrechts auf die AWZ sei das Patentrecht in der deutschen AWZ nicht anwendbar.

Zum gleichen Ergebnis war vorher schon das LG Mannheim gelangt, das in einer Urteilsbegründung⁸⁹ argumentiert hatte, dass das deutsche Patentgesetz nach dem Inkrafttreten des SRÜ für Deutschland hätte territorial um die AWZ „mitwachsen“ müssen,⁹⁰ was jedoch durch den Gesetzgeber nicht erfolgt sei und folglich vom Gesetzgeber auch nicht gewollt gewesen sei.⁹¹

Der EuGH hat allerdings in einer Entscheidung⁹² zur Verordnung (EWG) Nr. 1408/71 in einem sozialversicherungsrechtlichen Fall, der einen Mitarbeiter auf einer Gasförderplattform auf dem niederländischen Teil des Festlandssockels außerhalb des niederländischen Hoheitsgebiets betraf, festgestellt, dass sich die Verordnung (EWG) Nr. 1408/71 automatisch auch auf die betreffende Gasförderplattform erstreckt. Der Gerichtshof hat dazu argumentiert: „Der Mitgliedstaat, der Vorteil aus den wirtschaftlichen Vorrechten der Erforschung und/oder Ausbeutung der Ressourcen zieht, die er auf dem an ihn angrenzenden Festlandssockel ausübt, kann sich somit nicht der Anwendung der Bestimmungen des Unionsrechts entziehen, mit denen die Freizügigkeit der Arbeitnehmer gewährleistet werden soll, die auf solchen Einrichtungen beruflich tätig sind.“⁹³ Diese Argumentation stützt sich auf die Feststellung des Gerichts, dass eine von einem Arbeitnehmer auf festen oder schwimmenden Einrichtungen auf oder über dem an einen Vertragsstaat angrenzenden Festlandssockel im Rahmen der Erforschung und/oder Ausbeutung seiner natürlichen Reichtümer verrichtete Arbeit für die Anwendung des Unionsrechts als eine im Hoheitsgebiet dieses Staates verrichtete Arbeit anzusehen sei, da

85 LG Hamburg, Urt. vom 26.4.2018, 327 O 479/16, Rdn. 53.

86 Anhängiges Rechtsmittelverfahren vor dem Hanseatischen OLG, 3 U 89/18 (Stand: 2.5.2021).

87 LG Hamburg, Urt. vom 26.4.2018, 327 O 479/16, Rdn. 55.

88 LG Hamburg, Urt. vom 26.4.2018, 327 O 479/16, Rdn. 55.

89 LG Mannheim, Urt. vom 5.7.2016, 2 O 96/15.

90 LG Mannheim, Urt. vom 5.7.2016, 2 O 96/15, Entscheidungsgründe III.1.a.(3).

91 LG Mannheim, Urt. vom 5.7.2016, 2 O 96/15, Entscheidungsgründe III.1.a.(4)(a) und (b).

92 EuGH, Urt. vom 17.1.2012, C-347/10.

93 EuGH, Urt. vom 17.1.2012, C-347/10, Nr. 36.

der an einen Mitgliedstaat angrenzende Festlandsockel dessen Hoheitsgewalt, wenn auch funktionell und beschränkt, unterliegt.⁹⁴

Der Gerichtshof hat daraufhin festgestellt: „Da somit feststeht, dass das Unionsrecht und insbesondere die Verordnung Nr. 1408/71 auf dem an einen Mitgliedstaat angrenzenden Festlandsockel anwendbar ist, ist zu prüfen, ob es mit dieser Verordnung und den Bestimmungen des EG-Vertrags über die Freizügigkeit der Arbeitnehmer vereinbar ist, . . .“⁹⁵

In diesem vom EuGH entschiedenen Fall hatte der Küstenstaat mit dem Betrieb einer Gasförderplattform wegen der Ausbeutung von nichtlebenden natürlichen Ressourcen gemäß Art. 56 Abs. 1 SRÜ souveräne Rechte ausgeübt, woraus er einen Vorteil gezogen hatte. Daher musste er sich nach Sicht des Gerichtshofs auch die (automatische) Gültigkeit der auch im Küstenstaat unmittelbares Recht bildenden Verordnung (EWG) Nr. 1408/71 auf der Gasförderplattform zurechnen lassen.

