



german

Erscheinungsweise vierteljährlich 10. Jahrgang Preis 3,- EURO

aviation news

for law and maintenance

Ausgabe: 4.2010

Sieben Punkte in Flensburg – Fluglizenz weg?

Über die Zylinder von Flugmotoren
und die Gemischverarmung

Die Ausbildung von Luftfahrtsachverständigen in
Deutschland und in der Europäischen Union.

Seminartermine 2011

Ausbildungseminar Luftfahrt-Sachverständige

Presseveröffentlichung des Verband der Luftfahrtsachverständigen

ISSN 1862-6815

Ausgabe 20 4.2010

aviation news

Sieben Punkte in Flensburg – Fluglizenz weg?

Oder ab wann ist man eigentlich unzuverlässig?

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Luftrecht

Autor: RA Stefan
Hiners, Hamburg



Für viele Piloten ist das Luftsicherheitsgesetz, das uns die Zuverlässigkeitsprüfung beschert hat, der Kern allen Übels. Dieses Gesetz, bei dem schon heftig umstritten ist, ob es überhaupt mit unserer Verfassung vereinbar ist, bescherte uns Piloten eine überbordende Bürokratie und teilweise absurde Entscheidungen, die für die Betroffenen schicksalhaft waren, deren Auswirkungen auf die Sicherheit aber im Marginalbereich zu liegen scheinen.

Dabei sind nicht nur Piloten betroffen, sondern jeder, der sich im Sicherheitsbereich des Flughafens bewegen will. Beispielsweise der Fall, der vor dem Amtsgericht Ansbach zur Verhandlung stand:

Ein Gepäckverlader am Flughafen Nürnberg war gerade zwei Jahre am Flughafen tätig, als das Luftsicherheitsgesetz mit aller Härte zuschlug:

Die Überprüfung ergab, dass dem Gepäckverlader drei Verurteilungen wegen Betruges zur Last gelegt werden, außerdem gab es noch drei Ermittlungsverfahren wegen des Betrugsverdachts bei einem Landeskriminalamt.

Der Gepäckverlader wurde als unzuverlässig eingestuft, die Entscheidung wurde vom Gericht bestätigt. Der Hintergrund der Geschichte lässt einen an diesem Ergebnis zweifeln. Der Gepäckverlader hatte sich einige Jahre vor der Zuverlässigkeitsentscheidung mit einem Handy-Shop selbstständig gemacht und ist damit kläglich gescheitert. Er konnte seine Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Lieferanten nicht begleichen, diese erstatteten standardmäßig Strafanzeige wegen Betruges. Tatsächlich lag ein Betrug wohl nicht vor, weil der Gepäckverlader bei Bestellung der Waren davon ausging, er werde die Waren auch bezahlen können. Dieses wäre mit einiger Sicherheit im Rahmen eines normalen Strafverfahrens auch so festgestellt worden, jedenfalls mit einem halbwegs fähigen Verteidiger. Den aber konnte unser Gepäckverlader erst recht nicht mehr bezahlen, die Verurteilungen hat

er einfach im Strafbefehlsverfahren ohne Gerichtsverhandlung über sich ergehen lassen. Dies wurde ihm dann bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung zum Verhängnis.

Ähnliche Beispiele gibt es auch von vielen Piloten, die eine unglückliche Verurteilung akzeptiert haben, dann zu schnell gefahren sind und in der Summe die Zuverlässigkeit aberkannt erhalten.

Insofern stellt sich die Frage

Ab wann ist man überhaupt unzuverlässig? Hier ist zu unterscheiden zwischen der luftrechtlichen Zuverlässigkeit und der Zuverlässigkeit nach dem Luftsicherheitsgesetz.

Zuverlässigkeit nach § 4 LuftVG

Die Zuverlässigkeitsüberprüfung ist an sich gar nichts Neues. Es gibt sie nahezu wortgleich schon immer – nämlich im Luftrecht. Der § 4 III LuftVG bestimmt nämlich, dass ein Luftfahrerschein nur erteilt werden darf, wenn keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen.

