

OUTSOURCING UND OFFSHORING

CARRIER SANCTIONS ALS MITTEL DER MIGRATIONS-KONTROLLE

Durch Sanktionen gegen Beförderungsunternehmen, die Personen ohne Visum transportieren, wird das europäische Grenzregime privatisiert und exterritorialisert. Grund- und menschenrechtliche Verpflichtungen werden so umgangen, Flüchtende müssen auf lebensgefährliche Routen und Verkehrsmittel ausweichen.

Flüchtlinge, die in Europa einen Schutzantrag stellen wollen, müssen europäisches Territorium erreichen. Aber wie kommen Flüchtlinge nach Europa? Stellen wir uns Said vor und nehmen wir an, dass er aus Eritrea kommt. Als das Regime ihn für die Armee rekrutieren will, sieht er sich zur Flucht gezwungen. Er schafft es über die Grenze nach Äthiopien und erreicht die Hauptstadt Addis Abeba. Von dort gehen täglich Flugzeuge nach Europa. Der Direktflug von Addis Abeba nach Frankfurt dauert sieben Stunden und kostet etwa 400 Euro. Angenommen Said geht zum Flughafen und holt sich ein Ticket. Beim Check-In wird die Airline-Mitarbeiterin seinen Pass prüfen und bemerken, dass Said kein Visum für den Schengen-Raum hat. Daher wird sie ihm den Check-In verweigern. Said wird protestieren: Er sei Flüchtling und wolle Asyl beantragen. Die Airline-Mitarbeiterin aber wird erwidern, dass es der Airline verboten ist, Menschen zu transportieren, die kein gültiges Visum für Deutschland haben. Ansonsten müsse die Airline hohe Geldstrafen zahlen und vielleicht sogar für den Rücktransport aufkommen. Daher könne Said leider nicht mitfliegen.

Für Said bleiben daher nur zwei Möglichkeiten: Entweder er erträgt weiterhin die unhaltbaren Bedingungen in den Flüchtlingslagern oder er geht den gefährlichen Weg durch die Sahara und über das Mittelmeer. Dauer: Mehrere Monate. Kostenpunkt: Etwa 5000 Euro für Schleuser*innen. Ankommen: Ungewiss.

Carrier sanctions im deutschen Migrationsrecht

Die Airline-Mitarbeiterin in unserem fiktiven Beispiel spricht von sogenannten carrier sanctions. Darunter werden Sanktionen verstanden, die Unternehmen auferlegt werden, wenn sie Menschen ohne die erforderliche Erlaubnis in das Inland befördern. In Deutschland sind diese Sanktionen in den §§ 63 und 64 Aufenthaltsgesetz (AufenthG) geregelt. § 63 Absatz 1 AufenthG statuiert das gesetzliche Verbot, Menschen ins Inland zu befördern, wenn sie nicht im Besitz eines erforderlichen Passes und Aufenthaltstitels sind. Nach Absatz 2 kann das Bundesinnenministerium dieses Verbot gegenüber einzelnen Unternehmen konkretisieren und ein Zwangsgeld bei Zuwiderhandlung androhen. Befördert dasselbe Unternehmen erneut eine Person ohne die erforderlichen Papiere, so droht ein Zwangsgeld in Höhe von 1000 bis 5000 Euro. Darüber

hinaus hat das Unternehmen nach § 64 AufenthG die Rückbeförderung zu übernehmen. Diese Pflicht besteht bei Asylsuchenden bis zu drei Jahre und erlischt nur, wenn dem oder der Einreisenden ein Aufenthaltstitel erteilt wird. Schließlich kann das Unternehmen nach § 66 Absatz 3 AufenthG für die Kosten einer Zurück- oder Abschiebung haften. Die in Deutschland verhängten Zwangsgelder nehmen kontinuierlich zu. Im Jahr 2008 betrug die Summe nur 326 000 Euro.¹ 2014 waren es schon 2,6 Millionen Euro. Das entspricht 1208 Fällen mit einem durchschnittlichen Zwangsgeld in Höhe von 2000 Euro.² Zumindest in einigen Fällen dürften die Kosten für eine Zurück- oder Abschiebung hinzukommen. Kein Wunder also, dass Flugunternehmen penibel darauf achten, keine Personen an Bord zu nehmen, die nicht die erforderlichen Papiere haben. Unterstützt werden sie dabei von Beamt*innen des Bundeskriminalamtes und der Bundespolizei, sogenannten Liaison Officers, die insbesondere Dokumente auf ihre Echtheit überprüfen.

