jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Lvwg Beschluss 2016/8/16 LVwG 30.18-725/2016

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 16.08.2016

Entscheidungsdatum

16.08.2016

Index

92 Luft- und Weltraumfahrt

Norm

LFG §124 Abs2 Z2

1. LFG § 124 heute
2. LFG § 124 gültig ab 01.08.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2021
3. LFG § 124 gültig von 01.10.2013 bis 31.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 108/2013
4. LFG § 124 gültig von 21.06.2013 bis 30.09.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 108/2013
5. LFG § 124 gültig von 27.06.2008 bis 20.06.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2008
6. LFG § 124 gültig von 01.01.2005 bis 26.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 173/2004
7. LFG § 124 gültig von 01.08.1992 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 452/1992

Text

Das Landesverwaltungsgericht Steiermark hat durch den Richter Dr. Ortner über die Beschwerde des Herrn A B, geb. am ******, vertreten durch Dr. C D, Rechtsanwalt, Mstraße, I, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Liezen vom 04.03.2016, GZ: BHLI-15.1-8319/2015, den

B E S C H L U S S

gefasst:

I. Gemäß §§ 31 Abs 1 und 50 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (im Folgenden VwGVG) wird der Beschwerde

Folge gegeben,

das angefochtene Straferkenntnis behoben und das Verwaltungsstrafverfahren gemäß § 45 Abs 1 Z 2 VStG eingestellt.

II. Gegen diesen Beschluss ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz (im Folgenden VwGG) eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs 4 B-VG unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

Mit dem angefochtenen Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Liezen vom 04.03.2016 wurde Herrn A B Folgendes vorgeworfen:

„Tatzeit: 10.07.2015 15.12 Uhr

Tatort: G, Kgebirge, im Bereich Östraße-Bkreuzung, über die Ö und die Kwand

Ihre Funktion: Handelsrechtliche(r) Geschäftsführer(in) und daher gem. § 9 Abs. 1 VStG Verantwortlicher

1. Übertretung

Sie haben als Verantwortlicher der Fa. E F GmbH, Tweg, B I, diese ist Zulassungsbesitzerin eines Hubschraubers, welcher zum angeführten Zeitpunkt im Luftraum über G unterwegs war, nicht für die Einhaltung der angeführten Rechtsvorschriften gesorgt. Der Hubschrauber hat zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort, welcher nicht über Städten, anderen dichtbesiedeltem Gebiet oder Menschenansammlungen im Freien liegt, die vorgeschriebene Mindestflughöhe von 150 m unterschritten, obwohl die Flughöhe mindestens 150 m über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 150m um das Luftfahrzeug betragen muss. Die Flughöhe hat zeitweise nur ca. 100 m betragen.

Dadurch wurde(n) folgende Rechtsvorschrift(en) verletzt:

§ 124 Abs. 2 Z. 2 LFG i.V.m. § 7 Abs. 1 Luftverkehrsregeln 2014 i.V.m. Kap. 1 SERA.3105 Abschnitt 5 SERA.5005 Abs. f Z 2 der DurchführungsVO (EU) Nr. 923/2012

Geldstrafe: EUR 1.000,00 (im Falle der Uneinbringlichkeit 5 Tage Ersatzfreiheitsstrafe)

Gemäß: § 169 Abs. 1 Ziffer 2 Luftfahrgesetz, BGBl. nr. 253/1957 i.d.g.F. - LFG

2. Übertretung

Sie haben als Verantwortlicher der Fa. E F GmbH, Tweg, B I, diese ist Zulassungsbesitzerin eines Hubschraubers, welcher zum angeführten Zeitpunkt im Luftraum über G unterwegs war, nicht für die Einhaltung der angeführten Rechtsvorschriften gesorgt. Der Hubschrauber hat zum angeführten Zeitpunkt den angeführten Ort überflogen, obwohl dies verboten ist, da dieser Ort im Naturschutzgebiet liegt.

Dadurch wurde(n) folgende Rechtsvorschrift(en) verletzt:

§ 2 lit. n LBGl. 37/1991 i.d.d.g.F.

Geldstrafe: EUR 600,00 (im Falle der Uneinbringlichkeit 3 Tage Ersatzfreiheitsstrafe)

Gemäß: § 33 Abs. 1 Stmk. Naturschutzgesetz

Ferner haben Sie einen Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens (10 % der verhängten Strafe, mindestens jedoch EUR 10,-- je Verwaltungsübertretung) zu bezahlen.

