

Der aktuelle Fall 04-2012: Luftsicherheitsaufgaben (V) – Air Marshalling

Der aktuelle Fall 04/2012

LRDir Heinen

Luftsicherheitsaufgaben (V)

Air Marshalling

Wahrung von Sicherheit und Ordnung an Bord von Bundeswehrluftfahrzeugen auf dem Flug von Deutschland nach Afghanistan und im Einsatzgebiet Afghanistan

Vgl. auch:

- Der aktuelle Fall 01/2011 – Luftsicherheitsaufgaben (I):
„Amnesty-Box“
- Der aktuelle Fall 06/2011 – Luftsicherheitsaufgaben (II):
Gepäckdurchleuchtung, Durchsuchung von dt. Soldaten und den von ihnen mitgeführten Gegenständen
- Der aktuelle Fall 07/2011 – Luftsicherheitsaufgaben (III):
Gepäckdurchleuchtung, Durchsuchung von Personen, die keine dt. Soldaten sind, und den von ihnen mitgeführten Gegenständen
- Der aktuelle Fall 03/2012 – Luftsicherheitsaufgaben (IV):
Zollrechtliche Fragen bei besonderen Auslandsverwendungen der Bundeswehr, Dienstpost, begleitetes und unbegleitetes Fluggepäck, Freimengen, Zollstraftaten

Sachverhalt:

HptFw H., Feldjägerstreifenführer, befindet sich auf dem Flug von Deutschland nach Afghanistan. Er ist im Einsatzgebiet u.a. für die Durchführung von Luftsicherheitsaufgaben an Bord einer Transall C-160 vorgesehen. Mit diesen Luftfahrzeugen werden im Einsatzgebiet neben deutschen Soldaten auch Soldaten anderer ISAF-Partnernationen sowie Angehörige der afghanischen Sicherheitskräfte (ANSF) transportiert.

HptFw H. ruft sich noch einmal die Befugnisse, die er beim Air Marshalling im Einsatzgebiet hat, in Erinnerung. Dabei denkt er auch darüber nach, wie es wäre, wenn er mit dieser Aufgabe auf dem Flug von Deutschland nach Afghanistan betraut wäre.

Rechtliche Wertung:

Gliederung:

1. Vorbemerkung
 1. Begriff: Air Marshalling
 2. Bordgewalt
2. Rechtliche Lage und Befugnisse im Inland
 1. Ausnahmegenehmigungen nach Luftverkehrsgesetz (LuftVG)
 2. Zentrale Dienstvorschrift (ZDv) Flugbetriebsordnung
 3. Verantwortlicher Luftfahrzeugführer als Vorgesetzter nach der Vorgesetztenverordnung (VorgV)
 4. Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG)
 5. Gesetz über die Anwendung unmittelbaren Zwanges und die Ausübung besonderer Befugnisse durch Soldaten der Bundeswehr und verbündeter Streitkräfte sowie zivile Wachpersonen (UZwGBw)
 6. Geltungsbereich LuftSiG und UZwGBw
 7. Besitzschutzansprüche nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB)
3. Befugnisse in fremdem Hoheitsgebiet sowie in Räumen ohne Hoheitsgewalt
 1. Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (Chicagoer Abkommen)
 2. Flaggenstaatsprinzip
 3. Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen (Tokioter Abkommen)
 4. VorgV und Dienstvorschriften im Ausland
4. Zusätzliche Befugnisse im Einsatzgebiet Afghanistan

1. **Vorbemerkung**

1. Begriff: **Airmarshalling**

Bei Air Marshalling im Zusammenhang mit der Wahrnehmung von Luftsicherheitsaufgaben der Feldjäger handelt es sich um die Unterstützung der Luftfahrzeugbesatzung an Bord von militärischen Luftfahrzeugen zur Gewährleistung und ggf. Wiederherstellung der Sicherheit und Ordnung durch Feldjägerkräfte, erforderlichenfalls unter Anwendung geeigneter, verhältnismäßiger und zulässiger Zwangsmaßnahmen.

