

TE Vwgh Erkenntnis 2014/2/28 2012/03/0010

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 28.02.2014

Index

92 Luftverkehr;

Norm

AOCV 2008 §16 Abs2;

LuftfahrtG 1958 §134 Abs1;

1. AOCV 2008 § 16 heute
2. AOCV 2008 § 16 gültig ab 01.05.2021 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 119/2021
3. AOCV 2008 § 16 gültig von 16.07.2008 bis 30.04.2021

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Thienel und die Hofräte Dr. Handstanger und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde des J K in T, vertreten durch Mag. Sylvia Unger, Rechtsanwältin in 1090 Wien, Ferstelgasse 1/1, gegen den Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenats in Tirol vom 13. Dezember 2011, ZI uvs-2011/23/0887-9, betreffend Übertretungen nach dem Luftfahrtgesetz und der Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2008, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die beschwerdeführende Partei hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 57,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

A. Angefochtener Bescheid

1. Mit dem Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Imst vom 14. März 2011 wurde dem Beschwerdeführer Folgendes zur Last gelegt:

"Sie haben als Pilot des Luftfahrzeuges der Marke Eurocopter, Type AS 350 B3, Kennzeichen OE-X, zugelassen auf die H GmbH mit Sitz in S, am 06.05.2009, im Zeitraum von 08.07 bis 08.35 Uhr, im Gemeindegebiet von Ö, im Bereich Öberg Außenlastflüge für die Wildbach- und Lawinenverbauung Imst durchgeführt und es dabei zu verantworten, dass

1. vor den Starts und Landungen (im Bereich der Aufnahmestelle 'A' und Abladestelle 'B') die Vorschriften der Aircraft Flight Manual und des Operations Manual der H GmbH nicht eingehalten wurden (u.a. alle Ketten, Lastengurte müssen vor dem Flug überprüft werden, jeder Teil der Ausrüstung muss mit seiner sicheren Betriebslast gekennzeichnet sein), obwohl dies mit Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 23.12.2008, GZ. IIb2- 4-476/35, unter Auflage/

Bedingung Nr. 4 (Das geplante Vorhaben darf nur unter Sichtflugbedingungen (VFR) und nur bei solchen Wind- und Wetterbedingungen stattfinden, dass jede Gefährdung von Personen und Beschädigung von Sachen ausgeschlossen wird.) vorgeschrieben wurde. Diesbezüglich wird auf die im oben genannten Bescheid vorgeschriebene Auflage/Bedingung Nr. 1 (sämtliche Bescheidvorschriften sind dem jeweiligen Piloten, der für die Einhaltung gleichfalls verantwortlich ist, zur Kenntnis zu bringen) verwiesen.

2. auf Grund der Missachtung der Vorschriften der Aircraft Flight Manual und des Operations Manual bei den Außenlasten (Bündel Holz) ein nicht geprüftes, 6 mm starkes und 9 m langes Drahtseil für die Beförderung verwendet wurde, und dieses bei dem Flug (Fluglinie 'E') gegen 08.30 Uhr riss und auf das Dach der Jausenstation Sch (Ö - Öberg HNr. 'C') fiel, obwohl bei der Beförderung von Sachen mit einem Zivilluftfahrzeug alle Vorsichtsmaßnahmen zu beachten sind die erforderlich sind, dass Gefährdungen der Sicherheit der Luftfahrt ausschließen.

3. Sie den Flug gegen 08.30 Uhr (Fluglinie 'E') nicht so gewählt haben (optimale Fluglinie 'D'), dass bei dem Riss des Drahtseiles bzw. bei der Auslösung der Aufhängevorrichtung während des Fluges die herab fallende Last (Bündel Holz) weder Personen noch Sachen auf der Erde gefährdet. Im gegenständlichen Fall fiel durch das Wählen bzw. Verwenden einer anderen Fluglinie ('E') nach Riss des Drahtseiles die Außenlast auf das Dach der Jausenstation Sch (Ö - Öberg HNr. 'C') ein und verursachte dadurch einen Sachschaden."

Der Beschwerdeführer habe dadurch folgende Rechtsvorschriften

verletzt:

Zu 1.

§ 134 Abs. 1 Luftfahrtgesetz 1957 (LFG) iVm § 169 Abs. 1 Ziffer 1 LFG Paragraph 134, Absatz eins, Luftfahrtgesetz 1957 (LFG) in Verbindung mit Paragraph 169, Absatz eins, Ziffer 1 LFG

Zu 2.

§ 9 Abs. 1 und 2 LFG iVm § 169 Abs. 1 Ziffer 3a LFG Paragraph 9, Absatz eins und 2 LFG in Verbindung mit Paragraph 169, Absatz eins, Ziffer 3a LFG

Zu 3.

§ 16 Abs. 2 Luftverkehrsbetreiberezeugnis-Verordnung 2008 (AOCV) iVm § 169 Abs. 1 Ziffer 2 LFG Paragraph 16, Absatz 2, Luftverkehrsbetreiberezeugnis-Verordnung 2008 (AOCV) in Verbindung mit Paragraph 169, Absatz eins, Ziffer 2 LFG.