Verfahrenskosten: EUR 160,00

Gemäß: § 64 Abs. 2 VStG

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe, Kosten, Barauslagen) beträgt daher:

EUR 1.760,00“

In der rechtzeitig eingebrachten Beschwerde wurde in verfahrensrelevanter Hinsicht vorgebracht, dass sich das Straferkenntnis an den Beschwerdeführer als Verantwortlichen der E F GmbH als angeblichen Zulassungsbesitzer eines nicht näher bezeichneten Hubschraubers richte. Diese Vorwürfe seien mehrmals verfehlt. Für die Einhaltung der Luftverkehrsregeln und damit auch die Einhaltung von den Flugbeschränkungsgebieten geltenden Einschränkungen sei der Pilot zuständig. Es werde nicht behauptet, dass der Beschuldigte Pilot eines Hubschraubers gewesen wäre, mit welchem die Verwaltungsübertretungen begangen worden sein sollen. Wäre die E F Halter (Zulassungsbesitzer gibt es im Luftfahrtsrecht nicht) eines Hubschraubers, so wäre der Beschwerdeführer lediglich auf behördliche Anfrage verpflichtet, den Piloten zu nennen, sofern das Luftfahrzeug nach Kennzeichen individuell bezeichnet werde. Eine Verantwortung für Verletzungen von Luftverkehrsregeln treffe ausschließlich den Piloten und nie den Halter bzw. dessen verantwortliches Organ. Zudem sei es unerfindlich, wie die Behörde darauf komme, dass die E F GmbH Zulassungsbesitzer eines Hubschraubers sei, welches auch immer. Das sei völlig aus der Luft gegriffen. Tatsächlich gebe es keinen einzigen Hubschrauber, der auf die E F zugelassen wäre. Die E F GmbH führe ihren Betrieb ausschließlich mit gemieteten Hubschraubern. Selbst wenn – was rechtlich undenkbar sei – der Halter für Verwaltungsübertretungen eines Piloten verantwortlich wäre, so ginge dieser Vorwurf schon deshalb ins Leere, weil

die E F GmbH, deren Geschäftsführer der Beschwerdeführer sei, nicht Halter eines Hubschraubers sei, mit welchem die Verwaltungsübertretungen begangen worden sein könnten. Zum angeführten Tatzeitpunkt habe sich kein einziger der von E F GmbH verwendeter Hubschrauber im Raum G befunden.

Das Landesverwaltungsgericht Steiermark ist bei seiner Entscheidung von folgender Sach- und Rechtslage ausgegangen:

Sachverhalt:

Am 10.07.2015 wurde von DI G H von der I J AG angezeigt, dass um 15.12 Uhr, im Revier Kgebirge, im Bereich Östraße-Bkreuzung ein Hubschrauber der E F GmbH unterwegs war und nur eine Flughöhe von ca. 100 m über Grund einhielt. Es handle sich um ein Naturschutzgebiet und sei der Überflug ins Naturschutzgebiet Zone A und B im Bereich Bkreuzung Richtung Norden erfolgt. Der Privatanzeiger gab an, dass seines Erachtens eine massive Verletzung der Verordnung der Steiermärkischen Landesregierung vom 27.05.1991 vorliege, mit welcher das steirische Dplateau zum Naturschutzgebiet erklärt wurde. DI G H gab an, dass er zu diesem Vorfall mehrere Zeugen nennen könne. Ein Kennzeichen des Flugzeuges konnte vom Privatanzeiger nicht genannt werden. Er gab an, dass es sich jedoch um einen Hubschrauber der Fima E F GmbH handeln müsse.

Aus dem im Akt einliegenden Firmenbuchauszug ergibt sich, dass der Beschwerdeführer A B Geschäftsführer der E F GmbH, etabliert in B I, Tweg ist. Die Bezirkshauptmannschaft Liezen hat nicht weiter ermittelt, wer Pilot des Hubschraubers war.

Beweiswürdigung:

Der Sachverhalt ergibt sich aus dem vorliegenden Akt der belangten Behörde sowie dem Beschwerdevorbringen. Die belangte Behörde hat nicht näher ermittelt, ob der Hubschrauber tatsächlich der E F GmbH zuzuordnen ist und auch nicht, wer Pilot dieses Hubschraubers gewesen ist. Unbestritten steht fest, dass der Beschwerdeführer handelsrechtlicher Geschäftsführer der E F GmbH ist.