Dies unterscheidet sich eigentlich nicht wesentlich von der Regelung des Luftsicherheitsgesetzes. Damit gibt es aber letztlich zwei Sicherheitsüberprüfungen:

Die Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 4 LuftVG und die Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 LuftSiG. Erstere wird mit „Safety“ gekennzeichnet, letztere mit „Security“.

Außerdem – um die Sache noch etwas komplizierter zu machen – gibt es noch eine besondere gesetzliche Regelung für die Ausbildung von Luftfahrern, nämlich § 24 LuftVZO.

Ein Pilot unterliegt insoweit einer doppelten Sicherheitsüberprüfung:

Die Frage ist jetzt, wie unterscheiden sich die Prüfungen?

Nach § 4 III LuftVG dürfen keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, ein Luftfahrzeug zu führen oder zu bedienen. In § 7 LuftSiG ist normiert, dass bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung „keine Zweifel an der Zuverlässig-

keit des Betroffenen verbleiben dürfen“.

Nach § 24 LuftVZO dürfen keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, die beabsichtigte Tätigkeit als Luftfahrtpersonal auszuüben.

Die Regelungen scheinen damit nahezu identisch. Bei genauerer Betrachtung unterscheiden sie sich allerdings deutlich. Nach dem LuftVG und der LuftVZO ist nicht die Zuverlässigkeit in der Weise gemeint, dass der Pilot ggf. terroristische Ambitionen hegt, sondern es geht hier um die Zuverlässigkeit beim Führen oder Bedienen eines Luftfahrzeuges, zur Unterscheidung gemeinhin „Safety“ genannt.

Die Blickrichtung ist hier also die, dass die Behörde sich sicher sein soll, dass der Pilot beispielsweise nicht dazu neigt, Luftraumverletzungen zu begehen, luftrechtliche Vorschriften zu missachten oder ähnliches. § 24 LuftVZO hat letztlich die gleiche Ausgestaltung wie § 4 III LuftVG, allerdings mit einer konkreten Ausgestaltung, wann der Bewerber unzuverlässig ist und wann nicht. Bei der Betrachtung nach § 7 LuftSiG geht es dagegen um Sicherheit im Sinne nach „Security“, also um die Frage, ob man sicher sein kann, dass der Proband in dem Sicherheitsbereich eines Verkehrsflughafens keine sicherheitsgefährdenden Handlungen begeht.

Wann aber nun ist denn ein Bewerber unzuverlässig?

Die meisten Fälle, die gerichtlich entschieden worden sind, finden sich zu § 7 LuftSiG. Entscheidungen zum § 4 III LuftVG sind eher selten. Ein sehr anschauliches Beispiel ist die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Lüneburg vom 10.03.2009. Ein PPL-Inhaber, der 1970 seine Lizenz erlangt hatte, beantragte im Mai 2007 die Lizenzverlängerung. Die Verwaltungsbehörde lehnt die Verlängerung der Lizenz ab.

Was ist geschehen?

Die Verwaltungsbehörde wirft dem Piloten Folgendes vor:

Er habe nicht bemerkt, dass sein Fliegerarzt

irrtümlich eine falsche Gültigkeitsdauer im Tauglichkeitszeugnis aufgenommen hatte (2 Jahre und 8 Monate). Weiter sei er ohne wirksame Prüferanerkennung noch als Prüfer tätig gewesen und habe als Prüfer bei drei Piloten falsche Eintragungen in dem Luftfahrerschein vorgenommen. Zudem hatte er Einträge in der Flensburger Verkehrsründerkartei. In der Summe hat das OVG Lüneburg hier die luftrechtliche Zuverlässigkeit nach § 4 III LuftVG verneint.

Dieses Urteil zeigt sehr exemplarisch die Zielrichtung der Zuverlässigkeit im Sinne des Luftverkehrsgesetzes auf:

Nämlich sicherzustellen, dass der Luftfahrer zuverlässig luftrechtliche Regeln und Vorschriften einhält und sich somit zuverlässig im Luftverkehr verhält.

