

VC-POLICY

FLÜGE IN UND ÜBER KRISENGEBIETE

Beschreibung

Die zivile Luftfahrt ist immer wieder Ziel von Angriffen durch Einzeltäter, extremistische Gruppen oder Länder, in denen politisch instabile Verhältnisse bestehen und bei denen Konflikte mit Waffen ausgetragen werden. Im Weiteren werden die Gebiete, in denen die Luftfahrt bekannten oder erwartet erhöhten Bedrohungen durch Waffensysteme ausgesetzt ist, als Krisengebiete bezeichnet.

Insbesondere durch die unkontrollierte Verbreitung dieser Systeme und deren ständiger Weiterentwicklung besteht beim Überflug sowie dem Ab- und Anflug von Flughäfen eine potentielle Bedrohung.

Für die Bedrohungslage ist es unerheblich, ob ein Konflikt zum Krieg erklärt wurde.

Grundsatz

Prinzipiell lehnt die Vereinigung Cockpit e.V. die Flüge in und über Krisengebiete aufgrund der einhergehenden unvermeidbar erhöhten Risiken ab.

Voraussetzungen für Flüge in und über Krisengebiete

Gleichwohl muss berücksichtigt werden, dass eine ausnahmslose Vermeidung von Flügen in und über Krisengebiete nicht möglich ist. Um die Risiken solcher Flüge so gering wie möglich zu halten, ist es für die Vereinigung Cockpit e.V. bei diesen Flügen unabdingbar, dass:

- alle relevanten Sicherheitsinformationen gesammelt und den Betroffenen mitgeteilt werden,
- von einer unabhängigen Instanz eine ausführliche Gefahren- und Risikoabschätzung (threat and risk assessment) unter Einbeziehung der Expertise von Pilotenvertretern und Fluggesellschaften durchgeführt wird,
- dem Kapitän diese Informationen schon frühzeitig in der Planungsphase zur Verfügung gestellt werden,
- der Kapitän über kurzfristige Änderungen von Risikofaktoren vor und während des Fluges und bei einem eventuellen Aufenthalt im Krisengebiet informiert wird,

- die Besatzung nach Bedarf eine Einweisung im Umgang mit den spezifischen Gefahren des Einsatzes erhält (u.a. gemäß den Vorgaben aus §§ 5 und 6 ArbSchG),
- der Kapitän die abschließende Entscheidung über die Durchführung oder Änderung des Fluges behält, z.B. Umfliegen von Krisengebieten oder Anflug eines Ausweichflughafens.

Verfügbare bordgebundene, passive und aktive Abwehrsysteme rechtfertigen keinesfalls den Flug in oder über Krisengebiete. Sie dürfen nicht zur Annahme erhöhter Risiken führen. Deren Einsatz gehört nicht zum derzeitigen Ausbildungsprogramm ziviler Piloten.

Auswahl und rechtlicher Rahmen des Mitarbeiters

Führt ein Luftfahrtunternehmen Flüge in oder über Krisengebiete durch, sollen nur Mitarbeiter eingesetzt werden, die darüber informiert wurden und die sich für einen solchen Einsatz ausdrücklich bereit erklären. Die Ablehnung der Durchführung von solchen Flügen darf nicht zu Nachteilen des Mitarbeiters führen. Von Anreizen zur Mehrung der Anzahl Freiwilliger ist abzusehen.

Weiterhin soll das Luftfahrtunternehmen sich selbst verpflichten, für eventuell ausgefallene Versicherungssummen gegenüber Angehörigen und Geschädigten aufzukommen.

Führt ein Mitarbeiter einen Flug in oder über ein Krisengebiet durch, freiwillig oder durch Verpflichtung, greifen folgende rechtliche Vorgaben:

- die Rechte und Pflichten aus dem Arbeitsvertrag
- betriebliche Regelungen soweit vorhanden (s. Empfehlungen dazu)
- BGB §§617, 618 konkretisieren die Fürsorgepflicht des Arbeitgebers aus § 241 BGB für die Mitarbeiter und die Fürsorgepflicht des Vorgesetzten gegenüber seiner Mitarbeiter (u.a. auch Kapitän gegenüber den weiteren Besatzungsmitgliedern) in der Abwägung mit den Belangen des Betriebs

Verstöße des Arbeitgebers gegen die Fürsorgepflicht und Schutzbestimmungen können juristisch geklärt werden, bedürfen aber immer einer genauen Einzelfallbetrachtung. Dies ist in der Regel nicht kurzfristig zu erreichen.

