jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Bvwg Erkenntnis 2020/1/29 W179 2139053-1

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 29.01.2020

Entscheidungsdatum

29.01.2020

Norm

B-VG Art. 133 Abs4
LFG §101
LFG §102
VwGVG §24 Abs1
VwGVG §28 Abs1
VwGVG §28 Abs2

Spruch

W179 2139053-1/10E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch den Richter Mag. iur. Eduard Hartwig PAULUS als Einzelrichter über die Beschwerde des XXXX , vertreten durch JANEZIC & SCHMIDT Rechtsanwälte OG in 8020 Graz, Lagergasse 57a, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom XXXX , GZ XXXX , betreffend die Bewilligung zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen mit einem Tragschrauber, nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am XXXX , zu Recht erkannt:

SPRUCH:

A) Beschwerde:

I. In teilweiser Stattgabe der Beschwerde wird der Spruch des angefochtenen Bescheids mit der Maßgabe abgeändert, dass dieser nun wortwörtlich lautet:

[Änderungen im Text unterstrichen; von den Änderungen nicht umfasst die bereits von der Behörde unterstrichenen Überschriften.]

"Bescheid

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde bewilligt aufgrund des Antrages vom XXXX gemäß § 107 in Verbindung mit § 102 Abs. 1 Luftfahrtgesetz, BGBl Nr. 253/1957 (LFG), idgF, XXXX XXXX

die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen mit einem Tragschrauber mit der Betriebsstätte in XXXX , nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen:

I. Umfang der Bewilligung

Die Bewilligung berechtigt zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen mit einem Tragschrauber am Tage nach Sichtflugregeln.

II. Auflagen

A. Allgemeines

1. Es wird darauf hingewiesen, dass alle in Österreich jeweils anzuwendenden luftfahrtrechtlichen Vorschriften - insbesondere das LFG, die Luftverkehrsregeln 2014, BGBl II Nr. 297/2014 (LVR 1014) in Verbindung mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 (Standardised European Rules of the Air - SERA), die Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrgerät-Verordnung 2010, BGBl II Nr. 143/2010 (ZLLV 2010), idgF, sowie die Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006, BGBl II Nr. 205/2006 (ZLPV 2006), idgF - einzuhalten sind.

Die Instandhaltung ist von einem Instandhaltungsbetrieb gem. § 52 Abs. 1 oder Abs. 2 ZLLV 2010 oder von einem Instandhaltungshilfsbetrieb gem. § 51 Abs. 1 ZLLV 2010 durchzuführen. Das Management der fortdauernden Lufttüchtigkeit kann von einer Organisation gem. § 57 ZLLV 2010 ("nationale CAMO") geführt werden.

2. Betriebsumfang:

Ein Tragschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 560 kg gem. § 4 Z 1 lit. d ZLLV 2010 in Verbindung mit Anhang II lit. f der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. Nr. L 79 vom 19.3.2008 S.1.

3. Flugbereich:

Der Flugbetrieb ist im gesamten österreichischen Bundesgebiet zulässig.

4. Eintragung:

a) Der Tragschrauber hat grundsätzlich im Besitz der österreichischen Staatszugehörigkeit zu sein (§ 15 LFG). Diesfalls muss eine Eintragung in das österreichische Luftfahrzeugregister vorliegen (§ 16 LFG). Zu den näheren Bestimmungen über die Eintragung siehe § 7 ZLLV 2010.

b) Vorrübergehend kann der Tragschrauber auch im Besitz der deutschen Staatszugehörigkeit sein (nachstehend: der deutsche Tragschrauber).

Diesfalls muss (müssen):

i. der Halter des deutschen Tragschraubers XXXX sein,

ii. die gleichwertige - gewerbliche - Verwendung des deutschen Tragschraubers im Fluge, insbesondere hinsichtlich der Lufttüchtigkeit, des Flugbetriebes inklusive Ausrüstung, der Betriebstüchtigkeit und der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit iSd § 18 Luftfahrtgesetz 1958 durch die zuständige österreichische Behörde rechtskräftig mit Bescheid (gegebenenfalls unter Verwendungsauflagen) festgestellt worden sein,

iii. der deutsche Tragschrauber spätestens 12 Monate, nachdem er erstmalig auf eigene Rechnung und Gefahr eines österreichischen Luftverkehrsunternehmens verwendet worden ist, in das österreichische Luftfahrtregister eingetragen werden (§ 15 Abs 3 LFG), außer die Austro Control GmbH hat auf Antrag des Halters XXXX diese erstgenannte Frist um längstens 12 Monate verlängert (§ 15 Abs 4 LFG); nach Ablauf dieser allfällig nach § 15 Abs 4 LFG erstreckten Frist ist der deutsche Tragschrauber jedenfalls in das österreichische Luftfahrtregister einzutragen,

iv. alle mit dieser Beförderungsbewilligung ausgesprochenen Auflagen (Punkt II. des angefochtenen Bescheides idF dieser Entscheidung) gleichermaßen vom deutschen Tragschrauber eingehalten werden und gelten diese unmittelbar und verbindlich auch für den deutschen Tragschrauber, und

v. der deutsche Tragschrauber im Fluge immer einen Feuerlöscher an Bord haben.

5. Verwendungsart:

Im Bordbuch des Luftfahrzeuges und im Flugbuch des Piloten ist für jeden Flug die jeweilige Verwendungsart, nach der das Luftfahrzeug betrieben worden ist (gewerblicher Luftverkehr oder Allgemeine Luftfahrt), auf geeignete Weise ersichtlich zu machen.

6. Ticket (Flugschein):

Im gewerbsmäßigen Luftverkehr dürfen nur Personen befördert werden, die im Besitz eines Tickets sind. Die nähren Bestimmungen gemäß § 12 Luftverkehrsbetreiberzeugnis- und Flugbetriebs-Verordnung 2008, BGBl II Nr. 254/2008 (AOCV 2008), idgF, sind anzuwenden.

