Model **United Nations**
Schleswig-Holstein

Gremientext - ICAO

Internationale Kooperation zum Umgang mit gewalttätigen Fluggästen

Dieser Gremientext behandelt unter anderem das Thema Gewalt. Bei manchen Personen löst dieses Thema starke Emotionen aus. Falls Sie zu den betroffenen Personen gehören, entscheiden Sie bitte selbst, ob Sie gerade in der Lage sind, sich mit dem Thema/diesen Themen zu beschäftigen, ob Sie das lieber zu einem späteren Zeitpunkt tun oder vorher bestimmte Maßnahmen ergreifen wollen.

Kurzzusammenfassung

Störende und gewalttätige Fluggäste sind kein Randphänomen: Der Internationale Luftverkehrsverband (International Air Transport Association, IATA) zählte 2025 einen gemeldeten Vorfall je 355 Flüge. Rund 60 Prozent dieser Fälle enden ohne Strafverfolgung, der Grund dafür ist meist juristisch. Das *Abkommen von Tokio* von 1963 weist die Zuständigkeit der juristischen Aufarbeitung dem *Eintragungsstaat* des Flugzeugs zu. Der *Landestaat* hingegen ist in der Strafverfolgung zu nichts verpflichtet. Das *Montrealer Protokoll von 2014* (MP14) würde diese Lücke schließen, doch nur 63 der 193 ICAO-Mitgliedstaaten sind Vertragspartei. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) selbst kann kein Strafrecht erlassen. Ihre Werkzeuge sind Standards, Modellgesetzgebung und Resolutionen. Umstritten sind deshalb die Einführung verwaltungsrechtlicher Bußgelder, grenzüberschreitender *Sperrlisten* und verbindlicher Vorgaben zur Prävention.

Diskussionspunkte

- Wie kann die ICAO eine *Ratifikation* des Montrealer Protokolls von 2014 wirksam beschleunigen und nicht Vertragsstaaten von einem Beitritt überzeugen?

- Sollen Staaten verpflichtet werden, für leichtere Verstöße verwaltungsrechtliche Bußgelder einzuführen, und wer legt deren Rahmen fest?

- Braucht es eine einheitliche Definition und eine Meldepflicht für Vorfälle?

- Unter welchen rechtsstaatlichen Bedingungen – Befristung, Widerspruchsrecht, Datenschutz, Diskriminierungsverbot – sollten *Sperrlisten* zwischen Fluggesellschaften und Staaten geteilt werden dürfen?

- Sollten Staaten und Betreiber Präventionspflichten wie bspw. Regeln für den Alkoholausschank, Aufklärungskampagnen oder verpflichtendes *Deeskalationstraining* auferlegt bekommen?

- Welche Mindeststandards soll die ICAO für *Zwangsmittel* und medizinische Betreuung bei Fixierungen an Bord setzen?

- Soll der Anspruch auf Erstattung der Kosten einer *außerplanmäßigen Zwischenlandung* grenzüberschreitend vollstreckbar werden und wenn ja, wie könnte dies effektiv gelingen?



Quelle: Pixnio, Foto von ho7dog, veröffentlicht am 22.06.2017, CC0-Lizenz. Pixnio

Hauptteil

Einleitung

Am 9. April 2024 hebt eine Ryanair-Maschine in Dublin Richtung Lanzarote ab. An Bord eskaliert das Verhalten eines Passagiers so weit, dass das Cockpit den Flug abbricht. Die Maschine landet in Porto, mehr als 160 Passagier*innen und sechs Besatzungsmitglieder

übernachten in Portugal, der Mann wird aus dem Flugzeug geholt und festgenommen. Danach passiert zunächst nichts. Die portugiesische Staatsanwaltschaft verweist den Fall nach Irland, weil Flugzeug und Passagier irisch sind. Zu einem Strafverfahren kommt es nicht. Ryanair muss zivilrechtlich klagen und bekommt erst im Februar 2026, fast zwei Jahre später, 15.000 Euro zugesprochen. Der Vorfall zeigt exemplarisch, dass das eigentliche Problem nicht nur das Verhalten einzelner Passagiere ist, sondern die lückenhafte internationale Zuständigkeitsverteilung.

Wer über den Wolken zuschlägt, kann sich wieder am Boden angekommen meist jeglicher Strafverfolgung entziehen, da sich kein Staat zuständig fühlt. Für die ICAO, die den weltweiten Rahmen der Zivilluftfahrt festlegt, stellen sich daher die Fragen nach der Sicherheit an Bord und der Wirksamkeit des eigenen Regelwerks.