Wenn also Unionsrecht automatisch auf einer Gasförderplattform auf einem Teil des Festlandsockels gilt, in dem ein Mitgliedsstaat als Küstenstaat zweckbezogene souveräne Rechte ausschließlich ausüben darf, zumindest sofern das Unionsrecht zu einem dieser Zwecke in einem Sachbezug steht, so stellt sich die Frage, ob sich die Argumentation des EuGH auch auf das nationale Patentrecht des Küstenstaats übertragen lässt.

Das Kernargument des EuGH aus dem zitierten Urteil zielt darauf ab, dass ein Staat zwar die Vorteile ausnutzen darf, die ihm das SRÜ bietet, aber dann gleichzeitig die damit verbundenen Verpflichtungen, die er nach EU-Recht hat, übernehmen muss. Diese Argumentation lässt sich auf patentrechtliche Sachverhalte schon deswegen nicht übertragen, da es keine EU-rechtliche Verpflichtung der Einräumung von Patentschutz gibt; es fehlt aber auch an einer Vorteilsausnutzung für den Küstenstaat, der eine Verpflichtung zur Patentgewährung gegenüberstehen könnte. Das o.g. EuGH-Urteil ist sehr eng auf den betreffenden speziellen Sachverhalt bezogen und kann daher nicht als verallgemeinerungsfähig betrachtet werden, so dass es nicht geeignet ist, eine automatische Erstreckung des nationalen Patentrechts auf die AWZ zu begründen.

Papenbrock⁹⁶ stellt in Bezug auf eine rechtliche Wirkung des deutschen öffentlichen Rechts in der deutschen AWZ Literaturlösungen, die von einer automatischen Erstreckung ausgehen (Czybulka,⁹⁷ Kahle,⁹⁸ Krieger⁹⁹), anderen Literaturlösungen, die eine ausdrückliche gesetzliche Erstreckung für erforderlich erachten (Lago-

ni,¹⁰⁰ Erbguth/Mahlburg,¹⁰¹ Risch¹⁰²), gegenüber. Während erstere die automatische Erstreckung mit einer analogen Anwendung beziehungsweise mit einer Auslegung des deutschen Rechts begründen,¹⁰³ stützen letztere ihre Auffassung auf das nachvollziehbare Argument, dass die Entscheidung über den räumlichen Geltungsbereich außerhalb des Staatsgebietes beim Gesetzgeber liege und nicht im Wege der Auslegung durch Behörden oder die Rechtsprechung getroffen werden könne^{104,105} oder auf das Argument, dass die reine Funktionshoheit nicht ausreiche, um *ipso iure* innerstaatliches Recht auf die deutsche AWZ zu erstrecken.¹⁰⁶ Papenbrock stellt zusammenfassend fest, „dass die küstenstaatliche Funktionshoheit nicht genügt, um *ipso iure* die gesamte deutsche Rechtsordnung auf den gesamten Bereich der deutschen AWZ und des Festlandsockels zu erstrecken, da dies nicht von den Rechten und Befugnissen des Küstenstaates gemäß dem SRÜ umfasst ist.“¹⁰⁷