B. Betriebsaufnahmebewilligung

1. Bereits mit Antrag vom XXXX hat der Antragsteller auch um Erteilung der Bewilligung zur Aufnahme des Flugbetriebes (Betriebsaufnahmebewilligung) bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie angesucht. Mit Novelle zum Luftfahrtgesetz, BGBl I Nr. 108/2013, ist mit 1.10.2013 die Zuständigkeit für die Betriebsaufnahmebewilligung von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Austro Control GmbH (im Folgenden ACG) übergegangen (§ 173 Abs. 37 LFG). Die Kundmachung der gegenständlichen Novelle erfolgte am 20.6.2013, also nach der Antragstellung. Mit Inkrafttreten des geänderten § 108 LFG (Betriebsaufnahmebewilligung) ist die Zuständigkeit automatisch auf die ACG übergegangen. Der gegenständliche Antrag wurde mit Schreiben der Obersten Zivilluftfahrtbehörde vom XXXX , GZ XXXX , der ACG übermittelt.

Zur Weiterführung des Verfahrens hat sich der Antragsteller nunmehr formlos an die ACG zu wenden.

2. Im Verfahren zur Erteilung einer Bewilligung für die Aufnahme des Flugbetriebes sind nachstehende Angaben erforderlich bzw. sind nachstehende Unterlagen vorzulegen:

a) Type einschließlich der Ausrüstung, des Lufttüchtigkeitszeugnisses, der Verwendungsbescheinigung, der Nachprüfungsbescheinigung, des Eintragungsscheines und des Lärmzeugnisses des bei der mündlichen Verhandlung zur Betriebsaufnahmebewilligung (§ 108 Abs. 2 LFG) gestellten Tragschraubers, wobei der Unternehmer Halter des Tragschraubers sein muss;

b) Das Instandhaltungsprogramm des Tragschraubers; zu beachten ist der Lufttüchtigkeitshinweis (LTH) Nr. 43B (Stand 18.7.2016);

c) Der Nachweis über den Abschluss eines Vertrages mit einem Instandhaltungsbetrieb gem. § 52 Abs. 1 oder Abs. 2 ZLLV 2010 oder mit einem Instandhaltungshilfsbetrieb gem. § 51 Abs. 1 ZLLV 2010;

d) Gegebenenfalls der Nachweis über den Abschluss eines Vertrages mit einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gem. § 57 ZLLV 2010;

e) Sofern zutreffend ein Exemplar des Organisationsplanes des Unternehmens (siehe Punkt E. 1.);

f) Ein Exemplar des Stellenbesetzungsplanes einschließlich der Qualifikation des in Punkt E. geforderten Fachpersonals;

g) Ein Exemplar des Betriebshandbuches (Punkt F.), welches der Flugdurchführung und des im Betrieb verwendeten Musters des Tragschraubers Rechnung trägt;

h) Ein Exemplar der vom Hersteller herausgegebenen Betriebsanweisungen (Luftfahrzeug- und Wartungshandbuch); dieses ist spätestens beim Audit vorzulegen;

i) Nachweis des Abschlusses der gesetzlich vorgeschriebenen Versicherung; dieser ist beim Audit vorzulegen;

j) Den Entwurf eines Tickets.

3. Die Überschreitung der in Punkt A. 2. bescheidmäßig festgelegten Anzahl der im Betrieb zu verwendenden Luftfahrzeuge sowie die Gründung weiterer Betriebsstätten, ist an eine Erweiterung der Beförderungsbewilligung gebunden. Zur Durchführung des Flugbetriebs mit anderen als in Punkt A. 2. genannten Luftfahrzeugen ist gemäß § 102 LFG eine gesonderte Beförderungsbewilligung zu beantragen.

C. Tragschrauber

1. Der ACG ist nach Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung unverzüglich der Ab- und Zugang der im Unternehmen zur Verwendung stehenden Tragschrauber zu melden.

2. a) Werden im Unternehmen in Österreich registrierte Tragschrauber verwendet, die nicht in der Halterschaft des Unternehmers stehen, so muss deren Halter oder Eigentümer im Besitz einer österreichischen Beförderungs- und Betriebsaufnahmebewilligung sein.

b) Auf Antrag des Unternehmens können von der ACG Ausnahmen vom Erfordernis des Besitzes einer Betriebsaufnahmebewilligung gewährt werden. Diese Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder unter Vorschreibung von Auflagen zu erteilen, als dies zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

3. a) Wird ein im Ausland registrierter Tragschrauber im Unternehmen verwendet und ist nicht das Unternehmen Halter dieses Tragschrauber, so muss deren Halter oder Eigentümer im Besitz einer äquivalenten Beförderungsbewilligung (§ 102 Abs.1 LFG) des jeweiligen Registrierstaates sein und die Gleichwertigkeit im Sinne§ 18 Abs. 2 Z 1 LFG vorliegen. Die Verwendung eines derartigen Tragschraubers ist nur dann gestattet, wenn seitens des ausländischen Unternehmens die betriebseigene Besatzung zur Verfügung gestellt wird. Das Unternehmen hat nachzuweisen, dass der betreffende ausländische Halter oder Eigentümer die flugbetriebliche und instandhaltungstechnische Verantwortung trägt und die jeweilige ausländische Luftfahrtbehörde diesem Einsatz zustimmt. Die Verwendung eines derartigen Tragschraubers ist für die Dauer von zwölf Monaten befristet und insoweit bedingt oder unter Vorschreibung von Auflagen zu erteilen, als dies zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Auf Antrag des Unternehmens kann diese Frist jeweils um längstens zwölf Monate verlängert werden (Wet-Lease-In).

b) Die Verwendung eines im Ausland registrierten Tragschraubers im Flugbetrieb des Unternehmens mit betriebseigener Besatzung ist, unabhängig von einer Halterschaftsübertragungserklärung oder einer Eintragung des Unternehmers in einem ausländischen Luftfahrzeugregisters, unzulässig, sofern nicht die Voraussetzungen gemäß § 18 LFG erfüllt werden.

