jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vfgh Beschluss 2014/3/5 V62/2013

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 05.03.2014

Index

92/01 Luftverkehr und Weltraum

Norm

B-VG Art139 Abs1 Z3
Luftverkehrsbetreiberzeugnis-V 2008 (AOCV) §3 Abs2
Luftverkehrsregeln 2010, BGBl II 80/2010 §9

Leitsatz

Zurückweisung des Individualantrags auf Aufhebung einer Bestimmung der Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2008 betreffend eine Flugbeschränkung ua über dicht besiedeltem Gebiet mangels Darlegung der aktuellen Betroffenheit bzw infolge Zumutbarkeit der Beantragung einer Ausnahmebewilligung

Spruch

Der Antrag wird zurückgewiesen.

Begründung

Begründung

I. Antragsvorbringen und Vorverfahren

1. Das antragstellende Luftfahrtunternehmen verfügt über eine Betriebsgenehmigung für die Durchführung der Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht im gewerblichen Luftverkehr sowie über ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC). Weiters erteilte die Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH (im Folgenden: Austro Control GmbH) der antragstellenden Gesellschaft – wie diese selbst vorbringt – mit Bescheid vom 19. November 2012 mehrere Ausnahmebewilligungen gemäß §9 Abs5 der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie sowie des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport über die Regelung des Luftverkehrs 2010 (im Folgenden: Luftverkehrsregeln 2010), BGBl II 80, zur Unterschreitung der in §9 Luftverkehrsregeln 2010 normierten Mindestflughöhen. Unter anderem erteilte die Austro Control GmbH der antragstellenden Gesellschaft die Ausnahmebewilligung, die in §9 Abs1 Luftverkehrsregeln 2010 normierten Mindestflughöhen zum Zwecke der Herstellung von Luftbildaufnahmen über den dicht besiedelten Gebieten von Graz, Linz, Klagenfurt, Salzburg und Innsbruck mit mehrmotorigen Hubschraubern bis 300 Meter über Grund zu unterschreiten.

2. Mit dem auf Art139 Abs1 B-VG gestützten Antrag begehrt die antragstellende Gesellschaft, §3 Abs2 der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Voraussetzungen für die Erteilung und Aufrechterhaltung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) 2008 (Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2008 – AOCV 2008) als gesetzwidrig aufzuheben.

3. Zu ihrer Antragslegitimation bringt die antragstellende Gesellschaft vor:

"Ein anderer zumutbarer Weg, als jener des gegenständlichen Individualantrages, um die gegebenen Verfassungswidrigkeit an den VfGH heranzutragen, besteht nicht. Eine Ausnahmebewilligung in dieser Angelegenheit ist im LFG 1957 nicht vorgesehen. §18 AOCV 2008 ist nicht mit einem Antragsrecht vom Betroffenen [verb]unden und ermächtigt die Austro Control GmbH auch nicht zu einer Einschränkung oder Aufhebung eines in der AOCV statuierten Verbotes.

Sollte die Antragstellerin einen entsprechenden Auftrag für die Flüge annehmen, würde sie sich strafbar machen. Daneben würde aufgrund der Bestrafung auch die Entziehung der Berechtigung wegen mangelnder Zuverlässigkeit drohen. Nach der ständigen Rechtsprechung des VfGH ist es nicht zumutbar, vorerst eine verbotene Handlung setzen zu müssen (vgl. Holzinger/Hiesl, Verfahren vor den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechtes, 3. Auflage, 2009, E249-251 zu Art139 B-VG).

Schließlich könnte die Beantragung eines Feststellungsbescheides nur zu einer verbindlichen Wiedergabe des angefochtenen Verordnungstextes führen. Nach der Judikatur des VfGH gilt die Möglichkeit, einen Feststellungsbescheid zu beantragen, nur dann als zumutbarer Umweg, wenn der Feststellungsbescheid gesetzlich vorgesehen oder sonst vollzugstypisch ist (vgl. Holzinger/Hiesl aaO E283 ff zu Art140 B-VG). Seit Einführung des Individualantrags ist somit ein solcher Feststellungsbescheid kein zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung probates Mittel mehr (zB VfSlg 11.402 aus 1987, 13.880 aus 1994, 19.512 aus 2011)."

4. Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (im Folgenden: BMVIT) erstattete eine Äußerung, in der sie beantragt, der Verfassungsgerichtshof möge den Antrag als unzulässig zurückweisen, in eventu möge der Verfassungsgerichtshof die angefochtene Bestimmung nicht als gesetz- oder verfassungswidrig aufheben. Zur Zulässigkeit des Antrags führt die BMVIT Folgendes aus:

"Mangelnder Eingriff in die Rechtssphäre der Antragstellerin

Zulässiger Anfechtungsgegenstand eines Verordnungsprüfungsverfahrens kann nur eine Verordnung im Sinne des Art139 B-VG sein, die tatsächlich und unmittelbar in die Rechtssphäre des Antragstellers eingreift.

