

## RÜCKFÜHRUNGEN - RAHMENBEDINGUNGEN BEI FLÜGEN MIT DEPORTEES

Nach der Verschärfung der Asylgesetze vom 16.10.2015 und den aktuell stark angestiegenen Flüchtlingsströmen, die nach Deutschland einreisen, wird das Thema Abschiebungen auf dem Luftweg für uns wieder sehr aktuell. Die Arbeitsgruppe Security konnte dazu ein Gespräch mit dem zuständigen Referat „Rückführung“ im Bundespolizeipräsidium führen und hat bei der Erstellung des IFALPA Positionspapiers „Special Categories of Passengers“ mitgewirkt.

Bereits in den 90er Jahren gab es eine erhöhte Anzahl von Abschiebungen auf dem Luftweg, die die Vereinigung Cockpit (VC) zur Beauftragung eines Gutachtens und Erstellung einer Presseerklärung (für die Mitglieder) veranlasste. Die damaligen Erkenntnisse haben nicht an Aktualität verloren und werden hier aufgegriffen. Weiterhin machten Organisationen mit Kampagnen, z.B. auf der Hauptversammlung der Lufthansa im Jahr 2000, besonders auf die mit dem Thema verbundenen humanitären Aspekte aufmerksam. Auf die Bedeutung und Rahmenbedingungen möchten wir näher eingehen.

### WIE KOMMT ES ZU EINER ABSCHIEBUNG?

Grundlage für eine Abschiebung ist das Aufenthaltsgesetz. Ausländer benötigen für die Einreise und den Aufenthalt im Bundesgebiet einen Aufenthaltstitel. Besitzt der Ausländer diesen Aufenthaltstitel nicht oder nicht mehr, ist die Person zur Ausreise verpflichtet. Kommt die Person der Ausreisepflicht nicht oder nicht innerhalb der gesetzten Ausreisefrist nach, kommt es zur Abschiebung, die der Person vorher anzudrohen ist. Die Abschiebung stellt somit den Abschluss und die zwangsweise Durchsetzung eines rechtsstaatlichen Verfahrens dar. Allerdings sollen keine Abschiebungen in Länder erfolgen, in denen erhebliche konkrete Gefahr für Leib, Leben oder Freiheit besteht oder es sich aus der „Konvention zum Schutze von Menschenrechte und Grundfreiheiten“ ergibt, dass die Abschiebung unzulässig ist. Weitere Abschiebungsverbote sind im Aufenthaltsgesetz festgelegt.

Zu bemerken ist, dass der Vollzug der Abschiebung in der Vergangenheit je nach Bundesland sehr unterschiedlich gehandhabt wurde. So wurden häufig bei abgelehnten Asylanträgen keine Rückführungen durchgeführt. Zu erwarten ist, dass sich nach der deutlichen Erhöhung von Asylanträgen seit 2013 die Umsetzung zwischen den Bundesländern angleichen wird.

Die Anzahl der Rückführungen steigt jedoch bei weitem nicht in dem Maße, wie die Anzahl der Asylanträge. Es ist damit zu rechnen, dass Sammelabschiebungen durch Charterflüge deutlich zunehmen werden.

### WIE IST DER ABLAUF?

Die Rückführungen sind Ländersache, die Organisation begleiteter Maßnahmen liegt bei der Bundespolizei. Die Ersuchen für begleitete Abschiebungen werden dem Referat Rückführung übersandt und dort bewertet. Abhängig von der Risikobewertung jeder einzelnen Person werden passende Flüge über ein spezialisiertes Reisebüro gebucht und ggf. die Begleitung durch

Polizeivollzugsbeamte mit einer Zusatzausbildung für Rückführungen koordiniert. Zudem werden Rückführungen durch Begleitkräfte einzelner Fluggesellschaften durchgeführt (z.B. bei Flügen in Krisengebiete) oder es werden Polizeibeamte des Ziellandes eingesetzt, soweit entsprechende Vereinbarungen bestehen (z.B. bei Rückführungen mit Air Algerie oder Tunisair).

Es gibt folgende Durchführungen:

- Einzelabschiebung auf Linienflug ohne oder mit Begleitung (u.U. in der Anzahl durch die Airline begrenzt)
- Einzelabschiebung auf Charterflug (Businessjet) mit Begleitung (z.B. Gewalttäter)
- Sammelabschiebung auf einem Charterflug immer mit Begleitung

Grundlage für die Einteilung und Anzahl von Polizeivollzugsbeamten ist die Gefahrenprognose mit dem Ziel, die Maßnahme sicher und erfolgreich durchführen zu können. Dabei werden die vorhandenen Informationen zugrunde gelegt (z.B. aus den Anhörungen beim Asylverfahren oder der Vollzugseinrichtung).