Völker- und europarechtliche Vorgaben

Mit den genannten Regelungen im Aufenthaltsgesetz setzt Deutschland EU- und Völkerrecht um. Nach Artikel 26 des Schengener Durchführungsabkommen verpflichten sich die Vertragsparteien „Sanktionen gegen Beförderungsunternehmer einzuführen, die Drittausländer, welche nicht über die erforderlichen Reisedokumente verfügen, auf dem Luft- oder Seeweg aus dem Drittstaat in ihr Hoheitsgebiet verbringen“. Diese Verpflichtung wird durch die Richtlinie 2001/51/EG konkretisiert, die eine Mindesthöhe für die Sanktionen festlegt. Auf der Ebene des Völkerrechts ist das Chicagoer Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt von 1944 von besonderer Bedeutung. In dessen Anhang 9 wird empfohlen, Flugunternehmen für die Rückbeförderung und Kosten in Haftung zu nehmen. Auch das Protokoll gegen die Schleusungen und das Protokoll gegen Menschenhandel sehen jeweils in ihrem wortgleichen Artikel 11 Absatz 2 carrier sanctions vor.

Sowohl die europäischen als auch die völkerrechtlichen Regelungen enthalten Vorbehalte hinsichtlich der Genfer Flüchtlingskonvention. Bei entsprechender Auslegung wäre es möglich, Flugunternehmen von Sanktionen zu befreien, die Schutzsuchende befördern. Die europäischen Staaten machen hiervon jedoch keinen Gebrauch. Nur manche Staaten sehen von Sanktionen ab, für den Fall, dass ein Flüchtling anerkannt wird. Jedoch gibt die bloße Gefahr einer Bestrafung den Beförderungsunternehmen genügend Anreize, keine Schutzsuchenden zu transportieren.

¹ Bundestagsdrucksache 18/1791.

² Bundestagsdrucksache 18/4025.

Exterritorialisierung und Privatisierung des Grenzregimes

Carrier sanctions führen so in Kombination mit der Visumpflicht für die Angehörigen der meisten Herkunftsländer dazu, dass es für Flüchtlinge in der Regel unmöglich ist, gefahrlos europäisches Territorium zu erreichen, um Asyl zu beantragen. Der Grenzschutz wird in Herkunfts- und Transitstaaten verlagert und privaten Akteuren übertragen. Er wird privatisiert und gleichzeitig exterritorialisiert.

Diese Strategie des „Outsourcing und Offshoring“³ kann als Ausdruck neoliberaler Ideologie gedeutet werden, geht jedoch keineswegs mit einem Verlust staatlicher Kontrolle einher.⁴ Vielmehr wird staatliche Macht durch eine Entrechtlichung ausgeweitet: In Ergänzung zu Abkommen und polizeilicher Zusammenarbeit mit Transit- und Herkunftsstaaten – oft autoritäre Regime – tragen carrier sanctions zum Entstehen einer Pufferzone um Europa bei. Einer Zone, mit der sich die europäischen Staaten ihren Verpflichtungen aus der Genfer Flüchtlingskonvention, Menschen- und Grundrechten zu entledigen versuchen.

Vervollständigt wird die Auslagerung der Grenzkontrollen durch die Kriminalisierung von sogenannten Schleuser*innen, die große Ähnlichkeit mit den hier behandelten carrier sanctions aufweist und letztlich ebenfalls auf die Abwehr von Flüchtlingen zielt. Zwar werden Politik und Medien nicht müde, die Verantwortung für das Sterben an den europäischen Außen- und Innengrenzen auf „kriminelle Schleuserbanden“ abzuschieben. Deren Kriminalisierung und zunehmend militärische Bekämpfung führt jedoch zum Gegenteil des behaupteten Zieles. Je enghemischer die Überwachung und je größer die Repression, desto gefährlicher werden die Fluchtrouten.

Carrier Sanctions verdeutlichen, dass die europäische Grenze nicht als Linie, sondern als Raum zu verstehen ist.⁵ Die Grenze im territorialen Sinne hat an Bedeutung verloren. Flüchtlingsabwehr beginnt heute weit vor dem europäischen Territorium: In den Herkunfts- und Transitstaaten. Und sie setzt sich innerhalb Europas fort. Nach der Dublin-III-Verordnung⁶ ist der Staat für die Bearbeitung von Asylanträgen zuständig, den der Einreisende zuerst betreten hat. Die Weiterreise in andere Schengen-Staaten ist grundsätzlich verboten.