Wie der Verfassungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung festhält, ist Voraussetzung der Antragslegitimation einerseits, dass der Antragsteller behauptet, unmittelbar durch die angefochtene Verordnung in seinen Rechten verletzt worden zu sein, und andererseits, dass die Verordnung für den Antragsteller tatsächlich, und zwar ohne Fällung einer gerichtlichen Entscheidung oder ohne Erlassung eines Bescheides wirksam geworden ist.

Grundlegende Voraussetzung der Antragslegitimation ist, dass die Verordnung in die Rechtssphäre des Antragstellers nachteilig eingreift und diese – im Fall ihrer Gesetzwidrigkeit – verletzt. Nicht jedem Normadressaten kommt daher die Anfechtungsberechtigung zu.

Es ist darüber hinaus erforderlich, dass die Verordnung selbst tatsächlich in die Rechtssphäre des Antragstellers unmittelbar eingreift.

Ein derartiger Eingriff ist nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes jedenfalls nur dann anzunehmen, wenn er nach Art und Ausmaß durch die Verordnung selbst eindeutig bestimmt ist, wenn er die (rechtlich geschützten) Interessen des Antragstellers nicht bloß potentiell, sondern aktuell beeinträchtigt und wenn dem Antragsteller kein anderer zumutbarer Weg zur Abwehr des - behaupteten – rechtswidrigen Eingriffes zur Verfügung steht (vgl. etwa VfSlg 8.009, 10.511, 11.317, 12.395, 14.962).

Der Verfassungsgerichtshof hat zudem wiederholt ausgeführt, dass das Ziel eines Individualantrages in der Behebung der geltend gemachten Rechtsverletzung zu erblicken ist, sodass eine sinnorientierte Auslegung des Art139 B-VG zu dem Ergebnis führt, dass die Antragslegitimation nur dann bejaht werden kann, wenn die Aufhebung der angefochtenen Norm die Rechtsposition des Antragstellers dergestalt verändert, dass die behaupteten belastenden Rechtswirkungen entfallen (vgl. etwa VfSlg 14.477, 14.498, 14.526).

Ein Antrag ist daher nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes immer dann unzulässig, wenn die vom Antragsteller angenommene Rechtswidrigkeit durch die Aufhebung der angefochtenen Regelung gar nicht beseitigt würde (vgl. VfSlg 14.740, 16.191).

Die von der Antragstellerin behauptete Rechtswidrigkeit des §3 Abs2 AOCV 2008 besteht nun darin, dass der Betrieb

von Hubschraubern über dichtbesiedeltem Gebiet, über Menschenansammlungen im Freien und auf Hubschrauberlandeplätzen mit schwierigen Umgebungsbedingungen auf bestimmte Voraussetzungen abstelle, welche eine unsachliche Abgrenzung dahingehend darstelle, dass derartige Flüge nur mit Hubschraubern der Flugleistungsklasse 1 durchgeführt werden dürfen. Die Antragstellerin sei dadurch in diversen verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten verletzt.

Die von der Antragstellerin angestrebte Aufhebung des §3 Abs2 AOCV 2008 würde jedoch an dieser – von ihr als rechtswidrig erachteten – Tatsache nichts ändern.

Auch eine Aufhebung dieser Bestimmung könnte nämlich nicht bewirken, dass es der Antragstellerin dann gestattet wäre, die genannten Flüge mit Hubschraubern, die nicht in Flugleistungsklasse 1 betrieben werden können, durchzuführen.

So ist in dem von der Antragstellerin selbst als Beleg für die behauptete Rechtswidrigkeit des §3 Abs2 AOCV 2008 genannten Bescheid vom 19. November 2012 [...] eindeutig festgelegt, dass Flüge über dichtbesiedelten Gebieten von Graz, Linz, Klagenfurt, Salzburg und Innsbruck unter der Mindestflughöhe nur mit mehrmotorigen Hubschraubern, die im AOC der Antragstellerin aufscheinen, zulässig sind. Die Antragstellerin ist Halterin von zwei zweimotorigen Hubschraubern (OE-XHZund OE-XQK), wobei der Hubschrauber OE-XHZim AOC der Antragstellerin aufscheint. Dieser Hubschrauber erfüllt unbestreitbar das Kriterium der Flugleistungsklasse 1. Die übrigen im AOC der Antragstellerin aufscheinenden Hubschrauber sind einmotorig und können nicht in Flugleistungsklasse 1 betrieben werden.

