

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulla Jelpke, Petra Pau und der Fraktion der PDS

— Drucksache 14/1366 —

Freiheitsentzug bei Abschiebungen auf dem Luftweg

Im Zusammenhang mit der Anwendung unmittelbarer Gewalt bei Abschiebungen von Personen ohne Aufenthaltsstatus für Deutschland/EU/Schengen und ihrer Begleitung durch Beamte des Bundesgrenzschutzes fragen wir die Bundesregierung:

1. Welcher Staat hat bei Flugzeugen, die im Besitz von Fluggesellschaften eines anderen Staates sind, die Rechtshoheit an Bord, sobald die Maschine die Rollbahn des deutschen Territoriums verlassen hat?
Welches nationale Recht gilt im Luftraum und speziell an Bord dieser Flugzeuge, und welche Gesetze regeln das?
4. Welcher Staat hat bei Flugzeugen, die im Besitz von deutschen Fluggesellschaften sind, die Rechtshoheit an Bord, sobald sich die Maschine im ausländischen Luftraum befindet?

Luftfahrzeuge sind nach dem völkerrechtlich zu beachtenden Gewohnheitsrecht im Unterschied zu Handelsschiffen nicht Teil des Territoriums ihres Heimatstaates. Die Frage des Aufenthaltsortes eines Luftfahrzeugs ist deshalb für die Beantwortung, welches Recht zur Anwendung kommt, von entscheidender Bedeutung.

In Artikel 1 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen), dem mittlerweile 185 Staaten angehören, erkennen die Vertragsstaaten ausdrücklich an, daß jeder Staat über seinem Hoheitsgebiet die volle und ausschließliche Lufthoheit besitzt. Der in diesem Abkommen zum Ausdruck kommende Territorialitätsgrundsatz unterwirft damit jedes Luftfahrzeug zu allererst dem jeweiligen Recht des Staates, in dessen Territorium es sich aufhält. Daneben gilt gewohnheitsrechtlich jedoch auch das Recht des Heimatstaates des Luftfahrzeugs (sog. Flaggenrechtsprinzip).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums des Innern vom 19. Juli 1999 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Für die Regelung des Luftverkehrs ist insbesondere Artikel 11 des ICAO-Abkommens beachtlich, wonach die Gesetze und Vorschriften eines Vertragsstaats über den Betrieb und den Verkehr der Luftfahrzeuge innerhalb seines Hoheitsgebiets zu befolgen sind. Wo der materielle Inhalt deutscher Luftverkehrsvorschriften dem ausländischen Recht nicht erkennbar entgegensteht, gilt aber auch im Ausland in Übereinstimmung mit dem Flaggenrechtsprinzip deutsches Recht an Bord eines deutschen Luftfahrzeugs (§ 1 a LuftVG).

Für den Bereich des Strafrechts gilt ebenfalls grundsätzlich das nationale Recht des jeweiligen Staates, in dem sich das Luftfahrzeug aufhält.

Zwar bestimmen § 4 StGB und § 5 OWiG, daß Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten, die außerhalb des deutschen Hoheitsbereichs in einem Luftfahrzeug begangen werden, nach deutschem Recht verfolgt und geahndet werden, doch können hieraus grundsätzlich keine deutschen Hoheitsbefugnisse im Ausland abgeleitet werden. Um die Ausübung von Hoheitsgewalt an Bord von Luftfahrzeugen extraterritorial rechtlich abzusichern, wurde 1963 das Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen (Tokioter Abkommen) vereinbart, dem mittlerweile 166 Staaten angehören. Mit diesem Abkommen werden die Zuständigkeit des Eintragungsstaats des Luftfahrzeugs für die an Bord begangenen strafbaren oder anderen Handlungen anerkannt und dem Luftfahrzeugführer weitreichende Kompetenzen bei der Ausübung von Zwangsmaßnahmen eingeräumt.

In dieser Hinsicht ist § 29 Abs. 3 LuftVG von Bedeutung, der die Ausübung der „Bordgewalt“ des Luftfahrzeugführers regelt. Diese Befugnis ist wichtig, damit der Luftfahrzeugführer seiner Pflicht zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung genügen kann. Rechtlich handelt es sich um eine Beilehung des Luftfahrzeugführers mit einer öffentlich-rechtlichen Aufgabe. Die Bordgewalt beginnt mit dem Schließen der Außentüren des Luftfahrzeugs und endet mit deren Öffnung.

Gemäß den bereits oben genannten Regelungen des Tokioter Abkommens ist die Bordgewalt nicht auf den deutschen Luftraum beschränkt, sondern erstreckt sich insbesondere auch auf den ausländischen Luftraum bzw. auf ausländisches Staatsgebiet.

2. Welchen juristischen Status haben die Beamten des Bundesgrenzschutzes, die einen Menschen bei der Abschiebung in ein anderes Land begleiten, an Bord dieser Maschinen?

Sind sie einfache Passagiere, oder haben sie als Abschiebende einen besonderen Status?

Wenn ja, auf welcher Rechtsgrundlage beruht dieser Status (bitte das entsprechende Gesetz mit den genauen Paragraphen angeben)?

5. Welchen juristischen Status haben die Beamten des Bundesgrenzschutzes, die einen Menschen bei der Abschiebung in ein anderes Land begleiten, an Bord der Maschinen, sobald sie den ausländischen Luftraum erreichen?

Sind sie einfache Passagiere, oder haben sie als Abschiebende einen besonderen Status?

Wenn ja, auf welcher Rechtsgrundlage beruht dieser Status (bitte das entsprechende Gesetz mit den genauen Paragraphen angeben)?

Der Bordgewalt des verantwortlichen Luftfahrzeugführers unterliegen alle an Bord befindlichen Personen, also die übrigen Besatzungsmitglieder und Fluggäste einschließlich der an einer Rückführung beteiligten Polizeivollzugsbeamten. Die polizeilichen Befugnisse dieser Beamten enden mit dem Schließen der Außentüren des Flugzeuges. Die Polizeivollzugsbeamten sind daher ab diesem Zeitpunkt im Hinblick auf ihre Rechte und Befugnisse an Bord den übrigen Passagieren gleichgestellt und haben keinen Sonderstatus. Dies gilt sowohl für den inländischen als auch für den ausländischen Luftraum. Ein Tätigwerden der Polizeivollzugsbeamten (z. B. durch Anwendung unmittelbaren Zwangs) ist daher von einer Aufforderung oder Ermächtigung durch den Luftfahrzeugführer abhängig.

3. Wenn es keine gesetzlich fixierte Grundlage gibt, ist es dann so, daß dieser Status in Regelungen mit den Fluggesellschaften, ihren Herkunftsländern oder den Herkunftsländern der Abzuschiebenden vereinbart wurde?

Wenn ja,

- wo sind diese nachzulesen,
- welchem Rechtskorpus gehören sie an,
- was beinhalten sie?

6. Wenn es keine gesetzlich fixierte Grundlage gibt, ist es dann so, daß dieser Status in Regelungen mit den Fluggesellschaften, ihren Herkunftsländern oder den Herkunftsländern der Abzuschiebenden vereinbart wurde?

Wenn ja,

- wo sind diese nachzulesen,
- welchem Rechtskorpus gehören sie an,
- was beinhalten sie?

Entfällt aufgrund der Antworten zu den Fragen 2. und 5.