jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Bvwg Erkenntnis 2024/10/1 W187 2290617-1

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 01.10.2024

Entscheidungsdatum

01.10.2024

Norm

AVG §68 Abs6
B-VG Art133 Abs4
LFG §4
VwGVG §24 Abs1
VwGVG §28 Abs1
VwGVG §28 Abs2

1. AVG § 68 heute
2. AVG § 68 gültig ab 01.01.2014zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. AVG § 68 gültig von 01.07.1995 bis 31.12.2013zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 471/1995
4. AVG § 68 gültig von 01.02.1991 bis 30.06.1995

1. B-VG Art. 133 heute
2. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2019 bis 24.05.2018zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
3. B-VG Art. 133 gültig ab 01.01.2019zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
4. B-VG Art. 133 gültig von 25.05.2018 bis 31.12.2018zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
5. B-VG Art. 133 gültig von 01.08.2014 bis 24.05.2018zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 164/2013
6. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2014 bis 31.07.2014zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
7. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2004 bis 31.12.2013zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
8. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.1975 bis 31.12.2003zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974
9. B-VG Art. 133 gültig von 25.12.1946 bis 31.12.1974zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 211/1946
10. B-VG Art. 133 gültig von 19.12.1945 bis 24.12.1946zuletzt geändert durch StGBl. Nr. 4/1945
11. B-VG Art. 133 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934

1. LFG § 4 heute
2. LFG § 4 gültig ab 01.08.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2021
3. LFG § 4 gültig von 01.01.2014 bis 31.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 108/2013
4. LFG § 4 gültig von 01.07.2008 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2008
5. LFG § 4 gültig von 27.06.2008 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2008
6. LFG § 4 gültig von 01.01.1958 bis 27.06.2008

1. VwGVG § 24 heute

2. VwGVG § 24 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
3. VwGVG § 24 gültig von 01.01.2017 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 24/2017
4. VwGVG § 24 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2016

1. VwGVG § 28 heute
2. VwGVG § 28 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
3. VwGVG § 28 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2018

1. VwGVG § 28 heute
2. VwGVG § 28 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
3. VwGVG § 28 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2018

Spruch

W187 2290617-1/28E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht erkennt durch den Richter Mag. Hubert REISNER über die Beschwerde der XXXX vertreten durch die PENDL MAIR Rechtsanwälte OG, Annagasse 10/2/9, 1010 Wien, gegen die Spruchpunkte I. und II. des Bescheides der Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung, Schnirchgasse 17, 1030 Wien, vom 13. März 2024, XXXX , betreffend die Aussetzung der Genehmigung als genehmigte Ausbildungsorganisation, nach Durchführung einer öffentlichen und mündlichen Verhandlung am 8. Juli 2024 zu Recht:Das Bundesverwaltungsgericht erkennt durch den Richter Mag. Hubert REISNER über die Beschwerde der römisch 40 vertreten durch die PENDL MAIR Rechtsanwälte OG, Annagasse 10/2/9, 1010 Wien, gegen die Spruchpunkte römisch eins. und römisch II. des Bescheides der Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung, Schnirchgasse 17, 1030 Wien, vom 13. März 2024, römisch 40 , betreffend die Aussetzung der Genehmigung als genehmigte Ausbildungsorganisation, nach Durchführung einer öffentlichen und mündlichen Verhandlung am 8. Juli 2024 zu Recht:

A)

Die Beschwerde gegen die Spruchpunkte I. und II. des Bescheides der Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung vom 13. März 2024, XXXX , wird als unbegründet abgewiesen.Die Beschwerde gegen die Spruchpunkte römisch eins. und römisch II. des Bescheides der Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung vom 13. März 2024, römisch 40 , wird als unbegründet abgewiesen.

B)

Die Revision ist gemäß Art 133 Abs 4 B-VG nicht zulässigDie Revision ist gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG nicht zulässig.

Text

Entscheidungsgründe

I. Verfahrensgangrömisch eins. Verfahrensgang

1. Verfahren vor der belangten Behörde

1.1 Der XXXX (im Folgenden: Beschwerdeführerin) wurde mit Bescheid der Austro Control GmbH (im Folgenden: belangte Behörde) vom XXXX eine Genehmigung als Ausbildungsorganisation (ATO) erteilt.1.1 Der römisch 40 (im Folgenden: Beschwerdeführerin) wurde mit Bescheid der Austro Control GmbH (im Folgenden: belangte Behörde) vom römisch 40 eine Genehmigung als Ausbildungsorganisation (ATO) erteilt.

1.2 Seit Mai 2023 gab es vermehrte Berichte über die Nichteinhaltung der Verfahren am Flugplatz XXXX (im Folgenden: XXXX) sowie über Luftraumverletzungen. Mit Schriftsatz vom 11. Oktober 2023 forderte die belangte Behörde die Beschwerdeführerin daher auf, die im Schriftsatz mitgeteilten Beanstandungen bis zum 25. Oktober 2023 zu beheben.

Mit Übermittlung eines Abhilfeplans der Beschwerdeführerin wurde die Behebungsfrist bis zum 22. November 2023 verlängert.1.2 Seit Mai 2023 gab es vermehrte Berichte über die Nichteinhaltung der Verfahren am Flugplatz römisch 40 (im Folgenden: römisch 40) sowie über Luftraumverletzungen. Mit Schriftsatz vom 11. Oktober 2023 forderte die belangte Behörde die Beschwerdeführerin daher auf, die im Schriftsatz mitgeteilten Beanstandungen bis zum 25. Oktober 2023 zu beheben. Mit Übermittlung eines Abhilfeplans der Beschwerdeführerin wurde die Behebungsfrist bis zum 22. November 2023 verlängert.

1.3 Im Zuge einer Inspektion am 16. November 2023 wurde festgestellt, dass die Maßnahmen keinen ausreichenden Einfluss auf das Theoriewissen der Schüler als auch der Fluglehrer hatten. Zusätzlich gäbe es seit Fristablauf bereits einen weiteren gemeldeten Vorfall zur Nichteinhaltung der Platzverfahren am Flugplatz XXXX . Mit Bescheid vom 5. Dezember 2023, XXXX , wurde die erteilte Genehmigung an die Beschwerdeführerin gemäß § 68 AVG ausgesetzt (Spruchpunkt I.). Dieser Bescheid wurde der Beschwerdeführerin am 19. Dezember 2023 zugestellt.1.3 Im Zuge einer Inspektion am 16. November 2023 wurde festgestellt, dass die Maßnahmen keinen ausreichenden Einfluss auf das Theoriewissen der Schüler als auch der Fluglehrer hatten. Zusätzlich gäbe es seit Fristablauf bereits einen weiteren gemeldeten Vorfall zur Nichteinhaltung der Platzverfahren am Flugplatz römisch 40 . Mit Bescheid vom 5. Dezember 2023, römisch 40 , wurde die erteilte Genehmigung an die Beschwerdeführerin gemäß Paragraph 68, AVG ausgesetzt (Spruchpunkt römisch eins.). Dieser Bescheid wurde der Beschwerdeführerin am 19. Dezember 2023 zugestellt.