Dies bedeutet, dass – selbst wenn die Bestimmung des §3 Abs2 AOCV 2008 aufgehoben werden würde – die Antragstellerin dennoch bei den von ihr intendierten Flügen über dichtbesiedelten Gebieten an die Voraussetzungen des Bescheides vom 19. November 2012 - nämlich die Mehrmotorigkeit des eingesetzten Hubschraubers (welcher im konkreten Fall der Antragstellerin, wie oben dargelegt, ohnehin in Flugleistungsklasse 1 betrieben werden kann) – gebunden wäre und ihre einmotorigen Hubschrauber (welche nicht in Flugleistungsklasse 1 betrieben werden können) auch weiterhin für diese Flüge nicht einsetzen könnte.

Wenn die Antragstellerin nunmehr vermeint, dass es rechtswidrig sei, diese Flüge nicht auch mit ihren einmotorigen Hubschraubern durchführen zu können, dann hätte sie dies im Rahmen einer Berufung gegen den Bescheid vom 19. November 2012 vorbringen müssen. Sie hätte somit die Möglichkeit gehabt, gegen die - von ihr nunmehr als rechtswidrig behauptete - Einschränkung auf ihren mehrmotorigen Hubschrauber (der in Flugleistungsklasse 1 betrieben werden kann) ein Rechtsmittel zu erheben und diese Entscheidung sodann bei den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts zu bekämpfen. Es wäre daher ein zumutbarer anderer Weg offen gestanden.

Hinsichtlich der Flüge über Menschenansammlungen ist anzumerken, dass diese - ebenso wie die Flüge über dicht besiedeltem Gebiet - nicht unmittelbar auf Grund des §3 Abs2 AOCV 2008 zulässig sind, sondern für diese Flüge ebenfalls eine Ausnahmebewilligung zur Unterschreitung der Mindestflughöhe gemäß §9 Abs5 LVR 2010 erforderlich ist. Die Antragstellerin hat das Vorliegen einer derartigen Bewilligung nicht behauptet und kann daher bereits aus diesem Grund nicht in ihrer Rechtssphäre verletzt sein. Aber selbst wenn eine derartige Bewilligung vorliegen sollte, wurde wohl auch hier verabsäumt, Rechtsmittel dagegen vorzubringen.

Zu den Flügen von bzw. zu Hubschrauberlandeplätzen mit schwierigen Umgebungsbedingungen ist anzumerken, dass sich eine derartige Bestimmung auch in der JAR-OPS 3 befindet (vgl. JAR-OPS 3.470 iVm JAR-OPS 3.480 Z13 ii) und daher die Rechtsstellung der Antragstellerin auch bei Aufhebung des §3 Abs2 AOCV 2008 nicht anders wäre. Abgesehen davon kann die Antragstellerin für die von ihr selbst angeführten 'bestimmten Voraussetzungen' von Flügen von und zu Hubschrauberlandeplätzen mit Hubschraubern der Flugleistungsklasse III gemäß JAR-OPS 3.540 eine Genehmigung von der ACG beantragen. Die Bestimmung des §3 Abs2 AOCV 2008 steht einer derartigen Genehmigung nicht entgegen.

Damit könnte eine Aufhebung des §3 Abs2 AOCV 2008 zu keiner Beseitigung der von der Antragstellerin behaupteten Rechtswidrigkeit bzw. zu einer Veränderung ihrer Rechtsposition führen.

Es zeigt sich daher, dass es dem Antrag der Antragstellerin schon an den grundlegenden Zulässigkeitsvoraussetzungen – nämlich einem tatsächlichen und unmittelbaren Eingriff in die Rechtssphäre der Antragstellerin sowie der Unzumutbarkeit eines anderen Weges – fehlt.

Der Antrag der Antragstellerin ist daher nach Ansicht der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf Grund eines fehlenden Eingriffes in die Rechtssphäre der Antragstellerin, der Zulässigkeitsvoraussetzung eines Verordnungsprüfungsantrages ist, zurückzuweisen."

II. Rechtslage

1. Art6 der Verordnung (EG) Nr 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft, ABl. 2008 L 293, 7, lautet:

"Artikel 6

(1) Voraussetzung für die Erteilung und die Gültigkeit einer Betriebsgenehmigung ist stets der Besitz eines gültigen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses, in dem die unter die Betriebsgenehmigung fallenden Tätigkeiten festgelegt sind.

(2) [...]"

2. Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz),BGBl 252/1957, idF BGBl I 108/2013, lauten:

"3. Abschnitt

Betrieb von Zivilluftfahrzeugen

Betriebsvorschriften

§131. (1) Beim Betrieb von Zivilluftfahrzeugen sind alle jene Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen der Sicherheit der Luftfahrt auszuschließen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes der Zivilluftfahrzeuge erforderlichen Betriebsvorschriften durch Verordnung zu regeln. Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen einschlägige Normen verabschiedet haben, können diese für verbindlich erklärt werden. Diese Verordnung kann, soweit es sich als tunlich erweist, in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht werden. Insbesondere sind zu regeln:

1. die Flugplanung und Flugvorbereitung,

2. die betrieblichen Verfahren für alle Arten von Flügen,

3. die Wettermindestbedingungen für die Landung und den Start,

4. die Zusammensetzung und Ausbildung der Besatzung,

5. die Betriebssicherheitsgrenzen für Luftfahrzeuge (Leistungskategorien),

6. die Berücksichtigung von Masse und Schwerpunktlage der Luftfahrzeuge,

7. die besondere Ausrüstung der Luftfahrzeuge bei Ambulanz- und Rettungsflügen, bei Flügen über Wasser und unerschlossenen Gebieten sowie bei Höhenflügen und bei Verwendung in Luftverkehrsunternehmen,

8. die Ausrüstung mit Flug- und Navigationsinstrumenten bei Sicht-, Instrumenten- und Nachtflügen,

9. die Funkausrüstung der Luftfahrzeuge,

10. die Instandhaltung der Luftfahrzeuge,

11. die maximalen Einsatzzeiten und die minimalen Ruhezeiten für die Besatzung,

12. die erforderlichen Handbücher und sonstigen Unterlagen sowie die Meldungen an die Luftfahrtbehörde,

13. ob und unter welchen Voraussetzungen die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß §140b zuständige Behörde allgemeine im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderliche oder tunliche Anweisungen oder Hinweise (Betriebstüchtigkeitsanweisungen oder Betriebstüchtigkeitshinweise) im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Zivilluftfahrzeugen in luftfahrtüblicher Weise vorzuschreiben bzw. zu veröffentlichen hat und

14. die zur Vermeidung von rechtswidrigen Eingriffen zu treffenden Maßnahmen.

(3) Zuständige Luftfahrtbehörde zur Vollziehung der gemäß Abs2 erlassenen Bestimmungen ist die Austro Control GmbH.

(4) Soweit Bestimmungen über den Betrieb von Zivilluftfahrzeugen, die Erteilung, die Aufrechterhaltung, die Änderung, die Einschränkung, die Aussetzung, die Ungültigkeit oder den Widerruf eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses oder von Sondergenehmigungen oder Autorisierungen sowie die Abgabe von Erklärungen über die Befähigung in der Verordnung (EG) Nr 3922/91 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt, ABl. Nr L 373 vom 31.12.1991 S. 4, oder in der Verordnung (EG) Nr 216/2008 sowie in der Verordnung (EU) Nr 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr 216/2008, ABl. Nr L 296 vom 25.10.2012 S. 1, und in anderen unionsrechtlichen Durchführungsverordnungen zur Verordnung (EG) Nr 216/2008 festgelegt sind, sind diese in der jeweils geltenden Fassung verbindlich. Zuständige nationale Behörde im Sinne dieser Bestimmungen ist die Austro Control GmbH.

(5) Werden die Voraussetzungen, die für die Ausstellung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses oder zu dessen Aufrechterhaltung erforderlich sind, nicht oder nicht mehr erfüllt und wird der Mangel nicht innerhalb der von der Austro Control GmbH festgesetzten Frist behoben, hat die Austro Control GmbH mit Bescheid von Amts wegen festzustellen, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis ungültig ist. Gleichzeitig ist die Rückgabe des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses vorzuschreiben. Werden lediglich die Voraussetzungen für eine bestimmte Einsatzart bzw. Sondergenehmigung oder Autorisierung nicht mehr erfüllt, kann die Austro Control GmbH unter Beachtung des Interesses der Sicherheit der Luftfahrt feststellen, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis nur im Hinblick auf diese Einsatzart bzw. Sondergenehmigung oder Autorisierung ungültig ist.