Hintergrund und Grundsätzliches

Als *störende und gewalttätige Fluggäste* gelten Personen, die die Ordnung an Bord stören oder Menschen gefährden. Die IATA wertete zuletzt 93.107 Meldungen von über 140 Fluggesellschaften aus: 2024 kam ein Vorfall auf 307 Flüge, 2025 einer auf 355. Am häufigsten wird die Nichtbefolgung von Anweisungen der Besatzung gemeldet z.B. durch Rauchen, nicht angelegte Gurte, verbale Beleidigungen und Trunkenheit.

Die Kabine eines Flugzeuges in der ist ein Sonderfall, da es sich um einen geschlossenen Raum handelt, in dem nicht einfach die Polizei gerufen werden kann, sondern in dem das Kabinenpersonal deeskalieren muss. Jede solche Eskalation zieht ihrerseits Aufmerksamkeit von der Flugsicherheit ab. Der einzige Ausweg in extremen Situationen, ist die *außerplanmäßige Zwischenlandung.*

Die Grundlage der internationalen Zivilluftfahrt bildet das *Chicagoer Abkommen* von 1944. Mit ihm wurde die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) gegründet, die heute 193 Mitgliedstaaten umfasst und internationale Standards für den Luftverkehr entwickelt. Auf diesem Abkommen bauen weitere Regelwerke auf. Für Vorfälle an Bord gilt insbesondere das *Abkommen von Tokio* von 1963 mit 188 Vertragsstaaten. Es gibt der Luftfahrzeugführung ausdrücklich das Recht zu angemessenen Maßnahmen bis hin zur Fesselung, erlaubt die Übergabe an Behörden und verpflichtet den *Landestaat*, die Person zu übernehmen und den Sachverhalt vorläufig zu ermitteln. Es definiert jedoch keine *Straftatbestände* und verpflichtet niemanden zur Anklage. Zuständig ist grundsätzlich der *Eintragungsstaat*.

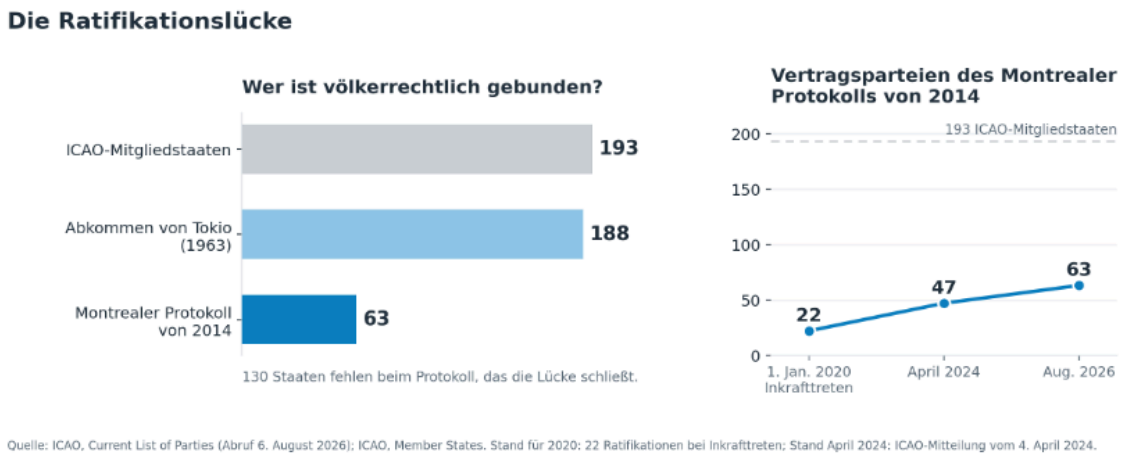
Entsprechend unterschiedlich sind die Interessen: Fluggesellschaften und die IATA drängen auf Abschreckung und Kostenerstattung. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (International Transport Workers' Federation, ITF), ihr europäischer Zweig ETF und die Vereinigung der Pilot*innenverbände (International Federation of Air Line Pilots' Associations, IFALPA) verlangen Schutz, Training und

verbindliche Meldewege. Datenschutz- und Bürgerrechtsorganisationen mahnen Verhältnismäßigkeit an.

