

# **BVGer A-3330/2008 vom 23. März 2009**

Bundesverwaltungsgericht, 2009-03-23, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger\\_A-3330\\_2008](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-3330_2008)

FR: TAF A-3330/2008 du 23 mars 2009

IT: TAF A-3330/2008 del 23 marzo 2009

## **Regeste**

Luftfahrt (Übriges)

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Angefochten sind zwei Verfügungen im Sinne von Art. 5 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021), welche das BAZL im Rahmen eines Zulassungsverfahrens nach dem Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (LFG, SR 748.01) und den einschlägigen Ausführungsbestimmungen erlassen hat. Weil keine Ausnahme nach Art. 32 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) vorliegt, sind diese Verfügungen beim Bundesverwaltungsgericht anfechtbar (Art. 31 und Art. 33 Bst. d VGG i.V.m. Art. 6 Abs. 1 LFG). Das Verfahren richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG).

### **E. 2**

Die Beschwerdeführerin ist als formelle Adressatin durch die Gesuchsabweisung vom 8. Oktober 2008 berührt und sie hat grundsätzlich ein schutzwürdiges Interesse an deren Anfechtung (Art. 48 VwVG). Allerdings stellt sich die Frage, ob das Beschwerdeinteresse im heutigen Zeitpunkt überhaupt noch aktuell ist. Denn strittig ist, ob die Vorinstanz zu Recht das von der Beschwerdeführerin eingeleitete Zulassungsverfahren mit der Begründung vorzeitig beendet hat, diese habe nicht fristgerecht die geforderten Nachweise - insbesondere die freie Verfügbarkeit über ein geeignetes Luftfahrzeug - erbringen können. Aus den Akten geht nun hervor, dass die Beschwerdeführerin nur bis Mitte März 2009 über ein Flugzeug verfügt hat. Dennoch ist das aktuelle Beschwerdeinteresse zu bejahen. Denn im Falle der Gutheissung der Beschwerde wäre der Beschwerdeführerin die Möglichkeit zu bieten, innert angemessener Frist erneut den Nachweis für ein für das eingeleitete Zulassungsverfahren geeignetes, verfügbares Flugzeug zu erbringen. Auf die Beschwerde betreffend das Zulassungsverfahren ist damit einzutreten. Auf das Beschwerdeinteresse im Zusammenhang mit der am 15. April 2008 verfügten Aberkennung der Zulassung als Postholder Crew Training ist weiter hinten einzugehen (E. 10). Betriebsbewilligung und Erteilung Luftverkehrsbetreiberzeugnis

### **E. 3**

Voraussetzung für die Erteilung der Betriebsbewilligung für den gewerbsmässigen Luftverkehr ist nach Art. 27 Abs. 2 Bst. b LFG i.V.m. Art. 103 Abs. 1 Bst. d der Verordnung vom 14. November 1973 über die Luftfahrt (LFV, SR 748.01), dass die Gesuchstellerin über ein die Flugbetriebs- und Unterhaltsorganisation regelndes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (bzw. ein Air Operator Certificate [AOC]) verfügt. Dieses

Zeugnis bescheinigt dem Luftfahrtunternehmen, dass es betrieblich und personell in der Lage ist, sicher und zuverlässig die Luftfahrt nach den einschlägigen Bestimmungen zu betreiben. Als weitere Voraussetzung der Betriebsbewilligung verlangt Art. 27 Abs. 2 Bst. a LFG i.V.m. Art. 103 Abs. 1 Bst. f LFV, dass die Gesuchstellerin Halterin von mindestens einem Luftfahrzeug ist, das sie als Eigentümerin oder auf Grund eines Leasingvertrages betreibt, der dem Unternehmen die freie Benützung des Luftfahrzeugs während mindestens sechs Monaten garantiert.

