

Zu den Folgen, wenn ein Pilot trotz abgelaufener Lizenz fliegt.

Angewandte Normen: § 4 Abs. 3 LuftVG
§ 29 Abs. 1 S. 1 LuftVZO

Gericht: VG Köln, Urt. vom 15.11.2013, Az.: 18 L 1425/13

Veröffentlicht in:

Zum Sachverhalt:

Die Landesluftfahrtbehörde hatte am 20.8.2013 das Ruhen der Lizenz mit Sofortvollzug angeordnet. Der Lizenzinhaber legte – ohne Erfolg – Widerspruch und anschließend Klage ein und beantragte die aufschiebende Wirkung seiner Klage wiederherzustellen. Der Antrag blieb erfolglos.

Aus den Gründen:

Der Antrag, die aufschiebende Wirkung der Klage 18 K 5767/13 gegen die Ordnungsverfügung vom 20.8.2013 wiederherzustellen, hat keinen Erfolg. Gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann das Verwaltungsgericht die aufschiebende Wirkung einer Klage, die durch eine Anordnung der sofortigen Vollziehung gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO entfallen ist, wiederherstellen, wenn das individuelle Interesse des Antragstellers, von der sofortigen Vollziehung des in Rede stehenden Verwaltungsakts verschont zu bleiben, gegenüber dem besonderen öffentlichen Interesse an der sofortigen Vollziehung überwiegt. Diese Interessenabwägung richtet sich im Wesentlichen nach den Erfolgsaussichten in der Hauptsache. Lässt sich bereits im summarischen Verfahren erkennen, dass eine gegen den Verwaltungsakt gerichtete Klage offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg haben würde, so überwiegt in der Regel das öffentliche Interesse mit der Folge, dass der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung abzulehnen ist. Umgekehrt überwiegt das Interesse des Antragstellers an der Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung, wenn sich feststellen lässt, dass der Rechtsbehelf offensichtlich begründet ist. Erweist sich der Verwaltungsakt bei summarischer Prüfung weder als offensichtlich rechtmäßig noch als offensichtlich rechtswidrig, ist eine allgemeine Interessenabwägung maßgeblich.

Nach diesem Maßstab fällt die Entscheidung zu Ungunsten des Antragstellers aus, weil sich die angefochtene Ordnungsverfügung vom 20.08.2013 bei der hier allein gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage als rechtmäßig erweist. Unabhängig davon ginge aber auch eine allgemeine Interessenabwägung zu Lasten des Antragstellers aus.

Nach § 4 Abs. 3 LuftVG i.V.m. § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVZO ist eine Lizenz zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Dementsprechend ist die Lizenz u.a. zu widerrufen, wenn sich Tatsachen ergeben, die den Luftfahrzeugführer als unzuverlässig erscheinen lassen, ein Luftfahrzeug zu führen oder zu

bedienen, vgl. § 4 Abs. 3 i.V.m. Abs. 1 Nr. 3 Hs. 1 LuftVG und § 24 Abs. 1 Nr. 3 LuftVZO. An Stelle des Widerrufs kann das Ruhen der Lizenz auf Zeit angeordnet werden, wenn dies ausreicht, um die Sicherheit des Luftverkehrs aufrechtzuerhalten, § 29 Abs. 3 Satz 1 LuftVZO.

Diese Voraussetzungen liegen bei summarischer Prüfung vor. Der Antragsgegner hat zu Recht das Ruhen der Lizenz angeordnet, weil ernstliche Zweifel an der Zuverlässigkeit des Antragstellers bestehen. Nach § 24 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 LuftVZO besitzen Bewerber um eine Lizenz die erforderliche Zuverlässigkeit in der Regel nicht, wenn sie erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen haben, wenn diese Verstöße für die Beurteilung der Zuverlässigkeit von Personen im Umgang mit Luftfahrzeugen von Bedeutung sind. Vorliegend hat der Antragsteller sogar wiederholt gegen luftverkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen. Der Antragsteller hat über einen längeren Zeitraum hinweg ein Luftfahrzeug ohne gültige Lizenz geführt, weil die erforderliche Klassenberechtigung bereits am 09.09.2011 abgelaufen war.

