

Abschiebungen

Seit geraumer Zeit beschäftigt sich die Vereinigung Cockpit mit dem Problem der Abschiebungen (im Fachjargon „Rückführungen“ genannt). Zu dem Thema wurden mehrere Presseerklärungen herausgegeben bzw. Artikel in der VC-Info veröffentlicht. Bis heute ging man – was die juristischen Verantwortlichkeiten bei Verletzung oder Tod des Abzuschiebenden angeht – davon aus, dass der verantwortliche Luftfahrzeugführer (Kommandant) eine Beförderung nur dann ablehnen kann, wenn eine konkrete Gefährdung der Sicherheit des Fluges absehbar ist.

Man unterstellte, dass durch Fesselung oder angemessenen Begleitschutz durch Beamte der Polizei- oder Grenzschutzbehörden eine solche Gefährdung ausgeschlossen werden könne. Ebenso nahm man an, dass für Handlungen der begleitenden Beamten, durch welche der Rückzuführende Schaden erleidet, der Kommandant nicht zur Verantwortung gezogen werden könne.

Aufgrund der Antwort des Bundesinnenministeriums auf eine Kleine Anfrage der PDS im Deutschen Bundestag (BT-Drucks. 14/1454 vom 27. Juli 1999) hat sich die herrschende Meinung dahin geändert, dass Beamte der staatlichen Organe an Bord von Luftfahrzeugen der aus § 29 Abs. 3 LuftVG resultierenden Polizeigewalt des verantwortlichen Luftfahrzeugführers unterliegen. Mit dem Schließen der Außentüren verlieren sie ihre hoheitlichen Kompetenzen. Befindet sich das Luftfahrzeug außerhalb des deutschen Hoheitsgebietes, erlischt die polizeiliche Hoheitsmacht ohnehin. Eine Fortgeltung derselben ist – im Gegensatz zur Polizeigewalt des verantwortlichen Luftfahrzeugführers – weder in multilateralen Abkommen festgelegt noch gewohnheitsrechtlich aufgrund des Völkerrechts anerkannt. Bilaterale Abkommen über die Fortgeltung der hoheitlichen Befugnisse von Beamten in oder über fremdem Staatsgebiet gibt es nur zwischen wenigen Staaten.

Ausgehend vom Verlust der polizeilichen Befugnisse der Beamten bedient man sich nunmehr des so genannten „Delegationsmodells“. Hierbei delegiert der verantwortliche Luftfahrzeugführer seine Polizeigewalt auf die Beamten. Unproblematisch ist dies in den Fällen, in denen der Abzuschiebende sich zunächst ruhig verhält und erst während des Fluges gewissermaßen zum Unruly Passenger wird. Hier gelten dann die allgemeinen Grundsätze zur Gefahrenabwehr, wie sie auch für „normale“ Vorfälle mit Unruly Passengers anwendbar sind.

Schwieriger wird es, wenn der Abzuschiebende bereits unter Anwendung von Zwang (zum Beispiel Fesselung) an Bord des Luftfahrzeuges gebracht wird. Da, wie oben dargestellt, die Beamten nur über eine vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer abgeleitete Hoheitsgewalt verfügen, die notwendigerweise nicht über dessen Hoheitsgewalt hinausgehen kann, stellt sich die Frage, ob dieser im Rahmen seiner Polizeigewalt die Befugnis hat, Rückführungen zwangsweise durchzusetzen.

Dies ist zu verneinen, da sich die Befugnisse des verantwortlichen Luftfahrzeugführers nach nationalem und internationalem Recht darauf beschränken für die Sicherheit und Ordnung des Fluges zu sorgen. Hierzu hat er gemäß dem rechtsstaatlichen Prinzip der Verhältnismäßigkeit das mildeste Mittel

anzuwenden. Ist bereits vor Flugantritt abzusehen, dass Sicherheit und Ordnung nur unter Zwangsanwendung aufrechterhalten werden können, ist das mildeste Mittel, den Abzuschiebenden nicht an Bord zu nehmen. Dies ergibt sich auch aus Artikel 7 des Tokioter Abkommens. Dort steht, dass unmittelbarer Zwang nur bis zum Ort der nächsten Zwischenlandung aufrechterhalten werden darf.