#### **E. 4**

Wird der Nachweis gemäss den Ziffern 1 und 2 nicht erbracht, wird das Gesuch der A. \_\_\_\_\_ um Erteilung der Betriebsbewilligung sowie eines AOC unter Kostenfolge abgewiesen werden.

#### **E. 4.1**

Diese Verfügung blieb unangefochten. Sie ist in Rechtskraft erwachsen und im Folgenden auch für das Bundesverwaltungsgericht verbindlich. Daran ändert entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin der reichhaltige Schriftenwechsel im Juli 2008 mit der Vorinstanz nichts. Ohnehin ging es dabei im Wesentlichen bloss darum, ob anlässlich der Besprechung vom 13. Juni 2008 vereinbart worden sei, das Zulassungsverfahren einstweilen zu sistieren (wie in Ziffer 3 der Verfügung festgehalten) oder fortzusetzen. Basierend auf der Verfügung vom 24. Juni 2008 wies die Vorinstanz die Gesuche der Beschwerdeführerin mit der hier strittigen Verfügung vom 8. Oktober 2008 ab.

#### **E. 4.2**

Demzufolge ist nachfolgend einzig zu prüfen, ob die Beschwerdeführerin fristgerecht die von der Vorinstanz am 24. Juni 2008 verlangten Nachweise erbracht hat. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Vorinstanz der Beschwerdeführerin mit Schreiben vom 13. August 2008 zugesichert hat, "ein Verzug des Registereintrages von wenigen Tagen" würde geduldet. Allerdings müsse am 26. September 2008 zwingend eine verbindliche, unwiderrufliche Zusage eines Flugzeugeigentümers vorliegen, dass er der A. \_\_\_\_\_ sein Luftfahrzeug zur Verfügung stelle und der Registereintrag müsse spätestens eine Woche nach Fristablauf vollzogen sein.

#### **E. 5**

Hinsichtlich der nachfolgenden Geschehnisse lässt sich den Akten im Wesentlichen folgendes entnehmen:

#### **E. 5.1**

Die Beschwerdeführerin reichte am 4. September 2008 eine Erklärung der G. \_\_\_\_\_ ein, wonach diese sich bereit erklärte, das Flugzeug HB-Y. \_\_\_\_\_ vom Typ Piaggio P-180 Avanti II der A. \_\_\_\_\_ ab 4. September 2008 für mindestens 6 Monate zum Betrieb als Halterin zu überlassen; Grundlage dieser Operation werde ein noch abzuschliessender Managementvertrag sein.

#### **E. 5.2**

Am 15. September 2008 übermittelte die Beschwerdeführerin eine weitere Verfügbarkeitsklärung. Danach sicherte die H. \_\_\_\_\_ der A. \_\_\_\_\_ ihr Flugzeug IAI 1125 Astra SPX (HB-Z. \_\_\_\_\_) ab 10. September 2008 für mindestens 6 Monate zum Betrieb als Halterin zu, wobei auch hier die Grundlage für die Operation ein noch

abzuschliessender Managementvertrag sein werde.

### **E. 5.3**

Die Vorinstanz teilte der Beschwerdeführerin am 29. September 2008 mit, sie gehe davon aus, die Nachweise nach Ziffer 2 der Verfügung vom 24. Juni 2008 würden innert Frist noch nachgeliefert. Hinsichtlich der verfügbaren Flugzeuge hielt die Vorinstanz fest, es handle sich dabei um gänzlich andere Flugzeuge als die Citation XLS, so dass ein Grossteil der betrieblichen Unterlagen im Hinblick auf die Erlangung einer AOC neu erstellt werden müssten. Deshalb seien diese beiden Flugzeuge in Bezug auf das AOC-Verfahren nicht als geeignet im Sinne der Verfügung vom 24. Juni 2008 zu betrachten. Im Protokoll vom 13. Juni 2008 sei denn auch klar festgehalten worden, es müsse sich um ein Flugzeug vom selben Typ und mit demselben Layout handeln. Mit der Wahl eines anderen Flugzeugtyps könne der Zulassungsprozess nicht am heute für die Citation XLS erreichten Punkt fortgesetzt, sondern müsse mit der Einreichung neuer Unterlagen wieder gestartet werden.