Jede Rechtsanwendung auf der Basis einer Auslegung – sofern überhaupt eine unklare Bedeutung eines Gesetzeswortlauts vorliegt¹⁰⁸ – oder einer Analogie – sofern überhaupt eine Gesetzeslücke vorliegt¹⁰⁹ – verlagert die faktische Rechtssetzung vom Gesetzgeber auf die Gerichte. Es ist im Übrigen höchst zweifelhaft, ob die territoriale Ausdehnung einer Gesetzesanwendbarkeit über das staatliche Wirkungsterritorium des betreffenden Gesetzes hinaus überhaupt durch eine Auslegung des Gesetzes oder speziell durch Analogie im Rahmen der Rechtsprechung zulässig ist.¹¹⁰ Daher ist eine solche Lösung mit einer erheblichen Rechtsunsicherheit für die beteiligten Kreise verbunden, die insbesondere im Wirtschaftsleben kontraproduktiv ist. Überzeugend ist hingegen die oben erwähnte Argumentation von Reith, dass die Rechtsprechung ohne eine explizite gesetzliche Grundlage über keine Sachverhalte befinden darf, die außerhalb des Staatsgebietes liegen.

Damit dürfte eine automatische Erstreckung des nationalen Patentrechts auf die AWZ nicht in Frage kommen und zur dortigen Anwendbarkeit nationaler patentrechtlicher Vorschriften wird es erforderlich sein, dass der betreffende Küstenstaat sein Patentrecht explizit auf seine AWZ oder zumindest auf dort angesiedelte Sachverhalte erstreckt.

5.2. Möglicher Umfang einer Erstreckung des Patentrechts auf die AWZ

Das LG Hamburg hat in seiner oben zitierten Entscheidung am Rande die Frage aufgeworfen, ob eine umfassen-

94 EuGH, Urt. vom 17.1.2012, C-347/10, Nr. 35.

95 EuGH, Urt. vom 17.1.2012, C-347/10, Nr. 37.

96 Papenbrock, 2017, S. 84 ff.

97 Czybulka, Natur und Recht (Zeitschrift), 1999, S. 562 ff. und Natur und Recht 2001, S. 367 ff. – zit. nach Papenbrock, 2017, S. 84.

98 Kahle, Zeitschrift für Umweltrecht, 2004, S. 80 ff. – zit. nach Papenbrock, 2017, S. 84.

99 Krieger, Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift), 2002, 300 ff. – zit. nach Papenbrock, 2017, S. 84.

100 Lagoni, Natur und Recht (Zeitschrift), 2002, S. 121 ff. – zit. nach Papenbrock, 2017, S. 90.

101 Erbguth/Mahlburg, Die Öffentliche Verwaltung (Zeitschrift) – zit. nach Papenbrock, 2017, S. 90.

102 Risch, Windenergieanlagen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone, Diss. Berlin 2006 – zit. nach Papenbrock, 2017, S. 90.

103 Papenbrock, 2017, S. 89.

104 Lagoni, Natur und Recht (Zeitschrift), 2002, S. 121 ff. – zit. nach Papenbrock, 2017, S. 91 m.w.N.

105 Nach Risch ist der Anwendungsbereich eines Gesetzes dem Gesetzgeber vorbehalten – zit. nach Papenbrock, 2017, S. 92.

106 Risch, 2017 – zit. nach Papenbrock, 2017, S. 93.

107 Papenbrock, 2017, S. 103.

108 Zur Auslegung von Gesetzen siehe Larenz/Canaris, Methodenlehre der Rechtswissenschaft, 3. Auflage, 1995, S. 133 ff.

109 Zur Ausfüllung von Gesetzeslücken siehe Larenz/Canaris, Methodenlehre der Rechtswissenschaft, 3. Auflage, 1995, S. 202 ff.

110 Siehe hierzu auch: Schlimme, Wolfram, Weltraumgegenstände als Objekte eines nationalen Patentschutzes, Teil II, Mitt. 2020, 298, 301.

de Geltung des deutschen Patentgesetzes in der AWZ überhaupt mit dem SRÜ vereinbar wäre oder ob der Küstenstaat sein Patentrecht nur insoweit auf die AWZ erstrecken dürfe, wie Erfindungen betroffen sind, deren Nutzung zu den in Art. 56 Abs. 1 SRÜ genannten Zwecken erforderlich ist.