1.4 Am 21. Dezember 2023 wurde auf Basis einer Besprechung in XXXX unter Einbeziehung der Betriebsleitung des Flugplatzes die Beanstandung seitens der Behörde als behoben eingestuft, woraufhin die Beschwerdeführerin den Schulungsbetrieb wiederaufnahm.1.4 Am 21. Dezember 2023 wurde auf Basis einer Besprechung in römisch 40 unter Einbeziehung der Betriebsleitung des Flugplatzes die Beanstandung seitens der Behörde als behoben eingestuft, woraufhin die Beschwerdeführerin den Schulungsbetrieb wiederaufnahm.

1.5 Im Jänner und Februar 2024 gab es erneut Ereignismeldungen hinsichtlich Normverstößen bezüglich Luftfahrzeugen der Beschwerdeführerin. Mit Schriftsatz vom 6. März 2024 teilte die belangte Behörde der Beschwerdeführerin erneute Beanstandungen mit.

1.6 Die Beschwerdeführerin erstattet zu den Beanstandungen und insbesondere den Ereignissen aus 2024 eine Stellungnahme. Weiters legte sie in Austausch mit der belangten Behörde einen immer weiter überarbeiteten Abhilfeplan vor. Dabei gab die Beschwerdeführerin an, ihre Piloten auf eine Strategie der Entscheidungsfindung in der Luftfahrt ausbilden zu wollen. Zusätzlich machte die Beschwerdeführerin auf Kommunikationsprobleme und die Sprachbarriere zwischen Englisch und Deutsch aufmerksam.

1.7 Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid setzte die belangte Behörde die mit Bescheid vom 1. Oktober 2020, XXXX , erteilte Genehmigung an die Beschwerdeführerin gemäß § 68 AVG aus (Spruchpunkt I.). Einer Wiederausübung der ausgesetzten Genehmigung habe jedenfalls eine Überprüfung in Form eines Audits vorauszugehen, im Zuge welcher die Behebung der im Schreiben vom 6. März 2024, XXXX , elektronisch zugegangen am 6. März 2024, mitgeteilten Beanstandung nachzuweisen ist (Spruchpunkt II.). Außerdem schloss die belangte Behörde die aufschiebende Wirkung der Beschwerde gemäß § 13 Abs 2 VwGVG aus (Spruchpunkt III). Die Behörde stützte sich bei der Begründung im Wesentlichen auf vier Ereignisse. So führte die belangte Behörde zur Aussetzung der Genehmigung aus, am 10. Jänner 2024 sei ein Luftfahrzeug der Beschwerdeführerin an ein anderes Luftfahrzeug herangesteuert, obwohl sich letzteres bereits im Endanflug zur Piste XXXX befunden habe. Dabei habe Kollisionsgefahr bestanden. Dadurch sei sowohl gegen SERA.3205 als auch gegen SERA.3210 (c) (4) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 verstoßen worden. Am 15. Februar 2024 sei es zu einem Aufsetzen und Durchstarten in XXXX gekommen, obwohl keine entsprechende Freigabe erfolgt sei. Damit habe die Beschwerdeführerin gegen SERA.6001 (a) (4) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 verstoßen worden. Am 20. Februar 2024 sei ein Pilot eines Luftfahrzeuges der Beschwerdeführerin von XXXX kommend entgegen die Platzrundenrichtung der Platzrunde XXXX geflogen. Dabei habe Kollisionsgefahr bestanden. Dies stelle einen Verstoß gegen SERA.3205 Anhang VO (EU) Nr 923/2012 dar. Ein Luftfahrzeug habe sich außerdem gemäß SERA.3225 (b) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 entweder in den Verkehrsfluss einzureihen, oder erkennbar aus diesem heraushalten. Auch wenn sich beide Flugzeuge zum Zeitpunkt der Annäherung außerhalb der RMZ befanden. Nachdem der Pilot des Luftfahrzeuges der Beschwerdeführerin sich eben nicht für den anderen Verkehr in der Platzrunde erkennbar aus derselben herausgehalten habe – etwa durch eine entsprechende Absichtserklärung per Funk und einem deutlichen Abdrehen aus dem Bereich der Platzrunde XXXX – wurde gegen SERA.3225 (b) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 verstoßen. Am 29. Februar 2024 sei ein Schüler der Beschwerdeführerin mit dem Luftfahrzeug XXXX

auf die Piste XXXX des Flugplatzes XXXX gerollt, obwohl ein anderes Luftfahrzeug im Endanflug gewesen sei. Dabei habe Kollisionsgefahr bestanden. Dadurch sei sowohl gegen SERA.3205 als auch gegen SERA.3210 (c) (4) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 verstoßen worden. Diese Vorfälle seien außerdem meldepflichtige Ereignisse iSd Art 4 Abs 1 lit a VO (EU) Nr 376/2014. Gegen diese Meldepflicht sei ebenfalls verstoßen worden. Die Ereignisse (10. Jänner 2024, 20. Februar 2024 und 29. Februar 2024) seien per se schwerwiegende Beeinträchtigung der Flugsicherheit. Aufgrund des Kollisionsrisikos mit anderen Teilnehmern am Luftverkehr seien diese als „Level 1 Finding" zu klassifizieren gewesen. Dies umso mehr, als das Safety Management System (im Folgenden: SMS) der Beschwerdeführerin keinerlei Schritte gesetzt habe, die Vorfälle intern aufzuarbeiten und entsprechende Abhilfemaßnahmen zu implementieren. Das SMS der Beschwerdeführerin sei nicht geeignet um Risiken der Organisation entsprechend zu mindern. Der Abhilfeplan vom 12. März 2024 beinhalte weder einen Zeitplan zur Umsetzung noch sofort wirksame Maßnahmen um schwerwiegende Beeinträchtigungen der Flugsicherheit zu verhindern und angemessen zu adressieren. Die Aussetzung der Genehmigung sei somit eine notwendige Administrativmaßnahme zur Verhinderung von weiteren Normverletzungen.1.7 Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid setzte die belangte Behörde die mit Bescheid vom 1. Oktober 2020, römisch 40 , erteilte Genehmigung an die Beschwerdeführerin gemäß Paragraph 68, AVG aus (Spruchpunkt römisch eins.). Einer Wiederausübung der ausgesetzten Genehmigung habe jedenfalls eine Überprüfung in Form eines Audits vorauszugehen, im Zuge welcher die Behebung der im Schreiben vom 6. März 2024, römisch 40 , elektronisch zugegangen am 6. März 2024, mitgeteilten Beanstandung nachzuweisen ist (Spruchpunkt römisch II.). Außerdem schloss die belangte Behörde die aufschiebende Wirkung der Beschwerde gemäß Paragraph 13, Absatz 2, VwGVG aus (Spruchpunkt römisch III). Die Behörde stützte sich bei der Begründung im Wesentlichen auf vier Ereignisse. So führte die belangte Behörde zur Aussetzung der Genehmigung aus, am 10. Jänner 2024 sei ein Luftfahrzeug der Beschwerdeführerin an ein anderes Luftfahrzeug herangesteuert, obwohl sich letzteres bereits im Endanflug zur Piste römisch 40 befunden habe. Dabei habe Kollisionsgefahr bestanden. Dadurch sei sowohl gegen SERA.3205 als auch gegen SERA.3210 (c) (4) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 verstoßen worden. Am 15. Februar 2024 sei es zu einem Aufsetzen und Durchstarten in römisch 40 gekommen, obwohl keine entsprechende Freigabe erfolgt sei. Damit habe die Beschwerdeführerin gegen SERA.6001 (a) (4) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 verstoßen worden. Am 20. Februar 2024 sei ein Pilot eines Luftfahrzeuges der Beschwerdeführerin von römisch 40 kommend entgegen die Platzrundenrichtung der Platzrunde römisch 40 geflogen. Dabei habe Kollisionsgefahr bestanden. Dies stelle einen Verstoß gegen SERA.3205 Anhang VO (EU) Nr 923/2012 dar. Ein Luftfahrzeug habe sich außerdem gemäß SERA.3225 (b) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 entweder in den Verkehrsfluss einzureihen, oder erkennbar aus diesem heraushalten. Auch wenn sich beide Flugzeuge zum Zeitpunkt der Annäherung außerhalb der RMZ befanden. Nachdem der Pilot des Luftfahrzeuges der Beschwerdeführerin sich eben nicht für den anderen Verkehr in der Platzrunde erkennbar aus derselben herausgehalten habe – etwa durch eine entsprechende Absichtserklärung per Funk und einem deutlichen Abdrehen aus dem Bereich der Platzrunde römisch 40 – wurde gegen SERA.3225 (b) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 verstoßen. Am 29. Februar 2024 sei ein Schüler der Beschwerdeführerin mit dem Luftfahrzeug römisch 40 auf die Piste römisch 40 des Flugplatzes römisch 40 gerollt, obwohl ein anderes Luftfahrzeug im Endanflug gewesen sei. Dabei habe Kollisionsgefahr bestanden. Dadurch sei sowohl gegen SERA.3205 als auch gegen SERA.3210 (c) (4) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 verstoßen worden. Diese Vorfälle seien außerdem meldepflichtige Ereignisse iSd Artikel 4, Absatz eins, Litera a, VO (EU) Nr 376/2014. Gegen diese Meldepflicht sei ebenfalls verstoßen worden. Die Ereignisse (10. Jänner 2024, 20. Februar 2024 und 29. Februar 2024) seien per se schwerwiegende Beeinträchtigung der Flugsicherheit. Aufgrund des Kollisionsrisikos mit anderen Teilnehmern am Luftverkehr seien diese als „Level 1 Finding" zu klassifizieren gewesen. Dies umso mehr, als das Safety Management System (im Folgenden: SMS) der Beschwerdeführerin keinerlei Schritte gesetzt habe, die Vorfälle intern aufzuarbeiten und entsprechende Abhilfemaßnahmen zu implementieren. Das SMS der Beschwerdeführerin sei nicht geeignet um Risiken der Organisation entsprechend zu mindern. Der Abhilfeplan vom 12. März 2024 beinhalte weder einen Zeitplan zur Umsetzung noch sofort wirksame Maßnahmen um schwerwiegende Beeinträchtigungen der Flugsicherheit zu verhindern und angemessen zu adressieren. Die Aussetzung der Genehmigung sei somit eine notwendige Administrativmaßnahme zur Verhinderung von weiteren Normverletzungen.

