



Leitfaden Fliegen gegen Entgelt

-

Flüge zur Beförderung von Fluggästen und Fracht

1 Vorwort

Bei der Durchführung von Flügen gegen Entgelt oder geldwerten Gegenleistungen müssen stets sowohl flugbetriebsrechtliche als auch lizenzrechtliche Bestimmungen beachtet werden.

Die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 legt die Durchführungsbestimmungen für den Flugbetrieb (auch) gegen Entgelt mit Flugzeugen, Hubschraubern, Ballonen, Motorseglern und Segelflugzeugen aus lizenzrechtlicher Sicht fest.

Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 legt die Durchführungsbestimmungen für den Flugbetrieb (auch) gegen Entgelt mit Flugzeugen, Hubschraubern, Ballonen, Motorseglern und Segelflugzeugen flugbetriebsrechtlicher Sicht fest¹.

Auf gewerbliche Rundflüge mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen (einschließlich TMG) sind die Bestimmungen der Anhänge II, III und IV der VO (EU) Nr. 965/2012 seit dem 21.04.2017 anzuwenden.

Für den gewerblichen Betrieb mit Ballonen und Segelflugzeugen (einschl. Motorsegler, außer TMG) wurde die Anwendbarkeit der Anhänge II, III und IV der VO (EU) Nr. 965/2012 bis 08.04.2018 für Ballone bzw. 08.04.2019 für Segelflugzeuge aufgeschoben.

Für den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit Flugzeugen, Hubschraubern, Segelflugzeugen, Motorseglern und Ballonen – ausgenommen Annex II Luftfahrzeugen - gelten die Bestimmungen der Anhänge II, V, VI und VII der VO (EU) Nr. 965/2012 seit dem 26.08.2016.

Spezialisierte Flugbetriebe im Sinne des Anhangs VIII der VO (EU) 965/ 2012 wird vor dem Hintergrund des Zwecks dieses Leitfadens und zu Gunsten der Übersichtlichkeit nicht betrachtet.

2 Flugbetriebsrechtliche Bestimmungen

Bei der zuvor im deutschen Recht vorgesehenen „nichtgewerbsmäßigen Beförderung gegen Entgelt“ handelt es sich im europarechtlichen Sinne um eine „gewerbliche Tätigkeit“ bzw. um „gewerblichen Luftverkehrsbetrieb“.

Im Gegensatz zum hergebrachten deutschen Gewerbebegriff gilt im europäischen Luftrecht somit grundsätzlich jeder Flug als gewerblich, bei dem

- Fluggäste, Fracht oder Post befördert werden und
- diese Beförderung gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen erfolgt.

Gem. Art. 6 Abs. 4a der VO (EU) Nr. 965/ 2012 wird der Betrieb von Luftfahrzeugen zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen (per Definition also gewerblicher Luftverkehrsbetrieb) ausnahmsweise auch unter Anwendung der Vorgaben für den nichtgewerblichen Betrieb von Luftfahrzeugen durch Privatpersonen gestattet, wenn es sich bspw. um Flüge auf Kostenteilungsbasis oder um Einführungsflüge handelt. Für solche Flüge ist demnach keine Genehmigung als Luftfahrtunternehmen nötig.

¹ Hinweis: Die Europäische Union plant derzeit, die Durchführungsbestimmungen für den Flugbetrieb mit Ballonen und Segelflugzeugen in eigenständigen Verordnungen zu erlassen, die sowohl die flugbetriebsrechtlichen als auch die lizenzrechtlichen Regelungen beinhalten.

2.1 Nichtgewerblicher Luftverkehrsbetrieb

Nichtgewerblicher Luftverkehrsbetrieb ist unter Beachtung der jeweiligen lizenzrechtlichen Einschränkungen und Voraussetzungen gemäß VO (EU) Nr. 1178/2011 genehmigungsfrei. Nichtgewerblich sind alle die Flüge zur Beförderung von Fluggästen, die nicht gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistung durchgeführt werden.

Ferner bedürfen auch die sogenannten Werkflüge keiner Genehmigung, da hier eine Beförderung gegen Entgelt auf Grundlage eines Vertrages mit Dritten nicht stattfindet.