Wegen dieser Verwaltungsübertretung wurden über den Beschwerdeführer folgende Strafen verhängt:

"1) Geldstrafe von Euro 1.000,00, falls uneinbringlich eine Ersatzfreiheitsstrafe von, Freiheitsstrafe von 300,00 gemäß § 169 Abs. 1 LFG "1) Geldstrafe von Euro 1.000,00, falls uneinbringlich eine Ersatzfreiheitsstrafe von, Freiheitsstrafe von 300,00 gemäß Paragraph 169, Absatz eins, LFG

2) Geldstrafe von Euro 1.000,00, falls uneinbringlich eine Ersatzfreiheitsstrafe von, Freiheitsstrafe von 300,00 gemäß § 169 Abs. 1 LFG 2) Geldstrafe von Euro 1.000,00, falls uneinbringlich eine Ersatzfreiheitsstrafe von, Freiheitsstrafe von 300,00 gemäß Paragraph 169, Absatz eins, LFG

3) Geldstrafe von Euro 1.000,00, falls uneinbringlich eine Ersatzfreiheitsstrafe von, Freiheitsstrafe von 300,00 gemäß § 169 Abs. 1 LFG". 3) Geldstrafe von Euro 1.000,00, falls uneinbringlich eine Ersatzfreiheitsstrafe von, Freiheitsstrafe von 300,00 gemäß Paragraph 169, Absatz eins, LFG".

2.1. Über die dagegen eingebrachte Berufung entschied die belangte Behörde mit dem angefochtenen Bescheid gemäß § 66 Abs 4 AVG iVm §§ 24, 51, 51c und 51e VStG wie folgt: 2.1. Über die dagegen eingebrachte Berufung entschied die belangte Behörde mit dem angefochtenen Bescheid gemäß Paragraph 66, Absatz 4, AVG in Verbindung mit Paragraphen 24, 51, 51 c und 51 e VStG wie folgt:

"zu 1.):

Der Berufung wird insofern Folge gegeben, als die zweite Strafe von 300,00 behoben wird. Im Übrigen wird die Berufung als unbegründet abgewiesen.

zu 2.):

Der Berufung wird Folge gegeben, das angefochtene Straferkenntnis behoben und das Verwaltungsstrafverfahren gemäß § 45 Abs. 1 Z. 2 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG) eingestellt. Der Berufung wird Folge gegeben, das angefochtene Straferkenntnis behoben und das Verwaltungsstrafverfahren gemäß Paragraph 45, Absatz eins, Ziffer 2, Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG) eingestellt.

zu 3.):

Der Berufung wird insofern Folge gegeben, als die zweite Strafe von '300,00' behoben wird. Im Übrigen wird die Berufung als unbegründet abgewiesen."

2.2. Auf Grund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens habe sich folgender Sachverhalt ergeben: Am 6. Mai 2009 habe die H GmbH im Gemeindegebiet Ö, im Bereich Öberg, für die Wildbach- und Lawinenverbauung Imst (WLV) Außenlastflüge (Schnittholz) durchgeführt. Pilot des Luftfahrzeuges (Hubschrauber der genannten Marke) sei der Beschwerdeführer gewesen. Am Boden sei er von den Flughelfern R W und M H sowie Mitarbeitern der WLV (darunter T S) unterstützt worden. Das Lastgehänge des Hubschraubers habe aus einem ca 32 m langem Seil und einem Frachthaken bestanden. In diesen Haken seien dann von den Flughelfern die von der WLV vorbereiteten Schnittholzpakete angehängt worden. Diese Pakete seien mit Stahlseilen der WLV fixiert worden. Diese Stahlseile mit einem Durchmesser von je 6 mm seien ca 10 m lang gewesen und hätten Augspleiße gehabt, welche von Mitarbeitern der WLV gefertigt worden seien. Die verwendeten Stahlseile seien nicht mit einer sicheren Betriebslast, einer Kennzeichnung über das Datum der nächsten statischen Belastungsprobe, einer Seriennummer oder einer Seriennummer versehen gewesen. Außerdem seien die Stahlseile nicht gegen Verdrehen bzw Verwinden gesichert gewesen. Der Pilot sei von T S über die Fixierung des Lastpakets und der Verwendung des WLVeigenen Stahlseile mit selbst hergestellten Spleißen informiert worden. Die Flughelfer hätten die Lastpakete kontrolliert und die Stahlseile auf eventuelle Bruchstellen und allgemeine Fixierung kontrolliert. Der Pilot selbst habe die Lastpakete und Stahlseile nicht kontrolliert. Es seien weder vom Piloten noch von sonstigen Beteiligten Beanstandungen über die Lastsicherung geäußert worden. Beim gegenständlichen Flug (Aufnahmestelle = A, Abladestelle = B, direkte Fluglinie = D, gewählte Fluglinie = E, siehe Anzeige der Polizeiinspektion Ö) habe zuvor der Flughelfer M H das Schnittholzpaket mit einem Augspleiß des Stahlseils in den Lasthaken eingehakt und dem Piloten das Zeichen zum Abflug gegeben. Im Gegensatz zu den vorangegangenen Flügen habe der Pilot eine leichte Linkskurve geflogen und sei dann dem Geländeverlauf ("E") gefolgt. Nach ca 15 Sekunden Flugzeit sei der Augspleiß des Stahlseils der WLV aufgegangen, die Last sei auf Grund der vorherigen Pendelbewegungen und der starken Windverhältnisse auf die seitlich der Flugroute befindliche Jausenstation Sch (Ö, Öberg, HNr) geflogen. Dabei sei es zu erheblichen Sachschäden am Gebäude gekommen.