Diese Formulierung kann so verstanden werden, dass eine Regelung zur Erstreckung des Patentrechts auf die AWZ an die dem Küstenstaat im SRÜ eingeräumte Rechte und zwar an einen konkreten technisch-materiellen Inhalt eines Patents anknüpfen sollte. Abgesehen davon, dass eine solche materiell-rechtliche Anknüpfung der Erstreckung des Patentgesetzes kaum praktikabel sein dürfte, scheint eine derartige Konstruktion auch rechtlich bedenklich zu sein. Im deutschen Patentgesetz sind diejenigen materiellen Sachverhalte, die einem Patentschutz nicht zugänglich sind, insbesondere das was nicht patentfähig ist, in den §§ 1, 1 a, 2 und 2 a PatG abschließend geregelt.

Es müssten also – denkt man den so verstandenen Ansatz des LG Hamburg weiter – zusätzliche materielle Ausschlusskriterien für die Wirksamkeit des Patentrechts ausschließlich in der AWZ definiert werden, die sich an den Zweckbestimmungen der Art. 56 und 60 SRÜ orientieren. Allerdings enthalten sowohl die Zweckbestimmungen für die souveränen Rechte gem. Art. 56 Abs. 1 lit. a („... sowie hinsichtlich anderer Tätigkeiten zur wirtschaftlichen Erforschung und Ausbeutung der Zone ...“) als auch die Zweckbestimmungen für die Hoheitsbefugnisse gem. Art. 56 Abs. 1 lit. b i.V.m. Art. 60 Abs. 1 lit. b („... und für andere wirtschaftliche Zwecke ...“). Öffnungsklauseln, die eine Definition eines klaren und eindeutigen Wirkungsbereichs eines derart materiell beschränkten Patentrechts in der AWZ nicht zulassen würden. Eine solcherart zweckbestimmt beschränkte Erstreckung des Patentgesetzes auf die AWZ stünde daher im Widerspruch zum Bestimmtheitsgrundsatz des Art. 20 Abs. 3 GG, das auch auf Sachverhalte in der AWZ anwendbar ist.¹¹¹

Wenn ein Küstenstaat souveräne Rechte zur wirtschaftlichen Ausbeutung und Bewirtschaftung des Meeres (z.B. Fischerei), des Meeresbodens und des Meeresuntergrunds (z.B. Unterseebergbau) in der AWZ wahrnehmen darf (Art. 56 Abs. 1 lit. a SRÜ) und Hoheitsbefugnisse zur Errichtung und Nutzung von künstlichen Inseln sowie von Anlagen und Bauwerken (z.B. Windkraftanlagen) für wirtschaftliche Zwecke (Art. 56 Abs. 1 lit. b i.V.m. Art. 60 Abs. 1 lit. b SRÜ) besitzt, so muss es ihm auch möglich sein, für diese zulässigen wirtschaftlichen Nutzungen – und zwar umfassend – einen Rechtsrahmen im Umfang seiner Gesetze zu schaffen. Zu diesem Rechtsrahmen für eine wirtschaftliche Nutzung gehört auch der gewerbliche Rechtsschutz, denn dieser setzt – wie beispielsweise auch das Wettbewerbsrecht – rechtliche Rahmenbedingungen für eine wirtschaftliche Betätigung.