Aktuelles

Die Antwort der ICAO auf die Zuständigkeitslücke ist das *Montrealer Protokoll von 2014*. Es verpflichtet auch den *Landestaat* und den *Betreiberstaat*, ihre *Jurisdiktion* zu begründen, benennt Tatbestände wie tätlichen Angriff, Bedrohung und Nichtbefolgung von Anweisungen, regelt den Status von *In-Flight Security Officers* und hält den Weg zur Kostenerstattung offen. In Kraft ist es seit dem 1. Januar 2020. Im August 2026 zählt die ICAO 63 Vertragsparteien. Nicht dabei sind die Vereinigten Staaten, Deutschland, das Vereinigte Königreich, Japan, Kanada und Australien. China, Indien und Brasilien haben nur unterzeichnet, aber nicht ratifiziert.

Auf ihrer 42. Versammlung vom 23. September bis 3. Oktober 2025 in Montreal rief die ICAO in Resolution A42-5 erneut zur *Ratifikation* auf. Ein eigener Anhang der Resolution fordert die Mitgliedstaaten auf, nationale Gesetze zu erlassen, Fälle den Strafverfolgungsbehörden vorzulegen und für leichtere Verstöße *zivil- und verwaltungsrechtliche Sanktionen* einzuführen. Die Afrikanische Zivilluftfahrtkommission (African Civil Aviation Commission, AFCAC) forderte für 54 Staaten zusätzlich den Austausch von Vorfalldaten, die gegenseitige Anerkennung von Vollzugsmaßnahmen und eine Überprüfung der Standards in *Annex 9* und *Annex* 17. Die ITF legte Empfehlungen zu Training, Alkoholkampagnen und sozialem Dialog vor.



Quelle: ICAO, Current List of Parties (Abruf 6. August 2026); ICAO, Member States. Stand für 2020: 22 Ratifikationen bei Inkrafttreten; Stand April 2024: ICAO-Mitteilung vom 4. April 2024.

Grafik 1: Fast alle Staaten der Welt sind an das Abkommen von Tokio gebunden, aber nur ein Drittel an das Montrealer Protokoll, das die Zuständigkeitslücke schließt. Quelle: ICAO, Current List of Parties, Stand August 2026, selbst erstellt.

2026 kommt Bewegung in die Praxis: Beim *Facilitation Panel* der ICAO im April stellten Spanien, die IATA und die IFALPA gute Beispiele aus sieben europäischen Staaten vor. In Zuge dessen kündigen Irland und Österreich ihre *Ratifikation* an. Im EU-Verkehrsministerrat verlangten die Niederlande im Juni 2026 die Klarstellung, dass die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) dem Austausch von *Sperrlisten* nicht

entgegensteht. Britische Fluggesellschaften fordern eine nationale *Sperrliste,* die US-Luftfahrtbehörde (Federal Aviation Administration, FAA) verhängt Bußgelder von bis zu 43.658 US-Dollar und Indien führt über seine Luftfahrtbehörde (Directorate General of Civil Aviation, DGCA) eine behördliche Flugverbotsliste.

Probleme und Lösungsansätze

Das größte Problem ist die *Ratifikationslücke.* Das Montrealer Protokoll wirkt nur zwischen seinen Vertragsparteien, doch gerade Staaten mit großen Luftverkehrsmärkten fehlen. Einige von ihnen, darunter die Vereinigten Staaten, das Vereinigte Königreich, Kanada und Australien, haben ihre Zuständigkeit im nationalen Recht bereits ausgeweitet und sehen deshalb wenig Handlungsdruck. Passagier*innen anderer Staaten hilft das nicht. Erzwingen kann die ICAO nichts: Resolutionen sind rechtlich unverbindlich und von *Standards und Empfohlenen Verfahrensweisen* (Standards and Recommended Practices, SARPs) dürfen Staaten abweichen, sie müssen es nur melden.

Zweitens bedeutet Zuständigkeit noch keine Verfolgung. Auch das Protokoll ermutigt Staaten lediglich, Verfahren einzuleiten. Das gestaltet sich jedoch häufig schwer, da Zeug*innen sind längst weitergeflogen sind und Beweise fehlen. Außerdem ist die Priorität niedrig für die Ermittlungsbehörden häufig niedrig. Rund 60 Prozent der Fälle enden nach Angaben der Fluggesellschaften ohne Anklage. Drittens ist die Datenlage schwach: Die Zahlen beruhen auf freiwilligen Meldungen, und je nach Datenbasis kursiert für 2024 ein Vorfall je 307 oder je 395 Flüge. Viertens fehlen weltweite Vorgaben zur Prävention, etwa zum Alkoholausschank am Flughafen oder zum *Deeskalationstraining*, während mit E-Zigarreten und brennenden Powerbanks neue Vorfallstypen entstehen. Fünftens berührt die Härte der Antworten Grundrechte: *Sperrlisten* laufen ohne Fristen und Rechtsweg, und für Fixierungen an Bord gibt es keinen Standard. Im Juni 2026 starb sogar ein Passagier, den Crew und Mitreisende nach einem Vorfall in der Luft auf einem Flug nach Manchester fixiert hatten.