In rechtlicher Hinsicht hielt die belangte Behörde zu Spruchpunkt 1. fest, in Auflage 1) des Bewilligungsbescheides des Landeshauptmanns von Tirol vom 23. Dezember 2009 sei vorgeschrieben worden, dass sämtliche Bescheidvorschreibungen dem jeweiligen Piloten, der für die Einhaltung gleichfalls verantwortlich sei, zur Kenntnis zu bringen seien. Dies sei im vorliegenden Fall erfolgt. In Auflage 4) des genannten Bewilligungsbescheides sei der H GmbH bzw deren verantwortlichen Piloten vorgeschrieben worden, dass bei allen Starts und Landungen die Vorschriften des Aircraft Flight Manual und Operations Manual genau einzuhalten seien. Im Anhang D des Operations Manual der H GmbH würde auszugsweise Folgendes für

Außenlasttransporte vorgeschrieben: "Alle Vorrichtungen zum Heben von Lasten müssen vor dem Flug überprüft werden." Ferner sei im Anhang D des Operations Manual der H GmbH Folgendes für

Außenlasttransporte vorgeschrieben:

- -Strichaufzählung
Wenn Lasten, die sich drehen könnten, gehoben werden, sollte die Schlinge mit einem Drehring versehen sein, um ein Aneinanderstoßen oder Funktionsfehler zu verhindern.
- -Strichaufzählung
Jeder Teil der Ausrüstung muss mit seiner sicheren Betriebslast gekennzeichnet sein.
- -Strichaufzählung
Ausrüstung mit begrenzter Lebensdauer, zum Beispiel, der Anzahl der Hebungen oder kalendarischer Ablauffrist, müssen deutlich gekennzeichnet sein.
- -Strichaufzählung
Das Datum der nächsten 'statischen Belastungsprobe' für jeden Teil der Vorrichtung und Ausrüstung muss

deutlich gekennzeichnet sein.

- -Strichaufzählung

Jedes Stück der Vorrichtung und Ausrüstung muss mit einer Seriennummer versehen sein.

Entgegen der Berufung stehe für die belangte Behörde zweifelsfrei fest, dass die Stahlseile der WLV als Vorrichtungen zum Heben von Lasten gemäß dem Operations Manual zu bewerten seien. Der Beschwerdeführer habe als verantwortlicher Pilot gegen die Vorschriften des Operations Manual verstoßen, indem er die fremden, dh nicht der H GmbH gehörenden Vorrichtungen zum Heben nicht kontrolliert habe. Aus den Informationen des Mitarbeiters der WLV über die selbsthergestellten Spleiße hätte der Beschwerdeführer außerdem erkennen müssen, dass es sich um nicht geprüfte bzw gekennzeichnete Ausrüstungsgegenstände handle. Ferner sei gerade bei der Verwendung von fremdem Material die vorgeschriebene Kontrolle der Ausrüstung genauestens durchzuführen. Damit stehe für die belangte Behörde eindeutig fest, dass bei den Flügen am gegenständlichen Tag gegen § 134 Abs 1 des Luftfahrtgesetzes, BGBl Nr 253/1997 idF BGBl I Nr 111/2010, verstoßen worden sei, weil durch das Verletzen der Auflagen im Bewilligungsbescheid die Nichteinhaltung mehrerer Vorschriften des Operations Manual Vorsichtsmaßregeln, die die Gefährdung der Luftsicherheit ausschließen sollten, nicht beachtet worden seien. Entgegen der Berufung stehe für die belangte Behörde zweifelsfrei fest, dass die Stahlseile der WLV als Vorrichtungen zum Heben von Lasten gemäß dem Operations Manual zu bewerten seien. Der Beschwerdeführer habe als verantwortlicher Pilot gegen die Vorschriften des Operations Manual verstoßen, indem er die fremden, dh nicht der H GmbH gehörenden Vorrichtungen zum Heben nicht kontrolliert habe. Aus den Informationen des Mitarbeiters der WLV über die selbsthergestellten Spleiße hätte der Beschwerdeführer außerdem erkennen müssen, dass es sich um nicht geprüfte bzw gekennzeichnete Ausrüstungsgegenstände handle. Ferner sei gerade bei der Verwendung von fremdem Material die vorgeschriebene Kontrolle der Ausrüstung genauestens durchzuführen. Damit stehe für die belangte Behörde eindeutig fest, dass bei den Flügen am gegenständlichen Tag gegen Paragraph 134, Absatz eins, des Luftfahrtgesetzes, Bundesgesetzblatt Nr 253 aus 1997, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 111 aus 2010,, verstoßen worden sei, weil durch das Verletzen der Auflagen im Bewilligungsbescheid die Nichteinhaltung mehrerer Vorschriften des Operations Manual Vorsichtsmaßregeln, die die Gefährdung der Luftsicherheit ausschließen sollten, nicht beachtet worden seien.

