

TE UVS Steiermark 1999/08/26 30.17-50/99

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 26.08.1999

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat für die Steiermark hat durch das Senatsmitglied Dr. Cornelia Meixner über die Berufung des Herrn G L, gegen das Straferkenntnis des Landeshauptmannes von Steiermark vom 1. März 1999, GZ.: 11-86-3/98-3, wie folgt entschieden:

Hinsichtlich Punkt 1. des Straferkenntnisses wird die Berufung gemäß § 66 Abs 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (im folgenden AVG) in Verbindung mit § 24 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (im folgenden VStG) dem Grunde nach mit der Maßgabe abgewiesen, als der Spruch des angefochtenen Straferkenntnisses dahingehend abgeändert wird, dass der Tatvorwurf nunmehr lautet:

Sie starteten am 27. September 1996 um 17.20 Uhr Lokalzeit als verantwortlicher Pilot mit dem Luftfahrzeug Marke Cessna Type 340 A, Kennzeichen OE, vom Flughafen Graz nach München - Straubing. Sie führten diesen Flug durch, obwohl

1. a) das Luftfahrzeug nicht lufttüchtig war, da die gemäß § 40 Abs 1 Z 4 ZLLV vorgeschriebene Nachprüfung nicht durchgeführt worden war und
1. b) sich darüber hinaus im kritischen Bereich des Kurbelgehäuses des rechten Motors ein Riss befand, weshalb Zweifel an der Betriebstüchtigkeit (Lufttüchtigkeit) des gegenständlichen Luftfahrzeuges bestanden.

Darüber hinaus entfällt der letzte Satz des angeführten Tatvorwurfes "Da die Lufttüchtigkeit gemäß § 17 Luftfahrtgesetz nicht gegeben war, war zum Zeitpunkt des Abfluges am 27. September 1996 auch keine Zulassung durch die A C gegeben."

und die verletzte Rechtsvorschrift zu Punkt 1.a) § 169 Abs 1 Z 2 Luftfahrtgesetz 1957 i.d.g.F. iVm. § 3 Abs 4 Z 1 und § 40 Abs 1 Z 4 ZLLV, BGBl. Nr. 419/1995, und

die verletzte Rechtsvorschrift zu Punkt 1.b) § 169 Abs 1 Z 2 Luftfahrtgesetz 1957 i.d.g.F. iVm. § 3 Abs 3 der LVR 1967 i.d.g.F. lautet.

Hinsichtlich des Strafausmaßes wird der Berufung Folge gegeben und gemäß § 19 VStG die Strafe zu den Punkten 1.a) und 1.b) mit je S 4.500,- (je neun Tage Ersatzarrest) neu bemessen. Dadurch vermindert sich der Kostenbeitrag für das Verwaltungsstrafverfahren I. Instanz auf insgesamt S 900,-; dieser ist binnen vier Wochen nach Zustellung des Bescheides bei sonstigen Zwangsfolgen zu leisten.

Hinsichtlich Punkt 2) des angefochtenen Straferkenntnisses wird der Berufung gemäß § 66 Abs 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (im folgenden AVG) in Verbindung mit § 24 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (im folgenden VStG) Folge gegeben, das angefochtene Straferkenntnis in diesem Umfang behoben und das Verfahren gemäß § 45 Abs 1 Z 1 VStG eingestellt.

Text

I.) Mit dem aus dem Spruch ersichtlichen Straferkenntnis der belangten Behörde wurde dem Berufungswerber zur Last gelegt, er sei am 27.9.1996, um 17.20 Uhr Lokalzeit, als verantwortlicher Pilot mit dem Luftfahrzeug der Marke Cessna Type 340 A mit dem Kennzeichen OE, vom Flughafen Graz nach München-Straubing gestartet, obwohl das Luftfahrzeug nicht lufttüchtig war, da die gemäß § 40 Abs 1 Z 4 LLV vorgeschriebene Nachprüfung nicht durchgeführt worden wäre und sich im kritischen Bereich des Kurbelgehäuses des rechten Motors ein Riss befand und daher Tatsachen bestanden, die die Annahme rechtfertigten, dass die Betriebstüchtigkeit des gegenständlichen Luftfahrzeuges bzw. Luftfahrtgerätes nicht gegeben und daher zum Zeitpunkt des Abfluges keine Zulassung durch die A C gegeben gewesen sei. Darüber hinaus hätten sich entgegen dem aufgegebenen Flugplan nicht eine Person sondern zwei Personen während des gesamten Fluges an Bord der Maschine befunden.