2. **Bordgewalt**

Dem Verantwortlichen Luftfahrzeugführer steht die Bordgewalt zu. Die Bordgewalt bezeichnet alle Befugnisse zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung an Bord eines im Flug befindlichen Luftfahrzeuges. Der Bordgewalt unterliegen alle Personen an Bord, d.h. die übrigen Besatzungsmitglieder sowie Passagiere. Auch die Feldjäger sind nicht ausgenommen. Die Bordgewalt dient dazu, die Gefahren für die Sicherheit und Ordnung abzuwehren.

2. Rechtliche Lage und Befugnisse im Inland

1. Ausnahmegenehmigungen nach **Luftverkehrsgesetz** (LuftVG)

Nach § 30 Abs. 1 LuftVG^[1] darf die Bundeswehr, wie die Bundes- und Länderpolizei sowie die NATO- Stationierungstruppen, grundsätzlich von den Vorschriften des LuftVG und den zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften abweichen; soweit dies zur Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erforderlich ist.

2. ZDv 19/2 Nr. 204 (**Flugbetriebsordnung für bemannte Luftfahrzeuge der Bundeswehr**)

Die Bundeswehr hat zahlreiche eigene Vorschriften für den Betrieb von Luftfahrzeugen erlassen. Nach der ZDv 19/2 Nr. 204 (Flugbetriebsordnung für bemannte Luftfahrzeuge der Bundeswehr) sowie den entsprechenden Flugbetriebshandbücher hat der Verantwortliche Luftfahrzeugführer das Entscheidungsrecht über die Führung des Luftfahrzeugs. Er hat beim Rollen/Schweben, beim Start, während des Fluges und bei der Landung die geeigneten Maßnahmen zur sicheren Durchführung des Fluges und zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung an Bord zu treffen. Alle an Bord befindlichen Personen haben hierzuseinen bzw. ihren notwendigen Anweisungen Folge zu leisten.

3. Vorgesetztenverordnung (VorgV)

Der **Verantwortliche Luftfahrzeugführer** ist gegenüber deutschen Soldaten **Vorgesetzter mit besonderem Aufgabenbereich nach § 3 VorgV**^[2]. Insoweit kann er Befehle erteilen und ggf. durchsetzen bzw. durch die Feldjäger durchsetzen lassen. Mit dem Befehlsrecht stehen ihm ausreichende Möglichkeiten zur Verfügung, um

- Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten abzuwehren bzw. zu beseitigen
- gegen andere Handlungen, die die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder von Personen oder Sachen an Bord gefährden oder gefährden können, vorzugehen,
- die Ordnung und Disziplin an Bord aufrechtzuerhalten bzw. wiederherzustellen.

Personen, die nicht Soldaten sind, unterwerfen sich mit der Mitfluggenehmigung der entsprechenden Weisungsbefugnis des verantwortlichen Luftfahrzeugführers.

4. Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG)

Die Bordgewalt ist in § 12 LuftSiG^[3] gesetzlich geregelt worden. § 12 Abs. 1 überträgt dem „Verantwortlichen Luftfahrzeugführer“ während des Fluges die hoheitliche Aufgabe der Gefahrenabwehr^[4]. Dazu ist der Verantwortliche Luftfahrzeugführer befugt, die erforderlichen Maßnahmen, einschließlich **bestimmter polizeilicher Standardmaßnahmen** zu treffen sowie zu ihrer Durchsetzung **unmittelbaren Zwang** anzuwenden.

Die Bordgewalt steht zunächst nur dem Verantwortlichen Luftfahrzeugführer zu. Dieser kann sie jedoch auf einen „Beauftragten“ (vgl. § 12 Abs. 4 LuftSiG), z.B. ein anderes Besatzungsmitglied oder Personen^[5], auch dem Führer der Feldjägerkräfte übertragen. Die Übertragung bedeutet jedoch nur, dass die Beauftragten die Maßnahmen nach den Vorgaben des Verantwortlichen Luftfahrzeugführers umsetzen. Der Verantwortliche Luftfahrzeugführer steht weiter in der Gesamtverantwortung und kann den Feldjägern Anweisungen für ihr Handeln^[6] geben, notfalls die Übertragung zurücknehmen.