Hinsichtlich der aufschiebenden Wirkung führte die belangte Behörde aus, aufgrund des Versagens der Organisation sei anzunehmen, dass es bis zum Ausgang eines ordentlichen Rechtsmittelverfahrens zu weiteren Nichteinhaltungen von Bestimmungen zur Wahrung der Flugsicherheit komme. Die vorliegende Gefahr im Verzug rechtfertige einen

Ausschluss der aufschiebenden Wirkung. Das öffentliche Interesse an der Wahrung der Luftfahrtsicherheit überwiege das private Interesse der Beschwerdeführerin an der Ausübung der Genehmigung.

1.8 Gegen diesen Bescheid wurde fristgerecht Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben, in der die Beschwerdeführerin die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung beantragte. Der Bescheid werde wegen materieller Rechtswidrigkeit, Aktenwidrigkeit und mangelhafter Beweiswürdigung bekämpft. Diese Schlussfolgerung der Behörde – unzureichendes Sicherheitsmanagementsystem – beruhe auf einer falschen Würdigung der Ereignisse durch die belangte Behörde. Die Aussetzung der Genehmigung sei rechtswidrig. Am angenommenen Ereignistag 10. Jänner 2024 habe es gar keine Annäherung durch das Luftfahrzeug der Beschwerdeführerin gegeben. Verstöße gegen die Bestimmungen der SERA.3205 und SERA.3210 lägen somit gar nicht vor. Eine Meldeverpflichtung bestehe – mangels Notausweichmanövers – nicht. Am Ereignistag 15. Februar 2024 sei der Abflug von XXXX tatsächlich ohne Freigabe durchgeführt worden. Dieser Fehler habe jedoch zu keinem Zeitpunkt zu einer Gefahr für die Sicherheit geführt und sei am nächsten Tag über das interne Berichtswesen der Beschwerdeführerin gemeldet worden. Ein Verstoß gegen die Meldepflicht nach Art 4 Abs 1 VO (EU) Nr 376/2014 liege somit nicht vor. Bei dem Vorfall vom 20. Februar 2024 habe die belangte Behörde ihre Ermittlungspflichten verletzt. Die Aussagen des verantwortlichen Piloten seien nicht ausreichend gewürdigt worden. Eine gebotene Ermittlung hätte ergeben, dass kein Verstoß gegen die Bestimmungen SERA.3225 und SERA.3205 vorgelegen hätten. Im vorliegenden Fall sei vom verantwortlichen Piloten kein Notausweichmanöver durchgeführt worden um eine Kollision zu vermeiden. Daher habe keine Verpflichtung zur Abgabe eines verpflichtenden Berichts durch die Beschwerdeführerin bestanden. Ein Verstoß gegen die Meldepflicht nach Art 4 Abs 1 VO (EU) Nr 376/2014 bestünde dadurch nicht. Der Vorwurf der Behörde, am 29. Februar 2024 sei ein Schüler der Beschwerdeführerin mit dem Luftfahrzeug XXXX auf die Piste XXXX des Flugplatzes XXXX gerollt, obwohl ein anderes Luftfahrzeug im Endanflug gewesen sei, beruhe auf einer unzureichenden Beweiswürdigung. Eine richtige Würdigung unter Einbeziehung der Aussage des verantwortlichen Piloten hätte unweigerlich zur Feststellung geführt, dass kein Verstoß gegen SERA.3205 und SERA.3210 vorgelegen hätte. Der verantwortliche Pilot sei davon ausgegangen, dass keine Haltepunktüberschreitung stattgefunden habe. Eine gebotene Ermittlung hätte ergeben, dass dieser Vorfall ebenfalls nicht meldepflichtig gewesen wäre. Hinsichtlich der aufschiebenden Wirkung führte die Beschwerdeführerin aus, der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung stelle einen schwerwiegenden Eingriff in die Rechte der Beschwerdeführerin dar. Die Argumentation der belangten Behörde lege ein zu hohes Gewicht auf hypothetische Risiken. Sie habe auch nicht die Verbesserungen und präventiven Maßnahmen seit der letzten Beanstandung angemessen berücksichtigt. Die Beschwerdeführerin habe aktiv daran gearbeitet ihr SMS zu verbessern und die Sicherheitskultur innerhalb der Organisation zu verstärken. Dies umfasse insbesondere die Überarbeitung von Verfahren, Schulungen des Personals und die Implementierung zusätzlicher Sicherheitskontrollen. Die Behörde hätte im Ergebnis die aufschiebende Wirkung nicht ausschließen dürfen.1.8 Gegen diesen Bescheid wurde fristgerecht Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben, in der die Beschwerdeführerin die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung beantragte. Der Bescheid werde wegen materieller Rechtswidrigkeit, Aktenwidrigkeit und mangelhafter Beweiswürdigung bekämpft. Diese Schlussfolgerung der Behörde – unzureichendes Sicherheitsmanagementsystem – beruhe auf einer falschen Würdigung der Ereignisse durch die belangte Behörde. Die Aussetzung der Genehmigung sei rechtswidrig. Am angenommenen Ereignistag 10. Jänner 2024 habe es gar keine Annäherung durch das Luftfahrzeug der Beschwerdeführerin gegeben. Verstöße gegen die Bestimmungen der SERA.3205 und SERA.3210 lägen somit gar nicht vor. Eine Meldeverpflichtung bestehe – mangels Notausweichmanövers – nicht. Am Ereignistag 15. Februar 2024 sei der Abflug von römisch 40 tatsächlich ohne Freigabe durchgeführt worden. Dieser Fehler habe jedoch zu keinem Zeitpunkt zu einer Gefahr für die Sicherheit geführt und sei am nächsten Tag über das interne Berichtswesen der Beschwerdeführerin gemeldet worden. Ein Verstoß gegen die Meldepflicht nach Artikel 4, Absatz eins, VO (EU) Nr 376/2014 liege somit nicht vor. Bei dem Vorfall vom 20. Februar 2024 habe die belangte Behörde ihre Ermittlungspflichten verletzt. Die Aussagen des verantwortlichen Piloten seien nicht ausreichend gewürdigt worden. Eine gebotene Ermittlung hätte ergeben, dass kein Verstoß gegen die Bestimmungen SERA.3225 und SERA.3205 vorgelegen hätten. Im vorliegenden Fall sei vom verantwortlichen Piloten kein Notausweichmanöver durchgeführt worden um eine Kollision zu vermeiden. Daher habe keine Verpflichtung zur Abgabe eines verpflichtenden Berichts durch die Beschwerdeführerin bestanden. Ein Verstoß gegen die Meldepflicht nach Artikel 4, Absatz eins, VO (EU) Nr 376/2014 bestünde dadurch nicht. Der Vorwurf der Behörde, am 29. Februar 2024 sei ein Schüler der Beschwerdeführerin mit dem Luftfahrzeug römisch 40 auf die Piste römisch 40 des Flugplatzes römisch 40 gerollt, obwohl ein anderes Luftfahrzeug im Endanflug gewesen sei, beruhe auf