Mag man bei der Entscheidung des OVG Lüneburg noch Zweifel haben, ob man als Pilot tatsächlich bemerken muss, dass der Fliegerarzt einen falschen Gültigkeitszeitraum eingetragen hat, so ergibt die Gesamtschau erhebliche Zweifel an der luftrechtlichen Zuverlässigkeit. Ein Fehler kann einem Luftfahrer immer einmal passieren. Gerade die Komplexität der luftrechtlichen Vorschriften bzw. der verschiedenen Fristen zur Verlängerung der Berechtigungen und Lizenzen führt leicht zu Fehlern. Der Pilot im vorliegenden Fall wird mit Sicherheit nicht sofort nach Ausstellung des Tauglichkeitszeugnisses die Gültigkeitsdauer nachgerechnet und überprüft haben, sondern er legt wie fast jeder Pilot das Tauglichkeitszeugnis erst einmal zur Seite und schaut dann ein Jahr später nach, „Wann muss ich eigentlich wieder zum Fliegerarzt?“. Wenn er dann feststellt, dass er noch acht Monate Zeit hat, so mag dies ein vermeidbarer Fehler sein, für eine Unzuverlässigkeit gibt dies allein aber noch nichts her, hier kann einfach ein ganz normaler Fehler unterlaufen sein.

Berücksichtigt man allerdings die weiteren Tatsachen, die der Entscheidung des OVG zugrunde liegen, so ergibt die Gesamtschau jedenfalls, dass der Pilot mit seinen Aufgaben als Prüfer überfordert gewesen ist. Er hat übersehen, dass seine Prüferanerkennung ausgelaufen ist und hat trotzdem weitere Prüfungen abgenommen. Darüber hinaus hat er bei seiner Tätigkeit als Prüfer ohne Anerkennung die Lizenzen der Prüflinge falsch verlängert, so dass in jedem Fall von einer Untauglichkeit als Prüfer auszugehen ist.

Allerdings müsste man hier überlegen, ob wirklich eine Unzuverlässigkeit oder eher eine Untauglichkeit vorliegt, die die Behörde hätte veranlassen müssen, den betroffenen Prüfer einer fachlichen Überprüfung durch einen Senior Examiner zu unterziehen.

Scheinbar war der betroffene Luftfahrer mit den neuen Fristen und Gültigkeitsdauern

vollständig überfordert. Der Komplex bis zu diesem Punkt dürfte insofern eher eine Untauglichkeit in Form einer Unfähigkeit sein. Dies hat aber noch keinen Einfluss auf die Tätigkeit als Luftfahrer.

Die Verstöße im Straßenverkehr haben dann beim OVG wohl das Fass zum Überlaufen gebracht, zumal der Pilot prozesstaktisch sehr ungeschickt vorgegangen zu sein scheint, indem er beispielsweise sein Flugbuch trotz Aufforderung nicht vorgelegt hat. Der Pilot dieses Falles hätte bei geschickterer Verteidigung vielleicht erreichen können, dass er die luftrechtliche Zuverlässigkeit behält. Dann hätte er darlegen müssen, dass er als Pilot absolut zuverlässig tätig ist, aber mit den neuen luftrechtlichen Vorschriften im Rahmen seiner Prüfertätigkeit vollständig überfordert ist. Er hätte darlegen können, dass er auf die Rechte seiner Prüfertätigkeit verzichtet und künftig nur noch als Pilot am Luftverkehr teilnehmen möchte. Dann wäre der gesamte Komplex der Fehler aus der Prüfertätigkeit wohl nicht mehr Gegenstand der Betrachtungen gewesen und es wäre allein zu beleuchten, ob ein Pilot wirklich bemerken muss, dass der Fliegerarzt ein falsches Datum einträgt bzw. wie sich Punkte in Flensburg dann auf die Entscheidung auswirken.