D. Mindestausrüstung

Unbeschadet der Mindestausrüstungsliste bzw. der Mindestausrüstung gemäß dem Musterkennblatt des Luftfahrzeugmusters umfasst die Verwendung in der gewerblichen Beförderung von Personen und Sachen für Flüge bei Tag nach Sichtflugregeln im Sinne der ZLLV 2010, Anlage D, in Verbindung mit dem LTH Nr. 50, Anlage E (Stand: 4.10.2010):

* ein Fahrtmesser, Messbereich von Vso bis 1,05 VNE;

* ein Höhenmesser mit hPa-Korrekturskala;

* eine Rotordrehzahlanzeige;

* ein Magnetkompass;

* ein Scheinlot;

* Druck-, Temperatur- und Drehzahlanzeigegeräte, die der Motorhersteller fordert und die notwendig sind, den Motor innerhalb seiner Betriebsgrenzen zu betreiben;

* für jeden Kraftstoffbehälter eine Kraftstoffvorratsanzeige, die vom Pilotensitz einsehbar ist;

* eine Ölvorratsanzeige (Peilstab) für jeden Ölbehälter, wenn dieser keiner Sichtkontrolle zugänglich ist;

* ein Sitz für jeden Insassen;

* ein 4-teiliger Anschnallgurt für jeden Sitz;

* eine Bordapotheke ÖNORM V5100 oder V5001 oder mindestens gleichwertig;

* ein Notsender (ELT) bei Überlandflügen;

* ein feuerfestes Schild;

* eine Ladedruckanzeige bei Verwendung von Ladermotoren bzw. Verstellpropeller;

* ein Feuerlöscher;

* eine VHF-Empfangsanlage;

* für Höhenflüge: Sauerstoff gemäß ICAO Annex 6 Part II.

E. Organisation des Unternehmens

1. Der Organisationsplan hat - sofern zutreffend - nachstehende Angaben zu enthalten beziehungsweise sind nachstehende Unterlagen anzuschließen:

a) Aufteilung der einzelnen Geschäftsbereiche (Abteilungen);

b) Genaue Bezeichnung der Aufgaben und Funktionen der einzelnen Abteilungen;

c) Genaue Darstellung der Verantwortlichkeit und Weisungsrechte der in den einzelnen Abteilungen tätigen Personen;

d) Für die einzelnen Aufgaben innerhalb der Organisation sind fachlich geeignete Personen namhaft zu machen und ihre Qualifikationen und Befugnisse in einem gesonderten Stellenbesetzungsplan zusammenzufassen.

2. a) Im Organisations- und Stellenbesetzungsplan sind neben dem sonstigen Personal wie Piloten, Verwaltungspersonal etc. obligatorisch zumindest ein geeigneter Flugbetriebsleiter und fakultativ dessen Stellvertreter ausdrücklich namentlich bekanntzugeben. Die geforderten Qualifikationen des Flugbetriebsleiters sowie seines Stellvertreters sind in Auflagenpunkt G. 1. zu ersehen.

b) Weisungen in flugbetrieblichen Angelegenheiten, sofern hiedurch die Verkehrssicherheit berührt wird, dürfen nur von Personen des Unternehmens erteilt werden, die dem einschlägigen zivilen Luftfahrtpersonal (§ 25 LFG) angehören. Weisungen in instandhaltungstechnischen Angelegenheiten dürfen nur von entsprechend verantwortlichen Mitarbeitern erteilt werden.

Wenn ein Bediensteter des Unternehmens überzeugt ist, dass ein erhaltener Auftrag geltenden gesetzlichen Bestimmungen oder der Sicherheit der Luftfahrt widerspricht, muss er den Vorgesetzten darauf aufmerksam machen. Beharrt der Vorgesetzte trotzdem auf die Ausführung seiner Anordnung, so muss er seinen Auftrag schriftlich erteilen. Der Weisungsempfänger darf einem solchen schriftlichen Auftrag nur soweit nachkommen, als er nicht offensichtlich sicherheitsgefährdend ist oder strafgesetzlichen Bestimmungen widerspricht. Das Unternehmen und der Weisungsempfänger haben der Aufsichtsbehörde unter Vorlage des schriftlichen Auftrags unverzüglich zu berichten.

3. Für Personen, die flugbetriebliche Aufgaben durchzuführen haben, sind die fachlichen Voraussetzungen und die Dauer der einschlägigen praktischen Erfahrung für die im Organisationsplan vorgesehenen Tätigkeitsgebiete im Stellenbesetzungsplan anzuführen und der ACG nachzuweisen.

4. Alle beabsichtigten Änderungen und Ergänzungen des Organisations- bzw. Stellenbesetzungsplanes einschließlich aller diesbezüglichen personellen Zu- und Abgänge, die den Betrieb betreffen, sind vor deren Durchführung der ACG zu melden. Die Durchführung ist bewilligungspflichtig.

5. Für wesentliche Änderungen laut§ 102 Abs. 3 LFG ist eine Bewilligung beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu beantragen.

F. Betriebshandbuch

1. Das Unternehmen hat ein Betriebshandbuch, in dem alle flugbetrieblichen und flugtechnischen Angelegenheiten geregelt sind, zu erstellen und dieses sowie alle Änderungen oder Ergänzungen der ACG zur Genehmigung vorzulegen. Das Betriebshandbuch sowie alle Änderungen und Ergänzungen sind den in Frage kommenden Personen nachweislich zur Kenntnis zu bringen.

2. Das Betriebshandbuch ist verpflichtend in Entsprechung der Gliederung und des Inhaltes jenes Betriebshandbuches zu erstellen, dass die ACG für den gewerblichen Betrieb eines Tragschraubers entworfen hat. Dieses Handbuch wurde dem Unternehmen mit Schreiben der obersten Zivilluftfahrtbehörde vom XXXX , zur Kenntnis gebracht.

3. Das Betriebshandbuch und ein Feuerlöscher sind bei jedem Flug an Bord mitzuführen.

4. Wenn zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Betriebs aufgrund technischer oder flugbetrieblicher Erkenntnisse Abweichungen oder Ergänzungen von den einen Bestandteil dieses Bescheides bildenden Auflagen als notwendig erachtet werden, sind diese über einen Antrag des Luftbeförderungsunternehmens oder in Ausübung des Aufsichtsrechts über Weisung der ACG in das Betriebshandbuch aufzunehmen.

G. Flugbetrieb

1. Der vom Unternehmer obligatorisch namhaft zu machende Betriebsleiter und sein fakultativ namhaft zu machender Stellvertreter müssen ein Mindestalter von 19 Jahren und die Tragschrauberpiloten ein Mindestalter von 18 Jahren aufweisen.