Auf der subjektiven Tatseite sei dem Beschwerdeführer als Piloten Fahrlässigkeit vorzuwerfen. Nach Auflage 1 des Bewilligungsbescheides sei der jeweilige Pilot verantwortlich für die Einhaltung der dort vorgeschriebenen Auflagen und Bedingungen. Gerade bei fremdem Material dürfe eine Kontrolle nicht unterlassen werden. Dies vor allem dann nicht, nachdem der Beschwerdeführer vom Mitarbeiter der WLV informiert worden sei, dass es sich um von der WLV selbst hergestellte Spleiße handeln würde und damit für einen erfahrenen Piloten hätte klar sein müssen, dass es sich nicht um genormte und überprüfte Lastseile handeln könne. Von allen beteiligten Personen sei ferner ausgesagt worden, dass die Verwendung von fremdem Material zum Heben von Lasten üblich sei und sonst immer Material der H GmbH verwendet würde. Daher hätten die Flughelfer auch eigene Gurten usw vorbereitet und seien überrascht darüber gewesen, dass Seile der WLV zum Einsatz gekommen seien. Daraus sei zu erkennen, dass die Flughelfer den Piloten zwar grundsätzlich bei der Kontrolle der verwendeten Seile unterstützt hätten, aber eben auf Grund der fremden Seile eine ungewohnte Situation entstanden sei, auf die der Pilot mit genauester Einhaltung der Kontrollvorschriften hätte reagieren müssen. Ein Überwälzen der Verantwortung des Piloten auf andere Personen wie Flugbegleiter oder gar firmenexterne Personen wie die Mitarbeiter der WLV, sei nicht vorgesehen. Wirtschaftliche Überlegungen, wie Zeitverlust durch das neuerliche Verpacken der Ladung mit geprüften Seilen, könne ebenso nicht als entlastender Grund für die Missachtung der Sicherheitsbestimmungen angesehen werden.

Zu Spruchpunkt 3. führte die belangte Behörde aus rechtlicher Sicht aus, dass gemäß § 16 Abs 2 der Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2008, BGBl II Nr 254/2008 (AOCV), der Pilot die Flugroute so zu wählen habe, dass bei eventueller Auslösung der Aushängevorrichtung während des Fluges die herabfallende Last weder Personen noch Sachen auf der Erde gefährde. Vorliegend sei der Augspleiß des Stahlseiles aufgegangen, wodurch sich die Last von der Anhängenvorrichtung des Hubschraubers gelöst habe. Das Vorbringen des Beschwerdeführers, dass mit "Auslösung" keinesfalls ein Riss des Stahlseiles gemeint sein könne und damit nicht tatbestandsmäßig sei, dringe nicht durch. Einerseits sei das Stahlseil nicht durch höhere Gewalt gerissen, vielmehr sei ein nicht geeignetes und vom Beschwerdeführer nicht überprüftes Stahlseil verwendet worden, andererseits sei mit dem Wort "Auslösung" zweifellos jegliches Lösen der Last von der Anhängenvorrichtung des Hubschraubers normiert worden. Der Beschwerdeführer führe auch keinerlei ihn entlastende Gründe an, warum er nicht die direkte Flugroute ("D") - wie bei

den vorangegangenen Flügen - gewählt habe, sondern eine Linkskurve geflogen habe, welche ihn viel näher an die Jausenstation gebracht habe. Auf Grund der vom Beschwerdeführer gewählten Flugroute ("E"), durch das Ausscheren der Last im Kurvenflug, den vom Beschwerdeführer selbst wahrgenommenen starken Wind sowie durch die Verwendung eines ungeeigneten Stahlseils sei es zur Beschädigung der Jausenstation gekommen. Der Beschwerdeführer hätte als erfahrener Pilot die genannten Parameter in seine Überlegungen für eine sichere Flugroute einbeziehen müssen. Da der Beschwerdeführer im gegebenen Zusammenhang keinerlei Gründe betreffend die subjektive Tatseite vorgebracht habe, sei als Verschuldensform auch diesbezüglich zumindest Fahrlässigkeit anzunehmen. Zu Spruchpunkt 3. führte die belangte Behörde aus rechtlicher Sicht aus, dass gemäß Paragraph 16, Absatz 2, der Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2008, Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr 254 aus 2008, (AOCV), der Pilot die Flugroute so zu wählen habe, dass bei eventueller Auslösung der Aushängevorrichtung während des Fluges die herabfallende Last weder Personen noch Sachen auf der Erde gefährde. Vorliegend sei der Augspleiß des Stahlseiles aufgegangen, wodurch sich die Last von der Anhängenvorrichtung des Hubschraubers gelöst habe. Das Vorbringen des Beschwerdeführers, dass mit "Auslösung" keinesfalls ein Riss des Stahlseiles gemeint sein könne und damit nicht tatbestandsmäßig sei, dringe nicht durch. Einerseits sei das Stahlseil nicht durch höhere Gewalt gerissen, vielmehr sei ein nicht geeignetes und vom Beschwerdeführer nicht überprüftes Stahlseil verwendet worden, andererseits sei mit dem Wort "Auslösung" zweifellos jegliches Lösen der Last von der Anhängenvorrichtung des Hubschraubers normiert worden. Der Beschwerdeführer führe auch keinerlei ihn entlastende Gründe an, warum er nicht die direkte Flugroute ("D") - wie bei den vorangegangenen Flügen - gewählt habe, sondern eine Linkskurve geflogen habe, welche ihn viel näher an die Jausenstation gebracht habe. Auf Grund der vom Beschwerdeführer gewählten Flugroute ("E"), durch das Ausscheren der Last im Kurvenflug, den vom Beschwerdeführer selbst wahrgenommenen starken Wind sowie durch die Verwendung eines ungeeigneten Stahlseils sei es zur Beschädigung der Jausenstation gekommen. Der Beschwerdeführer hätte als erfahrener Pilot die genannten Parameter in seine Überlegungen für eine sichere Flugroute einbeziehen müssen. Da der Beschwerdeführer im gegebenen Zusammenhang keinerlei Gründe betreffend die subjektive Tatseite vorgebracht habe, sei als Verschuldensform auch diesbezüglich zumindest Fahrlässigkeit anzunehmen.