### **E. 5.4**

Am 2. Oktober 2008 teilte die Beschwerdeführerin der Vorinstanz auf elektronischem Weg mit, sie sei erstaunt über den Inhalt des soeben eingegangenen Schreibens vom 29. September 2008. Das Verfahren sei mit dem Flugzeug AIA 1125 Astra SPX fortzusetzen, weil es die gleichen Spezifikationen wie die Citation XLS aufweise und es sich um ein "entsprechendes Flugzeug" gemäss Verfügung vom 24. Juni 2008 handle. Ebenfalls am 2. Oktober 2008 reichte die Beschwerdeführerin bei der Vorinstanz nicht unterzeichnete Vertragsentwürfe für ein "Aircraft Management Agreement" mit der G. \_\_\_\_\_ bzw. eine "Aircraft Management Vereinbarung" mit der H. \_\_\_\_\_ ein.

### **E. 5.5**

In einer E-Mail vom 3. Oktober 2008 stellte sich die Beschwerdeführerin auf den Standpunkt, die Verfügbarkeitsklärungen würden in ihrer rechtlichen Wirkung Leasingverträgen entsprechen, womit Ziffer 2b der Verfügung vom 24. Juni 2008 vor dem 26. September 2008 erfüllt gewesen sei. Zudem sei ihr eine Nachfrist von 10 Tagen anzusetzen, weil die Vorinstanz zu den eingereichten Unterlagen trotz Aufforderung vom 15. September 2008 erst am 29. September 2008 bzw. mit Eingang bei ihr am 2. Oktober 2008 Stellung genommen habe. Diese Antwort wäre aber Voraussetzung für die Unterzeichnung der Managementverträge und die Anmeldung im Luftfahrzeugregister gewesen. Die entstandenen Verzögerungen habe die Vorinstanz zu vertreten.

### **E. 5.6**

Die Vorinstanz hielt in ihrer elektronischen Antwort vom 7. Oktober 2008 am bisherigen Standpunkt fest und lehnte eine weitere Fristerstreckung ab. Am 8. Oktober 2008 wurde die strittige Verfügung erlassen.

### **E. 5.7**

Die Beschwerdeführerin reichte am 15. Oktober 2008 einen mit der H. \_\_\_\_\_ unterzeichneten Managementvertrag ein und verlangte, die Vorinstanz solle auf ihre Verfügung vom 8. Oktober 2008 zurückkommen. Die Vorinstanz lehnte dies mit Schreiben vom 28. Oktober 2008 ab.

### **E. 6**

Eine rechtliche Würdigung dieses Sachverhalts lässt erkennen, dass die Beschwerdeführerin keine der ihr gestellten Bedingungen rechtzeitig erfüllt hat.

#### **E. 6.1**

So hätte sie gemäss Ziffer 2 der Verfügung vom 24. Juni 2008 in Verbindung mit der Zusicherung der Vorinstanz vom 13. August 2008 spätestens bis eine Woche nach Fristablauf (26. September 2008) als Halterin eines geeigneten Flugzeuges im Luftfahrzeugregister eingetragen sein müssen. Dieser Eintrag ist bis zum heutigen Tag nicht erfolgt. Gemäss unbestritten gebliebener Feststellung der Vorinstanz liegt bisher nicht einmal eine Registeranmeldung vor. Damit hat die Beschwerdeführerin eine der kumulativ einzuhaltenden Bedingungen nicht erfüllt und bereits aus diesem Grund bestand für die Vorinstanz Anlass, gemäss Ziffer 4 der genannten Verfügung zu verfahren, mithin die Gesuche abzuweisen.