2. Der Betriebsleiter, sein fakultativer Stellvertreter und die Tragschrauberpiloten müssen:

a) im Besitz eines gültigen Ultraleichtscheines sein, der zur Führung von Ultraleichtluftfahrzeugen im Rahmen der Klassenberechtigung der Tragschrauber berechtigt;

b) über eine Gesamtflugerfahrung von 250 Flugstunden verfügen, davon 50 Flugstunden auf dem im Unternehmen eingesetzten Luftfahrzeugmuster, wovon mindestens 25 Flugstunden in den letzten zwölf Kalendermonaten vor erstmaligem Antritt der gewerblichen Tätigkeit nachzuweisen sind;

c) über das flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 gemäß VO (EU) Nr. 1178/2011 verfügen;

d) die zumindest eingeschränkte Sprechfunkberechtigung nachweisen;

e) die positiv abgelegte Theorieprüfung für Berufspiloten (CPL) im Ausmaß von VO (EU) Nr. 1178/2011, FCL.310 CPL, nachweisen, oder das Ausbildungsziel und die Inhalte - die direkt unter diesem Punkt e) sogleich nachstehend eingerückt dargestellt sind - als Mindestanforderung verpflichtend erfüllen und nachweisen können, wobei 1.) die Wissensaneignung hinsichtlich des genannten Ausbildungsziels und der besagten Inhalte im Selbststudium anhand der jeweils aktuellen "CPL-Unterlagen" erfolgen darf, und 2.) der BMVIT eine dementsprechende Prüfungsmöglichkeit zum Nachweis des Ausbildungsziels und der Inhalte organisieren wird:

"Ausbildungsziel:

-

Umfassendes, über das Wissen eines Privatpiloten hinausgehende Kenntnisse, die es dem Piloten ermöglichen, Mängel und Fehler zeitgerecht zu erkennen und effektive Gegenmaßnahmen zur Sicherstellung eines Sicheren Fluges einzuleiten.

-

Detailliertes Wissen über die Zusammenhänge menschlicher Leistungsfähigkeit und deren Grenzen sowie die Bedeutung von gutem Airmanship bei gewerblicher Beförderung.

Inhalte:

a) air law; (LVR,SERA,AIS, AIP, NOTAMS, AIC, Passenger Handling, SAR, Operating Regulations)

(b) aircraft general knowledge - Gyrocopter (Bauvorschrift, Materials, Technologies, Fatigue, Stress, Komponenten, Steuerung, Kraftstoffsystem, Elektrisches system, Triebwerk, Propeller, Rotorsystem, Kreiseleffekte, Prerotation, Kupplung and Brake, Vakuum system)

(c) aircraft general knowledge - instrumentation (Pitot Static, Fuel, Engine Instruments, Kompass, EFB) ;

(d) mass and balance (all except large aeroplanes);

(e) performance (General Parts, Gyro Performance Factors and determination only) ;

(f) flight planning and monitoring (VFR only, fuel planning, flight plan, ;

(g) human performance(complete);

(h) meteorology (complete, außer Jet Stream, tropical, monsoon, sandstorm) ;

(i) general navigation (VFR complete,);

(j) radio navigation (SSR Transponder, GNNS);

(k) operational procedures (National Operation Procedures, VFR only und local flights, DG,;

(l) principles of flight(Low Speed Aerodynamic, no flaps, no spoilers, no speed brakes, propellers, basic flight mechanic gyrocopter, Autorotation, gyro speed-atitude limits, vibrations, stability and control, effect of low G);

(m) communications. (Intercom, Headset)

(n) area 100 - Knowledge skill and attitude (all)";

f) vor jedem Einsatz als Pilot jene fortlaufende Flugerfahrung erbringen, die die jeweiligen Bestimmungen, anhand derer der Ultraleichtschein ausgestellt worden ist, vorsehen, jedoch mindestens

* innerhalb der vorangegangen 24 Monate mindestens 12 Stunden Flugzeit als verantwortlicher Pilot auf Tragschraubern, wobei in diesen 12 Stunden 12 Starts und 12 Landungen sowie mindestens 6 Stunden innerhalb der letzten zwölf Monate sowie ein Übungsflug von mindestens einer Stunde Flugzeit in Begleitung eines Fluglehrers enthalten sein müssen, und

* innerhalb der vorangegangen 90 Tage drei Flüge im Falle der Beförderung von Fluggästen.

3. Der Flugbetriebsleiter und sein fakultativer Stellvertreter müssen in geeigneter Weise technische Kenntnisse sowie die Absolvierung eines positiv bewerteten Checkflugs mit einem behördlich ermächtigten Prüfer nachweisen können und über organisatorische Fähigkeiten verfügen. Dieser Checkflug ist durch ein Prüfprotokoll über die praktische Prüfung und über die Kenntnisse bei einem Fachgespräch zu beurkunden. Über die Eignung entscheidet die ACG.

4. Über die eingesetzten Tragschrauberpiloten sind Lebenslaufakten anzulegen, aus denen die für die Erhaltung des Zivilluftfahrerscheines und für die Verwendung in Luftbeförderungsunternehmen erforderlichen Qualifikationen hervorgehen. Hierzu zählt auch die für den Tragschrauberpiloten festgesetzte Befähigung zur Einhaltung der im Betriebshandbuch festgelegten Minima (Wetter, Abflugmasse etc.). Auch müssen alle sonstigen Vorkommnisse darin ersichtlich sein, welche für die Beurteilung der fachlichen Befähigung oder auf die Verlässlichkeit von Einfluss sein können.

5. Über jeden eingesetzten Tragschrauberpiloten ist eine chronologische Flugstundenkontrollliste zu führen und mindestens zwei Jahre lang aufzubewahren.

H. Aufrechterhaltung des sicheren Flugbetriebes

1. Der Unternehmer ist dafür verantwortlich, dass die Sicherheit des Betriebs des Luftbeförderungsunternehmens gewährleistet ist (§ 106 Z 2 in Verbindung mit § 110 Z 1 LFG). Der Flugbetriebsleiter oder gegebenenfalls sein Stellvertreter hat für die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen zu sorgen und erforderlichenfalls Abhilfemaßnahmen zu setzen.