Rechtliche Beurteilung:

§ 169 Abs 1 Luftfahrtgesetz:

Wer

1. diesem Bundesgesetz,

2. den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen,

3. folgenden unionsrechtlichen Verordnungen in der jeweils geltenden Fassung:

a) der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung),

b) der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr,

c) der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber,

d) der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG,

e) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben,

f) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 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,

g) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008,

h) der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 (Rahmenverordnung),

i) der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 (Flugsicherungsdienste-Verordnung),

j) der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 (Luftraum-Verordnung),

k) der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 (Interoperabilitäts-Verordnung),

l) der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008 und (EU) Nr. 691/2010,

m) der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, ABl. Nr. L 201 vom 03.08.2010 S. 1,

n) der Verordnung (EU) Nr. 805/2011 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für Fluglotsenlizenzen und bestimmte Zeugnisse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008,

o) der Verordnung (EG) Nr. 3922/91 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt,

p) der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft,

q) der Verordnung (EU) Nr. 255/2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Verkehrsflussregelung im Flugverkehr, ABl. Nr. L 80 vom 26.3.2010 S. 10,

r) der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91,

s) der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität,

t) als Luftfahrtunternehmen gegen eine der in Art. 11 und 12 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. Nr. L 344 vom 27.12.2005 S. 15, genannten Verpflichtungen,

u) als Luftfahrtunternehmen gegen eine der in Art. 20 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 festgelegten Verpflichtungen oder gegen die Verpflichtung zur Erstellung eines geeigneten Unterstützungsplanes gemäß Art. 21 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010,

4. den auf Grund der in Z 1 bis 3 genannten Normen erlassenen Bescheide und den darin enthaltenen Auflagen,

5. den Anordnungen der Flugsicherungsorgane oder

6. den in den auf Grund luftfahrtrechtlicher Bestimmungen zu erstellenden Handbüchern festgelegten oder genehmigten sicherheitsrelevanten Verfahren und Vorgaben

zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 22 000 Euro zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so kann neben einer Geldstrafe auch eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. In Fällen der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen ohne die nach § 102 erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 3 630 Euro zu verhängen.

§ 4 der Luftverkehrsregeln:

(1) Unbeschadet der Bestimmung SERA.2015 hat der Pilot den Anordnungen der Flugverkehrskontrollstellen und in militärisch reservierten Bereichen den Anordnungen der Militärflugleitungen Folge zu leisten.

(2) Der Pilot hat die in luftfahrtüblicher Form kundgemachten allgemeinen Flugsicherungsanordnungen (§ 120a LFG) einzuhalten.

§ 7 Abs 1 der Luftverkehrsregeln:

Die zuständige Behörde hat auf Antrag des Piloten oder des Luftfahrzeughalters für Flüge mit Zivilluftfahrzeugen Ausnahmen von den Bestimmungen der SERA über Mindestflughöhen (SERA.3105) zu bewilligen. Ausnahmen 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.

Gemäß Kapitel 1 SERA.3105 EG-VO 923/2012 dürfen, außer soweit es bei Start oder Landung notwendig ist oder sofern es durch die zuständige Behörde zugelassen ist, Luftfahrzeuge über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien nur in einer Höhe geflogen werden, die im Fall einer Notlage eine Landung ohne ungebührende Gefährdung von Personen oder Sachen am Boden erlaubt. die Mindesthöhen für Flüge nach Sichtflugregeln sind in SERA.5005 Buchstabe f festgelegt und die Mindesthöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln sind in SERA.5015 Buchstabe b festgelegt.

Gemäß Abschnitt 5 SERA.5001 Abs. f EG-VO 923/2012 darf, außer wenn dies für Start und Landung notwendig ist oder von der zuständigen Behörde genehmigt wurde, ein Flug nach Sichtflugregeln nicht durchgeführt werden

1. über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe von weniger als 300 m (1.000 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 m um das Luftfahrzeug;

2. in anderen als in Nummer 1 genannten Fällen in einer Höhe von weniger als 150 m (500 ft) über dem Boden oder Wasser oder 150 m (500 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 150 m (500 ft) um das Luftfahrzeug.