einer unzureichenden Beweiswürdigung. Eine richtige Würdigung unter Einbeziehung der Aussage des verantwortlichen Piloten hätte unweigerlich zur Feststellung geführt, dass kein Verstoß gegen SERA.3205 und SERA.3210 vorgelegen hätte. Der verantwortliche Pilot sei davon ausgegangen, dass keine Haltepunktüberschreitung stattgefunden habe. Eine gebotene Ermittlung hätte ergeben, dass dieser Vorfall ebenfalls nicht meldepflichtig gewesen wäre. Hinsichtlich der aufschiebenden Wirkung führte die Beschwerdeführerin aus, der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung stelle einen schwerwiegenden Eingriff in die Rechte der Beschwerdeführerin dar. Die Argumentation der belangten Behörde lege ein zu hohes Gewicht auf hypothetische Risiken. Sie habe auch nicht die Verbesserungen und präventiven Maßnahmen seit der letzten Beanstandung angemessen berücksichtigt. Die Beschwerdeführerin habe aktiv daran gearbeitet ihr SMS zu verbessern und die Sicherheitskultur innerhalb der Organisation zu verstärken. Dies umfasse insbesondere die Überarbeitung von Verfahren, Schulungen des Personals und die Implementierung zusätzlicher Sicherheitskontrollen. Die Behörde hätte im Ergebnis die aufschiebende Wirkung nicht ausschließen dürfen.

2. Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht

2.1 Die belangte Behörde legte die Beschwerde dem Bundesverwaltungsgericht vor, ohne eine Beschwerdevorentscheidung zu treffen. Diese langte am 22. April 2024 beim Bundesverwaltungsgericht ein. Die belangte Behörde nahm zur Beschwerde inhaltlich Stellung und beantragte, dem Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung keine Folge zu geben und die Beschwerde abzuweisen.

2.2 Die Beschwerde gegen Spruchpunkt III. des Bescheides der belangten Behörde vom 13. März 2024, XXXX , betreffend den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde wurde mit Beschluss vom 14. Mai 2024, W187 2290617-1/4Z, abgewiesen.2.2 Die Beschwerde gegen Spruchpunkt römisch III. des Bescheides der belangten Behörde vom 13. März 2024, römisch 40 , betreffend den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde wurde mit Beschluss vom 14. Mai 2024, W187 2290617-1/4Z, abgewiesen.

2.3 Am 17. Mai 2024 erstattete die Beschwerdeführerin eine ergänzende Stellungnahme, in der sie Folgendes zusammengefasst ins Treffen führte:

2.3.1 Aus der Niederschrift der Amtshandlung vom 11. März 2024, die online stattfand, sei ersichtlich, dass zu diesem Zeitpunkt noch keine umfassende Untersuchung stattgefunden hätte. Die Entscheidung, die Genehmigung der Beschwerdeführerin mit dem angefochtenen Bescheid auszusetzen, sei am 13. März 2024, kurz nach der erwähnten Sitzung, getroffen worden, was darauf hindeute, dass es keine weiteren Ermittlungen gegeben hätte. Eine gründliche Untersuchung der Vorkommnisse habe nicht stattgefunden. Die von der belangten Behörde verlangte „Root Cause Analysis“ (im Folgenden: Grundursachenanalyse) könne ohne die entsprechenden Sachbeweise nicht durchgeführt werden. Die Beschwerdeführerin habe wiederholt darum gebeten, die notwendigen Beweise für eine fundierte Schlussfolgerung und die Ermittlung der Ursachen zur Verfügung zu stellen, habe sich jedoch oft mit Hindernissen und mangelnder Kommunikation konfrontiert gesehen.

2.3.2 Die Beschwerdeführerin habe bereits detaillierte Aussagen zu ihrer Besatzung eingereicht, welche jedoch von der belangten Behörde nicht berücksichtigt worden seien, weshalb zu den einzelnen Vorfällen nochmals Stellung genommen werde:

2.3.3 Zum Vorfall am 10. Jänner 2024: Die gefährliche Situation hätte sich bereits mit dem Einflug des Luftfahrzeugs XXXX in den Verkehrskreis mit hoher Geschwindigkeit ergeben. Zu diesem Zeitpunkt habe sich das Luftfahrzeug der Beschwerdeführerin (XXXX vom Typ XXXX auf der Platzrunde XXXX in der angegebenen Höhe von 1371 Fuß in Seitenwindposition befunden. Dieses Verfahren entspreche den örtlichen Standardverfahren am Flugplatz XXXX . Gleichzeitig habe sich das Luftfahrzeug XXXX dem Flugplatz XXXX angenähert, nachdem es von einem instrumentengestützten Anflug (XXXX) auf Sichtflug (XXXX) gewechselt habe. Von Südosten kommend habe es zunächst eine Höhe von 3000 Fuß über dem Meeresspiegel (kurz: AMSL) erreicht, mit der Absicht, sich auf 1500 Fuß zu senken und in die aktive Platzrunde XXXX für die Landung auf Piste XXXX einzufliegen, deren Anflughöhe 1500 Fuß betrage. Gemäß Punkt 2 des angefochtenen Bescheids hätte sich XXXX hinter dem bereits in der Platzrunde befindlichen Luftfahrzeugs XXXX einreihen müssen. Der Standardvorgang für XXXX wäre somit ein Sinkflug gewesen, um die für die Platzrunde XXXX vorgesehene Höhe von 1500 Fuß AMSL zu erreichen. Aus den Radaraufzeichnungen der Beschwerdeführerin lasse sich darauf schließen, dass dies wohl die Absicht von XXXX sein hätte müssen. Es sei der Eindruck entstanden, dass der Pilot von XXXX die Position des XXXX zunächst nicht wahrgenommen habe. Erst bei