Wird eine Begleitung als notwendig erachtet, sind zwei Beamte pro Rückzuführenden vorgesehen, mehr z.B. bei kräftigen oder renitenten Rückzuführenden, langer Flugzeit oder Transitaufenthalten, weniger z.B. bei Familien oder in asiatische Länder. Bei Sammelabschiebungen gibt es keine festgelegte Quote. Neben einer bestimmten Anzahl an Begleitern zur Absicherung des Flugzeuges kommen je nach Risiko der Rückzuführenden weitere Begleiter hinzu, so kommen z.B. auf 100 Rückzuführenden etwa 25 bis 30 Polizeivollzugsbeamte. Vor der Abschiebung wird die Fluggesellschaft über die Rückführung informiert. Dabei sind die konkret gewünschten Informationen je nach Airline durchaus unterschiedlich. Der Kapitän erhält eine Vorabinformation über die Buchung eines oder mehrerer Rückzuführenden/ Rückzuführender auf dem durchzuführenden Flug. Die Polizeibeamten bringen den „Deportee“ nach Absprache, möglichst vor dem Boarding der weiteren Passagiere, an das Flugzeug und informieren den Kapitän. Sie übergeben eine sogenannte NOTAC Form, in der Informationen über Name, Zielort, Grund der Rückführung und eventuelle sonstige Informationen über die Person/en enthalten sind. Aus der NOTAC muss hervorgehen, dass eine Gefahrenprognose stattgefunden hat sowie ob und wie viele Polizeivollzugsbeamte als Begleitung eingeteilt wurden. Im persönlichen Gespräch gibt es die Möglichkeit, weitere Informationen von den Polizeibeamten zu erhalten. Es wird empfohlen, dass sich der Kapitän möglichst zusammen mit Purser/ette ein persönliches Bild von dem/n Rückzuführenden macht.

## **WELCHE RAHMENBEDINGUNGEN GELTEN?**

Der Entscheidungsspielraum des Kapitäns bei der Rückführung hält sich, insbesondere in Bezug auf eine mögliche Ablehnung der Beförderung, in einem engen Rahmen.

Das für die VC erstellte Gutachten kommt zum Schluss, dass der Kapitän davon auszugehen hat, das „der öffentlich rechtliche Akt der Rückführung rechtmäßig ist. Eine rechtliche Prüfung steht dem verantwortlichen Flugzeugführer nicht zu. Eine Ablehnung aus Gewissensgründen ist nicht zulässig und wäre eine Arbeitsverweigerung mit möglichen arbeitsrechtlichen Konsequenzen.“

Der Kapitän kann im Rahmen der luftpolizeilichen Hoheitsgewalt (§12 Luftsicherheitsgesetz) alle nötigen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung an Bord erlassen. Somit bedarf es einer konkreten Gefährdung der Sicherheit und Ordnung an Bord, damit der Kapitän im

Rahmen seines Rechts die Beförderung ablehnen kann. Hier wird das Beispiel eines Rückzuführenden angeführt, der sich vorsätzlich mit einer Rasierklinge kurz vor Betreten des Flugzeuges verletzt und blutend an Bord gebracht wird. Die Ordnung an Bord kann nur durch Maßnahmen aufrechterhalten werden, die außerhalb des Flugzeuges liegen, in diesem Falle Behandlung in einer Sanitätsstation.

Sollten Zweifel an der Sicherheit an Bord aufkommen, empfiehlt es sich Rücksprache mit der zuständigen Polizei und/oder der Security Abteilung der Airline zu halten. Bei der Ablehnung der Beförderung eines Rückzuführenden ist die Erfassung der Gründe wichtig (Zeugenaussage der Crew und/oder weitere Hinweise). Bei der Bewertung und Formulierung kann u.a. die Rechtsabteilung der VC und die Arbeitsgruppe Security unterstützen.

Bei einem Rückführungsflug mit Sicherheitsbegleitern der Polizei verlieren diese mit dem Schließen der Außentür des Flugzeuges ihre polizeiliche Gewalt. Sie sind von diesem Zeitpunkt an rechtlich gesehen „Passagiere“, die der Kommandogewalt des verantwortlichen Flugzeugführers unterliegen. Ihr Dienstauftrag bleibt jedoch weiter bestehen. Sie können gemäß Artikel 6 Abs. 2 des Tokioter Abkommens, wie jede Person an Bord, wenn erforderlich ohne ausdrückliche Ermächtigung tätig werden, um die Sicherheit und Ordnung an Bord zu erhalten. Für in diesem Kontext durch Polizeivollzugsbeamte ergriffene Maßnahmen, kann der verantwortliche Flugzeugführer nicht zur Verantwortung gezogen werden (Art.10 des Tokioter Abkommens).

Die Durchführung von Sammelrückführungen mit Hilfe von Charterflügen steigt überdurchschnittlich an. Dies ist der deutlich steigenden Anzahl von Rückzuführenden insgesamt geschuldet. Um die Durchführung möglichst reibungslos zu gestalten, sollten die Airlines Besatzungen von solchen Charterflügen nur auf freiwilliger Basis einsetzen und möglichst frühzeitig informieren.

Die Flüchtlingsthematik stellt uns vor weitere große Herausforderungen. Von den durchführenden Stellen bei Behörden, Flughäfen und Airlines wird der umsichtige und sichere Umgang damit gefordert. Diesen Umgang müssen wir Piloten an Bord weiterführen.

#### Quellen:

- VC Presseerklärung zu Rückführungen 1995
- Artikel „Ablehnen, abholen, abschieben“ aus der Zeitung „Die Zeit“ vom 06.08.2015
- IFALPA Position Paper „Transport of Special Categories of Passenger“
- Rückführungszahlen siehe Deutscher Bundestag Drucksache 18/4025 und 18/5862