2. Um der ACG die Ausübung des Aufsichtsrechtes (§ 141 Abs. 2 und 3 LFG) und die Durchführung jener Maßnahmen, die zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich sind, zu ermöglichen, hat der Unternehmer - unbeschadet der Meldepflichten gemäß § 136 LFG - Vorkommnisse und Zwischenfälle, die geeignet sind, den Flugbetrieb zu stören, die Verkehrssicherheit des im Luftbeförderungsunternehmen eingesetzten Tragschraubers zu beeinträchtigen oder eine Gefährdung von Personen oder Sachen herbeizuführen, unverzüglich der ACG schriftlich zu melden. Diese Meldung hat das Kennzeichen des Tragschraubers und seinen Einsatzzustand (z.B.: bei Instandhaltung, vor oder während des Starts, im Fluge, bei oder nach der Landung etc.) anzugeben, in welchem dieser Mangel festgestellt wurde.

Weiters hat die Meldung zu enthalten, durch welchen Umstand (z.B.:

unsachgemäße Arbeitsausführung, falsche Weisung, Art der Unterlassung, Nichtbeachtung gesetzlicher oder sonstiger Vorschriften) die meldepflichtige Situation herbeigeführt wurde und gegebenenfalls, welche Personen (z.B.: Pilot, sonstige natürliche Person, Hersteller- oder Instandhaltungsunternehmen, etc.) für die Fehlleistung als ursächlich betrachtet werden. Aus jeder Meldung müssen auch die getroffenen Abhilfemaßnahmen ersichtlich sein. Solche Meldungen sind vom Betriebsleiter oder seinem Stellvertreter zu verfassen und zu zeichnen.

3. Der Unternehmer hat ein Verfahren für die Meldung von Unfällen und Störungen (§ 136 LFG) unter Beachtung der VO (EU) Nr. 376/2014 und der Durchführungs-VO (EU) Nr. 1018/2015 vorzusehen.

I. Sonstiges

Nach anderen Gesetzesbestimmungen erforderliche Bewilligungen werden durch diese Bewilligung nicht berührt.

IV. Kosten und Gebühren

XXXX

XXXX II. Im Übrigen wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

B) Revision:

Die Revision ist nach Art 133 Abs 4 B-VG nicht zulässig.

Text

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

I. Verfahrensgang:

1. Vorauszuschicken ist Nachstehendes:

1.1. Der Beschwerdeführer ist Halter eines Tragschraubers (Ultraleichtflugzeugs) mit deutscher Staatszugehörigkeit und Kennzeichen XXXX

1.2. Mit Schreiben vom XXXX suchte der Beschwerdeführer bei der belangten Behörde BMVIT um Erweiterung der besagten Beförderungsbewilligung und Betriebsaufnahmebewilligung um den Bereich "UL-Tragschrauber" und somit um die behördliche Bewilligung, mit dem Tragschrauber Personen und Sachen gewerbsmäßig zu befördern, an. Dem Antrag war ua ein Flight Operations Manual beigeschlossen.

1.3. XXXX 2. Nach Durchführung eines Ermittlungsverfahrens samt Heranziehung eines Amtssachverständigen der Austria Control GmbH (kurz: ACG) und dem Hören des zuständigen Bundeslandes und der zuständigen Gemeinde der Betriebsstätte 1.) bewilligte die belangte Behörde BMVIT mit dem angefochtenen Bescheid die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen mit dem verfahrensgegenständlichen Tragschrauber am Tage nach Sichtflugregeln unter näher bestimmten Auflagen, sowie sprach sie

2.) über eine zu entrichtende Verwaltungsabgabe und zu bezahlende Gebühren ab.

3. Gegen diesen Bescheid wendet sich die vorliegende Beschwerde, ficht ausschließlich einzelne Punkte des Spruchpunkt II. und damit die nachstehenden Auflagen an:

* II.A.4., II.C.2.a., II.C. 3.a. und b. (das Erfordernis der österreichischen Staatszugehörigkeit des Tragschraubers),

* II.G.2.e. (die für den Flugbetriebsleiter verpflichtend vorgeschriebene Theorieprüfung für Berufspiloten (CPL) gemäß VO Nr. 1178/2011, FCL.310),

* II.B.2. und 3. (Determinierung des von der ACG abzuführenden Verfahrens zur Erteilung einer Betriebsaufnahmebewilligung gemäß § 108 LFG),

* II.B.F.1. [gemeint: II.F.1.] und 2. (Erfordernis eines durch nachfolgenden Bescheid der ACG zu genehmigenden Betriebshandbuches)

* II.H.3. (Anwendung der Bestimmungen der VO Nr. 376/2014 sowie der DVO Nr. 1018/2015)

Dementsprechend wird begehrt, das Bundesverwaltungsgericht möge

1.) den angefochtenen Bescheid dahingehend abändern, dass die Auflagen II.A.4., II.C.2.a., II.C. 3.a. und b., II.G.2.e., II.B.2. und 3., II.B.F.1. [gemeint: II.F.1.] und 2. letzter Satz und II.H.3. ersatzlos gestrichen werden,

in eventu,

2.) den angefochtenen Bescheid dahingehend abändern, dass die Auflagen II.A.4., II.C.2.a., II.C. 3.a. und b., II.G.2.e., II.B.2. und 3., II.B.F.1. [gemeint: II.F.1.] und 2. letzter Satz und II.H.3 rechtskonform abgeändert oder eingeschränkt werden.

Weiters stellt der Beschwerdeführer einen Antrag auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung.

4. Die belangte Behörde legt die Beschwerde samt Verwaltungsakt vor, ohne eine Gegenschrift zu erstatten noch Anträge zu stellen.

5. Nach hiergerichtlicher Aufforderung reicht die belangte Behörde weitere Aktenbestandteile nach.

6. Schließlich führt das Bundesverwaltungsgericht mit beiden Parteien eine Beschwerdeverhandlung ab, in der die in Beschwer gezogenen Auflagen im Detail besprochen werden sowie eingangs ein technischer Sachverständiger der ACG - XXXX allgemein beeideter und zertifizierter Sachverständiger ist - als Amtssachverständiger beigezogen wird, womit

die Parteien einverstanden sind.

6.1. Der Beschwerdeführer gibt hinsichtlich der bekämpften Auflage II.H.3. (Meldepflichten) an, sein diesbezügliches Beschwerdevorbringen II.5 im Lichte der Neufassung des § 136 LFG idF BGBl I Nr 92/1017 nicht länger aufrecht zu erhalten.