Wegen Verletzung der Rechtsvorschrift des § 169 Abs 1 Z 2 LuftfahrtG iVm. 3 Abs 4 Z 2 und § 3 Abs 2 und 3 ZLLV BGBl. Nr. 419/1995 wurde über den Berufungswerber zu Punkt 1. eine Geldstrafe in der Höhe von S 10.000,-- und wegen Verletzung der Rechtsvorschrift des § 169 Abs 1 Z 2 LuftfahrtG iVm. § 12 leg cit und § 26 der Luftverkehrsregeln 1967 zu Punkt 2. eine Geldstrafe in der Höhe von S 1.000,-- verhängt. Für den Fall der Uneinbringlichkeit wurde eine gemeinsame Ersatzfreiheitsstrafe in der Dauer von zehn Tagen festgelegt.

II.) In der innerhalb offener Frist gegen diesen Bescheid erhobenen Berufung wurde vom Berufungswerber zu Punkt 1. im wesentlichen vorgebracht, dass das Flugzeug von seinen Fachleuten eingehend kontrolliert und dabei festgestellt worden sei, dass es betriebstüchtig sei. Bei der geringsten Gefährdung wäre er nicht geflogen. Außerdem sei dieser Flug nur durchgeführt werden, um der AAC Werft zu entkommen, da dieser gegenüber größtes Misstrauen bestehe. So sei die Ursache des festgestellten Acht-Millimeter-Haarrisses nicht mit absoluter Sicherheit feststellbar, vermutlich wurde dieser aber im Zuge der Arbeiten von der AAC Werft Höller verursacht.

Hinsichtlich Punkt 2. des Straferkenntnisses wurde vorgebracht, dass die Anwesenheit des Fachmannes Ing. V zwar nicht im Flugplan aber vor dem Abflug über Funk bekanntgegeben worden sei.

III.) Der gemäß § 51 Abs 1 VStG sachlich und örtlich zuständige Unabhängige Verwaltungssenat für die Steiermark hat der gegenständlichen Entscheidung folgende Erwägungen zugrundegelegt:

Der Berufungswerber war zur Tatzeit Inhaber des gültigen Berufspilotenscheines Nr. 1370 und zur Durchführung eines Überstellungsfluges grundsätzlich berechtigt.

Die E A L mit Sitz in K, war Halter des Luftfahrzeuges der Type Cessna 340 A mit dem Kennzeichen OE mit der Seriennummer. Da die letzte gesetzlich vorgeschriebene Nachprüfung am 11.5.1994 durchgeführt worden war, beantragte die Luftfahrzeughalterin am 28.5.1996 die Verlängerung der gesetzlich festgesetzten Frist zur Durchführung der periodischen Nachprüfung zur Feststellung des Weiterbestandes der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges, die mit Schreiben der AUSTRO CONTROL vom selben Tag bis 11. August 1996 genehmigt wurde.

