

## Schwanger ins Flugzeug – Geburt über den Wolken

Wenngleich Schwangere konsequent nicht tauchen sollten (die Schädigung des Fötus und damit eine Behinderung des Kindes sind sehr wahrscheinlich), wollen viele werdende Eltern vor der Geburt noch einmal eine Reise genießen. Was bei Flugreisen von Schwangeren beachtet werden soll, hat ATLANTIS hier zusammengestellt.

Grundsätzlich sind Geburten über den Wolken äußerst selten. Die Statistik zählt 0,8 Entbindungen pro Jahr in einem Flugzeug. Obwohl das Kabinenpersonal für solche Fälle ausgebildet ist, wollen die Fluggesellschaften den Fall natürlich vermeiden. Denn bei einer Geburt kann es doch immer auch zu Komplikationen kommen. Eine Zwischenlandung zur Versorgung der Mutter kostet eine Fluggesellschaft viel Geld.

Die verschiedenen Gesellschaften haben deshalb auch verschiedene Regelungen für Schwangere in ihren allgemeinen Geschäftsbedingungen stehen – oder gar keine wie etwa die Lufthansa, die spanische Iberia oder Delta Airlines (USA). Bei diesen Unternehmen kann jede Schwangere zu jedem Zeitpunkt ihrer Schwangerschaft mitfliegen. Allerdings geben auch diese Airlines die Empfehlung heraus, im letzten Monat der Schwangerschaft kein Flugzeug mehr zu besteigen.

Bei anderen Gesellschaften gibt es dagegen Vorschriften und Beschränkungen. So verlangen einige ab der 28. Schwangerschaftswoche ein Unbedenklichkeitsattest eines Arztes. Während zum Beispiel bei Ryanair, Virgin Atlantic oder auch Singapore Airlines ein Attest in der Landessprache des Passagiers ausreicht, wollen Turkish Airlines und British Airways die Bestätigung in Türkisch bzw. in Englisch haben. Air Berlin und Air Canada hingegen nehmen werdende Mütter bis zu vier Wochen vor dem errechneten Geburtstermin ohne ärztliches Attest mit. Andere Fluggesellschaften verweigern die Mitnahme von Schwangeren ab der 36. Schwangerschaftswoche und bei Mehrlingsgeburten sogar ab der 32. Woche kategorisch. Ebenfalls von Airline zu Airline verschieden gehandhabt wird die Rückerstattung des Flugpreises bei Stornierungen oder die Fälligkeit von Gebühren der Umbuchung, wenn die Geburt dazwischen kommt. Da müssen Schwangere sich vor Antritt der Reise bei ihrer transportierenden Fluggesellschaft erkundigen.

### Rechtliche Aspekte

Kommt ein Kind aber tatsächlich in einem in der Luft befindlichen Flieger zur Welt, stellt sich später die Frage nach dem Geburtsort, der in den meisten Pässen der meisten Länder dieser Welt verlangt wird. Hier ist nach internationalem Recht die Position des Flugzeuges mit Längen- und Breitengrad anzugeben. Wessen Geburtsort also beispielsweise  $23^{\circ}33'$  /  $9^{\circ}49'$  lautet, der kam mit ziemlicher Sicherheit in einem Flugzeug hoch über der Sahara und in algerischem Luftraum auf die Welt (Beispiel). Die Zeitangabe in den Geburtspapieren muss die sein, die an jenem Weltpunkt gerade angezeigt ist, Ortszeit also.

Ja, und dann ist natürlich die Staatsangehörigkeit des Kindes zu klären. Und da wird die Sache kompliziert. Grundsätzlich wird unterschieden zwischen dem Territorialprinzip und dem Abstammungsprinzip, manchmal auch Bodenrecht und Blutrecht genannt. In Deutschland, Österreich und der Schweiz, auch in Frankreich und vielen anderen Ländern gilt zum Beispiel das Abstammungsrecht: Ist ein Elternteil deutsch, ist auch das Kind deutsch. In Großbritannien und auch den USA hingegen gilt Bodenrecht. Wer dort auf die Welt kommt, ist

automatisch Brite bzw. Amerikaner (Niederländer, Kanadier, Australier ...).