Sichtkontakt habe sich der Pilot von XXXX entschieden, durch ein Ausweichmanöver schnell Höhe zu gewinnen und so den nötigen vertikalen Abstand herzustellen. Es sei jedenfalls kein Standardmanöver, sondern ein Ausweichmanöver gewesen. Der horizontale Abstand zwischen XXXX und dem anfliegenden XXXX habe 0,33 NM (nautische Meilen) betragen. Der horizontale Abstand habe 300 Fuß betragen, wobei XXXX im Sinkflug, während XXXX im Steigflug gewesen sei. Bei einer geschätzten Geschwindigkeit des XXXX von 130 Knoten und wenn keines der beiden Luftfahrzeuge seinen Kurs geändert hätte, wäre es daher innerhalb von 9 Sekunden zu einer Kollision gekommen. Aus diesen Erwägungen sei darauf zu schließen, dass der Pilot von XXXX seine Anfluggeschwindigkeit nicht an die Situation in der Platzrunde angepasst habe, der Sinkflug auf die Höhe der Platzrunde und der anschließende steile Anstieg äußerst unregelmäßig gewesen sei und daher als ein Notausweichmanöver eingestuft werde. Die belangte Behörde sei jedoch nicht auf dieses Argument eingegangen, und ein detaillierter Bericht des verantwortlichen Piloten von XXXX sei nicht verfügbar. Der verantwortliche Pilot von XXXX habe aufgrund seiner niedrigeren Position und der High-Wing Konstruktion des Luftfahrzeugs nur begrenzte Möglichkeiten für einen Sichtkontakt gehabt. Diese Situation stelle eine gefährliche Situation mit erheblichen Sicherheitsrisiken dar. Nach Angaben des verantwortlichen Piloten von XXXX seien sie sich dieser Situation zu diesem Zeitpunkt nicht bewusst gewesen und hätten erst im Nachhinein erkannt, was genau passiert sei. Die belangte Behörde behaupte, dass das Luftfahrzeug XXXX aufgrund seines Sinkflugs und seiner Konstruktion schneller geflogen sei und die langsamere Geschwindigkeit vom Luftfahrzeug XXXX es dem Luftfahrzeug XXXX erschwert hätte, sich der Platzrunde XXXX nach XXXX anzuschließen. Hierbei sei folgendes anzumerken: Aus der, der Beschwerdeführerin zur Verfügung gestellten Radarsequenz gehe die Beschwerdeführerin von einer der zwei Möglichkeiten aus: Entweder wäre die XXXX unangemessen schnell geflogen, oder das Luftfahrzeug sei während des Anflugs nicht stabilisiert gewesen.2.3.3 Zum Vorfall am 10. Jänner 2024: Die gefährliche Situation hätte sich bereits mit dem Einflug des Luftfahrzeugs römisch 40 in den Verkehrskreis mit hoher Geschwindigkeit ergeben. Zu diesem Zeitpunkt habe sich das Luftfahrzeug der Beschwerdeführerin (römisch 40 vom Typ römisch 40 auf der Platzrunde römisch 40 in der angegebenen Höhe von 1371 Fuß in Seitenwindposition befunden. Dieses Verfahren entspreche den örtlichen Standardverfahren am Flugplatz römisch 40 . Gleichzeitig habe sich das Luftfahrzeug römisch 40 dem Flugplatz römisch 40 angenähert, nachdem es von einem instrumentengestützten Anflug (römisch 40) auf Sichtflug (römisch 40) gewechselt habe. Von Südosten kommend habe es zunächst eine Höhe von 3000 Fuß über dem Meeresspiegel (kurz: AMSL) erreicht, mit der Absicht, sich auf 1500 Fuß zu senken und in die aktive Platzrunde römisch 4 0 für die Landung auf Piste römisch 40 einzufliegen, deren Anflughöhe 1500 Fuß betrage. Gemäß Punkt 2 des angefochtenen Bescheids hätte sich römisch 40 hinter dem bereits in der Platzrunde befindlichen Luftfahrzeugs römisch 40 einreihen müssen. Der Standardvorgang für römisch 40 wäre somit ein Sinkflug gewesen, um die für die Platzrunde römisch 40 vorgesehene Höhe von 1500 Fuß AMSL zu erreichen. Aus den Radaraufzeichnungen der Beschwerdeführerin lasse sich darauf schließen, dass dies wohl die Absicht von römisch 40 sein hätte müssen. Es sei der Eindruck entstanden, dass der Pilot von römisch 40 die Position des römisch 40 zunächst nicht wahrgenommen habe. Erst bei Sichtkontakt habe sich der Pilot von römisch 40 entschieden, durch ein Ausweichmanöver schnell Höhe zu gewinnen und so den nötigen vertikalen Abstand herzustellen. Es sei jedenfalls kein Standardmanöver, sondern ein Ausweichmanöver gewesen. Der horizontale Abstand zwischen römisch 40 und dem anfliegenden römisch 40 habe 0,33 NM (nautische Meilen) betragen. Der horizontale Abstand habe 300 Fuß betragen, wobei römisch 40 im Sinkflug, während römisch 40 im Steigflug gewesen sei. Bei einer geschätzten Geschwindigkeit des römisch 40 von 130 Knoten und wenn keines der beiden Luftfahrzeuge seinen Kurs geändert hätte, wäre es daher innerhalb von 9 Sekunden zu einer Kollision gekommen. Aus diesen Erwägungen sei darauf zu schließen, dass der Pilot von römisch 40 seine Anfluggeschwindigkeit nicht an die Situation in der Platzrunde angepasst habe, der Sinkflug auf die Höhe der Platzrunde und der anschließende steile Anstieg äußerst unregelmäßig gewesen sei und daher als ein Notausweichmanöver eingestuft werde. Die belangte Behörde sei jedoch nicht auf dieses Argument eingegangen, und ein detaillierter Bericht des verantwortlichen Piloten von römisch 40 sei nicht verfügbar. Der verantwortliche Pilot von römisch 40 habe aufgrund seiner niedrigeren Position und der High-Wing Konstruktion des Luftfahrzeugs nur begrenzte Möglichkeiten für einen Sichtkontakt gehabt. Diese Situation stelle eine gefährliche Situation mit erheblichen Sicherheitsrisiken dar. Nach Angaben des verantwortlichen Piloten von römisch 40 seien sie sich dieser Situation zu diesem Zeitpunkt nicht bewusst gewesen und hätten erst im Nachhinein erkannt, was genau passiert sei. Die belangte Behörde behaupte, dass das Luftfahrzeug römisch 40 aufgrund seines Sinkflugs und seiner Konstruktion schneller geflogen sei und die langsamere Geschwindigkeit vom Luftfahrzeug römisch 40 es dem Luftfahrzeug römisch 40 erschwert hätte, sich der Platzrunde römisch 40 nach römisch 40 anzuschließen. Hierbei sei folgendes anzumerken:

Aus der, der Beschwerdeführerin zur Verfügung gestellten Radarsequenz gehe die Beschwerdeführerin von einer der zwei Möglichkeiten aus: Entweder wäre die römisch 40 unangemessen schnell geflogen, oder das Luftfahrzeug sei während des Anflugs nicht stabilisiert gewesen.