Zu den Maßnahmen (§ 12 Abs. 1 Satz 2 LuftSiG) gehören u.a. das **Erteilen von Anweisungen** oder die **Sperrung von Teilen des Luftfahrzeuges**.

Diese Maßnahmen müssen auf Gefahrenabwehr gerichtet sein. Sie setzen nicht grundsätzlich eine gegenwärtige Gefahr voraus^[7]. Bei den ausdrücklich genannten **Standardmaßnahmen**(§ 12 Abs. 3 Satz 1 LuftSiG) muss jedoch eine gegenwärtige Gefahr in dem Sinne gegeben sein, dass eine Beeinträchtigung der Rechtsgüter der Sicherheit und Ordnung unmittelbar bevorsteht, begonnen hat oder noch fort dauert. Der Verantwortliche Luftfahrzeugführer darf nach § 12 Abs.2 Satz 3LuftSiG:

- die **Identität einer Person feststellen**, insbesondere sich mitgeführte Ausweispapiere vorzeigen und aushändigen lassen,
- Personen oder Sachen **durchsuchen** (unabhängig vom Verdacht einer Straftat),
- Gegenstände **sicherstellen**. Gibt der Besitzer den Gegenstand nicht freiwillig heraus, kann er ihm zwangsweise im Rahmen einer Beschlagnahme abgenommen werden^[8],
- eine Person **fesseln**, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die Person den Luftfahrzeugführer oder Dritte angreifen oder Sachen beschädigen wird,
- weitere Maßnahmen treffen: Wie die Formulierung in § 12 Abs. 2 Satz 3 LuftSiG („insbesondere“) zeigt, ist die Aufzählung nicht abschließend^[9],

Die Maßnahmen dürfen mit **unmittelbarem Zwang** durchgesetzt werden (§ 12 Abs. 3 Satz 1 LuftSiG). Diese werden im Wesentlichen in der körperlichen Gewalt bestehen (Abdrängen oder Festhalten, Herunterdrücken in einen Sitz, Blockieren einer Tür), in Einzelfällen unter Anwendung von Hilfsmitteln (Fesseln, Knebeln, Brechstange zum Öffnen von Türen oder Behältnissen, Rettungs-/ und Mehrzweckstock, dienstlich zugelassenen NLW etc.). Die Verabreichung von Betäubungsmitteln (durch den Mund oder durch Injektion) ist nur unter den Voraussetzungen des § 34 StGB (Rechtfertigender Notstand) in Ausnahmefällen möglich.

5. UZwGBw

§ 12 Abs. 1 Satz 2 LuftSiG lässt Maßnahmen nach den „sonst geltenden Gesetzen“ ausdrücklich zu. Die Hoheitsbefugnisse des verantwortlichen Luftfahrzeugführers nach § 12 LuftSiG stellen lediglich eine „Ergänzung“ der im Allgemeinen wahrgenommenen Gefahrenabwehr dar^[10]. Eine Aufgabenwahrnehmung anderer Behörden, insbesondere von Organen des Bundes, ist hierdurch nicht ausgeschlossen (Gesetzesbegründung a.a.O.). Mithin kann auf § 9 Nr. 1 UZwGBw zur Abwehr von Straftaten gegen die Bundeswehr sowie § 9 Nr. 2 UZwGBw im Geltungsbereich des UZwGBw^[11] zurückgegriffen werden. Die Beseitigung sonstiger rechtswidriger Störungen nach § 9 Nr. 2 UZwGBw erlaubt das Vorgehen gegen jede gezielte Störung des Flugbetriebes oder der Sicherheit und Ordnung an Bord, wenn dadurch die Sicherheit der Truppe gefährdet ist. Die besonderen Befugnisse (§§ 4 – 8 UZwGBw) sowie Einzelanordnungen (§ 2 Abs. 3 UZwGBw) kommen nicht in Betracht, da ein Luftfahrzeug nach der gesetzlichen Begriffsbestimmung in § 2 Abs. 1 UZwGBw kein militärischer Bereich ist. Allerdings kann die Fläche um ein gelandetes Luftfahrzeug unter den Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 Satz 2 UZwGBw gesperrt und zum militärischen Sicherheitsbereich erklärt werden.