Am 8.8.1996 überstellte der Berufungswerber das Luftfahrzeug zur Werft der A A C in Graz Thalerhof, wo am 12.8.1996 mit der technischen Wartung des Luftfahrzeuges begonnen wurde. Am 5.9.1996 wurde im Zuge dieser Überprüfung beim rechten Triebwerk, bei Zylinder 1, ein gebrochener Stehbolzen und nach dessen Demontage ein Riss an einer kritischen Stelle im Kurbelgehäuse festgestellt, weshalb noch am selben Tag eine Störungsmeldung an die Behörde und an die Luftfahrzeughalterin erfolgte. Aus diesem Grund fand auch am 10.9.1996 in der AAC Werft eine Besprechung mit dem Berufungswerber, dem Geschäftsführer der Luftfahrzeughalterin, dem Sachverständigen der A C und dem Leiter der Qualitätssicherung statt, anlässlich der dem Berufungswerber mitgeteilt wurde, dass das Triebwerk mit dem bestehenden Mangel nicht in Betrieb genommen werden dürfe. Der Berufungswerber erklärte daraufhin, dass ein Tauschtriebwerk besorgt werde, woraufhin die Arbeiten eingestellt wurden. Nach ca. acht Tagen beauftragte der Berufungswerber, das teilweise zerlegte Triebwerk wieder zu komplettieren und die Wartungsarbeiten am anderen Triebwerk und dem Flugwerk abzuschließen. Nach Abschluss dieser Arbeiten wurde das Luftfahrzeug bis zur Klärung der weiteren Vorgangsweise außerhalb des Werftbereiches abgestellt. An diesem Tag wurde im Bordbuch des Luftfahrzeuges vermerkt, dass die Lufttüchtigkeit nicht mehr gegeben sei. Auch wurde keine Nachprüfungsbescheinigung gemäß § 30 Abs 2 ZLLV ausgestellt. Am 24.9.1996 beantragte die E A L die Erteilung einer Bewilligung zur Überstellung des Flugzeuges von Graz nach Straubing, wo ein Triebwerkswechsel durchgeführt werden sollte. Die von der Firma P-S F R R für diesen Überstellungsflug ausgestellte Unbedenklichkeitserklärung wurde am

27.9.1996 um 16.09 Uhr an die A C gefaxt, eine Flugklarbescheinigung nach einer Überprüfung vor Ort wurde jedoch nicht vorgelegt, auch nahm diese Erklärung, wonach gegen einen Überführungsflug keine Bedenken bestünden, keinen Bezug auf den festgestellten technischen Mangel bzw. dessen Befundung.

Um 17.07 Uhr desselben Tages teilte die Firma E A L mittels Fax mit, dass das Luftfahrzeug noch am heutigen Tag überstellt werde. Als der Berufungswerber vor Ort beobachtet wurde, wie er in das Luftfahrzeug einsteigen wollte, erklärte er über Befragen dem anwesenden Leiter der Außenstelle der A C, Abteilung Flughafentechnik, Ing. M, und dem Sachverständigen der AAC Werft Ing. D, dass er das Luftfahrzeug nach Straubing überstellen wolle. Der Berufungswerber wurde daraufhin von Herrn Ing. D darauf hingewiesen, dass dies nicht erlaubt sei, da die Lufttüchtigkeit noch nicht festgestellt worden sei. Dennoch startete der Berufungswerber um 17.20 Uhr Lokalzeit vom Flughafen Graz-Thalerhof und überstellte das Luftfahrzeug nach München-Straubing, wo am 30.9.1996 das Triebwerk bzw. der Zylinder 1 ausgebaut wurde. Auf diesem Flug befand sich entgegen dem aufgegebenen Flugplan neben dem Berufungswerber auch der Sachverständige Ing. P V, der zuvor das Luftfahrzeug überprüft und festgestellt hatte, dass keine Gefahr beim Betrieb desselben bestehe. Ob der Berufungswerber vor dem Abflug im Funkwege eine Änderung des Flugplanes bekanntgegeben hat, ist heute nicht mehr feststellbar. IV.) Diese Feststellungen konnten aufgrund des unbestritten gebliebenen Inhaltes des vorliegenden Verfahrensaktes der Verwaltungsstrafbehörde I. Instanz getroffen werden. So steht unbestritten fest, dass die Nachprüfung nicht abgeschlossen und auch, dass keine Nachprüfungsbescheinigung ausgestellt wurde, sowie weiters, dass auch der Vermerk vom 25.9.1996 im Bordbuch des Luftfahrzeuges, wonach dessen Lufttüchtigkeit nicht mehr gegeben war, noch immer Gültigkeit hatte.