Beide Möglichkeiten würden auf eine falsche Handhabung des Luftfahrzeugs während des XXXX und folglich des XXXX hindeuten. Das Fliegen mit überhöhter Geschwindigkeit stelle ein Sicherheitsrisiko dar und führe zu einem gefährlichen Ausweichmanöver.Beide Möglichkeiten würden auf eine falsche Handhabung des Luftfahrzeugs während des römisch 40 und folglich des römisch 40 hindeuten. Das Fliegen mit überhöhter Geschwindigkeit stelle ein Sicherheitsrisiko dar und führe zu einem gefährlichen Ausweichmanöver.

2.3.4 Zur Sinkfluggeschwindigkeit habe die belangte Behörde angeführt, dass es für XXXX schwierig gewesen sei, sich dem Luftfahrzeug XXXX anzuschließen, da dies einerseits eine Verringerung der Höhe und andererseits eine Verringerung der Fluggeschwindigkeit erfordert hätte, was natürlich nicht gleichzeitig erfolgen hätte könne, da das Absenken der Nase zur Verringerung der Höhe eine Erhöhung der Geschwindigkeit erfordere und umgekehrt. Hierzu gäbe es seitens der Beschwerdeführerin zwei Möglichkeiten: Die Nutzung des Luftwiderstands, um einen kontrollierten Sinkflug und eine kontrollierte Geschwindigkeit zu ermöglichen; oder „Pitching down". Das Luftfahrzeug XXXX falle in die Anfluggeschwindigkeitskategorie A, mit einer Anfluggeschwindigkeit von weniger als 91 Knoten. Außerdem sei es mit Klappen ausgestattet, um die Sinkgeschwindigkeit ohne Beschleunigung zu erhöhen. Auf der Grundlage dieser Fakten widerspräche die Beschwerdeführerin entschieden der Aussage, dass XXXX nicht langsamer hätte fliegen können, was die Risiken verringert hätte, und dass man sich nicht an das Standard-Platzrundenverfahren hätte halten können. Es sei korrekt, dass für die Platzrunde XXXX festgelegte Höhe eine Mindestflughöhe darstelle und je nach Verkehrserfordernis überschritten werden dürfe. Das Luftfahrzeug XXXX habe die Platzrunde XXXX in einer Höhe von 2000 Fuß AMSL angeflogen. Diese Thematik werfe eine Diskrepanz zwischen verschiedenen verfügbaren Informationsquellen auf, die der Beschwerdeführerin von der belangten Behörde genannt worden seien. In der offiziellen Flugplatzkarte, die Teil der österreichischen AIP sei, werde die Höhe der Platzrunde XXXX mit 1500 Fuß AMSL angegeben (ohne Angabe, ob es sich dabei um die Mindest- oder Höchsthöhe handele, obwohl diese Angabe auch für andere Platzrunden gelten würde). Die belangte Behörde habe die Verwendung eines YouTube-Videos empfohlen, das sich auf XXXX -Verfahren bei XXXX konzentriere, in dem auch die Höhe der Platzrunde XXXX mit 1500 Fuß AMSL angegeben sei. Am 16. Oktober 2023 habe die belangte Behörde die Piloten der Beschwerdeführerin im Rahmen einer Inspektion geprüft, und eine der Fragen habe sich auf die Flughöhen bei den Platzrunden XXXX und XXXX bezogen. Die Antwort von 1500 Fuß AMSL für die Höhe der Platzrunde XXXX sei als richtig angesehen worden. Am 21. Dezember 2023 habe im Rahmen von Abhilfemaßnahmen eine Schulung mit dem Leiter des Flugplatzbetriebs von XXXX , stattgefunden, bei der auch klargestellt worden sei, dass die Platzrundenhöhe für die Platzrunde XXXX 1500 Fuß AMSL betrage. Davon ausgehend gehe eine Diskrepanz zwischen den verschiedenen von den Piloten verwendeten Informationsquellen und sogar zwischen anderen von der belangten Behörde empfohlenen Quellen hervor, was auf einen Mangel an Konsistenz und Klarheit hinweise.2.3.4 Zur Sinkfluggeschwindigkeit habe die belangte Behörde angeführt, dass es für römisch 40 schwierig gewesen sei, sich dem Luftfahrzeug römisch 40 anzuschließen, da dies einerseits eine Verringerung der Höhe und andererseits eine Verringerung der Fluggeschwindigkeit erfordert hätte, was natürlich nicht gleichzeitig erfolgen hätte könne, da das Absenken der Nase zur Verringerung der Höhe eine Erhöhung der Geschwindigkeit erfordere und umgekehrt. Hierzu gäbe es seitens der Beschwerdeführerin zwei Möglichkeiten: Die Nutzung des Luftwiderstands, um einen kontrollierten Sinkflug und eine kontrollierte Geschwindigkeit zu ermöglichen; oder „Pitching down". Das Luftfahrzeug römisch 40 falle in die Anfluggeschwindigkeitskategorie A, mit einer Anfluggeschwindigkeit von weniger als 91 Knoten. Außerdem sei es mit Klappen ausgestattet, um die Sinkgeschwindigkeit ohne Beschleunigung zu erhöhen. Auf der Grundlage dieser Fakten widerspräche die Beschwerdeführerin entschieden der Aussage, dass römisch 40 nicht langsamer hätte fliegen können, was die Risiken verringert hätte, und dass man sich nicht an das Standard-Platzrundenverfahren hätte halten können. Es sei korrekt, dass für die Platzrunde römisch 40 festgelegte Höhe eine Mindestflughöhe darstelle und je nach Verkehrserfordernis überschritten werden dürfe. Das Luftfahrzeug römisch 40 habe die Platzrunde römisch 40 in einer Höhe von 2000 Fuß AMSL angeflogen. Diese Thematik werfe eine Diskrepanz zwischen verschiedenen verfügbaren Informationsquellen auf, die der Beschwerdeführerin von der belangten Behörde genannt worden seien. In der offiziellen Flugplatzkarte, die Teil der österreichischen AIP sei, werde die Höhe der Platzrunde römisch 40 mit 1500 Fuß AMSL angegeben (ohne Angabe, ob es sich dabei um die Mindest- oder Höchsthöhe handele, obwohl diese Angabe auch für andere Platzrunden gelten würde). Die belangte Behörde habe die Verwendung eines YouTube-

Videos empfohlen, das sich auf römisch 40 -Verfahren bei römisch 40 konzentriere, in dem auch die Höhe der Platzrunde römisch 40 mit 1500 Fuß AMSL angegeben sei. Am 16. Oktober 2023 habe die belangte Behörde die Piloten der Beschwerdeführerin im Rahmen einer Inspektion geprüft, und eine der Fragen habe sich auf die Flughöhen bei den Platzrunden römisch 40 und römisch 40 bezogen. Die Antwort von 1500 Fuß AMSL für die Höhe der Platzrunde römisch 40 sei als richtig angesehen worden. Am 21. Dezember 2023 habe im Rahmen von Abhilfemaßnahmen eine Schulung mit dem Leiter des Flugplatzbetriebs von römisch 40 , stattgefunden, bei der auch klargestellt worden sei, dass die Platzrundenhöhe für die Platzrunde römisch 40 1500 Fuß AMSL betrage. Davon ausgehend gehe eine Diskrepanz zwischen den verschiedenen von den Piloten verwendeten Informationsquellen und sogar zwischen anderen von der belangten Behörde empfohlenen Quellen hervor, was auf einen Mangel an Konsistenz und Klarheit hinweise.