6. Die nationalen polizeirechtlichen Befugnisse aus dem LuftSiG und dem UZwGBw stehen dem Verantwortlichen Luftfahrzeugführer und den Feldjägern **nur im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland** zu. Mithin sind genannten Befugnisse nur bei Inlandsflügen (Start und Landung in Deutschland) unmittelbar anwendbar. Luftfahrzeuge sind (im Gegensatz zu Schiffen), völkerrechtlich betrachtet, **nicht Teil des Territoriums ihres Heimatstaates**^[12].

7. Besitzschutzansprüche nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB)
Schließlich sei noch auf die privatrechtlichen Befugnisse des Verantwortlichen Luftfahrzeugführers hingewiesen. So stehen ihm die Besitzschutzansprüche aus §§ 854 ff. BGB, insbesondere das **Hausrecht**, zu^[13]. So kann er den Zutritt zum Luftfahrzeug kontrollieren, insbesondere den **Zutritt verwehren**, sowie Personen aus dem Luftfahrzeug **verweisen**. Diese Rechte können im Wege des Notwehr-/Nothilferechtes (§ 32 StGB^[14]) sowie der **Selbsthilfe des Besitzers**^[15] (§ 859 BGB^[16]) verteidigt werden. Die Feldjäger können, im Falle einer entsprechenden Beauftragung durch den Verantwortlichen Luftfahrzeugführer, diese Rechte für ihn ausüben (§ 860^[17] BGB).

3. Befugnisse in fremdem Hoheitsgebiet sowie Räumen ohne Hoheitsgewalt

1. Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt^[18] (Chicagoer Abkommen)
Im **Chicagoer Abkommen** vom 7. Dezember 1944 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**^[19] unterwirft damit jedes Luftfahrzeug zu allererst dem jeweiligen Recht des Staates, in (über) dessen Territorium es sich aufhält. Militärflugzeuge als Staatsluftfahrzeuge dürfen nach Art. 3 Buchstabe c des Chicagoer Abkommens^[20] das Hoheitsgebiet eines anderen Staates nur überfliegen oder dort landen, wenn es eine Bewilligung durch besondere Vereinbarung oder auf andere Weise erhalten hat und nur gemäß den in dieser Bewilligung festgesetzten Bedingungen. Soweit der betroffene Staat bei Erteilung der Bewilligung keine Bedingungen hinsichtlich der Wahrnehmung der Bordgewalt stellt, ist davon auszugehen, dass er insoweit die Regelungen des Entsendestaates akzeptiert. Beim Ein- und Überflug genießen Staatsluftfahrzeuge gewohnheitsrechtliche Immunität gegenüber der Hoheitsgewalt des überflogenen bzw. durch die Landung betroffenen Staates. Die Immunität bezieht sich auf das Luftfahrzeug selbst sowie dessen unmittelbaren Nahbereich. Verletzungen der Immunität sind im Rahmen des Notwehr-/Nothilferechts unter Wahrung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes und des Androhungsgebotes entgegenzutreten.
2. Flaggenstaatsprinzip^[21]
Daneben soll gewohnheitsrechtlich das Recht des Heimatstaates des Luftfahrzeugs (sog. Flaggenrechtsprinzip) gelten^[22]. Dagegen bestehen keine Bedenken, soweit sich das militärische Luftfahrzeug **außerhalb eines Hoheitsgebietes** (z. B. über der Hohen See) befindet.
3. Tokioter Abkommen
In fremdem Hoheitsgebiet gewährt das „Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen“ (Tokioter Abkommen) dem Verantwortlichen Luftfahrzeugführer Befugnisse, die denen des § 12 LuftSiG entsprechen. Das Abkommen ist jedoch nicht auf „Luftfahrzeuge, die im Militärdienst verwendet werden“ (Art. 1 Abs. 4)^[23] anwendbar.
4. Die Vorgesetztenverordnung (s. o. 2.3) und Dienstvorschriften (s. o. 2.2) sind auch im Ausland anwendbar.