2.2 Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb

Gewerbliche Rundflüge sowie die gewerbliche Beförderung von Personen und Sachen mit Ballonen bedürfen nach Anpassung des § 20 Absatz 1 LuftVG zum 21.04.2017 nicht mehr der Genehmigung als Luftfahrtunternehmen.

Allerdings ist für die Durchführung von gewerblichen Rundflügen mit Flugzeugen, Reisemotorseglern und Hubschraubern ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) nach Art. 5 Abs. 1 i. V. m. ORO.AOC.100 der VO (EU) 965/ 2012 erforderlich. Ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) ist nach Art. 6 Abs. 2 der VO (EU) 965/ 2012 auch bei der Durchführung von gewerblichen Rundflügen mit Annex II Flugzeugen erforderlich.

Gewerbliche Beförderungsfahrten mit Ballonen dürfen bis zum Ablauf der Opt-Out-Phase am 08.04.2018 ohne Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) durchgeführt werden. Sie bedürfen jedoch unter Beachtung

- der grundlegenden Anforderungen des Artikels 8 i. V. m. Anhang IV der VO (EG) Nr. 216/ 2008,
- der lizenzrechtlichen Bestimmungen,
- der Festlegungen des Teil-M der VO (EU) Nr. 1321/ 2014 und
- der noch bestehenden nationalen Vorschriften, insbesondere LuftBO und 4.DV zur LuftBO

eines Zeugnisses nach Art. 8 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 216/ 2008.

Gewerbliche Beförderungsflüge mit Segelflugzeugen und Motorseglern (ausgenommen TMG) dürfen bis zum Ablauf der Opt-Out-Phase am 08.04.2019 ohne Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) durchgeführt werden.

3 Lizenzrechtliche Bestimmungen

Im Gegensatz zum hergebrachten deutschen Gewerbebegriff gilt auch hier, der Systematik des europäischen Luftrecht folgend, grundsätzlich jeder Flug als gewerblich, bei dem

- Fluggäste, Fracht oder Post befördert werden und
- diese Beförderung gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen erfolgt.

Auch die VO (EU) Nr. 1178/2011 erkennt die Ausnahmen des Art. 6 Abs. 4a VO (EU) Nr. 965/ 2012 (vgl. 2.) an.

So dürfen nach Art. 3 Abs. 2 VO (EU) 1178/ 2011 - unbeschadet der sonstigen Bestimmungen des Anhang I der Verordnung (Teil FCL) - auch Inhaber einer LAPL, PPL (A)/ (H), SPL oder BPL die in Art. 6 Abs. 4a der VO (EU) Nr. 965/ 2012 genannten Flüge gegen Entgelt, sonstige geldwerte Gegenleistungen oder gegen Vergütung, insbesondere Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis oder Einführungsflüge (siehe Anlage „Auszüge aus den Verordnungen, Begriffsbestimmungen und Erläuterungen“), durchführen.

3.1 Besondere Voraussetzungen und Einschränkungen

Um Personen – auch unentgeltlich – befördern zu dürfen, stellt Teil-FCL der VO (EU) 1178/2011 an die Inhaber bestimmter Lizenzen besondere Anforderungen.

Inhaber einer LAPL (A) dürfen maximal 3 Personen befördern, d. h. es dürfen sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 4 Personen an Bord befinden. Ferner dürfen Inhaber einer LAPL (A) Fluggäste nur befördern, wenn sie nach der Erteilung der Lizenz 10 Stunden Flugzeit als PIC auf Flugzeugen oder TMG absolviert haben (FCL.105.A).

Inhaber einer LAPL (H) dürfen maximal 3 Personen befördern, d. h. es dürfen sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 4 Personen an Bord befinden. Besondere Anforderung bezüglich der vorherigen Flugerfahrung bestehen nicht (FCL.105.H).

Inhaber einer LAPL (S) oder **SPL** dürfen Fluggäste nur befördern, wenn sie nach der Erteilung der Lizenz 10 Stunden Flugzeit oder 30 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Motorseglern absolviert haben (FCL.105.S und FCL.205.S).

Inhaber einer LAPL (B) dürfen maximal 3 Personen befördern, d. h. es dürfen sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 4 Personen an Bord befinden. Besondere Anforderung bezüglich der vorherigen Flugerfahrung bestehen nicht (FCL.105.B).

An Inhaber einer **PPL (A), PPL (H) und BPL** werden keine besondere Anforderung bezüglich der vorherigen Flugerfahrung gestellt. (FCL.205.A, H und B).