Das SRÜ steht einer derartigen Erstreckung der nationalen Gesetze zum Gewerblichen Rechtsschutz eines Küstenstaates, insbesondere des Patentrechts, grundsätz-

lich nicht entgegen. Es ist dabei allerdings zu berücksichtigen, dass die Rechte (und Pflichten) eines Küstenstaates nicht direkt territorial an die AWZ im räumlichen Sinne, sondern funktional an die in der AWZ zur Verfügung stehenden Ressourcen anknüpfen.¹¹² Da diese Anknüpfung an die Ressourcen im SRÜ, wie oben bereits aufgezeigt, nicht abschließend geregelt ist, sondern über Öffnungsklauseln verfügt, erscheint eine Abgrenzung gegenüber den Drittstaaten in der AWZ eingeräumten Freiheiten besser geeignet. Demnach wäre es Deutschland im Rahmen der ihm als Küstenstaat eingeräumten, aber durch die Drittstaaten eingeräumten Freiheiten eingeschränkten souveränen Rechte und Hoheitsbefugnisse erlaubt, seine patentrechtlichen Regelungen auf Sachverhalte in der AWZ zu erstrecken, die nicht von den im UN-Seerechtsübereinkommen Drittstaaten eingeräumten Freiheiten umfasst sind. Dies sind insbesondere die gemäß Art. 58 SRÜ in der AWZ geltenden Freiheitsrechte der Hohen See nach Art. 87 SRÜ.

Eine Erstreckung des deutschen Patentgesetzes auf die AWZ mit einem entsprechenden Disclaimer, der die Durchsetzung des Patenschutzes diesbezüglich beschränkt, erscheint daher sowohl mit dem UN-Seerechtsübereinkommen vereinbar zu sein als auch den Bestimmtheitsanforderungen des Grundgesetzes genügen zu können und daher praktikabler zu sein als eine positive Anknüpfung an bestimmte, im SRÜ nicht abschließend und nicht konkret aufgeführte Rechte des Küstenstaates.

Alternativ oder zusätzlich könnte auch eine uneingeschränkte Erstreckung des Patentrechts auf jene künstlichen Inseln, Anlagen und Bauten vorgesehen werden, für die der Küstenstaat gemäß Art. 56 Abs. 1 lit. b (i) uneingeschränkte Hoheitsbefugnisse besitzt.

Einer solchen Erstreckung des deutschen Patentrechts stünde auch nicht entgegen, dass seinerzeit in der ersten Version des SRÜ-Ausführungsgesetzes¹¹³ keine Erstreckungsregelung für das deutsche Patentrecht enthalten gewesen ist. Die mit dieser ersten Version des SRÜ-Ausführungsgesetzes geänderten Gesetze stehen in unmittelbarem Sachzusammenhang mit den im SRÜ getroffenen Regelungen. Die eventuelle Notwendigkeit eines Patenschutzes in der AWZ dürfte den damaligen Autoren des SRÜ-Ausführungsgesetzes und den mit der Umsetzung des SRÜ in nationales deutsches Recht betrauten Personen offensichtlich nicht präsent gewesen sein, ging es doch zunächst primär um jene zweckbestimmten souveränen Rechte und Hoheitsbefugnisse, die das SRÜ den Küstenstaaten *expressis verbis* unmittelbar einräumt. Das Patentrecht als „Begleitrecht“ der zulässigen wirtschaftlichen Betätigung in der AWZ steht dazu nur in einem mittelbaren Bezug, so dass eine Erstreckung des Patentrechts auf Sachverhalte in der AWZ auch zum jetzigen Zeitpunkt durchaus noch zulässig sein dürfte.

Das mögliche Argument, der seinerzeitige Gesetzgeber hätte das Patentrecht bewusst nicht im Rahmen des SRÜ-Ausführungsgesetzes auf die AWZ erstreckt und das SRÜ-Ausführungsgesetz sei diesbezüglich eine abschließende gesetzliche Regelung, verfängt daher nicht.

111 Das BVerfG führt in der Entsch. 2 BVR 2179/04 aus: „Indes binden die Grundrechte die von dem Grundgesetz verfasste deutsche öffentliche Gewalt auch, soweit Wirkungen ihrer Betätigung außerhalb des Hoheitsbereichs der Bundesrepublik Deutschland eintreten.“

112 Proelß, 2006, Kapitel 3, Rdn. 216.

113 Gesetz zur Ausführung des Seerechtsübereinkommens der VN vom 10.12.1982 sowie des Übereinkommens vom 28.7.1994 zur Durchführung des Teils XI des Seerechtsübereinkommens, BGBl 1995, Teil I, S. 778 ff.