Die Gültigkeit einer Privatpilotenlizenz für Flugzeuge wird durch die Gültigkeit der eingetragenen Berechtigung und das Tauglichkeitszeugnis bestimmt, vgl. JAR-FCL 1.025 (b) (1). Die Klassenberechtigung SE piston (land) PIC des Antragstellers war nur bis zum 09.09.2011 gültig. Die Klassenberechtigung ist entgegen der Auffassung des Antragstellers auch nicht wirksam verlängert worden. Der Antragsteller hat nicht innerhalb der letzten zwölf Monate vor dem Ablauf der Gültigkeit der Berechtigung zwölf Flugstunden einschließlich eines Übungsfluges von mindestens einer Stunde Flugdauer nachgewiesen, vgl. JAR-FCL 1.245 (c) (1) (ii).

Der angeführte Flug vom 23.06.2010 war nicht zur Verlängerung der Klassenberechtigung geeignet, weil er nicht innerhalb der letzten zwölf Monate vor Ablauf

des 09.09.2011 stattgefunden hat. Eine Verlängerung der Klassenberechtigung zu einem früheren Zeitpunkt ist nach dem eindeutigen Wortlaut der Vorschrift nicht möglich. Gegen eine Vorverlegung des Nachweiszeitpunktes - also früher als zwölf Monate vor Ablauf der Gültigkeit - spricht aber auch die Bestimmung JAR-FCL 1.245 (c), ausweislich der die zweijährige Klassenberechtigung bei einer Verlängerung innerhalb der Gültigkeitsdauer (immer) mit dem Ablaufdatum der Gültigkeit beginnt. Könnte ein Flugzeugführer abweichend von der Regelung JAR-FCL 1.245 (c) (1) (ii), die ersichtlich dem kontinuierlichen Nachweis der erforderlichen Flugpraxis dient, bereits zu einem früheren Zeitpunkt die Voraussetzungen für eine Verlängerung der Klassenberechtigung nachweisen und würde gleichwohl die neue 2-Jahresfrist erst mit dem Ablaufdatum der Gültigkeit beginnen, drohte eine Umgehung

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de

der Anforderungen der Bestimmung JAR-FCL 1.245 (c) (1) (ii). Denn es erhielt auch derjenige eine zwei-jährige Verlängerung der Klassenberechtigung, der über keine ausreichende Flugpraxis in den letzten 12 Monaten vor Ablauf der Gültigkeit verfügt.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Einlassung des Antragstellers zu dem Flug am 23.06.2010 viele Fragen offen lässt und auch aus diesem Grunde erhebliche Zweifel an der behaupteten Verlängerung der Klassenberechtigung begründet: Der Antragsteller ist zum einen nicht in der Lage, eine entsprechende Eintragung der Verlängerung in seiner Lizenz nachzuweisen, weil er angibt, die Lizenz verloren zu haben und deshalb nur eine Kopie der Vorderseite der Lizenz vorlegen kann. Seit wann er die Lizenz vermisst, lässt der Antragsteller indes offen. Obwohl er auf dem Flug am 29.07.2013 und bei der nachfolgenden Kontrolle bereits die (unvollständige) Kopie der Lizenz mit sich führte, hat er dem Antragsgegner bis zu besagter Kontrolle weder Mitteilung über den Verlust der Lizenz gemacht geschweige denn einen Antrag auf Neuaustellung der Lizenz gestellt. Auch aus der eidesstattlichen Versicherung vom 02.08.2013 ergibt sich nicht, seit wann der Antragsteller seine Lizenz vermisst.

Unabhängig davon ist der Antragsgegner in dem Zeitraum vom 23.06.2010 bis zu der Kontrolle am 29.07.2013 aber auch nicht über die behauptete Verlängerung der Klassenberechtigung in Kenntnis gesetzt worden, obwohl gemäß JAR-FCL 1.024 (a) (2) Satz 3 der Fluglehrer die Behörde über die Eintragung der Verlängerung schriftlich zu unterrichten hat. Der Fluglehrer erklärt hierzu lediglich, nicht mehr im Besitz einer Kopie des dem Antragsteller ausgehändigten Formulars zu sein.

Auch das Flugbuch und Bordbuch weisen hinsichtlich des Fluges vom 23.06.2010 Unstimmigkeiten auf: In dem Flugbuch ist eine Flugzeit von 46 Minuten eingetragen, in dem Bordbuch fehlen die Uhrzeiten und es ist sogar nur eine Betriebszeit von 30 Minuten eingetragen.