#### **E. 6.2**

Weiter hätte die Beschwerdeführerin entweder innert gleicher Frist im Luftfahrzeugregister als Eigentümerin eines Flugzeuges eingetragen sein sollen (Ziffer 2a) oder bis am 26. September 2008 einen Leasingvertrag vorweisen müssen, der die freie Benützung eines im Luftfahrzeugregister eingetragenen Flugzeuges während mindestens 6 Monaten garantiert hätte (Ziffer 2b). In diesem Zusammenhang hat die Vorinstanz festgehalten, sie akzeptiere ausnahmsweise auch Aircraft Managementverträge, wenn diese einem Leasing gleichkommen würden, indem die Verfügbarkeit primär dem Leasingnehmer zukomme und ein bloss subsidiäres Benützungsrecht für den Eigentümer übrig bleibe. Zudem müsse es sich um das einzige Luftfahrzeug des Unternehmens handeln.

##### **E. 6.2.1**

Die Beschwerdeführerin hat bis am 26. September 2008 weder einen Leasing- noch einen Managementvertrag eingereicht. Die am 2. Oktober 2008 der Vorinstanz übermittelten Verträge gingen bei der Vorinstanz erst nach Fristablauf ein. Überdies handelte es sich dabei um nicht unterzeichnete und deshalb unverbindliche Vertragsentwürfe. Auf den erst am 10. Oktober 2008 und damit nach Verfügungserlass unterzeichneten Vertrag ist nicht weiter einzugehen. Denn selbst wenn dieser Vertrag den Anforderungen genügen würde und eine Anforderung der Verfügung vom 24. Juni 2008 als erfüllt zu betrachten wäre, gälten andere Voraussetzungen als weiterhin nicht eingehalten (vgl. E. 6.1 und 6.3 f.).

##### **E. 6.2.2**

Was die von der Vorinstanz verlangte, verbindliche und unwiderrufliche Zusage der freien Verfügbarkeit angeht, so ist mit der Vorinstanz einig zu gehen, dass gemäss Ziff. 2.1 der Vertragsentwürfe die Flugzeuge der Beschwerdeführerin nur insoweit zur Verfügung hätten stehen sollen, als sie nicht vom Eigentümer selber benutzt worden wären. Ob nicht bereits der von der Vorinstanz akzeptierte Managementvertrag vom 27. Februar 2007 bezüglich des Flugzeuges HB-X. \_\_\_\_\_ Cessna Citation C560XL mit den Ziff. 4.2 und Ziff. 4.3 Bestimmungen mit ähnlicher Wirkung enthielt, kann offen bleiben. Denn entscheidend und mit der Vorinstanz einig zu gehen ist, dass die beiden am 4. und 15. September 2008 und damit fristgerecht eingereichten Verfügbarkeitsklärungen entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin lediglich als Absichtserklärungen zu betrachten sind und die verbindliche und damit unwiderrufliche Regelung des Verhältnisses dem noch abzuschliessenden Managementvertrag vorbehalten wurde.

### **E. 6.2.3**

Die Behauptung der Beschwerdeführerin, ein solches Vorgehen sei in ihrem Geschäftsbereich gängig und gebräuchlich, vermag daran - selbst wenn es zutreffen sollte - nichts zu ändern. Auch ihr Einwand, die Erklärungen hätten keine Widerrufs Klausel enthalten und seien deshalb unwiderruflich gewesen, ändert nichts daran, dass die verbindliche Regelung des Verhältnisses dem Managementvertrag vorbehalten wurde. Der Beschwerdeführerin ist ohnehin entgegen zu halten, dass sie, wenn ihrer Argumentation gefolgt würde, bei Fristablauf für zwei Flugzeuge Verbindlichkeiten eingegangen ist, die Gesuchsverfahren aber auf ein Flugzeug ausgerichtet sind. Mit ihrem weiteren Einwand, es sei rechtsmissbräuchlich, eine verbindliche Verfügbarkeitsklärung in Verbindung mit einem Managementvertrag nicht als den gesetzlichen Vorgaben entsprechend zu qualifizieren, übersieht die Beschwerdeführerin abgesehen vom bereits Gesagten, dass sie innert Frist gar keinen und verspätet einen nicht unterzeichneten Vertrag eingereicht hat.