Dass die vom Berufungswerber vorgelegte Unbedenklichkeitserklärung vom 16.9.1996 nicht als Flugklarbescheinigung gewertet werden kann, da diese weder auf den unbestritten vorliegenden technischen Mangel Bezug nahm, noch nach einer Überprüfung des Luftfahrzeugs erstattet wurde und auch eine allfällige mündliche Absprache mit dem Chefprüfer für Luftfahrzeuge bei der A C in W, Herrn Ing. J E, ersetzen kann, bedarf wohl keiner näheren Erörterung.

Ob dagegen der Berufungswerber unmittelbar vor dem Abflug im Funkwege eine Änderung des Flugplanes aufgegeben hat, ist heute nicht mehr feststellbar, da entsprechend den Angaben der Flugsicherungsstelle die den Funkverkehr aufzeichnenden Tonbänder nach zwei Monaten gelöscht und die angefertigten Kontrollstreifen nur zwei Jahre in Evidenz gehalten und anschließend weggeworfen werden.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass es sich aus den unten angeführten Gründen erübrigt, näher auf den von der Erstbehörde erhobenen Tatvorwurf einzugehen, wonach die Zulassung des Luftfahrzeuges zur Tatzeit nicht mehr gegeben war, da eine Auflage des Zulassungsscheins nicht erfüllt wurde.

V.) Rechtliche Beurteilung:

Gemäß § 169 Abs 1 Z 1 und 2 Luftfahrtgesetz 1957 (im folgenden LFG) begeht eine Verwaltungsübertretung, die vom Landeshauptmann mit einer Geldstrafe bis zu S 300.000,- zu bestrafen ist, wer diesem Bundesgesetz oder den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen zuwiderhandelt oder zuwider zu handeln versucht.

Gemäß § 3 Abs 3 der Luftverkehrsregeln 1967 (im folgenden LVR) dürfen Luftfahrzeuge im Fluge nur verwendet werden, soweit keine Zweifel an ihrer Lufttüchtigkeit für die jeweilige Verwendung bestehen. Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät dürfen nur auf solche Weise betrieben werden, dass weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden.

Gemäß § 17 LFG ist ein Luftfahrzeug lufttüchtig, wenn nach dem jeweiligen Stand der Technik aufgrund seiner Bauart und technischen Ausrüstung die Betriebssicherheit gewährleistet ist. Gemäß § 3 Abs 4 Z 1 und 2 der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 1995 (im folgenden ZLLV) ist, soweit in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt wird, die Verwendung eines Luftfahrzeuges oder eines Luftfahrtgerätes unzulässig, wenn eine gemäß § 40 erforderliche Nachprüfung nicht durchgeführt oder die Lufttüchtigkeit bzw. Betriebstüchtigkeit nicht beurkundet worden ist.

Gemäß § 40 Abs 1 Z 4 ZLLV ist ein Luftfahrzeug oder genehmigungspflichtiges Luftfahrtgerät zur Feststellung des Weiterbestandes der Lufttüchtigkeit oder der Betriebstüchtigkeit auf Antrag 24 Monate nach Abschluss der Stückprüfung oder der letzten Nachprüfung, wenn vor Ablauf eines Zeitraumes von zwölf Monaten eine gemäß Herstelleranweisung vorgesehene 100- Stunden-Kontrolle oder eine vom Hersteller innerhalb von zwölf Monaten vorgesehene Instandhaltung durchgeführt wurde, sonst nach Ablauf eines Zeitraumes von zwölf Monaten