Zur Strafbemessung wurde festgehalten, dass unter Bedachtnahme auf § 19 VStG und unter Berücksichtigung des bezüglich beider Spruchpunkte zur Anwendung kommenden Strafrahmens bis zu EUR 22.000,-- die jeweils verhängte Geldstrafe in der Höhe von EUR 1.000,-- als schuld- und tatangemessen erscheine, wobei sich im Übrigen die Höhe der Geldstrafen im unteren Bereich des vorgegebenen Strafrahmens bewege. Zur Strafbemessung wurde festgehalten, dass unter Bedachtnahme auf Paragraph 19, VStG und unter Berücksichtigung des bezüglich beider Spruchpunkte zur Anwendung kommenden Strafrahmens bis zu EUR 22.000,-- die jeweils verhängte Geldstrafe in der Höhe von EUR 1.000,-- als schuld- und tatangemessen erscheine, wobei sich im Übrigen die Höhe der Geldstrafen im unteren Bereich des vorgegebenen Strafrahmens bewege.

B. Beschwerdeverfahren

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde mit dem Begehren, ihn wegen Rechtswidrigkeit des Inhalts aufzuheben.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsstrafverfahrens vor, sah jedoch von der Erstattung einer Gegenschrift ab.

C. Erwägungen

1. Der Beschwerdeführer erachtet sich durch den angefochtenen Bescheid in seinem Recht verletzt, hinsichtlich des Spruchpunktes zu 1. ohne Vorliegen des Tatbildes wegen einer Verwaltungsübertretung nach § 134 Abs 1 LFG iVm § 169 Abs 1 Z 1 LFG, sowie hinsichtlich des Spruchpunktes 3. ohne Vorliegen des Tatbildes wegen einer Verwaltungsübertretung nach § 16 Abs 2 AOCV iVm § 169 Abs 1 Z 2 LFG bestraft zu werden. 1. Der Beschwerdeführer erachtet sich durch den angefochtenen Bescheid in seinem Recht verletzt, hinsichtlich des Spruchpunktes zu 1. ohne Vorliegen des Tatbildes wegen einer Verwaltungsübertretung nach Paragraph 134, Absatz eins, LFG in Verbindung mit Paragraph 169, Absatz eins, Ziffer eins, LFG, sowie hinsichtlich des Spruchpunktes 3. ohne Vorliegen des Tatbildes wegen einer Verwaltungsübertretung nach Paragraph 16, Absatz 2, AOCV in Verbindung mit Paragraph 169, Absatz eins, Ziffer 2, LFG bestraft zu werden.

2. Gemäß § 44a VStG hat der Spruch, wenn er nicht auf Einstellung lautet, (ua) die als erwiesen angenommene Tat (Z 1), die Verwaltungsvorschrift, die durch die Tat verletzt worden ist (Z 2), sowie die verhängte Strafe und die angewendete Gesetzesbestimmung (Z 3) zu enthalten. Der Anordnung des § 44a Z 2 VStG wird durch die

Anführung derjenigen Norm im Spruch als verletzte Verwaltungsvorschrift entsprochen, unter die die Tat nach § 44a Z 1 VStG zu subsumieren ist, ohne dass es der Zitierung der Vorschrift, die einen Verstoß gegen die Gebots- oder Verbotsnorm als Verwaltungsübertretung erklärt, bedürfte (vgl VwGH vom 17. Dezember 2009, 2007/03/0156, mWH; VwGH vom 22. Dezember 2008, 2004/03/0062). Der Beschuldigte hat ein Recht darauf, dass im Spruch die richtige Verwaltungsvorschrift zitiert wird, gegen die verstoßen wurde. 2. Gemäß Paragraph 44 a, VStG hat der Spruch, wenn er nicht auf Einstellung lautet, (ua) die als erwiesen angenommene Tat (Ziffer eins,), die Verwaltungsvorschrift, die durch die Tat verletzt worden ist (Ziffer 2,), sowie die verhängte Strafe und die angewendete Gesetzesbestimmung (Ziffer 3,) zu enthalten. Der Anordnung des Paragraph 44 a, Ziffer 2, VStG wird durch die Anführung derjenigen Norm im Spruch als verletzte Verwaltungsvorschrift entsprochen, unter die die Tat nach Paragraph 44 a, Ziffer eins, VStG zu subsumieren ist, ohne dass es der Zitierung der Vorschrift, die einen Verstoß gegen die Gebots- oder Verbotsnorm als Verwaltungsübertretung erklärt, bedürfte vergleiche , VwGH vom 17. Dezember 2009, 2007/03/0156, mWH; VwGH vom 22. Dezember 2008, 2004/03/0062). Der Beschuldigte hat ein Recht darauf, dass im Spruch die richtige Verwaltungsvorschrift zitiert wird, gegen die verstoßen wurde.

3.1. Die von der belangten Behörde zu Spruchpunkt 1. als verletzte Verwaltungsvorschrift iSd § 44a Z 2 VStG herangezogene Bestimmung des § 134 Abs 1 LFG lautet: 3.1. Die von der belangten Behörde zu Spruchpunkt 1. als verletzte Verwaltungsvorschrift iSd Paragraph 44 a, Ziffer 2, VStG herangezogene Bestimmung des Paragraph 134, Absatz eins, LFG lautet:

"Beförderungsvorschriften

§ 134. (1) Bei der Beförderung von Personen oder Sachen mit Zivilluftfahrzeugen sind alle jene Vorsichtsmaßnahmen zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen der Sicherheit der Luftfahrt auszuschließen."Paragraph 134, (1) Bei der Beförderung von Personen oder Sachen mit Zivilluftfahrzeugen sind alle jene Vorsichtsmaßnahmen zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen der Sicherheit der Luftfahrt auszuschließen."