Die diskutierten Wege konkurrieren miteinander. Das ICAO-Sekretariat, die IATA und die AFCAC setzen auf Ratifizieren und Umsetzen: Kampagnen, technische Rechtshilfe und Musterparagraphen aus dem ICAO-Handbuch Doc 10117, flankiert von Berichtspflichten. Kritiker*innen halten dem entgegen, dass zwölf Jahre Appelle wenig bewirkt haben.

Die IATA wirbt für den verwaltungsrechtlichen Weg, wie ihn Australien, Frankreich, Finnland, Neuseeland und Singapur kennen: Bußgelder statt Strafverfahren, schnell und niedrigschwellig. Dagegen steht, dass *Verfahrensgarantien* sinken und Bußgelder gegenüber Ausländer*innen kaum vollstreckbar sind.

Die AFCAC schlägt Standardisierung über die *Annexe* vor: Werden die Vorgaben aus *Annex* 9 nach *Annex* 17 verschoben, unterliegen sie dem Prüfprogramm der ICAO für Luftsicherheit (*USAP-CMA*). Kleinere Behörden fürchten den Aufwand.

Die Niederlande und britische Fluggesellschaften setzen auf Daten und *Sperrlisten* über Unternehmens- und Staatsgrenzen hinweg. Datenschutzbehörden warnen vor Listen ohne Rechtsweg. Gewerkschaften und mehrere lateinamerikanische Staaten wollen Prävention zuerst: Aufklärung, Alkoholregeln und verpflichtendes Training, was in nationales Gewerbe- und Lizenzrecht eingreift. Und schließlich könnte die Kostenlast verlagert werden, indem der Erstattungsanspruch harmonisiert und grenzüberschreitend vollstreckbar gemacht wird.

Glossar

- **Abkommen von Tokio (1963)**: Völkerrechtlicher Vertrag über Straftaten und bestimmte andere Handlungen an Bord von Luftfahrzeugen. Regelt Befugnisse der Luftfahrzeugführung und die Übergabe an Behörden, definiert aber keine Straftatbestände.
- **Annex**: Hier: Anhang zum Chicagoer Abkommen. Jeder Annex enthält die Standards für ein Sachgebiet; Annex 9 regelt die Abfertigung („Facilitation"), Annex 17 die Luftsicherheit.
- **Außerplanmäßige Zwischenlandung (Diversion)**: Landung auf einem nicht geplanten Flughafen, etwa um eine störende Person abzusetzen. Verursacht Kosten für Gebühren, Unterbringung und Verspätungen.
- **Betreiberstaat**: Staat, in dem die Fluggesellschaft ihren Hauptsitz hat. Wichtig, weil Flugzeuge oft in anderen Staaten registriert sind, als sie betrieben werden.
- **Chicagoer Abkommen (1944)**: Gründungsvertrag der internationalen Zivilluftfahrt. Er schuf die ICAO und regelt unter anderem, wie deren Standards zustande kommen.
- **Deeskalationstraining**: Schulung für Besatzungen, Konflikte durch Gesprächsführung und Verhalten zu entschärfen, bevor Zwangsmittel nötig werden.
- **Eintragungsstaat**: Staat, in dessen Luftfahrzeugregister ein Flugzeug eingetragen ist. Nach dem Abkommen von Tokio ist er für Straftaten an Bord zuständig.
- **Facilitation Panel**: Fachgremium der ICAO, das Vorschläge zur Änderung von Annex 9 erarbeitet.
- **In-Flight Security Officer (IFSO)**: Staatlich eingesetzte, meist verdeckt mitfliegende Sicherheitsbeamt*innen. In Deutschland als Flugsicherheitsbegleitung bekannt.
- **Jurisdiktion**: Befugnis eines Staates, einen Sachverhalt rechtlich zu beurteilen und zu ahnden.