Nur selten ist dies so sichtbar wie an den neu errichteten Grenzzäunen auf der Balkanroute. Durch systematische Polizeikontrollen, Internierungslager, Abschiebegefängnisse und jährlich über 10.000 in-neuropäische Abschiebungen wird für Asylsuchende der gesamte Schengenraum zum Grenzgebiet. Noch subtiler ist der Mechanismus, mit dem die Bundesregierung Schutzsuchende in die EU-Außenstaaten verbannen will: Das neue Asylbewerberleistungsgesetz sieht Kürzungen für Personen vor, für deren Asylantrag nach der Dublin-III-Verordnung ein anderer Staat zuständig ist.

Während für die meisten Europäer*innen Bewegungsfreiheit zur Normalität geworden ist, stellt sich Europa für Non-Citizens als eine Vielzahl mehr oder weniger sichtbarer Kontroll- und Ausgrenzungsmechanismen dar.

Die Aushebelung Schengens

Auch bei der Durchsetzung des innereuropäischen Grenzregimes werden Private in Anspruch genommen und mitunter carrier sanctions in Anschlag gebracht: Dass im Jahr 2013 eine erhöhte Zahl an illegalen Grenzübertritten mittels Fernbussen festgestellt wurde, nahm die Bundespolizei zum Anlass, carrier sanctions auch gegen Busunternehmen einzusetzen. In einem Schreiben vom 9. August 2013 informierte die Bundespolizei die Verbände der Busunternehmen über das angeblich bestehende Beförderungsverbot sowie die Konsequenzen bei Verstößen und bot Schulungen für das Buspersonal an.⁷ Im Jahr 2014 wurden gegen zwei Busunternehmen Verbotsverfügungen erlassen und Zwangsgelder angedroht.⁸ Eines der betroffenen Busunternehmen ging gerichtlich dagegen vor und hatte vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg Erfolg.⁹ Das Gericht hob das Beförderungsverbot vorläufig auf, weil es Zweifel an der Vereinbarkeit mit dem Schengener Grenzkodex hat, durch den die Kontrollen an den EU-Binnengrenzen abge-

Anzeige

ZAG ISSN: 2192-6719
ANTIRASSISTISCHE ZEITSCHRIFT
 ABOS · EINZELHEFTE · KONTAKT: WWW.ZAG-BERLIN.DE

OSTEUROPAS RECHTE RÄNDER

RASSE · KULTUR · MACHT ZU DEN WANDLUNGEN DES RASSISMUSBEGRIFFS

ISLAMBILDER ANTIMUSLIMISCHE RESENTIMENTS IN EUROPA

KRIEG! IM WESTEN NICHTS NEUES?

IT'S ALL NATURAL

ANTIZIGANISMUS IN EUROPA

RASSISMUS IN DER KRISE

CRITICAL WHITENESS

20 JAHRE NEUE ANTIRASSISTISCHE BEWEGUNG

REPRESSIVE TOLERANZ

LINKE DISKUSSIONSKULTUR

FLÜCHTLINGSBEWEGUNGEN

HELLERSDORF UND DIE FOLGEN

GEGEN DEN ALLTÄGLICHEN RASSISMUS

schaft worden sind. Die dem Busunternehmen auferlegten Pflichten könnten den Grenzkontrollen in ihrer tatsächlichen Wirkung gleichstehen und damit gegen Unionsrecht verstoßen, so das OVG in seinem Beschluss.