3.2. Angesichts der mit dieser gesetzlichen Regelung offensichtlich bezweckten passenden Gefahrenabwehr ist - entgegen der Beschwerde - der Begriff der Sicherheit der Luftfahrt weit zu verstehen, indem er nicht nur die Sicherheit des Luftverkehrs, sondern auch die Sicherheit von Personen und Sachen auf der Erde umfasst (vgl Halbmayr/Wiesenwasser, Das österreichische Luftfahrtrecht, Anm 134.2.6 zu § 134 LFG iVm Anm 7 zu § 3 LFG). Vom Beschwerdeführer wurden - wie im bekämpften Bescheid überzeugend näher dargestellt - nicht alle zum Ausschluss von Gefährdungen der Sicherheit der Luftfahrt iSd § 134 Abs 1 LFG erforderlichen - ihm bekannten - Vorsichtsmaßnahmen beachtet, wie sie sich auch aus dem im angefochtenen Bescheid genannten Bewilligungsbescheid ergeben (dass der Beschwerdeführer entgegen dem Bewilligungsbescheid von den darin normierten Vorsichtsmaßnahmen nicht informiert worden wäre, wird in der Beschwerde nicht vorgebracht). Derart wurde auf dem Boden der insoweit unstrittigen Feststellungen mit der Benutzung eines Seils samt Haken und den besagten Gurten eine Aufhängevorrichtung verwendet, die sich - infolge des tatsächlichen Seilrisses und des Herabfallens der transportierten Last - als für den gegenständlichen Transport offenbar ungeeignet und als gefährlich für die Sicherheit der Luftfahrt manifestierte. Schon deshalb erweist sich der Einwand, dass im Fall des Beschwerdeführers das Tatbild einer Verwaltungsübertretung nach § 134 Abs 1 LFG nicht vorliegen würde, als nicht zielführend. 3.2. Angesichts der mit dieser gesetzlichen Regelung offensichtlich bezweckten passenden Gefahrenabwehr ist - entgegen der Beschwerde - der Begriff der Sicherheit der Luftfahrt weit zu verstehen, indem er nicht nur die Sicherheit des Luftverkehrs, sondern auch die Sicherheit von Personen und Sachen auf der Erde umfasst vergleiche , Halbmayr/Wiesenwasser, Das österreichische Luftfahrtrecht, Anmerkung 134 Punkt 2 Punkt 6, zu Paragraph 134, LFG in Verbindung mit Anmerkung 7, zu Paragraph 3, LFG). Vom Beschwerdeführer wurden - wie im bekämpften Bescheid überzeugend näher dargestellt - nicht alle zum Ausschluss von Gefährdungen der Sicherheit der Luftfahrt iSd Paragraph 134, Absatz eins, LFG erforderlichen - ihm bekannten - Vorsichtsmaßnahmen beachtet, wie sie sich auch aus dem im angefochtenen Bescheid genannten Bewilligungsbescheid ergeben (dass der Beschwerdeführer entgegen dem Bewilligungsbescheid von den darin normierten Vorsichtsmaßnahmen nicht informiert worden wäre, wird in der Beschwerde nicht vorgebracht). Derart wurde auf dem Boden der insoweit unstrittigen Feststellungen mit der Benutzung eines Seils samt Haken und den besagten Gurten eine Aufhängevorrichtung verwendet, die sich - infolge des tatsächlichen Seilrisses und des Herabfallens der transportierten Last - als für den gegenständlichen

Transport offenbar ungeeignet und als gefährlich für die Sicherheit der Luftfahrt manifestierte. Schon deshalb erweist sich der Einwand, dass im Fall des Beschwerdeführers das Tatbild einer Verwaltungsübertretung nach Paragraph 134, Absatz eins, LFG nicht vorliegen würde, als nicht zielführend.

4.1. Der bekämpfte Spruchpunkt 3. des angefochtenen Bescheides betrifft insbesondere folgende Regelungen der AOCV:

"Geltungsbereich

§ 1. (1) Diese Verordnung regelt die flugbetrieblichen und technischen Grundlagen für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Air Operator's Certificate - AOC) als Voraussetzung für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung für den gewerblichen Luftverkehr im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen ABl. Nr. L 240 vom 24.8.1992 S.1 in der jeweils geltenden Fassung."Paragraph eins, (1) Diese Verordnung regelt die flugbetrieblichen und technischen Grundlagen für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Air Operator's Certificate - AOC) als Voraussetzung für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung für den gewerblichen Luftverkehr im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen ABl. Nr. L 240 vom 24.8.1992 S.1 in der jeweils geltenden Fassung."