§ 124 Luftfahrtgesetz:

(1) Im Luftverkehr ist jedermann verpflichtet, mit der zur Wahrung der Ordnung und Sicherheit erforderlichen Vorsicht, Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme vorzugehen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf eine sichere und rasche Abwicklung des Luftverkehrs und zur Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren die in § 119 bezeichneten Aufgaben der Flugsicherung und das Verhalten im Luftverkehr, insbesondere

1. die Bewegungen der Luftfahrzeuge im Luftraum und am Boden,

2. die beim Flug einzuhaltenden Flughöhen sowie

3. die anzuwendenden Signale und Zeichen durch Verordnung zu regeln. Soweit unionsrechtliche Bestimmungen über gemeinsame Luftverkehrsregeln in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 festgelegt sind, sind diese in der jeweils geltenden Fassung verbindlich. Zuständige nationale Behörde im Sinne dieser Bestimmungen ist die Austro Control GmbH. Die auf Grund dieser Bestimmungen zulässigen nationalen Übergangsbestimmungen und begleitenden oder ausführenden Regelungen können vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt mit Verordnung festgelegt werden.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat vor der Erlassung der in Abs. 2 bezeichneten Verordnung das Einvernehmen herzustellen

1. mit dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport, soweit es sich nicht um Bestimmungen handelt, die zur Sicherung der internationalen Zivilluftfahrt erforderlich sind,

2. mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Forschung hinsichtlich der Angelegenheiten des Flugwetterdienstes (§ 119 Abs. 2 lit. c), wenn diese mit dem sonstigen Wetterdienst im Zusammenhang stehen.

§ 11 Luftfahrtgesetz:

(1) Luftfahrzeuge sind Fahrzeuge, die sich zur Fortbewegung von Personen oder Sachen in der Luft ohne mechanische Verbindung mit der Erde eignen, gleichgültig, ob sie schwerer als Luft (zum Beispiel Flugzeuge, Segelflugzeuge, Hänge- oder Paragleiter, Schwingenflugzeuge, Hubschrauber, Tragschrauber und Fallschirme) oder leichter als Luft (zum Beispiel Luftschiffe und Freiballone) sind. Für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge sind die Begriffsbestimmungen gemäß den §§ 24c, 24f und 24g anzuwenden.

(2) Militärluftfahrzeuge sind Luftfahrzeuge, die das Kennzeichen eines österreichischen Militärluftfahrzeuges tragen oder im Dienste des Bundesheeres verwendet werden. Alle übrigen Luftfahrzeuge sind Zivilluftfahrzeuge.

(3) Als im Fluge befindlich gilt:

a) ein Luftfahrzeug schwerer als Luft von dem Zeitpunkt an, in dem Kraft für die eigentliche Abflugsbewegung verwendet wird, bis zur Beendigung der eigentlichen Landungsbewegung,

b) ein Luftfahrzeug leichter als Luft vom Zeitpunkt der Loslösung von der Erdoberfläche bis zur Beendigung des neuerlichen Festmachens auf ihr.

Gemäß § 2 lit n der Verodnung LBGl. Nr. 37/1991 idgF sind im Naturschutzgebiet „Steirischers Dplateau" nachstehende Handlungen verboten:

...

n) das Überfliegen des Gebietes mit Motorflugzeugen unter 3500 m Seehöhe, ausgenommen Flüge des öffentlichen Dienstes, Rettungsflüge sowie Materialflüge zur Erhaltung und Erneuerung von Almeinrichtungen und bestehenden Jagdhütten sowie in der Zone B im Rahmen forstlicher Tätigkeiten;

...

§ 33 Abs 1 Steiermärkisches Naturschutzgesetz:

Wer durch Handlungen oder Unterlassungen den im § 2 Abs. 2, § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 erster Satz, Abs. 3, 5, 7 und 9, § 5 Abs. 5, § 6 Abs. 3, § 7 Abs. 2, § 12 Abs. 1, 3 und 5, § 13 b Abs. 1, § 13 c Abs. 2, 3 und 4, § 13 d Abs. 2, 3, 6 und 7, § 13e Abs. 2, 3, 7 und 8, § 15 Abs. 1, § 21 Abs. 1 zweiter Satz, § 24 Abs. 3 sowie § 25a oder in den nach diesem Gesetz erlassenen Verordnungen und Verfügungen enthaltenen Geboten oder Verboten zuwiderhandelt, begeht, sofern die Tat nicht nach anderen Bestimmungen mit strengerer Strafe bedroht ist, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu € 15.000,– zu bestrafen.