Wenn die Befugnisse der Begleitbeamten vom Kommandanten abgeleitet werden, ist dieser auch im rechtlichen Sinn verantwortlich, sollte der Abschübling Schaden erleiden. In diesem Sinne wurden in letzter Zeit Strafverfahren gegen mehrere Flugkapitäne angestrengt, auf deren Flügen Rückzuführende zu Schaden oder gar zu Tode kamen. Dies stellt für die an Abschiebungen beteiligten Flugkapitäne ein unkalkulierbares rechtliches Risiko dar.

Die Vereinigung Cockpit rät deshalb ihren Mitgliedern, sich nur noch an Abschiebungen zu beteiligen, bei denen der Abschübling freiwillig fliegt. Dies entspricht der Policy des Weltpilotenverbandes IFALPA, der die Begriffe „willing to travel“ bzw. „not willing to travel“ eingeführt hat. Die Freiwilligkeit kann schon dann verneint werden, wenn der Abzuschiebende unter Zwangsanwendung an Bord gebracht wird, also etwa gefesselt oder sediert (unter dem Einfluss von Beruhigungsmitteln). Auch die Begleitung durch übermäßig viele Polizeibeamte impliziert die Unfreiwilligkeit. Am sichersten lässt sich die Freiwilligkeit dadurch ermitteln, dass man die Person befragt. Fällt der Abschübling in die Kategorie „not willing to travel“, sollte die Beförderung unter Hinweis auf das rechtsstaatliche Verhältnismäßigkeitsprinzip verweigert werden.

Ergänzend sei an JAR-OPS 1.265 erinnert:

„Der Luftfahrtunternehmer hat Verfahren für die Beförderung von Fluggästen, denen die Einreise verwehrt wurde (inadmissible passengers), von zwangsweise abgeschobenen oder in Gewahrsam befindlichen Personen (deportees or persons in custody) festzulegen, um die Sicherheit des Flugzeuges und seiner Insassen zu gewährleisten. Der Kommandant muss benachrichtigt werden, wenn solche Personen befördert werden sollen.“

Natürlich reicht es im Sinngehalt dieser Vorschrift nicht aus, wenn dem Kommandanten kurz vor dem Einsteigevorgang lediglich mitgeteilt wird, dass an Bord seines Fluges eine Abschiebung stattfinden soll. Die Informationen müssen rechtzeitig vorliegen und so umfangreich sein, dass dem Kommandanten eine Risikoabschätzung ermöglicht wird. Im Flugbetriebshandbuch einer großen deutschen Fluggesellschaft ist dies so geregelt:

The „Notice to Captain regarding a Deportee“ shall contain:

- * the name, gender and nationality of deportee
- * the reason for deportation
- * whether he needs an escort or not and the number of escorts
- * the itinerary of the deportee.

Nach deutschem Recht haben Polizei oder Bundesgrenzschutz keine Möglichkeiten den Kommandanten

zur Beförderung des Abzuschiebenden zu zwingen, indem etwa die Startgenehmigung verweigert wird. Solche Maßnahmen sind nur zulässig zur Gefahrenabwehr. Sollten Sie als Kommandant diesbezüglich schlechte Erfahrungen mit den Behörden gemacht haben, bitten wir darum, uns diese mitzuteilen.

Klaus G. Meyer

[< Zurück zu Aktuelles aus den Arbeitsgruppen](#)

GESCHÄFTSSTELLE

Vereinigung Cockpit e.V.
Unterschweinstiege 10, 6. OG
60549 Frankfurt
069 / 69 59 76 - 0
office@vcockpit.de

BÜRO BERLIN

Vereinigung Cockpit e.V.
Reinhardtstr. 44
10117 Berlin
030 / 22 32 07 08
office.berlin@vcockpit.de

PRESSEKONTAKT

Presseabteilung
069 / 69 59 76 102
presse@vcockpit.de

Pressesprecher
Markus Wahl
0176/16959001
wahl@vcockpit.de
MITGLIED WERDEN