6.2. Zudem ändere er sein Vorbringen zur Nichtanwendung des Unionsrechtes auf den gegenständlichen Sachverhalt aufgrund der Bestimmung des Anhanges II. von lit f der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 auf die diese mittlerweile ersetzende Verordnung (EU) 2018/1139 und deren Anhang I. Abs 1 lit g [gemeint f].

6.3. Ebenso ziehe er sein Beschwerdevorbringen zu den Auflagen II.B.2. und II.B.3. zurück.

6.4. Am Ende der Verhandlung sind keine Beweisanträge mehr offen und verzichten die Parteien auf eine zweite Tagsatzung.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Feststellungen (Sachverhalt):

1. Zunächst werden die Punkte 1.1., 1.2. und 1.3. des Verfahrensganges als entscheidungswesentlicher Sachverhalt festgestellt.

2. Ein Tragschrauber ist ein Ultraleichtluftfahrzeug iSd §§ 102, 106 u 107 LFG.

3. Der verfahrensgegenständliche Tragschrauber hat abhängig von den Windverhältnissen eine Reisegeschwindigkeit von ca. XXXX km/h und eine mittlere Reichweite von ca. XXXX km mit vollem Tank. Dementsprechend kann bei vollem Tank XXXX Stunden geflogen werden. Die durchschnittliche Flughöhe beträgt XXXX m über Grund, technisch gesehen könnte mit diesem auch so hochgeflogen werden, dass der Pilot bzw der Passagier künstlichen Sauerstoff benötigen würde.

4. Der verfahrensgegenständliche Tragschrauber hat eine maximale Abflugmasse von XXXX kg.

2. Beweiswürdigung:

Zur Feststellung des für die Entscheidung maßgebenden Sachverhaltes wurde Beweis erhoben mittels Einsichtnahme in die Akten der belangten Behörde und den Akt des erkennenden Gerichts - insbesondere in den angefochtenen Bescheid und die dagegen erhobene Beschwerde - sowie eine ausführliche mündliche Beschwerdeverhandlung unter Beiziehung eines Amtssachverständigen der ACG abgeführt:

Die Feststellungen beruhen auf der unzweifelhaften Aktenlage sowie den diesbezüglichen Angaben der Parteien in der Beschwerdeverhandlung, die vom Amtssachverständigen bestätigt wurden.

Die maximale Abflugmasse ergibt sich zweifelsfrei aus dem im Behördenakt einliegenden "Wägebericht" des verfahrensgegenständlichen Tragschraubers vom XXXX .

3. Rechtliche Beurteilung:

3.1. Zu Spruchpunkt A) Beschwerde:

a) Zulässigkeit:

1. Die Beschwerde wurde rechtzeitig erhoben und ist zulässig.

b) Rechtsnormen:

2. Die entscheidungswesentlichen Bestimmungen der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates lauten (wortwörtlich) wie folgt:

"Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) (...)

(3) Diese Verordnung gilt nicht für

a) (...)

d) die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb der in Anhang I genannten Luftfahrzeuge, deren Betrieb mit einem geringen Risiko für die Flugsicherheit verbunden ist, sowie das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen, es sei denn, für das Luftfahrzeug wurde eine Zulassung/ein Zeugnis gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erteilt oder eine solche Zulassung/ein solches Zeugnis gilt als erteilt. (...)

"ANHANG I

Luftfahrzeuge gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d

1. Kategorien bemannter Luftfahrzeuge, auf die diese Verordnung keine Anwendung findet:

a) (...)

f) einsitzige und zweisitzige Tragschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 600 kg;

g) (...)"

3. Die entscheidungswesentlichen Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes 1957, BGBl Nr 253/1957 idF BGBl I Nr 92/2017, lauten (auszugsweise) wortwörtlich:

"Staatszugehörigkeit

§ 15. (1) Zivilluftfahrzeuge, die in das Luftfahrzeugregister (§ 16) eingetragen sind, sowie alle Militärluftfahrzeuge des Bundesheeres besitzen die österreichische Staatszugehörigkeit. Sie haben ein österreichisches Kennzeichen und die Farben der Republik Österreich zu führen.

(2) Das Kennzeichen besteht aus einem Staatszugehörigkeits- und einem Eintragungszeichen. Das Eintragungszeichen ist einem Zivilluftfahrzeug von der Austro Control GmbH oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zur Führung des Luftfahrzeugregisters zuständigen Behörde zuzuteilen, sobald die Erfordernisse für die Eintragung in das Luftfahrzeugregister erfüllt sind.

(3) Im Ausland registrierte Luftfahrzeuge sind spätestens zwölf Monate, nachdem sie erstmalig auf eigene Rechnung und Gefahr eines österreichischen Luftverkehrsunternehmens verwendet worden sind, in das Luftfahrzeugregister einzutragen.

(4) Die Austro Control GmbH kann auf Antrag des Halters des Luftfahrzeuges die Frist gemäß Abs. 3 um längstens zwölf Monate verlängern, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

(5) Das Datum der erstmaligen Verwendung bleibt auch bei einem Wechsel des Luftfahrzeughalters unverändert. Die in Abs. 3 und 4 genannten Fristen werden für den Zeitraum der Verwendung des Luftfahrzeuges durch einen Luftfahrzeughalter, der nicht der Aufsicht inländischer Luftfahrtbehörden unterliegt, gehemmt und laufen bei erneuter Verwendung des Luftfahrzeuges durch einen der inländischen Aufsicht unterliegenden Luftfahrzeughalter weiter.

(6) Unterliegen im Ausland registrierte Luftfahrzeuge auf Grund einer Vereinbarung gemäß § 24b der Aufsicht der Austro Control GmbH, sind die Abs. 3 bis 5 für die Geltungsdauer dieser Vereinbarung nicht anzuwenden."

"Voraussetzungen für die Verwendung von ausländischen Luftfahrzeugen im Fluge

§ 18. (1) Ausländisch registrierte Zivilluftfahrzeuge dürfen im Fluge nur verwendet werden, wenn

1. die von einem anderen Staat erfolgten Bestätigungen der zulässigen Verwendung im Fluge von der Austro Control GmbH oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde durch Bescheid gemäß Abs. 2 anerkannt worden sind, oder

2. die Zulässigkeit der Verwendung im Fluge auf Grund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung oder auf Grund von unionsrechtlichen Bestimmungen als anerkannt gilt und die dem § 164 oder der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 entsprechenden Versicherungen aufrecht vorhanden sind oder

3. diese von einer Einzelvereinbarung oder ausführenden Festlegung gemäß § 24b umfasst sind.