(6) Wird im Falle einer fehlenden oder nicht bzw. nicht mehr ordnungsgemäßen Erklärung der Befähigung im Sinne der Verordnung (EG) Nr 216/2008 und der Verordnung (EU) Nr 965/2012 der Mangel nicht innerhalb der von der Austro Control GmbH festgesetzten Frist behoben, hat die Austro Control GmbH mit Bescheid von Amts wegen festzustellen, dass das Luftfahrzeug nicht verwendet werden darf. Gleichzeitig ist die Rückgabe der ausgestellten Urkunden (§12) vorzuschreiben. Werden lediglich die Voraussetzungen für eine bestimmte Einsatzart bzw. Sondergenehmigung oder Autorisierung nicht mehr erfüllt, kann die Austro Control GmbH unter Beachtung des Interesses der Sicherheit der Luftfahrt feststellen, dass das Luftfahrzeug nur im Hinblick auf diese Einsatzart bzw. Sondergenehmigung oder Autorisierung nicht verwendet werden darf.

(7) Soweit für die Anwendung der unionsrechtlichen Bestimmungen gemäß Abs4 nationale Übergangsbestimmungen zulässig sind, sind diese vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt mit Verordnung festzulegen.

Besondere Verwendung von Zivilluftfahrzeugen

§132. (1) Zivilluftfahrzeuge dürfen für eine Verwendung, die nicht gemäß §12 als zulässig beurkundet worden ist oder nicht gemäß §18 als zulässig anerkannt worden ist, nur mit Bewilligung der Austro Control GmbH betrieben werden.

(2) Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Verkehrssicherheit nicht gefährdet ist und der Luftfahrzeughalter dem §164 oder der Verordnung (EG) Nr 785/2004 entsprechende Versicherungen nachgewiesen hat. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich ist. Die Bewilligung ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.

(3) Die Lautsprecherwerbung aus Luftfahrzeugen ist verboten."

3. Die maßgeblichen Bestimmungen der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Voraussetzungen für die Erteilung und Aufrechterhaltung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) 2008 (Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2008 – AOCV 2008), BGBl II 254, idF BGBl II 363/2011, lauten (die angefochtene Bestimmung ist hervorgehoben):

"1. Allgemeiner Teil

Geltungsbereich

§1. (1) Diese Verordnung regelt die flugbetrieblichen und technischen Grundlagen für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Air Operator Certificate – AOC) als Voraussetzung für die Erteilung und

Aufrechterhaltung einer Betriebsgenehmigung für den gewerblichen Luftverkehr im Sinne der Verordnung Verordnung (EG) Nr 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft, ABl. Nr L 293 vom 31.10.2008 S. 3, in der jeweils geltenden Fassung.

(2) Ein AOC darf von der zuständigen Behörde nur ausgestellt oder verlängert werden, wenn ein Unternehmen die Voraussetzungen dieser Verordnung und des Anhanges III der Verordnung (EWG) Nr 3922/91 des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt ABl. Nr 373 vom 31.12.1991 S. 4 in der jeweils geltenden Fassung (in der Folge: 'EUOPS') oder der JAR-OPS 3 in der jeweils verlautbarten geltenden Fassung, sowie der Verordnung (EG) Nr 2042/2003 vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen, ABl. Nr L 315 vom 28.11.2003, S. 1 und der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2005 (ZLLV 2005), BGBl II Nr 424/2005 in der jeweils geltenden Fassung erfüllt. Die von der zuständigen Behörde und von den Joint Aviation Authorities veröffentlichten Interpretationen und Erläuterungen zu JAR-OPS 1 und 3 sollen bei der Nachweisführung beachtet werden. Der Antragsteller kann von diesen Interpretationen und Erläuterungen in begründeten Fällen abweichen.

(3) Anträge auf Ausstellung und auf Änderung eines AOC sind bei der zuständigen Behörde einzubringen. Das AOC ist im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt für die Dauer eines Jahres ab seiner Ausstellung und danach auf jeweils fünf Jahre zu befristen. In begründeten Fällen kann eine Verlängerung auch auf einen kürzeren Zeitraum befristet werden. Die zuständige Behörde hat in regelmäßigen Abständen, jedoch jedenfalls vor einer Verlängerung, eine Überprüfung des Luftfahrtunternehmens durchzuführen.

(4) Bewilligungen aufgrund dieser Verordnung und aufgrund der in Abs2 angeführten Rechtsvorschriften sind unbeschadet anderer Bestimmungen zu erteilen, wenn Interessen der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegenstehen. Sie sind im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen; sie sind im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde. Die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl Nr 51 in der jeweils geltenden Fassung bleiben unberührt.

V62/2013-8

§2. (1) Unternehmen haben ihren Betrieb nach den Bestimmungen dieser Verordnung und nach den in Abs2 angeführten Rechtsvorschriften durchzuführen. Sie haben dabei für eine ordnungsgemäße und sichere Durchführung des Flugbetriebes, insbesondere im Hinblick auf die von ihnen zu erbringende Beförderungsdienstleistung zu sorgen.