In diesen Fällen gilt das so genannte Chicagoer Abkommen. Dieses sichert einem Land seine volle Souveränität innerhalb seiner Grenzen zu und das umfasst auch den Luftraum. Kommt das Baby einer deutschen Mutter also in einem britischen Flugzeug im US-amerikanischen Luftraum auf die Welt, so gilt uneingeschränkt US-Recht. Das Kind ist also Amerikaner, ob es will oder nicht. Ein weiterer Fall: Das britische Flugzeug mit der werdenden Deutschen Mutter an Bord hat Verspätung und befindet sich zur Zeit der Niederkunft noch mitten über dem Atlantik, der ja keinem Land angehört. In dieser Situation gilt das Recht des Landes, in dem der Flieger registriert ist, in dem Fall also Großbritannien. Das Kind der deutschen Eltern wäre also in diesem Fall Brite. Umgekehrt: Eine Britin bekommt in einem deutschen Flieger über Niemandsland ein Kind. Die Deutschen kennen das Territorialprinzip nicht, die Briten nicht das Abstammungsrecht. Deshalb spricht in diesem Fall &ndash; schon aus Gründen der Praktikabilität &ndash; alles dafür, dem Kind die Staatsbürgerschaft der Eltern zu geben.

So wird es, abgesehen von aller Rechtsphilosophie, sowieso in den allermeisten dieser Fälle gehandhabt. Aufgrund zwischenstaatlicher Abkommen wird ein Land in der Regel auf einen zusätzlichen Staatsbürger verzichten, wenn dieser zufällig im Hoheitsgebiet auf die Welt kam, jedoch ansonsten gar nichts mit dem Land zu tun hat.

Nicht wissenswerte aber lustige Details

Gerade Drittweltländer nutzen die rechtliche Situation des Territorialrechts, um einem Kind die begehrte Staatsbürgerschaft eines Industrielandes zu verschaffen. So steigen philippinische Mütter kurz vor der Niederkunft regelmäßig an Bord amerikanischer Flugzeuge und hoffen, irgendwo über dem Pazifik ihr Kind zu gebären. Wie Amija Kung, die vier Stunden vor der Landung in Los Angeles an Bord einer Pacific Air Maschine ihren Sohn auf die Welt brachte. Ihr Pech: Die Maschine war zwar die einer amerikanischen Airline, der Flug jedoch war rechtlich gesehen ein Philippine Airlines Flug auf dem nach den Abkommen der IATA philippinisches Recht (nach der Abstammung) gegolten hatte. Der Kleine war also, wie die Mutter, philippinischer Staatsangehöriger.

Viele Mütter, die in einem Flugzeug ihr Kind gebären, geben ihm dann später einen passenden Namen. So hieß das Mädchen, das an Bord einer Virgin Islands-Maschine geboren wurde folgerichtig Virginia. Fragwürdiger ist da schon, was namenstechnisch 1965 nach einer Bordgeburt in einer Boeing 707 der Lufthansa geschah: Mit den Vornamen Barbara Lufthansa hat das Mädchen sicher heute noch beste Erinnerungen an ihre ersten Lebensminuten über dem Nordatlantik.

Nicht immer aber wird das Kind nach der Airline oder der hebammenden Stewardess benannt, oft ist es auch umgekehrt: Nachdem an Bord der Twin Otter einer innerkanadischen Fluglinie ein Mädchen per Sturzgeburt auf die Welt kam, taufte die Airline diese Maschine, die bislang auf den schönen Namen NSC408 gehört hatte, in &bdquo;Jenny&ldquo; um &ndash; den Namen, den die Eltern ihrer Tochter gegeben hatten. Als die Twin Otter, die auf dem Weg von Edmonton nach Saskatoon war, in Saskatoon landete, warteten schon ein Arzt und die Sanitäter neben dem Rollfeld. Allerdings: Die kleine Jenny und ihre Mama waren quietschvergnügt. Den Vater des Mädchens hatte die Situation aber so mitgenommen, dass er einen Kreislaufkollaps erlitten hatte.H.K.