Ergebnis: Unzuverlässig im Sinne von § 4 III LuftVG ist derjenige, bei dem Zweifel bestehen, ob die Regeln des Luftverkehrs von ihm eingehalten werden. Luftfahrtverstöße sind hier ein wichtiges Indiz, aber auch Verstöße im Straßenverkehr oder Straftaten können hier Hinweise geben. Einen klar umgrenzten Maßstab oder einen „Verstoß-Katalog“, ab dem eine Unzuverlässigkeit anzunehmen wäre, gibt es nicht. Es ist letztlich die Gesamtschau, die den Eindruck der Zuverlässigkeit oder der Unzuverlässigkeit bildet.

Sehr schön hat es das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen in einer Entscheidung aus dem Jahre 2007 auf den Punkt gebracht:

„Nicht jedes Defizit bei der Würdigung der Persönlichkeit des Betroffenen und dem sich daraus herzuleitenden Vorliegen eventueller charakterlicher Mängel hat eine luftverkehrsrechtliche Unzuverlässigkeit zur Folge. Ein in der Vergangenheit liegendes, auch strafrechtlich relevantes Verhalten kann Zweifel an der luftverkehrsrechtlichen Zuverlässigkeit nur dann begründen, wenn es nach dem Gesamtbild der Persönlichkeit Grund zu der Annahme gibt, beim Überprüfen sei aktuell oder künftig ein Verstoß gerade gegen die Anforderungen an die Sicherheit des Luftverkehrs zu befürchten.“

Zuverlässigkeit nach § 24 LuftVZO § 24 LuftVZO dagegen bietet einen sol-

chen Katalog zumindest in Ansätzen. Diese Norm regelt nämlich konkret, wann ein Bewerber ausreichend zuverlässig ist, um zum Luftfahrer ausgebildet zu werden.

Satz 2 der Verordnung legt fest, dass eine Zuverlässigkeit in der Regel nicht gegeben ist, wenn der Bewerber wegen eines Verbrechens verurteilt wurde (Mindeststrafe 1 Jahr) und seit der letzten Verurteilung noch keine 10 Jahre verstrichen sind oder wenn der Proband wegen sonstiger vorsätzlicher Straftaten zu einer Freiheitsstrafe verurteilt wurde und seit der letzten Verurteilung fünf Jahre noch nicht verstrichen sind. Darüber hinaus besteht nach § 24 LuftVZO in der Regel eine Unzuverlässigkeit, wenn jemand wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen hat,

→ Fortsetzung auf Seite 6



LOTHAR ABRAKAT - STEUERBERATER

Berlin - Bern - Bochum

Schwerpunkte

- Beratung von gemeinnützigen Einrichtungen/ non-profit Organisationen
- steuerliche Beratung im Rahmen der allgemeinen Luftfahrt (Mitglied im Arbeitskreis von Steuerberatern und Rechtsanwältinnen bei der AOPA-Germany/ Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Luftfahrt-Akademie)

Steuerbüro Abrakat

Bochum · Dreihügelstraße 20 · 44805 Bochum
Fon 0234-2988847 · Fax 0234-2988857

Berlin · Kommandantenstrasse 80 · 10117 Berlin
Fon 030-25925880 · Fax 030-259258818
www.abrakat.de · l.abrakat@abrakat.de

Bern · CH-3202 Frauenkappelen (BE) · Riedbachstraße 32
Fon 0041-3192002-36 · Fax 0041-3192002-56
l.abrakat@abrakat.ch

Hervorragende Verbindungen zum internationalen Versicherungsmarkt.
Umfassende Spezialkenntnisse.
Jahrzehntelange Erfahrung.
Für eine optimale Absicherung.
Angebots-Anforderung online:
www.axelneumann.de

AXEL NEUMANN
Versicherungsmakler GmbH

Hauptstraße 19, D-71214 Pliezhausen
Tel. +49 71 27-975 40, Fax +49 71 27-97 54 44
info@axelneumann.de

sofern diese Verstöße für die Beurteilung der Zuverlässigkeit relevant sind oder wenn regelmäßig Alkohol, Rauschmittel oder Medikamente missbraucht werden. Diese Norm bietet insofern einen sehr viel konkreteren Leitfadens, ab wann eine (luftrechtliche) Unzuverlässigkeit anzunehmen ist als § 4 III LuftVG mit seinen unbestimmten Rechtsbegriffen.