### **E. 6.2.4**

Festzuhalten ist somit, dass die rechtzeitig eingereichten Erklärungen der verlangten Garantie in Form eines Leasing- oder Managementvertrages nicht zu genügen vermögen, womit auch die zweite Bedingung der Verfügung vom 24. Juni 2008 nicht erfüllt ist.

### **E. 6.3**

Hinsichtlich des zur Verfügung stehenden Flugzeuges ist zudem festzuhalten, dass gemäss Wortlaut der Verfügung vom 24. Juni 2008 die Beschwerdeführerin rechtzeitig über ein "geeignetes" Flugzeug hätte verfügen müssen.

#### **E. 6.3.1**

Dem Sitzungsprotokoll vom 13. Juni 2008, auf welches in der Verfügung ausdrücklich verwiesen wird, ist ergänzend zu entnehmen, dass es sich um ein Flugzeug "vom selben Typ mit demselben Layout" handeln müsse. Abweichungen im Layout sollten nicht zu erheblichen Verzögerungen führen, andere Abweichungen hätten aber umfangreiche Überarbeitungen zur Folge. Gemäss unbestrittenen Ausführungen der Vorinstanz liegt der Grund darin, dass das gesamte AOC-Verfahren und damit die Betriebshandbücher, Organisation, Qualifikationen (Ratings) und Trainings der Mitarbeiter auf ein spezifisches Luftfahrzeugmuster ausgerichtet sind. Weiter wurde in der Verfügung vom 24. Juni 2008 in Übereinstimmung mit dem Sitzungsprotokoll festgehalten, dass auf Grund des am 1. Oktober 2008 in Kraft tretenden neuen Rechts (EU-OPS) die Zertifizierung bis zu diesem Datum abgeschlossen sein müsse. Andernfalls müsse die gesamte Dokumentation von Grund auf überarbeitet und den neuen rechtlichen Vorgaben angepasst werden.

#### **E. 6.3.2**

Die in der Verfügung verlangte Geeignetheit des zu beschaffenden Flugzeuges bezog sich somit auf die verzögerungsfreie Fortsetzung des Zulassungsverfahrens. Verlangt wurde ein Luftfahrzeug, mit dem das hängige Zulassungsverfahren an jenem Punkt hätte fortgesetzt werden können, der mit dem ursprünglich verfügbaren Fluggerät erreicht worden war. Offensichtlich war dies auch der Beschwerdeführerin klar (vgl. Beschwerde Ziff. 10). Unbestritten hätte aber das Verfahren mit den im September 2008 gemeldeten Luftfahrzeugtypen nicht ohne Weiteres fortgesetzt werden können, gesteht doch selbst die Beschwerdeführerin in der Beschwerde (Ziff. 14) ein, für beide Flugzeuge hätten verschiedene Teile des Operation Manuals (OM) angepasst werden müssen, was mit

Zeitverzögerungen verbunden gewesen wäre. In ihrer Replik hält sie überdies fest, ihr sei bestens bekannt, dass für die angeführten Flugzeugmuster insbesondere das OM B zu überarbeiten und erneut das erforderliche Personal sowie die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit hätten nachgewiesen werden müssen. Somit verfügte die Beschwerdeführerin gar nicht über ein im Sinne der Verfügung vom 24. Juni 2008 geeignetes Flugzeug. Die strittige Frage, wie weit die Flugzeugmuster der AIA 1125 Astra SPX und die Cessna Citation C560XL (beide mit zwei Strahltriebwerken) übereinstimmen - beim Typ Piaggio P-180 Avanti II handelt es sich um ein Flugzeug mit Propellerturbinenantrieb - kann damit letztlich offen bleiben.