Die belangte Behörde behaupte, dass XXXX zum Queranflug abgeboben sei, während XXXX bereits im Endanflug auf der Piste gewesen sei. Auf der Grundlage der verfügbaren Radaraufzeichnungen könne dies jedoch nicht bewiesen werden. Laut dem verantwortlichen Piloten von XXXX habe sich das Luftfahrzeug im Queranflug befunden, während sich XXXX ebenfalls im Queranflug befunden hätte, allerdings außerhalb der Platzrunde XXXX und ungefähr 700 Fuß höher als XXXX . Dies entnehme die Beschwerdeführerin den Radaraufzeichnungen.Die belangte Behörde behaupte, dass römisch 40 zum Queranflug abgeboben sei, während römisch 40 bereits im Endanflug auf der Piste gewesen sei. Auf der Grundlage der verfügbaren Radaraufzeichnungen könne dies jedoch nicht bewiesen werden. Laut dem verantwortlichen Piloten von römisch 40 habe sich das Luftfahrzeug im Queranflug befunden, während sich römisch 40 ebenfalls im Queranflug befunden hätte, allerdings außerhalb der Platzrunde römisch 40 und ungefähr 700 Fuß höher als römisch 40 . Dies entnehme die Beschwerdeführerin den Radaraufzeichnungen.

2.3.5 Zum Vorfall am 20. Februar 2024: Nachdem die Beschwerdeführerin von der belangten Behörde über diesen Vorfall am 20. Februar 2024 informiert worden sei, habe die Beschwerdeführerin umgehend die Aussage der anderen beteiligten Besatzungsmitglieder eingeholt. Der Pilot des beteiligten Luftfahrzeugs XXXX habe die Situation als „schwer" eingestuft. Dies sei jedoch bloß seine subjektive Einschätzung gewesen, außerdem weise sein Bericht Unstimmigkeiten auf. Der verantwortliche Pilot von XXXX habe ein Ausweichmanöver nicht als notwendig angesehen, da visueller Kontakt und ausreichender Abstand vorhanden gewesen wären. Ebenso habe die Aussage des verantwortlichen Piloten von XXXX bestätigt, dass kein Notausweichmanöver erforderlich gewesen sei. Beide Luftfahrzeuge hätten außerhalb der RMZ-Zone operiert. Dies scheine von der belangten Behörde nicht berücksichtigt worden zu sein.2.3.5 Zum Vorfall am 20. Februar 2024: Nachdem die Beschwerdeführerin von der belangten Behörde über diesen Vorfall am 20. Februar 2024 informiert worden sei, habe die Beschwerdeführerin umgehend die Aussage der anderen beteiligten Besatzungsmitglieder eingeholt. Der Pilot des beteiligten Luftfahrzeugs römisch 40 habe die Situation als „schwer" eingestuft. Dies sei jedoch bloß seine subjektive Einschätzung gewesen, außerdem weise sein Bericht Unstimmigkeiten auf. Der verantwortliche Pilot von römisch 40 habe ein Ausweichmanöver nicht als notwendig angesehen, da visueller Kontakt und ausreichender Abstand vorhanden gewesen wären. Ebenso habe die Aussage des verantwortlichen Piloten von römisch 40 bestätigt, dass kein Notausweichmanöver erforderlich gewesen sei. Beide Luftfahrzeuge hätten außerhalb der RMZ-Zone operiert. Dies scheine von der belangten Behörde nicht berücksichtigt worden zu sein.

2.3.6 Zum Vorfall am 29. Februar 2024: Hier sei nicht eindeutig, ob sich der Vorfall tatsächlich auf der Piste ereignet habe. Sollte die belangte Behörde davon ausgehen, dass ein Haltepunkt überschritten worden sei, hätte sie ebenfalls berücksichtigen müssen, dass die Besatzung des anderen beteiligten Luftfahrzeugs auf einer bereits besetzten Piste gelandet sei, was einen schweren Zwischenfall darstellen könnte. Es sei von der anderen beteiligten Besatzung ein nicht standardisierter Notruf ausgerufen worden. Der verantwortliche Pilot von XXXX habe daraufhin sofort reagierte, indem er das Luftfahrzeug gestoppt habe. Außerdem habe der verantwortliche Fluglehrer am Boden den Flugschüler über Funk angewiesen, das Luftfahrzeug anzuhalten. Diese schnelle Reaktion deute darauf hin, dass der Pilot das Situationsbewusstsein aufrechterhalten habe und dass ein ausreichender Abstand zwischen dem landenden und dem abfliegenden Verkehr eingehalten worden sei. Die Beschwerdeführerin habe sofort nach Kenntniserlangung von dem Vorkommnis Untersuchungen vorgenommen. Es überrasche, dass der verantwortliche Pilot des anderen beteiligten Luftfahrzeugs diesen Vorfall ebenfalls nicht der belangten Behörde gemeldet habe, sondern von der belangten Behörde selbst dazu aufgefordert worden sei. Die Beschwerdeführerin erkenne zwar das Vorrecht der belangten Behörde an, Meldung von Vorfällen zu verlangen, die unter die Kriterien der Meldepflicht fallen würden, doch sei die