(2) Die jeweils geltende Fassung der JAR-OPS 3 ist von der zuständigen Behörde in luftfahrtüblicher Weise in deutscher Sprache auf elektronischem Weg zu verlautbaren.

Ausnahmebestimmungen

§3. (1) Die Bestimmungen der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung (ZARV – 1985),BGBl Nr 126/1985 in der jeweils geltenden Fassung bleiben von dieser Verordnung insofern unberührt, als nicht die EU-OPS bzw. die JAR-OPS 3 anders lautende Regelungen vorsehen.

(2) Über dicht besiedeltem Gebiet, Menschenansammlungen im Freien und auf Hubschrauberflugplätzen mit schwierigen Umgebungsbedingungen sind nur Flüge mit Hubschraubern der Flugleistungsklasse I zulässig.

(3) Soweit die EU-OPS bzw. die JAR-OPS 3 Verweise auf die JAR-FCL enthalten, sind die entsprechenden Bestimmungen der Zivilluftfahrtpersonalverordnung 2006 (ZLPV 2006), BGBl II Nr 205/2006 in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

[...]

Luftfahrzeuge

§18. Ein Luftfahrzeug darf im Luftfahrtunternehmen nur eingesetzt werden, wenn alle Voraussetzungen gemäß §9 sowie gemäß den §§12, 15, 18 und 24b Luftfahrtgesetz erfüllt werden."

4. Nach den Begriffsbestimmungen der Joint Aviation Requirements, JAR-OPS 3.480, Österreichisches Nachrichtenblatt für Luftfahrer II-B 1/07, bedeutet der Betrieb nach Flugleistungsklasse 1 "Betrieb mit einer derartigen Leistung, dass im Fall eines Ausfalls des kritischen Triebwerks der Hubschrauber, abhängig vom Zeitpunkt des Ausfalls, innerhalb der

verfügbaren Startabbruchstrecke landen oder den Flug sicher bis zu einer angemessenen Landefläche fortsetzen kann".

5. §9 der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie sowie des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport über die Regelung des Luftverkehrs 2010 (Luftverkehrsregeln 2010), BGBl II 80, lautet:

"Mindestflughöhen

§9. (1) Bei Flügen über dichtbesiedeltem Gebiet, über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen oder über Menschenansammlungen im Freien ist eine Flughöhe einzuhalten, die eine Landung im Notfall ohne Gefährdung von Personen oder Sachen auf der Erde ermöglicht und durch die unnötige Lärmbelästigungen vermieden werden; die Flughöhe muss jedoch mindestens 1 000 ft über dem höchsten Hindernis betragen, von dem das Luftfahrzeug weniger als 600 m entfernt ist. Jedenfalls muss die Flughöhe bei Flügen mit kraftangetriebenen Luftfahrzeugen über den dichtbesiedelten Gebieten von Wien mindestens 3 400 ft über Grund betragen, über den dichtbesiedelten Gebieten von Graz, Linz, Klagenfurt sowie Salzburg mindestens 3 000 ft über Grund und über den dichtbesiedelten Gebieten von Innsbruck mindestens 2 000 ft über Grund.

(2) Bei anderen als den im Abs1 bezeichneten Flügen ist eine Flughöhe von mindestens 500 ft über Grund einzuhalten.

(3) Die Mindestflughöhen gemäß den Abs1 und 2 dürfen nur unterschritten werden, soweit dies notwendig ist:

1. zum Zwecke des Abfluges und der Landung,

2. auf Flugplätzen im Sinne des §58 LFG auch zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung,

3. auf Flugplätzen bei Bannerschleppflügen zum Zwecke der Aufnahme und des Abwerfens von Schleppgegenständen und

4. mit Hubschraubern auch zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung und Schwebeflügen, jedoch nur im Geltungsbereich einer Außenlandebewilligung, weiters bei Ambulanz- und Rettungsflügen.

(4) Brücken und ähnliche Bauwerke sowie verspannte Seile und Drähte dürfen nicht unterflogen werden.