Die Praxis der Bundespolizei ist kein Einzelfall. Dänemark hat im Dezember letzten Jahres ein Gesetz verabschiedet, das Beförderungsunternehmen in die Pflicht nimmt, an der deutsch-dänischen Grenze zu kontrollieren. Zuvor hatte bereits Schweden eine entsprechende Regelung auf den Weg gebracht. Und gegen Tschechien hat die Europäische Kommission bereits 2014 ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet.¹⁰ Während also in Brüssel um die Rettung von Schengen gerungen wird, hebeln die Mitgliedstaaten das Abkommen bereits aus. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat die Frage nach der Rechtmäßigkeit dieser Praxis bisher noch nicht geklärt, jedoch in Bezug auf polizeiliche Maßnahmen festgestellt, dass diese auch dann verboten sind, wenn sie die gleiche Wirkung wie Grenzkontrollen haben, etwa bei systematischen Kontrollen im grenznahen Gebiet.¹¹ Es liegt eigentlich auf der Hand, dass die Abschaffung der Grenzkontrollen auch nicht durch die Inanspruchnahme Privater umgangen werden darf. Dennoch ist das jetzt im Hauptsacheverfahren zuständige Verwaltungsgericht Potsdam gut beraten, die Frage dem EuGH vorzulegen, um europaweit Klarheit zu schaffen.

Bundesverwaltungsgericht: Umgehung des Asylrechts

Aber auch an den EU-Außengrenzen ist die rechtliche Zulässigkeit von carrier sanctions mehr als fragwürdig. Die Problematik liegt auf der Hand: Ist es mit dem Asylrecht vereinbar, dass es unmöglich gemacht wird, legal und gefahrlos europäisches Territorium zu erreichen? Diese Frage stellte sich 1992 auch das Bundesverwaltungsgericht und kam zu dem Ergebnis: Nein.¹² Das daraufhin zur Entscheidung berufene Bundesverfassungsgericht beschäftigte sich nicht mit der Verfassungsmäßigkeit des Gesetzes, sondern wies die Richtervorlage aus formalen Gründen als unzulässig ab: Das Bundesverwaltungsgericht habe nicht hinreichend begründet, warum es im konkreten Fall auf die Verfassungsmäßigkeit des Gesetzes ankomme.¹³ Das Bundesverwaltungsgericht, das erneut zu entscheiden hatte, gab schließlich seine Rechtsauffassung auf, bescheinigte dem Gesetz die Verfassungsmäßigkeit und wies die Klagen ab.¹⁴

Die Entscheidung ist dennoch der genaueren Betrachtung wert. Nicht nur, weil sie zu einer Zeit entstanden ist, zu der in Deutschland Flüchtlingswohnheime brannten und das Grundrecht auf Asyl faktisch abgeschafft wurde, sondern auch wegen ihrer überraschend deutlichen Aussagen zur Widersprüchlichkeit deutscher Asylpolitik. Das Gericht hatte über zwei Fälle zu entscheiden, in denen das Bundesinnenministerium gestützt auf den damaligen § 18 Absatz 5 Ausländergesetz Flugunternehmen verboten hatte, Menschen ohne gültige Einreisepapiere zu transportieren. Die Fluggesellschaften hielten diese Verfügungen für rechtswidrig und beriefen sich darauf, dass das zugrunde liegende Gesetz mit dem Grundrecht auf Asyl unvereinbar sei, weil es den Zugang Asylsuchender in unzumutbarer Weise erschwere oder sogar verhindere. Das Bundesverwaltungsgericht folgte dieser Ansicht und legte das Gesetz dem Bundesverfassungsgericht vor. Das Verbot der Beförderung Asylsuchender ohne Visum in das Bundesgebiet verhindere oder behindere die durch das Asylrecht gewährleistete Einreisemöglichkeit, da einerseits die deutschen Auslandsvertretungen grundsätzlich keine Visa zur Durchführung eines Asylverfahrens in der Bundesrepublik

Deutschland erteilen und dazu auch nicht verpflichtet seien, andererseits die Luftfahrtunternehmen aufgrund des gegen sie erlassenen Verbotes die Beförderung von Asylsuchenden ohne Visum ablehnen müssen. Die Gewährleistung des Asylrechts im Inland, insbesondere das Zurückweisungsverbot für Schutzsuchende an der deutschen Grenze, werde umgangen und es würden Barrieren vor der deutschen Grenze errichtet, die nach Erreichen des Bundesgebietes aufgrund der Asylgewährleistung nicht mehr errichtet werden dürften. Seitdem das Bundesverfassungsgericht die Vorlage abwies und das Bundesverwaltungsgericht seine Auffassung aufgab, wird in der deutschen Rechtswissenschaft kaum noch darüber diskutiert, wie carrier sanctions mit dem Grundrecht auf Asyl vereinbart werden können. Die Folgen lassen sich an den europäischen Außengrenzen beobachten. Zehntausende Grenzote wären vermieden worden, wenn sich die Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts von 1992 durchgesetzt hätte.