Auch für § 4 III LuftVG ergibt sich aber aus § 24 LuftVZO eine Leitlinie. Wenn nämlich die dort zitierten Grenzwerte für Personen gelten, die erst einen Luftfahrerschein erwerben wollen, so stellen die dort genannten Parameter für einen Piloten, der bereits Lizenzinhaber ist, in jedem Fall die äußerste Grenze dar, ab der eine Unzuverlässigkeit angenommen werden kann. Es spricht viel dafür, bei einem Lizenzinhaber – gerade bei Berufspiloten – einen gemäßigten Maßstab anzulegen, wenn ein Scheinentzug ansonsten zu einer Existenzvernichtung führen würde.

Es ist aber auch für einen Privatpiloten eine sehr viel einschneidendere Maßnahme, wenn ein erworbener Schein entzogen wird als wenn die Aufnahme der Ausbildung (zunächst) verweigert wird, bis definierte Fristen eingetreten sind. Insofern ist der Rahmen des § 24 LuftVZO die Obergrenze bei der Beurteilung eines Scheininhabers.

Zuverlässigkeit im Sinne von § 7 LuftSiG

Die Zuverlässigkeit im Sinne des § 7 LuftSiG hat dagegen eine völlig andere Zielrichtung. Hier geht es darum, ob der Luftfahrzeugführer im Sicherheitsbereich eines Flughafens ein Sicherheitsrisiko darstellen würde.

Nach § 7 LuftSiG werden aber nicht nur Piloten, sondern sämtliche Personen, die sich im Sicherheitsbereich eines Flughafens aufhalten können, sicherheitsüberprüft. Danach ist jemand unzuverlässig, wenn

„ bei der Überprüfung die Auskünfte Anhaltspunkte für Zweifel an der Zuverlässigkeit des Betroffenen bieten. „ Diese Klausel ist an Offenheit kaum zu überbieten.

Zweifel an der Zuverlässigkeit eines Menschen kann man letztlich immer haben. Jeder kennt doch eine Vielzahl von unzuverlässigen Personen, oder? Dieses kann also so nicht gemeint sein.

Gemildert wird die „Zweifelsklausel“ nur dadurch, dass sich nach dem Gesetz „Anhaltspunkte“ für die Unzuverlässigkeit ergeben müssen.

Um die Norm insofern überhaupt fassbar

zu machen, muss man deshalb wohl als ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal aufnehmen, dass sich aus den Auskünften konkrete, sicherheitsrelevante Anhaltspunkte für eine Unzuverlässigkeit ergeben müssen.

Offen ist selbst nach dem neuesten Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes noch, ob § 7 LuftSiG überhaupt verfassungsgemäß ist.

Bislang ist lediglich entschieden worden, dass das Gesetz einer Zustimmung des Bundesrates nicht bedurfte. Die entscheidende Frage, ob das Gesetz nicht das Grundrecht auf die informationelle Selbstbestimmung verletzt, ist vom Bundesverfassungsgericht noch nicht und beantwortet worden.

Insgesamt sind von den überprüften Betroffenen lediglich 0,19 % als unzuverlässig eingestuft worden. Ob dies allerdings tatsächlich Personen sind, die im Luftsicherheitsbereich terroristisch handeln, erscheint sehr fraglich. Schauen wir uns doch einmal an, in welchen Fällen Gerichte eine Unzuverlässigkeit angenommen haben: Ein angehender Pilot erhält im Rahmen der Überprüfung nach § 7 LuftSiG eine Anhörung:

Er sei durch Strafbefehl zu 35 Tagessätzen zu je EUR 15,00 verurteilt worden, weil er Berufsausbildungsbeihilfe angenommen habe, obwohl er die Ausbildung abgebrochen hatte (und dies natürlich der Bundesagentur nicht mitteilte). Sodann ist er zu einer viermonatigen Freiheitsstrafe auf Bewährung wegen „eigenmächtiger Abwesenheit“ verurteilt worden – er hatte den Zivildienst geschwänzt. Das Verwaltungsgericht Ansbach hat hier eine Unzuverlässigkeit angenommen, da die strafrechtlichen Verurteilungen „anschaulich die Gleichgültigkeit des Klägers gegenüber der Rechtsordnung und seinen staatsbürgerlichen Pflichten“ zeigen würden.

Das Verwaltungsgericht Karlsruhe hat einen Piloten für unzuverlässig gehalten, der vor vier Jahren wegen Vergewaltigung zu einem Jahr und sechs Monaten Freiheitsstrafe verurteilt worden ist.

Hier stellt sich die Frage, ob eine Vergewaltigungstat – so verurteilenswert sie ist – wirklich einen Hinweis auf die Zuverlässigkeit im Sinne von § 7 LuftSiG bietet. Was ist denn die Ausrichtung des Luftsicherheitsgesetzes? Doch wohl die, zu verhindern, dass die Person sicherheitsgefährdende Verhaltensweisen im Sicherheitsbereich eines Flughafens unternimmt.

Wieso das bei einem Vergewaltiger zu befürchten sein soll, erschließt sich nicht ohne Weiteres.

Einig sind sich die Verwaltungsgerichte allerdings, wenn es um die Verurteilung wegen Betrugsstraftaten geht:

In einem weiteren Fall aus jüngerer Zeit hat das Verwaltungsgericht einen Piloten als unzuverlässig beurteilt, der im Rahmen einer Insolvenz zu 2 Jahren auf Bewährung wegen Betrug verurteilt wurde, wegen einer weiteren Betrugstat zu 9 Monaten und der im Rahmen einer Verurteilung wegen Bankrotts eine weitere Freiheitsstrafe erhalten hat.

Ergebnis:

Für die Beurteilung der Zuverlässigkeit nach dem Luftsicherheitsgesetz gibt es keine klare Richtlinie. Die Urteile sind manchmal schwer nachvollziehbar. Es mag dies oftmals auch an unglücklicher Rechtsverteidigung liegen, aber teilweise werden Piloten auch wegen kleinerer Delikte für unzuverlässig erachtet.

Richtigerweise kann aber eine Unzuverlässigkeit nur angenommen werden, wenn die Straftat aus sich heraus auf eine Unzuverlässigkeit hinweist – dies ist beispielsweise bei Betrugsstraftaten von einigem Umfang der Fall. Wer betrügt, zeigt, dass ihm die Rechtsgüter anderer um des eigenen Vorteils willen egal sind, dass ihm egal ist, wenn andere geschädigt werden, solange nur der eigene Vorteil gewahrt bleibt. Gerade dieses könnten sich Terroristen zu nutze machen. Es besteht insofern dann die Gefahr, dass derartige Personen gegen finanzielle Vorteile versuchen, Sicherheitsvorschriften zu umgehen. Es werden – vielleicht zunächst – nur kleinere Handreichungen verlangt, oder die wahren Absichten werden verschleiert. Daher geht das Luftsicherheitsgesetz davon aus, dass Personen, die zu Betrugsdelikten neigen, generell nicht zuverlässig im Sinne von § 7 LuftSiG sind.

Hierbei muss es aber auch verbleiben. Eine Ausweitung auf jegliche Art von Straftat – also von der Straftat zwingend auf eine Unzuverlässigkeit im Sinne des Luftsicherheitsgesetzes zu schließen – verbietet sich. Es müssen eben konkrete, sicherheitsrelevante Anhaltspunkte feststellbar sein, die für eine Unzuverlässigkeit sprechen, um eine Unzuverlässigkeit nach § 7 LuftSiG aussprechen zu können.

© RA Stefan Hinners, Hamburg