Der gegenständliche Tatvorwurf richtet sich gegen den Beschwerdeführer als verwaltungsstrafrechtliches Organ der E F GmbH. Dieses Unternehmen ist Halter von Hubschraubern. Die Bezirkshauptmannschaft Liezen bestrafte den Beschwerdeführer im angefochtenen Straferkenntnis als unmittelbaren Täter. Diese Vorgangsweise entspricht jedoch bei beiden Übertretungen, nämlich einerseits des Luftfahrtgesetzes und andererseits des Naturschutzgesetzes, nicht dem Gesetz.

Das VStG geht grundsätzlich von der Strafbarkeit des unmittelbaren Täters aus, erklärt aber in § 7 zusätzlich auch denjenigen als strafbar, der „vorsätzlich veranlasst, dass ein anderer eine Verwaltungsübertretung begeht" (Anstifter), sowie denjenigen, der „vorsätzlich einem anderen die Begehung einer Verwaltungsübertretung erleichtert", also Beihilfe begeht (vgl. dazu eingehend etwa Walter, Die Erscheinungsformen der Verwaltungsübertretung, ecolex 2001, 156).

Unmittelbarer Täter einer Verwaltungsübertretung ist grundsätzlich jener, der die Tat „ausgeführt" hat. Es stellt sich daher die Frage, was unter „ausführen" zu verstehen ist. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass es für die Eigenschaft als unmittelbarer Täter nicht ausschließlich darauf ankommt, wer faktisch eine Tathandlung setzt. Dies hätte nämlich zur Folge, dass in verschiedensten Rechtsbereichen, hier ist etwa an das Baurecht zu denken, derjenige, der faktisch ein Bauwerk ausführt, also der (einzelne) Maurer, im Falle einer konsenslosen oder vom Baukonsens abweichenden Bauführung unmittelbarer Täter wäre. Dabei bliebe einerseits unberücksichtigt, dass dieser sich in einem arbeitsrechtlichen Abhängigkeitsverhältnis zu seinem Arbeitgeber (dem Bauunternehmen) befindet, andererseits selbst eine unmittelbare Täterschaft des Bauunternehmens ausscheidet, zumal der VwGH in derartigen Fallkonstellationen darauf abstellt, wer als Antragsteller für die Herbeiführung des jeweiligen Konsenses (zB Bauwerber) oder als Adressat eines verwaltungspolizeilichen Auftrages (zB Entfernungsauftrages) in Frage kommt (vgl etwa VwGH 27.04.1993, 92/04/0223, 25.04.1996, 92/06/0039), bzw wer den Auftrag zur (konkreten) Ausführung der baulichen Maßnahmen erteilt hat (vgl VwGH 27.02.1998, 98/06/0010 und die weiteren Beispiele bei Hauer/Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens6 (2004) 1272f). Unmittelbarer Täter ist in diesen Fällen sohin nicht derjenige, der (vor Ort) die faktischen Tathandlungen (zB Errichtung eines konsenswidrigen Baues durch das

Aufziehen der Mauern) setzt, sondern vielmehr derjenige, der die tatsächliche Anordnungsbefugnis zur Herstellung innehat, in dessen letztendlicher Verantwortung also die Herstellung des Baues erfolgt. Dies ist in der Praxis grundsätzlich der Bauherr.

Diese Ausführungen könnten die Annahme nahe legen, dass auch in jenen Fällen von Übertretungen nach dem Luftfahrtgesetz, in denen vergleichbare Konstellationen vorliegen (z.B. ein Unternehmen ist Halter von Hubschraubern und in dieser Eigenschaft Adressat einer behördlichen Bewilligung, z.B. einer Außenlandungsbewilligung nach § 9 Abs 2 Luftfahrtgesetz, und erteilt einem seiner Piloten den Auftrag, eine Außenlandung durchzuführen, der Pilot führt in der Folge faktisch den Flug durch und werden Bestimmungen dieser Bewilligung nicht eingehalten bzw. ist der Flug von dieser Bewilligung überhaupt nicht erfasst und hält der Pilot bei diesem Flug die Mindestflughöhen nicht ein und überfliegt dabei ein Naturschutzgebiet). Eine unmittelbare Täterschaft ist nicht beim Piloten, der den Flug faktisch durchführt, sondern beim Unternehmen als Halter des Luftfahrzeuges bzw. Adressat einer Bewilligung gegeben (der Pilot wäre diesfalls unter Umständen Beitragstäter).

Nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes Steiermark stehen dieser Annahme jedoch folgende Erwägungen entgegen:

Die luftfahrtrechtlichen Vorschriften richten sich an verschiedene Adressatenkreise. Zumal ein zentrales Schutzinteresse all dieser Bestimmungen in der Sicherheit der Flugverkehrs liegt, ist Adressat zahlreicher Bestimmungen des Luftfahrtrechtes selbstredend der Pilot eines Luftfahrzeuges (als weitere Adressaten luftfahrtrechtlicher Vorschriften seien hier nur beispielsweise Luftverkehrsunternehmen oder Zivilflugplatzhalter bzw Zivilflugplatzbenützer genannt, vgl dazu etwa die Zivilflugplatz-Betriebsordnung).

Der Pilot, und das zeigen allein die umfangreichen und anspruchsvollen luftfahrtrechtlichen Ausbildungsvorschriften (vgl etwa die Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006, BGBl II 205 idF BGBl II 2007/58), ist ein hoch qualifizierter Fachmann, dem die luftverkehrsrechtlichen Vorschriften ganz bestimmte Verhaltensweisen auferlegen, um die Sicherheit im Flugverkehr zu gewährleisten.

So bestimmt § 4 Abs 2 1. Satz der Luftverkehrsregeln 1967 unzweideutig, dass der Pilot für die Einhaltung der Luftfahrtrechtsvorschriften verantwortlich ist. Neben den ausdrücklich an den Piloten adressierten Vorschriften (vgl unter zahlreichen etwa § 16 Abs 2 3. Satz der Verordnung betreffend die Voraussetzung für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) 2004, BGBl II 2004/425, wonach „der Pilot vor dem Start die Funktionsfähigkeit von Aufhängevorrichtungen zu überprüfen hat“) richten sich auch all jene luftfahrtrechtlichen Vorschriften, die den Piloten zwar nicht ausdrücklich nennen, vom Inhalt her jedoch auf eine möglichst hohe Sicherheit beim Betrieb von Luftfahrzeugen abstellen (vgl. etwa § 18 Abs 1 LFG, wonach derjenige, der ein ausländisches Luftfahrzeug im Flug verwendet, als unmittelbarer Täter anzusehen ist, ebenso § 7 LFG oder die LVR, vgl. dazu auch etwa VwGH 18.01.1989, 88/03/0200, an den Piloten als faktischen Betreiber eines Luftfahrzeuges).

Anders als etwa beim eingangs dargelegten Beispiel aus dem Bereich des Baurechts ergibt sich sohin die unmittelbare Verantwortung des Piloten (im Gegensatz zum Maurer) schon aus den einschlägigen Rechtsvorschriften. Daraus folgt nach Ansicht des Gerichtes, dass der Pilot, sobald er ein Luftfahrzeug betreibt, für die Einhaltung jener Vorschriften, die dessen Betrieb regeln, als unmittelbarer Täter verantwortlich ist. Diese Annahme erhellt sich auch aus der Bestimmung des § 5 LVR. Danach hat sich der Pilot, um die Einhaltung der luftfahrtrechtlichen Vorschriften zu gewährleisten, vor Beginn eines Fluges auf sorgfältige Weise mit allen zur Verfügung stehenden Unterlagen vertraut zu machen hat, die für den beabsichtigten Flug von Bedeutung sein können („Flugvorbereitung“).