(Jahresnachprüfung) einer Nachprüfung zu unterziehen. Die Durchführung der Nachprüfung kann, ohne Wirkung auf den Termin der nächsten Nachprüfung, frühestens drei Monate vor und mit Genehmigung der zuständigen Behörde spätestens drei Monate nach den oben angeführten Terminen erfolgen, wenn Interessen der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegenstehen. Wird die Nachprüfung nicht innerhalb des angegebenen Zeitraumes durchgeführt, ist der obzitierte § 3 Abs 4 anzuwenden. Gemäß § 30 Abs 1 ZLLV hat die zuständige Behörde für ein Luftfahrzeug auf Antrag ein Lufttüchtigkeitszeugnis nach Muster 2 der Anlage auszustellen, sofern aufgrund einer Prüfung gemäß den §§ 31 bis 39 und 40 Abs 1 Z 9 die Lufttüchtigkeit gegeben ist. Gemäß Abs 2 dieser gesetzlichen Bestimmung hat die zuständige Behörde für ein Luftfahrzeug ausgenommen der hier nicht maßgeblichen Ausnahmen, nach Durchführung einer Prüfung gemäß § 40 eine Bescheinigung nach dem Muster 3 der Anlage A (Nachprüfungsbescheinigung) auszustellen.

Unbestritten steht fest, dass die letzte Nachprüfung des gegenständlichen Luftfahrzeuges am 11.5.1994 durchgeführt worden war, und dass die von der Luftfahrzeughalterin nunmehr beantragte periodische Nachprüfung bis spätestens 11.8.1996 durchzuführen war. Weiters steht unbestritten fest, dass am 12.8.1996 mit der technischen Wartung im Zuge dieser Nachprüfung zur Feststellung des Weiterbestandes der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges begonnen, diese Überprüfung aber nicht abgeschlossen wurde, sowie, dass im Zuge dieser Nachprüfung ein technischer Mangel festgestellt wurde, der zu einer Störungsmeldung an die Behörde und dem Vermerk im Bordbuch, dass die Lufttüchtigkeit nicht mehr gegeben sei, führte, und dass dieser Mangel am 27.9.1996 noch nicht behoben war. Daraus folgt, dass keine - abgeschlossene - Nachprüfung im Sinne des § 40 Abs 1 Z 4 ZLLV durchgeführt wurde, weshalb das Luftfahrzeug gemäß § 3 Abs 4 Z 1 ZLLV auch nicht hätte verwendet werden dürfen. Aufgrund des Vermerkes im Bordbuch hätte das Luftfahrzeug auch gemäß § 3 Abs 3 LVR nicht im Fluge verwendet werden dürfen, da allein die Bedenken an der Lufttüchtigkeit ausreichen, dass ein Luftfahrzeug nicht mehr im Fluge verwendet werden darf, unabhängig davon, ob eine weitergehende Überprüfung eine tatsächliche Luftuntüchtigkeit ergeben hätte.

Auch der Einwand, dass dieser Haarriss nicht durch den Berufungswerber sondern durch die Werft verursacht wurde, muss dahingestellt bleiben, da dies für die gegenständliche Übertretung, die nur an die Bedenken der Lufttüchtigkeit anknüpft, nicht tatbestandsrelevant ist. Ein Überstellungsflug zur Durchführung einer erforderlichen Reparatur ist als Entschuldigungsgrund gesetzlich nicht vorgesehen und kann auch durch eine bloße wirtschaftliche Benachteiligung eine allfällige Notstandssituation nicht begründet werden.

Zur Spruchkorrektur ist festzustellen, dass es sich bei der dem Berufungswerber in Punkt 1. zur Last gelegten Verwaltungsübertretung um zwei kumulativ zu ahndende Tatbestände handelt, und dass der im dritten Satz formulierte Tatvorwurf durch die beiden anderen Tatbestände automatisch verwirklicht und sohin auch konsumiert wird.