4. Zusätzliche Befugnisse im Einsatzgebiet Afghanistan

Wird das Luftfahrzeug im Auslandseinsatz im Einsatzgebiet verwendet (z. B. zum Transport von Soldaten und anderen Angehörigen des Aufnahmestaates, verwundeten gegnerischen Kräften oder Gewahrsamspersonen) kommen die Befugnisse aus dem jeweiligen **völkerrechtlichen Mandat** hinzu. Zudem hat das Einsatzkontingent in der Regel auch das mandatierte oder völkervertraglich eingeräumte Recht zur **Force Protection**^[24]. Das Recht zur **Selbstverteidigung** (Self Defense) und **erweiterten Selbstverteidigung** (Extended Self Defense) stehen den Angehörigen des multinationalen Einsatzverbandes ohnehin zu. Die nähere Ausgestaltung der Befugnisse des Verantwortlichen Luftfahrzeugführers ist häufig in einer multinationalen Weisung geregelt. Die genannten völkerrechtlichen Befugnisse lassen auch eine effektive Absicherung eines gelandeten oder abgestellten Luftfahrzeuges einschließlich der Einrichtung eines besonders geschützten Bereiches (Restricted Area) zu. Die Befugnisse werden regelmäßig in der jeweiligen „**Taschenkarte** für die Soldatinnen und Soldaten des deutschen Anteils (des jeweiligen Einsatzverbandes) – Regeln zur Anwendung militärischer Gewalt“ verdeutlicht.

Verfasser/Copyright: Johannes Heinen

Fußnoten (← zurück zum Text)

1. **§ 30 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG):** „Die Bundeswehr, die Bundespolizei, die Polizei sowie die auf Grund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen dürfen von den Vorschriften des Ersten Abschnitts dieses Gesetzes – ausgenommen die §§ 12, 13 und 15 bis 19 – und den zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften abweichen; soweit dies zur Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erforderlich ist. Das in § 8 vorgesehene Planfeststellungsverfahren entfällt, wenn militärische Flugplätze angelegt oder geändert werden sollen. Von den Vorschriften über das Verhalten im Luftraum darf nur abgewichen werden, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben zwingend notwendig ist. Hinsichtlich der Ausnahmefugnisse der Polizei bleiben auch die §§ 6 bis 10 unberührt.“[←]
2. **§ 3 VorgV (Vorgesetzte mit besonderem Aufgabenbereich):** „Ein Soldat, dem nach seiner Dienststellung ein besonderer Aufgabenbereich zugewiesen ist, hat im Dienst die Befugnis, anderen Soldaten Befehle zu erteilen, die zur Erfüllung seiner Aufgaben notwendig sind. Wenn sich dies aus seinem Aufgabenbereich ergibt, hat er Befehlsbefugnis auch gegenüber Soldaten, die sich nicht im Dienst befinden.“[←]

3. § 12 Luftsicherheitsgesetz (Aufgaben und Befugnisse des verantwortlichen Luftfahrzeugführers):

(1) Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hat als Beliehener für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung an Bord des im Flug befindlichen Luftfahrzeuges zu sorgen. Er ist nach Maßgabe von Absatz 2 und der sonst geltenden Gesetze befugt, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

(2) Der verantwortliche Luftfahrzeugführer darf die erforderlichen Maßnahmen treffen, um eine im einzelnen Fall bestehende Gefahr für Personen an Bord des Luftfahrzeuges oder für das Luftfahrzeug selbst abzuwehren. Dabei hat er den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (§ 4) zu wahren. Insbesondere darf der Luftfahrzeugführer

1. die Identität einer Person feststellen,
2. Gegenstände sicherstellen,
3. eine Person oder Sachen durchsuchen,
4. eine Person fesseln, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die Person den Luftfahrzeugführer oder Dritte angreifen oder Sachen beschädigen wird.