(5) Ausnahmen von Bestimmungen der Abs1 bis 4 dürfen nur bewilligt werden, soweit dies mit Rücksicht auf den Zweck der Flüge erforderlich ist. Außerdem muss auf Grund der vom Piloten nachgewiesenen Fähigkeiten und Erfahrungen zu erwarten sein, dass durch die Unterschreitung der Mindestflughöhen weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet oder durch unnötigen Lärm belästigt werden. Die Bewilligungen sind für Flüge mit Zivilluftfahrzeugen auf Antrag des Piloten oder des Luftfahrzeughalters von der Austro Control GmbH zu erteilen. Sie sind insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und gegen Widerruf zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Bei Flügen mit Hänge- und Paragleitern ist beim Überfliegen von Personen, Gebäuden, öffentlichen Transportanlagen (Bahnen, Seilbahnen, Skiliften usw.) und von Freileitungen, jedenfalls ein Mindestabstand von 50 m einzuhalten.

(6) Für Flüge mit Militärluftfahrzeugen werden Ausnahmen im Sinne des Abs5 im Vollziehungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport angeordnet."

III. Erwägungen

1. Voraussetzung der Antragslegitimation gemäß Art139 Abs1 Z3 B-VG ist einerseits, dass der Antragsteller behauptet, unmittelbar durch die angefochtene Verordnung – im Hinblick auf deren Gesetzwidrigkeit – in seinen Rechten verletzt worden zu sein, dann aber auch, dass die Verordnung für den Antragsteller tatsächlich, und zwar ohne Fällung einer gerichtlichen Entscheidung oder ohne Erlassung eines Bescheides wirksam geworden ist. Grundlegende Voraussetzung der Antragslegitimation ist, dass die Verordnung in die Rechtssphäre des Antragstellers nachteilig eingreift und diese – im Falle ihrer Gesetzwidrigkeit – verletzt.

Nicht jedem Normadressaten kommt aber die Anfechtungsbefugnis zu. Es ist darüber hinaus erforderlich, dass die Verordnung selbst tatsächlich in die Rechtssphäre des Antragstellers unmittelbar eingreift. Ein derartiger Eingriff ist jedenfalls nur dann anzunehmen, wenn dieser nach Art und Ausmaß durch die Verordnung selbst eindeutig bestimmt ist, wenn er die (rechtlich geschützten) Interessen des Antragstellers nicht bloß potentiell, sondern aktuell beeinträchtigt und wenn dem Antragsteller kein anderer zumutbarer Weg zur Abwehr des – behaupteterweise – rechtswidrigen Eingriffes zur Verfügung steht (VfSlg 13.944/1994, 15.234/1998, 15.947/2000).

Wie der Verfassungsgerichtshof in seiner mit VfSlg 8058/1977 beginnenden ständigen Rechtsprechung ausgeführt hat, ist daher grundlegende Voraussetzung für die Antragslegitimation, dass die Verordnung in die Rechtssphäre der betroffenen Person unmittelbar eingreift und sie – im Fall ihrer Gesetzwidrigkeit – verletzt. Hiebei hat der Verfassungsgerichtshof vom Antragsvorbringen auszugehen und lediglich zu prüfen, ob die vom Antragsteller ins Treffen geführten Wirkungen solche sind, wie sie Art139 Abs1 Z3 B-VG als Voraussetzung für die Antragslegitimation fordert (vgl. zB VfSlg 8594/1979, 15.527/1999, 16.425/2002 und 16.426/2002).

2. Der angefochtenen Bestimmung des §3 Abs2 AOCV zufolge sind "Flüge über dicht besiedeltem Gebiet, Menschenansammlungen im Freien und auf Hubschrauberflugplätzen mit schwierigen Umgebungsbedingungen [...] nur mit Hubschraubern der Flugleistungsklasse I zulässig."

3. Zur Antragslegitimation ist dem Individualantrag nur zu entnehmen, dass für die antragstellende Gesellschaft kein anderer zumutbarer Weg bestehe, um die Verfassungswidrigkeit an den Verfassungsgerichtshof heranzutragen. In der Sache behauptet die antragstellende Gesellschaft im Wesentlichen die Nichteinhaltung der im Notifikationsgesetz vorgesehenen Notifikationsvorschriften, das Fehlen einer gesetzlichen Grundlage und die Unsachlichkeit bzw. Unverhältnismäßigkeit der Einschränkung auf Hubschrauber der Flugleistungsklasse 1 für Flüge über dicht besiedeltem Gebiet, Menschenansammlungen im Freien und auf Hubschrauberflugplätzen mit schwierigen Umgebungsbedingungen.