Bei einer kurzfristigen Verweigerung drohen u.U. jedoch arbeitsrechtliche Konsequenzen, weil dem Arbeitgeber so die Möglichkeit genommen wird, eine Interessenabwägung vorzunehmen sowie den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu wahren. Daher wird eine frühzeitige Äußerung zur Bereitschaft oder Ablehnung empfohlen. Findet ein Einsatz statt, sind hilfsweise risikomindernde Maßnahmen denkbar, z.B. ein Umfliegen des Krisengebietes.

Die VC Rechtsabteilung steht den Mitgliedern in diesem Zusammenhang als Ansprechpartner zur Verfügung.

Vorschläge zu einer betrieblichen Regelung

Der Einsatz in oder über Krisengebieten stellt die Besatzungen häufig sehr kurzfristig (teilweise aus der Bereitschaft) vor eine schwierige Entscheidung. Daher wird die Schaffung einer Regelung auf betrieblicher Ebene befürwortet. Dies ermöglicht den Besatzungen sowie dem Flugbetrieb mehr Planungssicherheit.

Eine solche Regelung soll insbesondere folgende Punkte im Sinne dieser Policy enthalten:

- Kriterien zur Erklärung von Krisengebieten und die Beteiligung der Mitarbeitervertretung, insbesondere unter Berücksichtigung von Reise-
warnungen des Auswärtigen Amtes (aber nicht ausschließlich!)
- stetige Durchführung eines Travel Risk Managements nach den vereinbarten Kriterien und Bereitstellung von Notfallplänen
- Verfahren zur Information der Besatzungsmitglieder und Abfrage der Bereitschaft zu einem Flug in oder über ein Krisengebiet, Sicherstellung einer Rücktrittsmöglichkeit und das Ausschließen von Anreizen zur Mehrung der Anzahl von Freiwilligen
- Information und Unterweisung zu allgemeinen und spezifischen Gefahren vor und bei der Durchführung eines Fluges in oder über ein Krisengebiet
- Verhaltenshinweise beim überraschenden Wechsel eines Gebiets oder Zielflughafens in ein Krisengebiet
- Übernahme des Versicherungsschutzes aus den betrieblichen und privaten Versicherungen der Besatzungsmitglieder, soweit diese Flüge in und über Krisengebiete nicht abdecken.

Vorschläge zur Gefahren- und Risikoabschätzung

Die Durchführung von Flügen in oder über Krisengebiete ist nur unter einer sorgfältigen Gefahren- und Risikoabschätzung sinnvoll. Die Qualität dieser Abschätzung ist besonders abhängig von zugrunde liegenden Informationen, welche im Wesentlichen nur Institutionen wie Geheimdienste und militärische Einrichtungen von verschiedenen Ländern erstellen und liefern können.

Gleichzeitig sind politische und wirtschaftliche Interessenkonflikte möglich. Deshalb und um die besten Voraussetzungen für eine hohe Qualität der Gefahren- und Risikoabschätzung zu erreichen schlägt die Vereinigung Cockpit e.V. vor:

Die Einrichtung/Nutzung einer internationalen, unabhängigen Instanz, welche die Risikoanalyse zu Krisengebieten durchführt und Empfehlungen über die Flüge in und über Krisengebiete öffentlich herausgibt.

Diese Instanz bedarf der notwendigen, durch die Staaten anerkannten Kompetenz, sowie dem zeitnahen Zugang zu Informationen über Bedrohungslagen, Waffen und Abwehrmittel.

Die von dieser Instanz ausgesprochenen Empfehlungen sollten sämtliche dort bekannten und vermuteten Bedrohungsszenarien (z.B. Gefahrenradius und Einsatzhöhe von Waffensystemen) berücksichtigen, um einen ausreichenden räumlichen Sicherheitsabstand zu schaffen und damit eine Gefahr von Waffenwirkung gegenüber dem zivilen Luftverkehr auszuschließen.

Die Flugbesatzung bedarf frühzeitig und umfassend aller Informationen, um die Flugdurchführung sicher zu gewährleisten. Aktuelle Änderungen sind mitzuteilen, um kurzfristig nötige Anpassungen vornehmen zu können.

Anhang

- IFALPA annex 17 - Security Attachment 2.: Operations in Hostile Fire Zones