Das Patentrecht eines Küstenstaats kann und darf somit vom Küstenstaat durch Gesetzgebungsakt auf die AWZ des Küstenstaates, insbesondere auf künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke auf dem Festlandsockel in der AWZ, erstreckt werden. Eine solche explizite gesetzliche Erstreckung ist auch erforderlich, um dort das Patentrecht des Küstenstaates zur Geltung zu bringen, beispielsweise einen in Deutschland bestehenden Patentschutz in der deutschen AWZ und insbesondere auf künstlichen Inseln, Anlagen und Bauwerken auf dem Festlandsockel in der deutschen AWZ durchsetzen zu können.

Wenn ein Küstenstaat sein eigenes Patentrecht auf die AWZ erstreckt hat, so stellt sich die Frage, ob dieses dann auch auf fremden Schiffen anwendbar ist, die in der AWZ verkehren. Selbstverständlich darf ein Patentschutz in der AWZ nicht die Drittstaaten im SRÜ für die AWZ eingeräumten Freiheiten, zum Beispiel die Freiheiten der Schifffahrt, des Überflugs und der Verlegung unterseeischer Kabel und Rohrleitungen, einschränken. In der AWZ ist – im Gegensatz zur Situation im Küstenmeer – das Recht der freien Schifffahrt gemäß Art. 87 i.V.m. Art. 58 Abs. 1 SRÜ vorrangig, so dass sich das auf die AWZ erstreckte Patentrecht eines Küstenstaates zunächst einmal nicht auf in der AWZ unter fremder Flagge fahrende Schiffe erstreckt. In einem konkreten Streitfall, wäre daher auch hier das SRÜ vorrangig vor dem auf die AWZ erstreckten nationalen Patentrecht des Küstenstaates zu berücksichtigen.

Befindet sich das fremde Schiff allerdings nicht auf der Durchfahrt durch die AWZ, für die die Freiheit der Schifffahrt gilt, oder ist es nicht in Operationen involviert, die zu den in Artikel 87 SRÜ genannten Freiheiten (z.B. Verlegen unterseeischer Kabel oder Rohrleitungen) gehören, sondern führt es Arbeiten in der AWZ aus, die nicht von den Freiheitsrechten der Art. 58 Abs. 1 und 87 SRÜ abgedeckt sind, so kann durchaus das auf die AWZ erstreckte Patentrecht des Küstenstaates auch auf einem solchen fremden Schiff zur Anwendung kommen und zwar vorrangig vor dem dort grundsätzlich geltenden Patentrecht des Flaggenstaates, allerdings auch nur insoweit als Sachverhalte umfasst sind, die nicht von den Freiheitsrechten gemäß SRÜ umfasst sind. Es könnte also das vom Küstenstaat auf dessen AWZ erstreckte Patentrecht auf unter fremder Flagge fahrenden Schiffen anwendbar sein, wenn diese Schiffe in der AWZ als Startplattform für Weltraumraketen eingesetzt würden. Das trifft nicht nur auf schwimmende Schiffe zu, sondern auch auf Hubschiffe, die im auf dem Meeresboden der AWZ stehenden Zustand als Startplattform dienen.

In diesem Zusammenhang sei am Rande auch die Regelung des Art. 5^{ter} PVÜ zum Schutz von sich vorübergehend oder zufällig in den Gewässern eines Landes aufhaltenden und unter fremder Flagge fahrenden Schiffen vor der Durchsetzung von Patenten erwähnt, die allerdings nicht in der AWZ greift, sondern nur in den Gewässern eines Landes anwendbar ist, also z.B. im Küstenmeer. Im Übrigen trifft die Regelung des Art. 5^{ter} PVÜ nur auf Vorrichtungen zu, die ausschließlich für die Bedürfnisse des Schiffes vorgesehen sind.¹¹⁴ Nutzlasten des Schiffes, beispielsweise Raketenstartanlagen, sind von dieser Durch-

brechung des Patentschutzes des Küstenstaates nicht umfasst.