(2) Ausländische Bestätigungen der zulässigen Verwendung von Zivilluftfahrzeugen im Fluge sind auf Antrag des Halters von der Austro Control GmbH oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde durch schriftlichen Bescheid anzuerkennen, wenn

1. in dem betreffenden Staat die Vorschriften über die Lufttüchtigkeit, den Flugbetrieb einschließlich der für die jeweilige Verwendung erforderlichen Ausrüstung, die Betriebstüchtigkeit sowie die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit mindestens die gleichen Anforderungen stellen wie die entsprechenden in Österreich anwendbaren Vorschriften (Gleichwertigkeit),

2. der Antragsteller dem § 164 oder der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 entsprechende Versicherungen nachweist und

3. die Verwendung österreichischer Zivilluftfahrzeuge (§ 15) im Fluge in dem betreffenden anderen Staat unter vergleichbaren Voraussetzungen als zulässig anerkannt wird (Gegenseitigkeit). Das Erfordernis der Gegenseitigkeit gilt nicht, wenn der betreffende Staat Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) ist.

Die gemäß der Z 1 erforderliche Gleichwertigkeit der ausländischen Beurkundungen kann von der Austro Control GmbH oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde als erwiesen angenommen werden, wenn von der ausländischen Behörde oder einer von dieser anerkannten Stelle schriftlich bestätigt worden ist, dass die den österreichischen Vorschriften entsprechenden Anforderungen erfüllt werden.

(3) Die Anerkennung gemäß Abs. 2 ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist."

"7. Teil

Luftverkehrsunternehmen und Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen

1. Abschnitt

Luftverkehrsunternehmen

Begriffsbestimmung

§ 101. Luftverkehrsunternehmen sind Unternehmen zur Beförderung von Personen und Sachen im gewerblichen Luftverkehr mit Luftfahrzeugen, die hierfür

1. eine gemäß § 102 Abs. 2 erteilte Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen, ABl. Nr. L 240 vom 24.08.1992 S. 1, oder der 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 (Luftfahrtunternehmen), oder

2. eine Beförderungsbewilligung gemäß den §§ 104 ff (Luftbeförderungsunternehmen) innehaben."

"Genehmigungen

§ 102. (1) Unternehmen, die im gewerblichen Luftverkehr Fluggäste, Post und/oder Fracht mit Segelflugzeugen, Freiballonen oder Ultraleichtluftfahrzeugen befördern oder ausschließlich Rundflüge, mit denen keine Beförderung zwischen verschiedenen Flugplätzen verbunden ist, durchführen wollen, haben beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eine Beförderungsbewilligung gemäß den §§ 104 ff zu beantragen, sofern das Unternehmen nicht bereits eine von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staat erteilte Genehmigung für die Durchführung dieser Beförderungen innehat. Diese ausländische Genehmigung ist an Bord des jeweiligen Luftfahrzeuges mitzuführen.

(2) Alle anderen Unternehmen, die im gewerblichen Luftverkehr Fluggäste, Post und/oder Fracht befördern wollen (...).

(3) Die Abs. 1 und 2 gelten auch für Änderungen des Betriebsumfanges eines bewilligten Unternehmens sowie für wesentliche Änderungen der Organisationsstruktur oder der Eigentumsverhältnisse des Unternehmens.

(4) Nicht gewerbliche Flüge gegen Ersatz der Selbstkosten (...).

(5) (...)"

"Erfordernisse des Antrages auf Erteilung der Beförderungsbewilligung

§ 104. (1) Im Antrag auf Erteilung der Beförderungsbewilligung ist das Vorhandensein der finanziellen Mittel zur Gründung und zum Betrieb des Unternehmens glaubhaft zu machen.

(2) Im Antrag sind außerdem anzugeben:

a) Familien- und Vorname (Firma), Wohnsitz (Sitz) und Betriebsstätte des Unternehmens,

b) Name, Wohnort und Staatsbürgerschaft der zur Vertretung des Unternehmens berechtigten Personen,

c) die vorgesehenen Tätigkeiten, wie zum Beispiel Rundflüge,

(Anm.: lit. d) aufgehoben durch BGBl. I Nr. 102/1997)

e) der vorgesehene Flugbereich, das ist jenes Gebiet, auf das sich der geplante Betrieb erstrecken soll,

f) die Anzahl und Baumuster der vorgesehenen Luftfahrzeuge,

g) die vorgesehene Betriebsorganisation.

(Anm.: Abs. 3 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 102/1997)

(Anm.: Abs. 4 aufgehoben durch BGBl. Nr. 452/1992.)"

"Prüfung des Vorhabens

§ 105. Vor Erteilung der Bewilligung ist dem Land und der Gemeinde der Betriebsstätte Gelegenheit zu geben, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen."

"Voraussetzungen der Beförderungsbewilligung

§ 106. Die Beförderungsbewilligung ist zu erteilen, wenn

1. der Antragsteller

a) die Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staates besitzt und, falls sein Wohnsitz nicht im Inland gelegen ist und Zustellungen nicht durch Staatsverträge mit dem Vertragsstaat des Wohnsitzes oder auf andere Weise sichergestellt sind, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland bestellt hat, sowie verlässlich und fachlich geeignet ist, oder

b) eine juristische Person oder eingetragene Personengesellschaft ist, die nach den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staates gegründet worden ist und ihren satzungsmäßigen Sitz, ihre Hauptverwaltung oder ihre Hauptniederlassung innerhalb der Europäischen Union oder in einem durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staat hat sowie, falls diese keinen zur Empfangnahme von Urkunden befugten Vertreter mit Wohnsitz im Inland hat und Zustellungen nicht durch Staatsverträge mit dem Vertragsstaat des Wohnsitzes oder auf andere Weise sichergestellt sind, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland bestellt hat, sowie die vertretungsbefugten Personen verlässlich und fachlich geeignet sind,

2. die Sicherheit des Betriebes gewährleistet ist und die finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens glaubhaft gemacht wurde und

3. der Abschluss von dem § 164 oder der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 entsprechenden Versicherungen nachgewiesen wurde.