#### **E. 6.4**

Der in der Replik vorgebrachte Einwand der Beschwerdeführerin, die Vorinstanz habe es zu vertreten, dass sie die Frist nicht habe einhalten können, weil diese mit ihrer behördlichen Zustimmung trotz Aufforderung vom 15. September 2008 bis am 2. Oktober 2008 zugewartet habe, kann nicht gehört werden. Hauptsächlich deshalb, weil die Beschwerdeführerin gemäss vorstehender Erwägung selbst im Falle einer rechtzeitigen Nachweiserbringung nicht über ein geeignetes Flugzeug verfügt hätte. Abgesehen davon hat sie am 15. September 2008 bloss um Eingangsbestätigung dieses Schreibens und jenes vom 4. September 2008 und nicht etwa um Auskunft darüber, ob die gemeldeten Flugzeuge geeignet seien, ersucht. Weiter hätte auch der Beschwerdeführerin auf Grund der zuvor gewürdigten gesamten Umstände klar sein müssen, welche Nachweise sie bis wann hätte erbringen müssen. Weshalb die ausstehende Unterzeichnung eines Managementvertrages und die Anmeldung ins Luftfahrzeugregister von einer vorgängigen Zustimmung der Vorinstanz hätten abhängen sollen, leuchtet ebenfalls nicht ein. Allenfalls hätte der Vertrag bzw. die Anmeldung unter Vorbehalt unterzeichnet werden bzw. erfolgen können. Zudem behauptet selbst die Beschwerdeführerin nicht, im Falle einer früheren Mitteilung der Vorinstanz hätte sie sich nach einem anderen verfügbaren (geeigneten) Flugzeug umgesehen und wäre bei ihrer Suche innert der noch wenige Tage laufenden Frist tatsächlich auch erfolgreich gewesen. Die Fristverpassung hat die Beschwerdeführerin somit ihrem eigenen Verhalten bzw. den Schwierigkeiten bei der Suche nach einem geeigneten Ersatzflugzeug zuzuschreiben. Damit kann offen bleiben, welche mündlichen Informationen die Beschwerdeführerin von der Vorinstanz über den Inhalt des Schreibens vom 29. September 2008 bereits vorgängig erhalten hat und wann diese Telefongespräche stattgefunden haben.

#### **E. 7**

Damit ist erstellt, dass die Beschwerdeführerin keine der kumulativ zu erfüllenden Bedingungen der Verfügung vom 24. Juni 2008 rechtzeitig eingehalten hat. Die Vorinstanz hat somit zu Recht entsprechend ihrer Androhung die Gesuche um Erteilung der Betriebsbewilligung und des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses abgewiesen.

#### **E. 8.1**

Die ihr auferlegte Gebühr von Fr. 1'240.-- für das Betriebsbewilligungsverfahren ficht die Beschwerdeführerin weder vom Grundsatz her noch in der Höhe an. Denn sie führt lediglich aus, im Falle einer Gutheissung der Beschwerde würde diese noch nicht fällig. Diese Gebühr ist somit nicht strittig.

#### **E. 8.2**

Die Kosten von Fr. 100'000.-- für das AOC-Verfahren bestreitet sie jedoch mit dem Einwand, die ihnen zugrundeliegenden Leistungen der Behörde seien nicht ausgewiesen. In der Replik bringt sie vor, der von der Vorinstanz geltend gemachte Aufwand werde bestritten, weil diese ihren Kostenaufwand erheblich hätte reduzieren können, wenn sie an Stelle von allgemeinen und interpretationswürdigen Beanstandungen im Rahmen eines schriftlichen Verfahrens die Form von "Workshops" mit bereinigenden und konstruktiven Gesprächen gewählt und nicht mitten im Verfahren den zuständigen Inspektor ausgewechselt hätte. Zudem hätte ein Grossteil der geltend gemachten Arbeitsstunden eingespart und das Verfahren beförderlich vorangetrieben werden können, wenn ein gewisses Vertrauen in das Fachwissen der Beschwerdeführerin, deren Berater dem Sektionschef Zulassung Flugbetrieb des BAZL (...) bestens bekannt sei, bestanden hätte und nicht immer wieder die Korrekturen der Beschwerdeführerin in Frage gestellt worden wären.