3.1. Dieses Vorbringen lässt jedoch nicht erkennen, inwiefern gerade die antragstellende Gesellschaft von den genannten Einschränkungen durch die angefochtene Verordnungsbestimmung in ihren rechtlich geschützten Interessen beeinträchtigt zu sein behauptet; insbesondere legt sie nicht dar, inwieweit sie durch die angefochtene Verordnungsbestimmung aktuell betroffen ist. Wird durch einen Antrag aber nicht konkret dargetan, inwieweit durch die bekämpfte Verordnung ein unmittelbarer und aktueller Eingriff in die Rechtssphäre des Antragstellers erfolgt, so leidet der Antrag an einem inhaltlichen, nicht verbesserungsfähigen Mangel (vgl. etwa VfSlg 12.797/1991, 13.717/1994, 17.111/2004, 18.187/2007). Da die antragstellende Gesellschaft ihre aktuelle Betroffenheit nicht hinreichend dargelegt hat, ist der Antrag schon aus diesem Grund als unzulässig zurückzuweisen.

3.2. Im Übrigen ist dem Vorbringen der antragstellenden Gesellschaft, soweit es sich auf Flüge über "dicht besiedeltem Gebiet" und über "Menschenansammlungen im Freien" bezieht, die Judikatur des Verfassungsgerichtshofes entgegen zu halten, wonach das dem einzelnen Normunterworfenen mit Art139 Abs1 Z3 B-VG eingeräumte Rechtsinstrument dazu bestimmt ist, Rechtsschutz gegen rechtswidrige generelle Normen – gleichsam lückenschließend – nur insoweit zu gewähren, als ein anderer zumutbarer Weg hiefür nicht zur Verfügung steht, weil man anderenfalls zu einer Doppelgleisigkeit des Rechtsschutzes gelangte, die mit dem Charakter eines Individualantrages als eines subsidiären Rechtsbehelfes nicht in Einklang stünde (vgl. zB VfSlg 11.479/1987 uva.).

Im Hinblick auf die Einschränkung für Flüge über "dicht besiedeltem Gebiet" und über "Menschenansammlungen im Freien" auf Hubschrauber der Flugleistungsklasse 1 gemäß §3 Abs2 AOCV steht ein zumutbarer anderer Weg zur Verfügung, um die behauptete Verfassungs- bzw. Gesetzwidrigkeit an den Verfassungsgerichtshof heranzutragen: §9 Abs5 Luftverkehrsregeln 2010 räumt der antragstellenden Gesellschaft die Möglichkeit ein, eine Ausnahmebewilligung zur Unterschreitung der – für Flüge über dichtbesiedeltem Gebiet oder Menschenansammlungen im Freien gemäß §9 Abs1 leg.cit. höheren – Mindestflughöhe zu beantragen. Die Zumutbarkeit dieses Wegs zeigt sich auch darin, dass der antragstellenden Gesellschaft bereits eine solche Bewilligung zum Zwecke der Herstellung von Luftbildaufnahmen über den dicht besiedelten Gebieten von Graz, Linz, Klagenfurt, Salzburg und Innsbruck mit mehrmotorigen Hubschraubern bis 300 Meter über Grund erteilt wurde.

Der antragstellenden Gesellschaft stünde es frei, eine Ausnahmebewilligung auch für andere als mehrmotorige Hubschrauber zu beantragen. Ob die Voraussetzungen für deren Erteilung gegeben sind, ist in dem in §9 Abs5 Luftverkehrsregeln 2010 vorgesehenen Verwaltungsverfahren zu klären; gegen die Versagung einer derartigen Ausnahmebewilligung auf Grund der angefochtenen Bestimmung könnte die antragstellende Gesellschaft bei den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts Beschwerde führen, im Beschwerdeverfahren vor dem Verfassungsgerichtshof die Gesetzwidrigkeit der angefochtenen Verordnungsbestimmung geltend machen und auf diese Weise eine gegebenenfalls von Amts wegen zu veranlassende Überprüfung der Verordnung auf ihre Gesetzmäßigkeit

herbeiführen (VfSlg 9277/1981, 9724/1983, 11.227/1987, 13.652/1993, 13.912/1994, 15.467/1999, 18.961/2009). Für die Frage der Zumutbarkeit ist es belanglos, ob das Beschreiten dieses Weges für den Betroffenen in der Sache selbst wegen der bestehenden einfachgesetzlichen Rechtslage aussichtsreich ist (vgl. VfSlg 18.181/2007, 18.351/2008 mwN).

IV. Ergebnis

1. Der Antrag ist daher als unzulässig zurückzuweisen.

2. Diese Entscheidung konnte gemäß §19 Abs4 erster Satz VfGG ohne mündliche Verhandlung in nichtöffentlicher Sitzung getroffen werden.

Schlagworte

Luftfahrt, VfGH / Individualantrag, VfGH / Formerfordernisse

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:2014:V62.2013

Zuletzt aktualisiert am

15.04.2014

Quelle: Verfassungsgerichtshof VfGH, http://www.vfgh.gv.at

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at