Im Falle von Rundflügen mit Motorluftfahrzeugen, ausgenommen mit Ultraleichtluftfahrzeugen, ist die Sicherheit des Betriebes jedenfalls durch entsprechende Erfüllung der gemäß § 131 erlassenen Vorschriften oder anzuwendenden unionsrechtlichen Bestimmungen über die Erteilung und Aufrechterhaltung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses für Luftfahrtunternehmen sowie der unionsrechtlichen Bestimmungen gemäß § 24a zu gewährleisten."

"Bescheid über die Beförderungsbewilligung

§ 107. (1) Wenn die in § 106 bezeichneten Voraussetzungen gegeben sind, ist die Beförderungsbewilligung im Rahmen des Antrages zu erteilen. Dies hat durch schriftlichen Bescheid zu geschehen, andernfalls leidet die Bewilligung an einem mit Nichtigkeit bedrohten Fehler.

(2) Im Bescheid über die Beförderungsbewilligung sind zu bestimmen

1. der Umfang der Berechtigung einschließlich des Flugbereiches,

2. unter Berücksichtigung des Bedarfes ein angemessener Zeitraum, innerhalb dessen die Betriebsaufnahmebewilligung oder ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis gemäß den anzuwendenden unionsrechtlichen Bestimmungen beantragt werden muss, und

3. Bedingungen und Auflagen, soweit sie im Interesse der Verkehrssicherheit und unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben des Unternehmens erforderlich sind."

c) Anwendbarkeit von Unionsrecht:

4. Das erkennende Gericht hat auf die maßgebliche Rechts- und Sachlage im Zeitpunkt seiner Entscheidung abzustellen:

5. Der verfahrensgegenständliche Tragschrauber verfügt, wie dargestellt, über eine maximale Abflugmasse von XXXX kg und ist somit die Verordnung (EU) Nr. 1139/2018 auf diesen ausweislich seines Artikels 2 Absatz 3 litera d) iVm seinem Anhang I. Randziffer

1. litera f) nicht anwendbar, sondern kommen die nationalen Vorschriften, wie auch beide Parteien übereinstimmend vorbringen, zur Anwendung, insbesondere das Luftfahrtgesetz (LFG) als auch die Zivilluftfahrtfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 (ZLLV 2010).

(Die nachstehende Reihenfolge der getroffenen Erwägungen folgt im Wesentlichen derselben in der abgeführten Beschwerdeverhandlung.)

d) Kosten und Gebühren:

(Spruchpunkt "IV. Kosten und Gebühren" des angefochtenen Bescheides)

6. Da das Rechtsmittel Spruchpunkt "IV. Kosten und Gebühren" des (teilweise) in Beschwer gezogenen Bescheides nicht anficht, dieser nicht in einem untrennbaren Zusammenhang mit anderen angefochtenen Spruchpunkten steht, ist jener angesichts der bereits abgelaufenen Rechtsmittelfrist bereits in Rechtskraft erwachsen und somit keiner inhaltlichen Änderung mehr, auch nicht hinsichtlich der Notation seiner Überschrift, zugänglich. Dennoch ist - wie der hg Verhandlung durch den Beschwerdeführer beantragend hervorgekommen - klarzustellen, dass dieser Punkt mit "III.", und nicht mit "IV." zu beziffern gewesen wäre. Damit fehlt im Spruch des angefochtenen Bescheides nicht der Punkt III., sondern wurde dieser aus einem redaktionellen Versehen heraus (rechtskräftig) mit IV. benannt.

e) Meldepflichten:

(Spruchpunkt II.H.3. des angefochtenen Bescheides)

7. Da der Beschwerdeführer in der hiergerichtlichen Verhandlung hinsichtlich der bekämpften Auflage II.H.3. (Meldepflichten) angab, sein diesbezügliches Beschwerdevorbringen II.5 im Lichte der Neufassung des § 136 LFG idF BGBl I Nr 92/1017 nicht länger aufrecht zu erhalten und damit nach Überzeugung des erkennenden Gerichtes ohne Zweifel auch die Zurücknahme der Anfechtung des Spruchpunktes II.H.3. umfasst ist, ist dieser Spruchpunkt in Rechtskraft erwachsen.

f) Betriebshandbuch:

(Spruchpunkte II.F.1. und II.F.2. des angefochtenen Bescheides)

8. Spruchpunkt II.F.1. des angefochtenen Bescheides bleibt unverändert, Spruchpunkt II.F.2. des angefochtenen Bescheides wird wie im hiergerichtlichen Spruch ersichtlich abgeändert. Mit dieser Neuformulierung wird den Bedenken des Beschwerdeführers Rechnung getragen, sind beide Parteien mit dieser Abänderung aus rechtlicher Sicht einverstanden, entspricht jene auch der gültigen Rechtslage sowie insbesondere den in der höchstgerichtlichen Judikatur entwickelten Grundsätzen zur Bestimmtheit von Auflagen.

9. Soweit beide Parteien dahingehend übereinstimmen, dass der Spruchpunkt II.F.3. insoweit abzuändern sei, als das dortige Wort "Fahrt" [welches offensichtlich auf einen Heißluftballon Bezug nimmt] durch das Wort "Flug" zu ersetzen wäre, muss diesem Antrag zunächst entgegengehalten werden, dass dieser Spruchpunkt mit vorliegender Beschwerde nicht angefochten wurde. Allerdings wird Spruchpunkt II.G.2.e) bekämpft, der in untrennbaren Zusammenhang mit Spruchpunkt II.G.2.f)3. steht (siehe dazu sogleich die hg Erwägungen "i) Stellvertreter des Betriebsleiters". Somit ist also

Punkt II.G.2.f)3. nicht in Rechtskraft erwachsen und der dortige zweimal verwendete Begriff "Checkfahrt" in richtig "Checkflug" umzuändern. Dies kann aber nur bedeuten, dass auch Spruchpunkt II.F.3. noch nicht rechtskräftig ist, besteht doch insoweit ein untrennbarer Zusammenhang zwischen den Spruchpunkten II.G.2.f)3. und II.F.3. Zudem wurde in der Verhandlung aufgeworfen, dass ein deutscher Tragschrauber uU keinen Feuerlöscher im Fluge an Bord haben müsste, sodass dies klarstellend

Quelle: Bundesverwaltungsgericht BVwg, https://www.bvwg.gv.at

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at