(3) Zur Durchsetzung der Maßnahmen darf der Luftfahrzeugführer Zwangsmittel anwenden. Die Anwendung körperlicher Gewalt ist nur zulässig, wenn andere Zwangsmittel nicht in Betracht kommen, keinen Erfolg versprechen oder unzumutbar sind. Der Gebrauch von Schusswaffen ist Polizeivollzugsbeamten, insbesondere denjenigen der Bundespolizei nach § 4a des Bundespolizeigesetzes vorbehalten.

(4) Alle an Bord befindlichen Personen haben den Anordnungen des Luftfahrzeugführers oder seiner Beauftragten nach Absatz 2 Folge zu leisten.

(5) Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hat den Schaden zu ersetzen, welcher der Bundesrepublik Deutschland durch rechtswidrige und vorsätzliche oder grob fahrlässige Verletzung seiner Pflichten bei Ausübung der Aufgaben und Befugnisse nach den Absätzen 1 bis 3 entsteht. Wird der Flug von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt, hat dieses den Schaden zu ersetzen, welcher der Bundesrepublik Deutschland durch eine rechtswidrige und schuldhaftige Verletzung der Pflichten des verantwortlichen Luftfahrzeugführers oder seiner Beauftragten bei Ausübung der Aufgaben und Befugnisse nach den Absätzen 1 bis 3 entsteht.☹

4. van Schyndel in Giemulla/van Schyndel, Luftsicherheitsgesetz, Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht Band 1.3, 61. Aktualisierungslieferung, Neuwied 2011, § 12 RdNr 8.☹
5. van Schyndel in Giemulla/van Schyndel, LuftSiG, § 12 RdNr. 33; Schwenk, S. 477 zum früheren § 29 Abs. 3 LuftVG.☹
6. van Schyndel in Giemulla/van Schyndel, LuftSiG, § 12 RdNr. 33; Schwenk, S. 477 zum früheren § 29 Abs. 3 LuftVG.☹

7. van Schyndel in Giemulla/van Schyndel, LuftSiG, RdNr 17.☞
8. van Schyndel in Giemulla/van Schyndel, LuftSiG, § 12 RdNr 46.☞
9. van Schyndel in Giemulla/van Schyndel, LuftSiG, § 12 RdNr 35.☞
10. Gesetzesbegründung BT-Drs 15/2361 S. 20.☞
11. Heinen, Rechtsgrundlagen Feldjägerdienst, 9. Aufl. 2010, S. 18f.☞
12. Antwort der Bundesregierung vom 27.07.1999 auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulla Jelpke, Petra Pau und der Fraktion der PDS (BT-Drucksache 14/1366).☞
13. van Schindel in Giemulla/van Schindel, LuftSiG § 12 RdNr 57.☞
14. Zum Handeln von Feldjäger auf Grundlage der Jedermann zustehenden Notwehr/Nothilfe vgl. Heinen, Rechtsgrundlagen Feldjägerdienst, S. 104 ff.☞
15. **Besitzwehr** ist bei beweglichen Sachen die Verteidigung des bestehenden Besitzes durch Verhinderung der Entziehung/Störung oder Beseitigung der Störung. Keine Voraussetzung ist, dass andere hoheitliche Hilfe nicht erreichbar ist. Eine Gewaltanwendung darf nicht über das zur Abwehr der verbotenen Eigenmacht gebotene Maß hinausgehen (Palandt/Bassenge, BGB Kommentar, 70. Aufl. 2011, § 859 RdNr. 2). Mithin unterliegt auch die Besitzwehr dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.☞
16. **§ 859 BGB (Selbsthilfe des Besitzers):** „(1) Der Besitzer darf sich verbotener Eigenmacht mit Gewalt erwehren.
(2) Wird eine bewegliche Sache dem Besitzer mittels verbotener Eigenmacht weggenommen, so darf er sie dem auf frischer Tat betroffenen oder verfolgten Täter mit Gewalt wieder abnehmen.

(3) Wird dem Besitzer eines Grundstücks der Besitz durch verbotene Eigenmacht entzogen, so darf er sofort nach der Entziehung sich des Besitzes durch Entsetzung des Täters wieder bemächtigen.