"Sonderbestimmung für Hubschrauber

§ 16. (1) Die zuständige Behörde kann Luftfahrtunternehmen in begründeten Fällen für den ausschließlichen Transport von Außenlasten mit Hubschraubern Ausnahmen von bestimmten Teilen der JAR-OPS 3 genehmigen. Bei Außenabflügen und -landungen (§ 9 Luftfahrtgesetz), die bei Tag durchgeführt werden, muss der Start- und Landeplatz in einem Ausmaß von mindestens zwei Rotordurchmessern in der Länge und zwei Rotordurchmessern in der Breite von Personen und Sachen freigehalten werden. Bei Außenabflügen und -landungen in der Nacht ist dieser in einem Ausmaß von mindestens zwei Rotordurchmessern in der Breite und vier Rotordurchmessern in der Länge vorzusehen. In unmittelbarer Nähe bewohnter Gebiete oder einer Menschenansammlung ist dieser darüber hinaus im Ausmaß von mindestens 50 m in der Länge und 40 m in der Breite abzusperren. Bei Einweisung des Piloten mittels Funk oder durch Handzeichen können diese Absperrungen um die Hälfte reduziert werden, wenn dadurch die Sicherheit des Flugbetriebes nicht gefährdet wird. Das Verbot des Betretens der abgegrenzten Flächen durch Unbefugte ist außerdem durch Verbotstafeln anzuzeigen. Wird ein Flughelfer als Hilfe des Piloten eingesetzt, so ist dieser über die Gefahren und das richtige Verhalten bei Start und Landung zu belehren. Diese Einschränkungen gelten nicht für Ambulanz- und Rettungsflüge. Start und Landung haben so zu erfolgen, dass auch bei einem allfälligen Fehlstart weder Personen noch Sachen gefährdet werden.Paragraph 16, (1) Die zuständige Behörde kann Luftfahrtunternehmen in begründeten Fällen für den ausschließlichen Transport von Außenlasten mit Hubschraubern Ausnahmen von bestimmten Teilen der JAR-OPS 3 genehmigen. Bei Außenabflügen und -landungen (Paragraph 9, Luftfahrtgesetz), die bei Tag durchgeführt werden, muss der Start- und Landeplatz in einem Ausmaß von mindestens zwei Rotordurchmessern in der Länge und zwei Rotordurchmessern in der Breite von Personen und Sachen freigehalten werden. Bei Außenabflügen und -landungen in der Nacht ist dieser in einem Ausmaß von mindestens zwei Rotordurchmessern in der Breite und vier Rotordurchmessern in der Länge vorzusehen. In unmittelbarer Nähe bewohnter Gebiete oder einer Menschenansammlung ist dieser darüber hinaus im Ausmaß von mindestens 50 m in der Länge und 40 m in der Breite abzusperren. Bei Einweisung des Piloten mittels Funk oder durch Handzeichen können diese Absperrungen um die Hälfte reduziert werden, wenn dadurch die Sicherheit des Flugbetriebes nicht gefährdet wird. Das Verbot des Betretens der abgegrenzten Flächen durch Unbefugte ist außerdem durch Verbotstafeln anzuzeigen. Wird ein Flughelfer als Hilfe des Piloten eingesetzt, so ist dieser über die Gefahren und das richtige Verhalten bei Start und Landung zu belehren. Diese Einschränkungen gelten nicht für Ambulanz- und Rettungsflüge. Start und Landung haben so zu erfolgen, dass auch bei einem allfälligen Fehlstart weder Personen noch Sachen gefährdet werden.

1. (2) Absatz 2, Die gleichzeitige Beförderung von Personen und Sachen ist nur zulässig, wenn die beförderten Sachen mit dem Hubschrauber fest verbunden oder in geeigneter Weise gegen Lageveränderungen gesichert sind. Werden Sachen als Unterlasten (Außenlasten) befördert, dürfen nur die für die Beförderung zweckdienlichen Personen mitgeführt werden. Der Pilot hat vor dem Start die Funktionsfähigkeit der Aufhängevorrichtung zu überprüfen (Funktionsprobe). Es ist verboten, mit nicht ausklinkbaren

Aufhängevorrichtungen Lasten zu befördern. Über die sichere Durchführung der Aufhängung der Lasten entscheidet der Pilot und erteilt die erforderlichen Anweisungen an das mit dem Verladen betraute Personal. Der Pilot darf erst starten, wenn vom Flughelfer Zeichen für eine sichere Startdurchführung erteilt wurden. Der Pilot hat den Flug so zu wählen, dass bei einer eventuellen Auslösung der Aufhängevorrichtung während des Fluges die herab fallende Last weder Personen noch Sachen auf der Erde gefährdet.

2. (3) Absatz 3, Beim Mehrlastentransport mit seitlich an der Kabine aufgelegter oder in Netzen versorgter Ladung, sowie Ladungen in der Kabine sind vom Piloten genaue Anweisungen zu erteilen, wie die Ladung auf den seitlichen Auslegern, in den Transportnetzen und in der Kabine sicher zu befestigen, zu verteilen und zu sichern ist."