Überdies steht der Vortrag in unaufgelöstem Widerspruch zu der Einlassung am Tag der Kontrolle, wo der Antragsteller sich nach den - unwidersprochen gebliebenen - Angaben des Antragsgegners darauf berufen hat, dass die Überprüfung kurz nach dem 09.09.2011 durchgeführt worden sei. Dass die maßgebliche Überprüfung - wie nunmehr behauptet - bereits am 23.06.2010 stattgefunden hat, hat der Antragsteller nicht geltend gemacht.

Vor diesem Hintergrund reicht auch das an den Antragsteller gerichtete Schreiben des Fluglehrers vom 10.09.2013 nicht aus, um die bestehenden Zweifel an der Ordnungsgemäßheit der behaupteten Verlängerung auszuräumen, zumal vollkommen offen ist, ob der Antragsteller am 23.06.2010 überhaupt die übrigen Voraussetzungen für die Verlängerung der Klassenberechtigung erfüllte.

Dahin stehen kann, ob ggf. ein weiterer Überprüfungsflug am 05.10.2010 oder am 05.10.2011 stattgefunden hat. Die Angaben hierzu sind nicht eindeutig. Sollte der Flug erst am 05.10.2011 stattgefunden haben - so die erste Einlassung des Antragstellers - wäre die Über-

prüfung erst nach Ablauf der Klassenberechtigung, mithin zu spät erfolgt. Sollte der Flug indes bereits im Jahre 2010 erfolgt sein, fehlte weiterhin der erforderliche Nachweis von 12 Flugstunden. Ausweislich der Angaben in dem Flugbuch hat der Antragsteller in den letzten 12 Monaten vor dem Ablauf der Gültigkeit der Berechtigung lediglich 8 Stunden und 35 Minuten Flugzeit absolviert. Hinzuzufügen bleibt, dass sich abgesehen davon aber auch weder der Fluglehrer noch der Antragsteller selbst bislang darauf berufen haben, dass der maßgebliche Überprüfungsflug zur Verlängerung der Klassenberechtigung am 05.10.2010 stattgefunden habe.

Die Zweifel an der erforderlichen Zuverlässigkeit des Antragstellers werden schließlich gestützt von den übrigen Versäumnissen im Zusammenhang mit der Führung von Lizenz, Flugbuch und Bordbuch, die bei einer Gesamtwürdigung des Verhaltens ebenfalls die Annahme nahe legen, dass der Antragsteller jedenfalls in der Vergangenheit seinen Pflichten als Luftfahrzeugführer nicht ordnungsgemäß nachgekommen ist. Insbesondere die festgestellte Nachlässigkeit hinsichtlich der Eintragungen in das Bordbuch wirft insoweit Zweifel auf, als sich die Wartungsintervalle des Luftfahrzeuges an den Betriebszeitangaben im Bordbuch orientieren. Das angeordnete Ruhen der Lizenz ermöglicht es dem Antragsteller, seine bisherige Einstellung zu den Pflichten eines Luftfahrzeugführers zu überdenken und die abgelaufene Klassenberechtigung ggf. zu erneuern.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass unabhängig von den Erfolgsaussichten in der Hauptsache aber auch eine allgemeine Interessenabwägung zu Lasten des Antragstellers ausginge, weil das öffentliche Interesse an der Sicherheit des Luftverkehrs das private Interesse des Antragstellers überwiegt, bis zu einer Entscheidung in der Hauptsache einstweilen weiterhin von der Lizenz Gebrauch zu machen. Es ist weder dargetan noch sonst erkennbar, dass der angeordnete Sofortvollzug zu einer unzumutbaren Belastung des Antragstellers führt. Angesichts des Sicherheitsrisikos, das von einem unzuverlässigen Luftfahrzeugführer ausgehen kann, ist es dem Antragsteller zumutbar, den Ausgang des Hauptsacheverfahrens abzuwarten. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Antragsteller aufgrund seiner Versäumnisse maßgeblich zu der vorliegenden Situation beigetragen hat.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Streitwertentscheidung beruht auf § 53 Abs. 2, § 52 Abs. 1 GKG. Im Hinblick auf die begehrte Vorläufigkeit der Regelung war der Streitwert auf die Hälfte des für das Hauptsacheverfahren (richtigerweise) anzusetzenden Betrages von 10.000,00 Euro festzusetzen, vgl. Ziffer 26.1 des Streitwertkataloges 2013 für die Verwaltungsgerichtsbarkeit in der Fassung der am 31.05/01.06.2012 und am 18.07.2013 beschlossenen Änderungen.

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de