(4) Die gleichen Rechte stehen dem Besitzer gegen denjenigen zu, welcher nach § 858 Abs. 2 die Fehlerhaftigkeit des Besitzes gegen sich gelten lassen muss.“☞
17. **§ 860 BGB (Selbsthilfe des Besitzdieners):** „Zur Ausübung der dem Besitzer nach § 859 zustehenden Rechte ist auch derjenige befugt, welcher die tatsächliche Gewalt nach § 855 für den Besitzer ausübt.“☞
18. Convention on International Civil Aviation.☞
19. Das Territorialitätsprinzip dient dem Schutz der Souveränität eines Staates. Danach ist die Vornahme von Hoheitsakten (wie beispielsweise Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung an Bord) auf dem Gebiet eines anderen Staates verboten, es sei denn, es dessen Zustimmung oder Duldung vor.☞

20. **Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt** (Chicagoer Abkommen) vom 07.12.1944 (Inkrafttreten: 04.04.1947), BGBl. 1956 II S. 411 in der Fassung vom: 26.10.1990, **Art. 3 (Privat- und Staatsluftfahrzeuge):**

a) Dieses Übereinkommen findet nur auf Privatluftfahrzeuge Anwendung und ist auf Staatsluftfahrzeuge nicht anwendbar.

b) Luftfahrzeuge, die im Militär-, Zoll- und Polizeidienst verwendet werden, gelten als Staatsluftfahrzeuge.

c) Ein Staatsluftfahrzeug eines Vertragsstaates darf das Hoheitsgebiet eines anderen Staates nur überfliegen oder dort landen, wenn es eine Bewilligung durch besondere Vereinbarung oder auf andere Weise erhalten hat und nur gemäß den in dieser Bewilligung festgesetzten Bedingungen.

d) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, beim Erlassen von Vorschriften für ihre Staatsluftfahrzeuge

auf die Sicherheit des Verkehrs der Privatluftfahrzeuge gebührend Rücksicht zu nehmen.☞

21. So Großmann (Bundeswehrsicherheitsrecht, Kommentar, Köln (u.a.), 1981 II RdNr 310), der die Regelungen für Schiffe, allerdings ohne weitere Begründung auf Luftfahrzeuge, überträgt.☞

22. Antwort der Bundesregierung vom 27.07.1999 auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulla Jelpke, Petra Pau und der Fraktion der PDS (BT-Drucksache 14/1366).☞

23. **Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen** vom 14.09.1963, BGBl. II 1969, S. 121 – Anwendungsbereich des Abkommens – Art. 1:

„(1) Dieses Abkommen findet Anwendung auf:

a) Zuwiderhandlungen gegen Strafgesetze;

b) Handlungen, welche, gleichviel ob sie strafbare Handlungen darstellen oder nicht, die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord gefährden oder gefährden können oder welche die Ordnung und Disziplin an Bord gefährden.

(2) Vorbehaltlich der Bestimmungen des Kapitels III findet dieses Abkommen Anwendung auf strafbare oder andere Handlungen, die eine Person an Bord eines in einem Vertragsstaat eingetragenen Luftfahrzeugs begeht, während sich dieses im Flug oder auf der Oberfläche der hohen See oder eines anderen Gebiets außerhalb des Hoheitsgebiets eines Staates befindet.

(3) Im Sinne dieses Abkommens gilt ein Luftfahrzeug als im Flug befindlich von dem Augenblick an, in dem zum Zwecke des Starts Kraft aufgewendet wird, bis zu dem Augenblick, in dem der Landelauf beendet ist.

(4) Dieses Abkommen findet keine Anwendung auf Luftfahrzeuge, die im Militär-,Zoll- oder Polizeidienst verwendet werden.“☞

24. Im Rahmen der **Force Protection** darf der Einsatzverband alle Maßnahmen ergreifen und Mittel einsetzen, jederzeit und unter allen Umständen die Verletzlichkeit von Personal, Einrichtungen, Material und Operationen gegenüber jeder Art von Bedrohung zu minimiere, um die Handlungsfreiheit und die Einsatzbereitschaft zu erhalten (AAP 6/2005 NATO Terms and Definitions).↵