4.2. Der Beschwerde ist es auch nicht gelungen aufzuzeigen, dass der Beschwerdeführer keine Übertretung im Sinne des § 16 Abs 2 AOCV gesetzt habe. Diese Bestimmung war vom Beschwerdeführer (schon) im Grunde des § 2 Abs 1 AOCV zu beachten, wonach er für das in Rede stehende Unternehmen den Betrieb nach den Bestimmungen der AOCV durchzuführen hatte. Nach § 16 Abs 2 letzter Satz AOCV hat der Pilot den Flug so zu wählen, dass bei einer eventuellen Auslösung der Aufhängevorrichtung während des Flugs die herabfallende Last weder Personen noch Sachen auf der Erde gefährdet. Diese Bestimmung ist so zu verstehen, dass für den Fall, dass mehrere Flugrouten zur Wahl stehen, jene zu wählen ist, bei der der Verpflichtung des § 16 Abs 2 letzter Satz leg cit am ehesten entsprochen wird. Auf dem Boden des insofern unstrittigen Sachverhalts hat der Beschwerdeführer den Flug aber so gewählt, dass durch die herabfallende Last Sachen - nämlich die in Rede stehende Jausenstation - auf der Erde eher gefährdet werden konnten als bei der Auswahl einer anderen, im Bescheid angesprochenen und vom Beschwerdeführer in anderen Fällen gewählten Flugroute. Entgegen der Beschwerde kommt es wegen der mit dem letzten Satz des § 16 Abs 2 leg cit offensichtlich intendierten umfassenden Gefahrenabwehr bezüglich der Auslösung der Aufhängevorrichtung nicht darauf an, ob diese durch menschliches Handeln bewusst oder infolge eines technischen Gebrechens erfolgt. 4.2. Der Beschwerde ist es auch nicht gelungen aufzuzeigen, dass der Beschwerdeführer keine Übertretung im Sinne des Paragraph 16, Absatz 2, AOCV gesetzt habe. Diese Bestimmung war vom Beschwerdeführer (schon) im Grunde des Paragraph 2, Absatz eins, AOCV zu beachten, wonach er für das in Rede stehende Unternehmen den Betrieb nach den Bestimmungen der AOCV durchzuführen hatte. Nach Paragraph 16, Absatz 2, letzter Satz AOCV hat der Pilot den Flug so zu wählen, dass bei einer eventuellen Auslösung der Aufhängevorrichtung während des Flugs die herabfallende Last weder Personen noch Sachen auf der Erde gefährdet. Diese Bestimmung ist so zu verstehen, dass für den Fall, dass mehrere Flugrouten zur Wahl stehen, jene zu wählen ist, bei der der Verpflichtung des Paragraph 16, Absatz 2, letzter Satz leg cit am ehesten entsprochen wird. Auf dem Boden des insofern unstrittigen Sachverhalts hat der Beschwerdeführer den Flug aber so gewählt, dass durch die herabfallende Last Sachen - nämlich die in Rede stehende Jausenstation - auf der Erde eher gefährdet werden konnten als bei der Auswahl einer anderen, im Bescheid angesprochenen und vom Beschwerdeführer in anderen Fällen gewählten Flugroute. Entgegen der Beschwerde kommt es wegen der mit dem letzten Satz des Paragraph 16, Absatz 2, leg cit offensichtlich intendierten umfassenden Gefahrenabwehr bezüglich der Auslösung der Aufhängevorrichtung nicht darauf an, ob diese durch menschliches Handeln bewusst oder infolge eines technischen Gebrechens erfolgt.

Ungeachtet dessen ist lediglich der Vollständigkeit halber noch anzumerken, dass nach dem zweiten Satz des § 16 Abs 2 AOCV der Pilot "vor dem Start die Funktionsfähigkeit der Aufhängevorrichtung zu überprüfen (Funktionsprobe)" hat. Nach den insofern unstrittigen Feststellungen hat der Beschwerdeführer die vorgeschriebene Funktionsprobe bezüglich der Aufhängevorrichtung aber vor dem Start nicht vorgenommen. Daher vermag der Beschwerdeführer auch insofern im Ergebnis nicht mit Erfolg geltend zu machen, dass er den Tatbestand des § 16 Abs 2 AOCV nicht erfüllt habe. Ungeachtet dessen ist lediglich der Vollständigkeit halber noch anzumerken, dass nach dem zweiten Satz des Paragraph 16, Absatz 2, AOCV der Pilot "vor dem Start die Funktionsfähigkeit der Aufhängevorrichtung zu überprüfen (Funktionsprobe)" hat. Nach den insofern unstrittigen Feststellungen hat der Beschwerdeführer die vorgeschriebene Funktionsprobe bezüglich der Aufhängevorrichtung aber vor dem Start nicht vorgenommen. Daher vermag der Beschwerdeführer auch insofern im Ergebnis nicht mit Erfolg geltend zu machen, dass er den Tatbestand des Paragraph 16, Absatz 2, AOCV nicht erfüllt habe.

5. Der Beschwerde ist daher nicht gelungen, eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides aufzuzeigen, weshalb sie gemäß § 42 Abs 1 VwGG iVm § 79 Abs 11 VwGG als unbegründet abzuweisen war. 5. Der Beschwerde ist daher nicht gelungen, eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides aufzuzeigen, weshalb sie gemäß Paragraph

42, Absatz eins, VwGG in Verbindung mit Paragraph 79, Absatz 11, VwGG als unbegründet abzuweisen war.

6. Der Spruch über den Aufwandsatz gründet auf §§ 47 ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2008, BGBl II Nr 455 (vgl § 79 Abs 11 VwGG iVm § 3 der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2014, BGBl II Nr 518/2013, idF BGBl II Nr 8/2014). 6. Der Spruch über den Aufwandsatz gründet auf Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2008, BGBl II Nr 455 vergleiche , Paragraph 79, Absatz 11, VwGG in Verbindung mit Paragraph 3, der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2014, Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr 518 aus 2013,, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr 8 aus 2014,).

Wien, am 28. Februar 2014

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2014:2012030010.X00

Im RIS seit

07.04.2014

Zuletzt aktualisiert am

02.10.2017

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at