Unabhängig davon, dass nicht bewiesen werden konnte, dass der Hubschrauber tatsächlich der E F GmbH zuzuordnen ist und dass auch kein Versuch gemacht wurde, den Piloten, etwa durch eine Halteranfrage ausfindig zu machen, ist nach den zitierten gesetzlichen Bestimmungen ein Übergang der strafrechtlichen Verantwortung vom Piloten als denjenigen, der das Luftfahrzeug im Fluge verwendete, an das Flugunternehmen als Adressatin und somit eine zusätzliche strafrechtliche Verantwortlichkeit des Flugunternehmens, neben jener des Piloten, eine allfällige entsprechende Regelung im Materiengesetz voraussetzt. Eine solche findet sich im LFG jedoch nicht. Auch findet sich eine solche Regelung im Steirischen Naturschutzgesetz nicht. Abgesehen davon ist festzustellen, dass es im LFG keinen „Zulassungsbesitzer“ gibt, sondern lediglich einen „Halter“. Hinsichtlich der Übertretung des Naturschutzgesetzes ist anzumerken, dass in der zitierten Verordnung ausgeführt ist, dass es verboten ist, das Naturschutzgebiet mit einem „Motorflugzeug“ unter 3.500 m zu überfliegen. Beim Hubschrauber handelt sich jedenfalls nicht um ein Motorflugzeug.

Es ist diesbezüglich auf § 11 Luftfahrtgesetz und auf die diesbezüglichen Definitionen im Duden hinzuweisen. Bei einem Hubschrauber handelt es sich zwar um ein Luftfahrzeug, jedoch nicht um ein Flugzeug. Das Flugzeug ist nämlich ein Luftfahrzeug, das schwerer als Luft ist und den zum Fliegen nötigen dynamischen Auftrieb mit nicht rotierenden Auftriebsflächen erzeugt. Bei Hubschraubern (Drehflügler) sind die Tragflächen in Form eines horizontalen Rotors aufgebaut. Die Luftströmung über den Rotorblättern ergibt sich aus der Kombination der Drehbewegung des Rotors und der anströmenden Luft aus Eigenbewegung und Wind.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass dem Beschwerdeführer die ihm zur Last gelegten Übertretungen des Luftfahrtgesetzes und des Steiermärkischen Naturschutzgesetzes mangels verwaltungsstrafrechtlicher Verantwortlichkeit bei der aufgezeigten Sach- und Rechtslage nicht zur Last gelegt werden können und es war daher das Straferkenntnis zu beheben und das Strafverfahren gegen ihn einzustellen.

Zu erwähnen ist noch, dass dem Beschwerdeführer in seiner Funktion als handelsrechtlicher Geschäftsführer der E F GmbH als Halter des Hubschraubers die in Rede stehenden Verwaltungsübertretungen allenfalls in der Begehrungsform einer Anstiftung oder Beihilfe nach § 7 VStG angelastet werden hätten können. Dies hätte allerdings die Zusammenwirkung von Täter und Anstifter/Gehilfen als wesentliches Tatbestandsmerkmal im Sinne einer bewussten Einwirkung auf den Piloten als unmittelbaren Täter, die ihn zu seinem Verhalten veranlasst oder in seinem Verhalten bestärkt (Anstiftung) bzw. einer vorsätzlichen Unterstützung des tatbildmäßigen rechtswidrigen Verhaltens und das Setzen von Ausführungshandlungen (Beihilfe) voraussetzt.

Eine dementsprechende Tatumschreibung hätte im Spruch des angefochtenen Straferkenntnisses als wesentliche Tatbestandsmerkmale nach § 44a Z 1 VStG den Piloten als unmittelbaren Täter, Zeit, Ort und Verhaltensweise (Anstiftung/ Beihilfehandlung im aufgezeigten rechtlichen Sinne) des Flugunternehmens, für welches der Beschwerdeführer nach § 9 Abs 1 VStG verantwortlich ist, enthalten müssen.

Dies ist nicht der Fall, auch wurde innerhalb der Verfolgungsverjährungsfrist keine entsprechende Verfolgungshandlung gegenüber dem Beschwerdeführer gesetzt (Erfordernis gemäß § 31 und 32 VStG, sodass eine derartige Umformulierung des Bescheidspruches – abgesehen davon, ob das Beweisergebnis dafür entscheidungsbildend gewesen wäre – eine Tatauswechslung darstellen würde und sohin rechtlich unzulässig wäre).

Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht der gegenständliche Beschluss von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Schlagworte

Hubschrauber, Unterschreitung der Mindestflughöhe, Naturschutzgebiet, massive Verletzung, mangels verwaltungsstrafrechtlicher Verantwortlichkeit

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGST:2016:LVwG.30.18.725.2016

Zuletzt aktualisiert am

29.11.2022

Quelle: Landesverwaltungsgericht Steiermark LVwg Steiermark, http://www.lvwg-stmk.gv.at

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at