Herausforderung emanzipatorischer Menschenrechtspolitik

Ähnliche Fragen stellen sich auch in Hinblick auf internationale Flüchtlings- und menschenrechtliche Verpflichtungen. Artikel 33 Genfer Flüchtlingskonvention verbietet es, Menschen aus- oder zurückzuweisen, die aus begründeter Furcht vor Verfolgung fliehen. Ein solches Prinzip des Non-Refoulement wird ebenfalls aus dem Verbot unmenschlicher und erniedrigender Behandlung nach Artikel 3 Europäische Menschenrechtskonvention (EMRK) hergeleitet. Schließlich ist auch die menschenrechtliche Ausreisefreiheit betroffen, die das Recht garantiert, jedes Land, auch das eigene, zu verlassen. Es drängt sich die Frage auf, wie es mit diesen Garantien vereinbart werden kann, dass Schutzsuchende am Besteigen eines Flugzeugs oder einer Fähre nach Europa gehindert werden.

Bei der Anwendung des Non-Refoulement-Prinzips wurden in den letzten Jahrzehnten entscheidende Fortschritte erzielt. So ist inzwischen weitgehend anerkannt, dass die Genfer Flücht-

³ So auch der Titel eines Artikels von Sonja Buckel zum spanischen Grenzregime, in dem die Auslagerung der Grenzkontrollen in afrikanische Küstengewässer als Offshoring, die Inanspruchnahme afrikanischer Regierungen als Outsourcing bezeichnet wird. Sonja Buckel, Das spanische Grenzregime. Outsourcing und Offshoring, Kritische Justiz 2011, 253.

⁴ Georg Menz, Neo-liberalism, Privatization and the Outsourcing of Migration Management, Competition and Change 2011, 116.

⁵ Sabine Hess / Vassilis Tsianos, „Killing me softly“: „Festung Europa“ oder Grenzregime als soziales Kräfteverhältnis?, http://www.transitmigration.org/db_transit/ausgabe.php?inhaltID=80 (Stand aller Links: 08.12.2015).

⁶ Verordnung (EU) Nr. 604/2013, Abl. EG L 180/31.

⁷ Schreiben des Bundespolizeipräsidiums vom 09.08.2013, http://www.rda.de/fileadmin/content/rda/Dateiordner/verband/181305-20130807_Schreiben_Omnibusverband_R.pdf.

⁸ Auskunft des Bundespolizeipräsidiums vom 02.12.2015.

⁹ OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 24.11.2015, Az.

¹⁰ Pressemitteilung der Europäischen Kommission vom 20.02.2014, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-116_de.htm.

¹¹ EuGH, Urteil vom 22.06.2010, Az. C-188/10, C-189/10.

¹² BVerwG, Vorlagebeschluss vom 14.04.1992, Az. 1 C 48/89.

¹³ BVerfG, Beschluss vom 02.12.1997, Az. 2 BvL 55/92, 2 BvL 56/92.

¹⁴ BVerwG, Urteil vom 07.09.1999, Az. 1 C 10/99.

lingskonvention und Menschenrechtsverträge auch außerhalb des Staatsgebiets der Unterzeichnerstaaten Anwendung finden können. Im Fall Hirsi gegen Italien hat der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR) klargestellt, dass das menschenrechtliche Prinzip des Non-Refoulement auch auf hoher See gilt.¹⁵ Das Urteil war ein Teilerfolg von sozialen Bewegungen, NGOs, alternativen Medien, kritischen Jurist*innen und Wissenschaftler*innen, die den Menschenrechtsdiskurs im emanzipatorischen Sinne zur Hegemonieproduktion genutzt haben.¹⁶ Sie reagierten damit auf die Strategie der europäischen Regierungen, Flüchtlingsboote noch vor Erreichen des europäischen Küstengewässers abzufangen und zu-

einem zustimmenden Sondervotum zum Hirsi-Urteil aus, dass auch die Visumpolitik sich an der EMRK messen lassen müsse. Menschenrechtsgruppen und internationale Organisationen fordern schon lange, dass carrier sanctions keine Anwendung finden dürfen, wenn Asylsuchende befördert werden.¹⁸ Der Slogan „Fähren statt Frontex“, den soziale Bewegungen im Zuge der Flüchtlingstragödien des letzten Jahres vermehrt genutzt haben, bringt das Kernanliegen auf den Punkt.¹⁹ Dabei ist diese Forderung nicht einmal besonders radikal. Es geht – wie das Bundesverwaltungsgericht 1992 klarstellte – nicht um ein „Einwanderungsrecht für jedermann“, sondern schlicht darum, dass grund- und menschenrechtliche Verpflichtungen nicht umgangen werden dürfen. Aus emanzipatorischer Sicht wäre das ein erster Schritt. Für Flüchtlinge wie Said aus Eritrea möglicherweise lebensrettend.