- **Landestaat**: Staat, in dem ein Flugzeug tatsächlich landet. Bei einer Zwischenlandung ist das oft ein unbeteiligter Drittstaat.
- **Montrealer Protokoll von 2014 (MP14)**: Änderungsprotokoll zum Abkommen von Tokio. Verpflichtet auch Landestaat und Betreiberstaat, ihre Jurisdiktion zu begründen.
- **Ratifikation**: Verbindliche Zustimmung eines Staates zu einem Vertrag, meist nach Beteiligung des Parlaments. Erst danach gilt der Vertrag für diesen Staat.
- **Sanktionen, zivil- und verwaltungsrechtliche**: Rechtsfolgen für Verstöße, die nicht als strafrechtliche Sanktionen ausgestaltet sind. Dazu können insbesondere Schadensersatzforderungen, Kostenersatz oder verwaltungsrechtliche Bußgelder gehören.
- **Sperrliste (No-Fly-Liste)**: Verzeichnis von Personen, die nicht befördert werden dürfen. Geführt von einzelnen Fluggesellschaften oder von Behörden.
- **Standards und Empfohlene Verfahrensweisen (SARPs)**: Regelwerk der ICAO in den Annexen. Von Standards dürfen Staaten abweichen, müssen die Abweichung aber der ICAO melden.
- **Straftatbestände**: Gesetzlich festgelegte Tatbestände, die ein bestimmtes Verhalten als Straftat definieren und an deren Verwirklichung eine strafrechtliche Sanktion geknüpft ist.
- **Störende und gewalttätige Fluggäste**: Sammelbegriff für Passagier*innen, die Anweisungen missachten, andere bedrohen, beleidigen oder angreifen.
- **USAP-CMA**: Prüfprogramm der ICAO (Universal Security Audit Programme – Continuous Monitoring Approach), das die Umsetzung der Luftsicherheitsstandards in den Mitgliedstaaten kontrolliert.
- **Verfahrensgarantien**: Rechtsstaatliche Schutzvorkehrungen bei der Verhängung von Sanktionen oder anderen Maßnahmen. Dazu gehören insbesondere ein Widerspruchs- und Rechtsweg, angemessene Befristungen, Datenschutz und das Verbot diskriminierender Entscheidungen.
- **Zwangsmittel**: Maßnahmen, mit denen die Besatzung oder zuständige Behörden die Durchsetzung von Anweisungen oder die Sicherheit an Bord sicherstellen können, etwa die Fixierung einer Person. Sie müssen verhältnismäßig eingesetzt werden.

Recherchehinweise

Der erste Schritt ist immer der Vertragsstatus: Die ICAO veröffentlicht für jedes Instrument eine „Current List of Parties“. Dort lässt sich prüfen, ob euer Staat Vertragspartei des Abkommens von Tokio und des Montrealer Protokolls von 2014 ist. Aussagekräftig sind auch die Daten: Wer 2015 unterzeichnet, aber nie ratifiziert hat, hat ein innenpolitisches Problem – oder kein Interesse.

Zweitens lohnt der Blick ins nationale Recht. Gibt es eigene *Straftatbestände* für Vorfälle an Bord, Bußgeldkataloge oder Flugverbotslisten? Fündig werdet ihr bei den

nationalen Luftfahrtbehörden, etwa der FAA, der indischen DGCA, dem deutschen Luftfahrt-Bundesamt oder der EU-Agentur für Flugsicherheit (EASA).

Drittens verraten die Arbeitspapiere der 42. ICAO-Versammlung viel über Bündnisse: Sie sind auf der ICAO-Website frei abrufbar und zeigen, welche Staaten ein Papier gemeinsam eingebracht haben. Regionale Organisationen wie die AFCAC, die lateinamerikanische LACAC oder die arabische AACO bündeln Positionen.

Viertens hilft die Struktur des eigenen Luftverkehrsmarkts: Ist euer Staat vor allem *Eintragungsstaat* (etwa als Standort von Leasinggesellschaften), großes Drehkreuz und damit häufig *Landestaat,* oder Zielland des Tourismus? Daraus folgt fast immer die Position. Prüft ergänzend die Haltung zu Datenschutz und zu extraterritorialer Strafverfolgung – Staaten, die eigene Bürger*innen ungern fremder Gerichtsbarkeit aussetzen, argumentieren im Gremium anders als klassische Zielländer.

Und nicht zuletzt: Nationale Medien berichten über Vorfälle im eigenen Luftraum. Ein konkretes Beispiel aus eurem Staat macht jede Rede stärker.