### **E. 8.3**

Gemäss Art. 52 und 53 der seit dem 1. Januar 2008 geltenden Verordnung vom 28. September 2007 über die Gebühren des BAZL (GebV-BAZL, SR 748.112.11) richten sich Gebühren für Verwaltungshandlungen, die beim Inkrafttreten dieser Verordnung angefangen, aber noch nicht abgeschlossen sind, nach der Verordnung vom 25. September 1989 über die Gebühren des BAZL (aGebV-BAZL, AS 1989 2216). Nach Art. 38 Abs. 1bis Bst. a aGebV-BAZL beträgt die Gebühr für die Verleihung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses nach Zeitaufwand im Minimum Fr. 600.-- bis maximal Fr. 100'000.--. Die Gebühr nach Zeitaufwand beträgt unter Vorbehalt eines Gebühreuzuschlages (Art. 6 aGebV-BAZL) Fr. 110.-- je aufgewendete Stunde (Art. 5 aGebV-BAZL). Die Gebühr muss bezahlen, wer eine gebührenpflichtige Dienstleistung veranlasst. Die Gebühr für eine Prüfung wird auch dann erhoben, wenn die Anforderungen nicht erfüllt werden (Art. 2 Abs. 1 und 3 aGebV-BAZL).

### **E. 8.4**

Den umfangreichen Gesuchsunterlagen (die Vorakten umfassen 37 Ordner), dem intensiven Schriftenwechsel und der detaillierten Aufstellung der geleisteten Arbeit in Beilage 5 zur Vernehmlassung lässt sich entnehmen, dass die Gesuchsbehandlung in erheblichem Ausmass zeitliche und personelle Ressourcen der Vorinstanz in Anspruch genommen hat. Ausgewiesen sind 965.64 Stunden. Aus der ausführlichen und glaubwürdigen Schilderung des Zertifizierungsverfahrens durch den zuständigen Inspektor (Vernehmlassungsbeilage 4) geht hervor, dass ein beträchtlicher Teil des Aufwandes der Vorinstanz in der von der Beschwerdeführerin benötigten fachlichen Unterstützung bei der Gesuchseinreichung und -behandlung begründet war. Der Einwand der Beschwerdeführerin, eine andere Verfahrensart hätte den Aufwand reduziert, vermag vor diesem Hintergrund nicht zu überzeugen, zumal es Sache der Vorinstanz ist, im Rahmen der Vorgaben der einschlägigen Bestimmungen den zweckmässigen Verfahrensablauf zu bestimmen. Wieweit die eigene Darstellung der Verfahrensabläufe belegen soll, dass die Gründe für den enormen Aufwand nicht bei ihr, sondern bei der Vorinstanz zu suchen sind, vermag die Beschwerdeführerin nicht darzulegen. Auch der Verweis auf die langjährigen leitenden Berufserfahrungen im Luftfahrtbereich der Geschäftsleitungsmitglieder der Beschwerdeführerin und das Argument, diese seien keine Anfänger und Neueinsteiger und würden Beanstandungen deshalb nicht einfach kritiklos hinnehmen, lassen den Aufwand der Vorinstanz bei der Gesuchsbehandlung weder als unnötig noch als unverhältnismässig erscheinen. Die

Beschwerde gegen die Abweisung der Gesuche erweist sich damit auch in diesem Punkt als unbegründet. Bereits aus diesem Grund sind die zusätzlich gestellten Feststellungsbegehren und das Gesuch um Nachfristansetzung abzuweisen.