David Werdermann studiert Jura in Freiburg und ist dort beim Arbeitskreis kritischer Jurist*innen aktiv.

Weiterführende Literatur:

Sabine Hess / Vassilis Tsianos, „Killing me softly?“, „Festung Europa“ oder Grenzregime als soziales Kräfteverhältnis?, http://www.transitmigration.org/db_transit/ausgabe.php?inhaltID=80 (Stand: 08.12.2015).

Tilman Rodenhäuser, Another Brick in the Wall: Carrier Sanctions and the Privatization of Immigration Control, *International Journal of Refugee Law* 2014, 223.

Forum Menschenrechte, Positionspapier zur Auslagerung der Grenzkontrollen, Militäreinsätzen und Seenotrettung, 2015, http://www.forum-menschenrechte.de/cms/upload/PDF/2015/Auslagerung_der_Grenzkontrollen_Papier_FMR.pdf (Stand: 08.12.2015).



Foto: Indymedia

rückzudrängen und sich so menschenrechtlicher Pflichten zu entledigen. Zwar kommt es auch nach dem Urteil des EGMR zu solchen völkerrechtswidrigen Push-Back-Operationen, jedoch gehen die europäischen Regierungen zunehmend dazu über, den Grenzschutz noch weiter vorzuverlegen. Paradigmatisch dafür stehen die oben geschilderten Exterritorialisierungsstrategien: Zusammenarbeit mit Herkunfts- und Transitstaaten, Schaffung von Internierungslagern in Nordafrika, die (militärische) Bekämpfung sogenannter Schleuser*innen und – nicht zuletzt – carrier sanctions in Kombination mit Visumserfordernissen. Aufgabe sozialer Bewegungen, NGOs und kritischer Rechtswissenschaftler*innen ist es, darauf zu reagieren und den Schutz durch Menschen- und Flüchtlingsrechte auszuweiten.

Erste Ansätze gibt es bereits. Rechtswissenschaftler*innen haben bereits dargelegt, dass carrier sanctions in Kombination mit der Visumpflicht nicht mit dem internationalen Flüchtlingsrecht vereinbar sind und zeigen Wege auf, wie das geltende EU-Recht im Einklang mit der Genfer Flüchtlingskonvention angewendet werden kann.¹⁷ Der EGMR-Richter Pinto de Albuquerque führte in

¹⁵ EGMR, Urteil vom 23.02.2012, Az. 27765/09.

¹⁶ Sonja Buckel / Maximilian Pichl, Staatsprojekt Europa – Kämpfe um Hegemonie in der Europäischen Union, *Zeitschrift für Ausländerrecht und Ausländerpolitik* 2012, 178.

¹⁷ z.B. Violeta Moreno Lax, Must EU Borders Have Doors for Refugees? On the Compatibility of Visas and Carrier Sanctions with Member States' Obligations to Provide International Protection to Refugees, *European Journal of Migration and Law* 2008, 315; Tilman Rodenhäuser, Another Brick in the Wall: Carrier Sanctions and the Privatization of Immigration Control, *International Journal of Refugee Law* 2014, 223.

¹⁸ z.B. UNHCR, UNHCR Position: Visa Requirements and Carrier Sanctions, 1995, <http://www.refworld.org/docid/3ae6b33a10.html>; ECRE, Defending Refugees' Access to Protection in Europe, 2007, <http://www.ecre.org/component/downloads/downloads/60.html>; Forum Menschenrechte, Positionspapier zur Auslagerung der Grenzkontrollen, Militäreinsätzen und Seenotrettung, 2015, http://www.forum-menschenrechte.de/cms/upload/PDF/2015/Auslagerung_der_Grenzkontrollen_Papier_FMR.pdf.

¹⁹ Noch treffender wäre jedoch „Flugzeuge und Fähren statt Frontex“.