Zu Punkt 2.:

Gemäß § 45 Abs 1 Z 1 VStG hat die Behörde von der Einleitung oder Fortführung eines Strafverfahrens abzusehen und die Einstellung zu verfügen, wenn die dem Beschuldigten zur Last gelegte Tat nicht erwiesen werden kann. Gemäß § 45 Abs 2 AVG hat die Behörde unter sorgfältiger Berücksichtigung der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens nach freier Überzeugung zu beurteilen, ob eine Tatsache als erwiesen anzunehmen ist oder nicht. Weiters sind gemäß § 25 Abs 2 VStG die der Entlastung des Beschuldigten dienlichen Umstände in gleicher Weise zu berücksichtigen wie die belastenden.

Wie bereits ausgeführt, konnte die dem Berufungswerber mit Punkt 2. des angefochtenen Straferkenntnisses zur Last gelegte Verwaltungsübertretung nicht einwandfrei erwiesen werden, weshalb unter Anwendung des Grundsatzes in dubio pro reo davon auszugehen war, dass die Bodenfunkstelle die mündliche Abänderung des ursprünglich aufgegebenen Flugplanes genehmigt hat. Es war daher der Berufung Folge zu geben, das Straferkenntnis in diesem Umfang zu beheben und das Verwaltungsstrafverfahren einzustellen war.

Strafbemessung:

Gemäß § 19 Abs 1 VStG ist Grundlage für die Bemessung der Strafe stets das Ausmaß der mit der Tat verbundenen Schädigung oder Gefährdung derjenigen Interessen, deren Schutz die Strafdrohung dient, und der Umstand, inwieweit die Tat sonst nachteilige Folgen nach sich gezogen hat.

Die übertretenen Normen zielen wie nahezu alle Bestimmungen des Luftfahrtrechtes darauf ab, die mit dem Luftverkehr naturgemäß verbundenen Gefahren und Gefährdungsmomente auf ein Mindestmaß zu reduzieren und die Sicherheit der Luftfahrt aber auch den Schutz der Umwelt zu gewährleisten.

Neben den objektiven Kriterien des Unrechtsgehaltes der Tat kommt im ordentlichen Verfahren als Strafbemessungsgrundlage die Prüfung der subjektiven Kriterien des Schuldgehaltes der Tat, somit auch die in der Person des Beschuldigten gelegenen Umstände, hinzu. Gemäß § 19 Abs 2 VStG sind im ordentlichen Verfahren (§§ 40 bis 46) daher die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Erschwerungsgründe liegen keine vor; als mildernd war die Unbescholtenheit des Berufungswerbers zu werten.

Zum Ausmaß des Verschuldens ist festzustellen, dass gemäß § 5 VStG zur Strafbarkeit bereits fahrlässiges Verhalten genügt. Dem Berufungswerber als ausgebildeten Berufspiloten muss die Kenntnis der einschlägigen Bestimmungen zugemutet werden, weshalb es ihm nicht gelungen ist, mit seinem Vorbringen mangelndes Verschulden darzulegen.

Unter Berücksichtigung des Unrechtsgehaltes der Taten sowie der bereits angeführten objektiven und subjektiven für die Strafbemessung entscheidenden Kriterien erscheinen die nunmehr kumulativ verhängten Strafen schuld- und tatangemessen, zumal sich diese bei einem Strafraumen von bis zu S 300.000,- ohnehin nur im untersten Bereich dieses Strafraumens bewegen. Da diese Strafen sogar unterdurchschnittlichen Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnissen angepasst erscheinen, konnte von der Einleitung eines entsprechenden Ermittlungsverfahrens abgesehen werden, zumal der Berufungswerber derartige persönlichen Verhältnisse nicht behauptet hat.

Kosten:

Gemäß § 64 VStG fallen durch diese Entscheidung keine Kosten des Verwaltungsstrafverfahrens II. Instanz an und war auch der Kostenbeitrag des erstinstanzlichen Strafverfahrens infolge der Herabsetzung der verhängten Strafe entsprechend zu reduzieren.

Schlagworte

Luftfahrzeug Lufttüchtigkeit bedenken Nachprüfung Tatbestandsmerkmal Kumulation

Quelle: Unabhängige Verwaltungssenate UVS, <http://www.wien.gv.at/uvv/index.html>

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at