#### **E. 9**

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die Beschwerde gegen die Verfügung der Vorinstanz vom 8. Oktober 2008 als unbegründet abzuweisen ist. Aberkennung der Zulassung als Postholder Crew Training

#### **E. 10**

Mit Verfügung vom 15. April 2008 hat die Vorinstanz per sofort (generell) die Zustimmung zur Zulassung von D.\_\_\_\_\_ als Postholder Crew Training aberkannt und der Beschwerdeführerin verboten, ihn weiterhin in ihrem Organigramm als Postholder zu führen oder ihn mit Aufgaben zu betrauen, die einem Postholder zukommen.

#### **E. 10.1**

Nicht D.\_\_\_\_\_, sondern die Beschwerdeführerin hat diese Verfügung angefochten und verlangt, dieser sei als Postholder Crew Training bis zum 1. August 2008 wieder einzusetzen. Am 29. Oktober 2008 führte sie im Rahmen eines Schriftenwechsels zur Frage der Gegenstandslosigkeit dieses Beschwerdeverfahrens aus, D.\_\_\_\_\_ sei bereit, diesen Posten im Falle einer Gutheissung der Beschwerde gegen die negative Verfügung vom 8. Oktober 2008 wieder zu übernehmen, weshalb das Beschwerdeverfahren gegen den Aberkennungsentscheid fortzusetzen sei.

#### **E. 10.2**

Das Interesse der Beschwerdeführerin an der Beschwerdeführung gegen den Aberkennungsentscheid vom 15. April 2008 ist unbestritten auf die Frage beschränkt, ob sie D.\_\_\_\_\_ erneut mit der Funktion als Postholder Crew Training betrauen darf. Nur insoweit vermag sich die Beschwerdeführerin auf ein eigenes Beschwerdeinteresse zu berufen bzw. wäre ihr Interesse schutzwürdig (Art. 48 Abs. 1 Bst. c VwVG), überprüfen zu lassen, ob die Aberkennung der Zulassung von D.\_\_\_\_\_ als Postholder Crew Training rechtmässig ist. Aus der Stellungnahme vom 29. Oktober 2008 geht hervor, dass eine Weiterbeschäftigung von D.\_\_\_\_\_ nur im Rahmen der am 17. bzw. 28. Januar 2007 eingeleiteten Gesuchsverfahren um Erteilung einer Betriebsbewilligung und eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses in Frage kommt. Mit der Abweisung der Beschwerde gegen die Verfügung der Vorinstanz vom 8. Oktober 2008 gelten diese Gesuchsverfahren ohne Zulassung als beendet. Damit besteht kein Rechtsschutzinteresse mehr an der Prüfung der Frage, ob D.\_\_\_\_\_ weiterhin bei der Beschwerdeführerin mit der Funktion des Postholder Crew Training betraut werden darf. Das Beschwerdeverfahren ist somit infolge Wegfalls des Rechtsschutzinteresses als gegenstandslos geworden abzuschreiben (BVGE 2007/12 E. 2.1, mit Hinweisen). Kosten

#### **E. 11**

Bei diesem Verfahrensausgang gilt die Beschwerdeführerin im Hauptverfahren als unterliegend. Weil sie durch ihr Verhalten die negative Verfügung vom 8. Oktober 2008 und damit die Gegenstandslosigkeit des Verfahrens auf Aberkennung der Zulassung als Postholder Crew Training bewirkt hat, gilt sie auch insoweit als unterliegend (Art. 5 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Damit hat die Beschwerdeführerin die

auf gesamthaft Fr. 2'500.-- festzusetzenden Verfahrenskosten zu tragen (Art. 63 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 4 VGKE). Sie sind mit den geleisteten Kostenvorschüssen zu verrechnen. Als unterliegender Partei steht ihr keine Parteientschädigung zu (Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 ff. VGKE).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.