Quellenverzeichnis

Besonders empfohlen

IATA: Fact Sheet Unruly Passengers**.** **(**6.2026) *Zwei Seiten mit den aktuellen Zahlen, den Vorfallskategorien und der Forderung der Branche nach Ratifikation und Bußgeldsystemen. Guter Einstieg. (Englisch)*
https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet-unruly-passengers/

Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO): Current List of Parties – Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft. Doc 10034, (Abruf 6.8.2026)
Die amtliche Liste der Vertragsparteien des Montrealer Protokolls von 2014 – die schnellste Möglichkeit zu prüfen, ob euer Staat gebunden ist, und seit wann. (Englisch)
https://www.icao.int/sites/default/files/secretariat/legal/CurrentListofParties/Montreal_Prot_2014_EN.pdf

ICAO Facilitation Panel: Cooperation Between States and Industry to Address the Issue of Unruly and Disruptive Passengers. FALP/14-WP/27, eingebracht von Spanien, IATA und IFALPA, (30.3. 2026) *Zeigt an konkreten Länderbeispielen, wie ein Arbeitspapier aufgebaut ist – eine Blaupause für eure eigenen Vorschläge. (Englisch)*
https://www.icao.int/sites/default/files/Meetings/FALP14/Working%20Papers/WP%2027%20-%20Cooperation%20Between%20States%20and%20Industry%20to%20Address%20the%20Issue%20of%20Unruly%20and%20Disruptive%20Passengers/FALP14-WP-27.E.pdf

ICAO: Resolutions Adopted by the Assembly, 42nd Session, Provisional Edition. (10.2025) *Enthält Resolution A42-5 mit dem Appendix zur nationalen Gesetzgebung gegen störende Fluggäste und dem Ratifikationsappell. Der aktuellste Beschluss des Gremiums zum Thema. (Englisch)*
https://www.icao.int/sites/default/files/Meetings/a42/Documents/Resolutions/a42_res_prov_en.pdf

ICAO: Unruly and Disruptive Passengers – Media Backgrounder. (4.4.2024) *Erklärt auf zwei Seiten die Rechtslage nach dem Abkommen von Tokio und die Änderungen durch das Montrealer Protokoll. Gut verständlich. (Englisch)*
https://www.icao.int/sites/default/files/inline-files/2024-04%20Unruly%20Passengers.pdf

Weitere verwendete Quellen

African Civil Aviation Commission (AFCAC): Strengthening Global Action Against Unruly and Disruptive Passenger Behaviour. A42-WP/117, (28.6. 2025) (Englisch)
https://www.icao.int/sites/default/files/Meetings/a42/Documents/WP/wp_117_en.pdf

European Union Aviation Safety Agency (EASA): Not on my flight. (Abruf 6.8.2026) (Englisch)
https://www.easa.europa.eu/en/notonmyflight

Federal Aviation Administration: Unruly Passengers. (Abruf 6.8.2026) (Englisch)
https://www.faa.gov/unruly

Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO): Current List of Parties – Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft. Doc 8364, (Abruf 6.8. 2026) (Englisch)
https://www.icao.int/sites/default/files/secretariat/legal/CurrentListofParties/Tokyo_EN.pdf

ICAO: Member States. (Abruf 6.8. 2026) (Englisch)

https://www.icao.int/about-icao/member-states

ITF: Good Practices in Preventing and Managing Unruly and Disruptive Passengers. A42-WP/584, (12.9.2025) (Englisch)

https://www.icao.int/sites/default/files/Meetings/a42/Documents/WP/wp_584_en.pdf

Luftfahrt-Bundesamt: Gemeldete Ereignisse im Zusammenhang mit Unruly Passenger. (Stand 29.1.2026) (Deutsch)
https://www.lba.de/DE/Presse/Statistiken/Betrieb/Unruly_Passenger/Unruly_Passenger_node.html

Rat der Europäischen Union: Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie), Dok. 10063/1/26 REV 1, Juni 2026. (Englisch)
https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10063-2026-REV-1/en/pdf

Ryanair: Ryanair Provides Details of €15,000 Claim in Civil Proceedings Against Passenger. (13.1.2025) (Englisch)

https://corporate.ryanair.com/news/ryanair-provides-details-of-e15000-claim-in-civil-proceedings-against-passenger-for-aircraft-diversion-to-porto-in-april-2024/

Ryanair: Ryanair Welcomes Dublin Court €15,000 Award Against Disruptive Passenger. (17.2. 2026) (Englisch)
https://corporate.ryanair.com/news/ryanair-welcomes-dublin-court-e15000-award-against-disruptive-passenger/