5.3. Rechtsgrundlagen für eine Erstreckung des Patentrechts auf die AWZ

Schließlich stellt sich noch die Frage, auf welcher Rechtsgrundlage eine Erstreckung des deutschen Patentrechts auf Sachverhalte in der deutschen AWZ vorgenommen werden könnte.

Art. 56 Abs. 1 SRÜ bildet in Verbindung mit Art. 60 und Art. 80 SRÜ die Basis im internationalen Recht für eine mögliche Erstreckung. Doch es stellt sich die Frage, ob der Bund überhaupt für eine Erstreckung des Patentrechts zuständig ist, denn gemäß Art. 70 Abs. 1 GG liegt die grundlegende Gesetzgebungskompetenz in Deutschland bei den Ländern, es sei denn, dass das Grundgesetz dem Bund hier eine vorrangige Kompetenz einräumt. Das ist im Hinblick auf das Patentrecht in Art. 73 Abs. 1 Nr. 9 GG erfolgt, wo dem Bund die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz für den *gewerblichen Rechtsschutz, das Urheberrecht und das Verlagsrecht* zugewiesen wird.¹¹⁵

III. Zusammenfassung

In der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) hat ein Küstenstaat keine Hoheitsrechte, sondern gemäß dem UN-Seerechtsübereinkommen (SRÜ) nur zweckbestimmte souveräne Rechte und tätigkeitsbestimmte Hoheitsbefugnisse, die – außer auf künstlichen Inseln – für auf dem Meeresboden errichtete Anlagen und Bauwerke in der AWZ ebenfalls zweckbestimmt sind. Das nationale Patentrecht eines Küstenstaates entfaltet in dessen AWZ keine automatische Wirkung; es bedarf der expliziten Erstreckung des Patentrechts auf Sachverhalte in der AWZ. In Deutschland ist eine derartige Erstreckung, die nach dem UN-Seerechtsübereinkommen zulässig wäre und für die der Bund auch die verfassungsrechtliche Kompetenz hätte, bislang nicht erfolgt.

Das deutsche Patentrecht könnte und sollte zumindest uneingeschränkt auf künstliche Inseln, Anlagen und Bauten in der deutschen AWZ erstreckt werden und vorzugsweise auch mit einem die in dem UN-Seerechtsübereinkommen Drittstaaten eingeräumten Freiheiten hinsichtlich der Durchsetzbarkeit von Patenten ausschließenden Disclaimer generell auf die deutsche AWZ erstreckt werden.

Eine generelle Erstreckung des deutschen Patentrechts auf die deutsche AWZ mit einem Disclaimer, der den Vorrang des UN-Seerechtsübereinkommens regelt, hätte den Vorteil, dass das deutsche Patentrecht nicht nur auf den auf dem Meeresboden errichteten Anlagen und Bauten anwendbar wäre, sondern sich auch auf fremde Schiffe – vorrangig vor dem Patentrecht des Flaggenstaates – erstrecken würde, die in der deutschen AWZ an Operationen beteiligt sind, welche nicht durch die Freiheiten des Art. 58 Abs. 1 SRÜ abgedeckt sind. Auf derartigen Schiffen, einschließlich Hubschiffen, würde dann auch in der deutschen AWZ im Hinblick auf die betreffenden Operationen das deutsche Patentrecht angewendet werden können.

¹¹⁴ Siehe hierzu auch; Kühnen, Thomas, Handbuch der Patentverletzung, 13. Aufl., 2020, Kapitel E, Rdn. 906.

¹¹⁵ Siehe hierzu auch; Proelß, 2006, Kap. 3, Rdn. 270.