unterschiedliche Behandlung verwunderlich. Die Beschwerdeführerin sei seit Jahrzehnten im Bereich der Pilotenausbildung tätig. Das von der EASA zugelassene Managementsystem der Beschwerdeführerin weise einige wesentliche Gemeinsamkeiten auf: Handbücher, Verfahren und Know-How; das gleiche Personal in der Verwaltung der ATOs; gemeinsame Nutzung der Fluglehrer; Aufteilung der Flotte; die Instandhaltung werde vom tschechischen, von der EASA zugelassenen CAMO-Betrieb der Beschwerdeführerin durchgeführt; die Instandhaltung werde in erster Linie vom tschechischen EASA P-145-zugelassenen AMO Betrieb der Beschwerdeführerin durchgeführt, wobei die Zulassung die folgenden Punkte umfasse: Reparaturen und Überholungen von Bauteilen (Motoren, Magneten usw.), Avionik-Inspektionen: Prüfung und Einbau, Fernprüfungszentrum für die Wissensprüfung in Prag unter der Aufsicht der belangten Behörde. Die Beschwerdeführerin werde, einschließlich der Überprüfungen durch die Federal Aviation Administration (FAA), regelmäßig von verschiedenen Behörden in mehreren Bereichen kontrolliert.2.3.6 Zum Vorfall am 29. Februar 2024: Hier sei nicht eindeutig, ob sich der Vorfall tatsächlich auf der Piste ereignet habe. Sollte die belangte Behörde davon ausgehen, dass ein Haltepunkt überschritten worden sei, hätte sie ebenfalls berücksichtigen müssen, dass die Besatzung des anderen beteiligten Luftfahrzeugs auf einer bereits besetzten Piste gelandet sei, was einen schweren Zwischenfall darstellen könnte. Es sei von der anderen beteiligten Besatzung ein nicht standardisierter Notruf ausgerufen worden. Der verantwortliche Pilot von römisch 40 habe daraufhin sofort reagierte, indem er das Luftfahrzeug gestoppt habe. Außerdem habe der verantwortliche Fluglehrer am Boden den Flugschüler über Funk angewiesen, das Luftfahrzeug anzuhalten. Diese schnelle Reaktion deute darauf hin, dass der Pilot das Situationsbewusstsein aufrechterhalten habe und dass ein ausreichender Abstand zwischen dem landenden und dem abfliegenden Verkehr eingehalten worden sei. Die Beschwerdeführerin habe sofort nach Kenntniserlangung von dem Vorkommnis Untersuchungen vorgenommen. Es überrasche, dass der verantwortliche Pilot des anderen beteiligten Luftfahrzeugs diesen Vorfall ebenfalls nicht der belangten Behörde gemeldet habe, sondern von der belangten Behörde selbst dazu aufgefordert worden sei. Die Beschwerdeführerin erkenne zwar das Vorrecht der belangten Behörde an, Meldung von Vorfällen zu verlangen, die unter die Kriterien der Meldepflicht fallen würden, doch sei die unterschiedliche Behandlung verwunderlich. Die Beschwerdeführerin sei seit Jahrzehnten im Bereich der Pilotenausbildung tätig. Das von der EASA zugelassene Managementsystem der Beschwerdeführerin weise einige wesentliche Gemeinsamkeiten auf: Handbücher, Verfahren und Know-How; das gleiche Personal in der Verwaltung der ATOs; gemeinsame Nutzung der Fluglehrer; Aufteilung der Flotte; die Instandhaltung werde vom tschechischen, von der EASA zugelassenen CAMO-Betrieb der Beschwerdeführerin durchgeführt; die Instandhaltung werde in erster Linie vom tschechischen EASA P-145-zugelassenen AMO Betrieb der Beschwerdeführerin durchgeführt, wobei die Zulassung die folgenden Punkte umfasse: Reparaturen und Überholungen von Bauteilen (Motoren, Magneten usw.), Avionik-Inspektionen: Prüfung und Einbau, Fernprüfungszentrum für die Wissensprüfung in Prag unter der Aufsicht der belangten Behörde. Die Beschwerdeführerin werde, einschließlich der Überprüfungen durch die Federal Aviation Administration (FAA), regelmäßig von verschiedenen Behörden in mehreren Bereichen kontrolliert.

Daher nütze die Beschwerdeführerin in ihrer gesamten Organisation mehrere Informationsquellen zur Erkennung von Gefahren im Zusammenhang mit ihrem SMS: Interne Quellen (entweder in Form von freiwilligen Meldungen oder der Analyse von Flugdaten oder Schulungsberichten) sowie externe Quellen (Informationen und Daten der Behörden, wie der belangten Behörde oder direkt aus dem europäischen ECCAIRS-System).

2.3.7 Es gäbe Fälle, in denen sich die Piloten nicht bewusst seien, dass ein meldepflichtiges Ereignis vorliegen würde. Daher seien externe Datenquellen ein wichtiger Bestandteil des SMS und seiner Bewertung. Voraussetzung dafür sei jedoch, dass die Informationen zeitnah und effizient an die Organisation weitergeleitet werden würden. Die Beschwerdeführerin sei stets bemüht, alle verfügbaren Daten aus den verschiedenen Bereichen des Flugbetriebs in ihrer umfangreichen Sicherheitsbibliothek zu sammeln, um Bereiche für mögliche Verbesserungen zu identifizieren. Die Beschwerdeführerin ermutige ihre Piloten und das weitere Personal aktiv, freiwillige Berichte einzureichen. Es komme allerdings vor, dass solche Meldungen vom Personal aus verschiedenen Gründen zurückgehalten werden würden, was teilweise auf bestehende Bedenken zurückzuführen sei. Diese Bedenken würden eine Barriere für das freiwillige Meldesystem darstellen. Daher sei wichtig von der belangten Behörde alle verfügbaren Informationen zeitnah zu erhalten.

2.4 Am 31. Mai 2024 nahm sodann die belangte Behörde dazu Stellung und führte aus, dass nicht die einzelnen Vorfälle, sondern das SMS per se Gegenstand des Verfahrens sei. Die Beschwerdeführerin hätte mit der „5-Why-Methode“ die Grundursache für das Versagen des SMS feststellen können und so geeignete Abhilfemaßnahmen

setzten können, um das Problem in der Zukunft zu beseitigen. Solch eine Grundursachenanalyse sei gegenständliche der belangten Behörde nie zur Kenntnis gebracht worden. Abhilfemaßnahmen hätten daher, aufgrund der fehlenden Grundursachenanalyse nicht gesetzt werden können.

2.4.1 Die erste Beanstandung, welche am 11. Oktober 2023 aufgenommen worden sei, basiere auf dem Umstand, dass es wiederholt zu Abweichungen von veröffentlichten An- Abflugverfahren am Flugplatz XXXX gekommen sei. Diesbezüglich habe die Beschwerdeführerin als Ursache einen „Verlust des Situationsbewusstseins des verantwortlichen Piloten" sowie eine „unrichtige Interpretation der veröffentlichten Verfahren" als Grundursache identifiziert und angegeben, dies durch eine entsprechende Schulungsmaßnahme zu beheben.2.4.1 Die erste Beanstandung, welche am 11. Oktober 2023 aufgenommen worden sei, basiere auf dem Umstand, dass es wiederholt zu Abweichungen von veröffentlichten An- Abflugverfahren am Flugplatz römisch 40 gekommen sei. Diesbezüglich habe die Beschwerdeführerin als Ursache einen „Verlust des Situationsbewusstseins des verantwortlichen Piloten" sowie eine „unrichtige Interpretation der veröffentlichten Verfahren" als Grundursache identifiziert und angegeben, dies durch eine entsprechende Schulungsmaßnahme zu beheben.

2.4.2 In diesem Fall habe sich das SMS der Beschwerdeführerin also konkret mit der Ursachenfindung befasst und entsprechende Abhilfemaßnahmen in Bezug auf die identifizierte Grundursache implementiert, welche – mit entsprechenden Ergänzungen, nachdem die erste Schulungsmaßnahme einer Effektivitätsprüfung nicht standgehalten habe – schließlich zur Behebung der ersten Beanstandung geführt hätten.

2.4.3 Bei der gegenständlichen Beanstandung habe sich die Grundursachenanalyse jedoch nicht darauf zu beziehen, warum es zu den einzelnen Vorfällen gekommen sei, sondern warum das SMS sich nicht mit diesen adäquat auseinandergesetzt habe, um ein wiederholtes Vorkommen zu verhindern. Stattdessen seien seitens der Beschwerdeführerin die Vorfälle relativiert worden, indem sie versucht habe die verursachte Gefährdung in Bezug auf den Vorfall am 10. Jänner 2024 beim Einflug des Luftfahrzeuges mit der Registrierung XXXX in die Platzrunde XXXX zu argumentieren und damit die Gefährdung dem anderen Verkehr

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

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