3.2 Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung

Ein Pilot darf ein Luftfahrzeug im gewerblichen Luftverkehr **oder** zur Beförderung von Fluggästen nur betreiben, wenn er über die gemäß FCL.060 geforderte fortlaufende Flugerfahrung verfügt (Nachweis im Flugbuch).

Inhaber einer BPL oder LAPL (B) müssen in den letzten 180 Tagen:

- mindestens 3 Fahrten als steuernder Pilot in einem Ballon, davon mindestens eine Fahrt in einem Ballon der entsprechenden Klasse und Gruppe, oder
- eine Fahrt in der entsprechenden Ballonklasse und -gruppe unter der Aufsicht eines entsprechend qualifiziert Lehrberechtigten,

absolviert haben.

Inhaber einer PPL (A), LAPL (A), SPL, LAPL (S), PPL (H) oder LAPL (H) müssen hierzu in den letzten 90 Tagen mindestens 3 Starts, Landeanflüge und Landungen in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse absolviert haben. Die 3 Starts und Landungen müssen entsprechend den Rechten des Piloten absolviert werden.

4 Zusammenfassung

Es müssen immer sowohl die flugbetriebsrechtlichen als auch die lizenzrechtlichen Bestimmungen unabhängig voneinander beachtet und die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt werden.

Lizenzrechtliche Aspekte

Inhaber einer LAPL, PPL (A), PPL (H) oder Inhaber einer SPL/ BPL ohne Berechtigung/Eintragung „com ops“ dürfen ausschließlich Flüge gegen Entgelt, geldwerte Gegenleistungen oder Vergütung durchführen, die unter die Ausnahmefälle des Art. 6 Abs. 4a VO (EU) 965/ 2012 fallen.

Darüber hinaus können Inhaber einer PPL (A), PPL (H), SPL, BPL mit der entsprechenden Lehr- oder Prüferberechtigung eine Vergütung für die Durchführung von Flugausbildung oder Prüfungen erhalten.

Alle anderen Flüge zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt, Vergütung oder sonstige geldwerte Gegenleistungen – speziell in Luftfahrtunternehmen - dürfen nur von Inhabern einer SPL/ BPL mit Berechtigung/Eintragung „com ops“ bzw. Inhabern einer CPL / ATPL durchgeführt werden.

Flugbetriebliche Aspekte

Für Flüge gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, die unter die Ausnahmefälle des Art. 6 Abs. 4a VO (EU) 965/ 2012 fallen, ist ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) nicht erforderlich.

Alle anderen Flüge gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen mit Flugzeugen, Reisemotorseglern oder Hubschraubern (bspw. gewerbliche Rundflüge) bedürfen eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC).

Flüge gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen mit Ballonen, Motorseglern (außer TMG) und Segelflugzeugen sind – unter Beachtung sonstiger einschlägiger Anforderungen – genehmigungsfrei und bedürfen auch keines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC).

Allerdings können gewerbliche Fahrten mit Ballonen aktuell nur mit einem Zeugnis, welches nach den grundlegenden Anforderungen des Art. 8 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 216/2008 ausgestellt wird, durchgeführt werden (vgl. 2.2).

5 Versicherungen

Zur Beförderung von Passagieren müssen folgende Pflichtversicherungen abgeschlossen werden:

Halter-Haftpflichtversicherung

Jeder Halter eines Luftfahrzeugs ist nach § 43 Abs. 2 LuftVG dazu verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung für sein Luftfahrzeug abzuschließen. Die Höchsthaftungssummen sind in § 37 Abs. 1 LuftVG geregelt.

Passagier-Haftpflichtversicherung

Halter-Haftpflichtversicherungen umfassen nur Schäden, die außerhalb des Flugzeuges eingetreten sind. Passagier-Haftpflichtversicherungen decken Ansprüche, die Passagiere bei Verletzungen oder Sachschäden am Eigentum geltend machen können. Die Passagier-Haftpflichtversicherung ist gem. § 50 Abs. 1 LuftVG für jeden Flug vorgeschrieben, bei dem mit den Passagieren ein Beförderungsvertrag abgeschlossen wurde.

Darüber hinaus sind die Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

Anlage
Auszüge aus den Verordnungen, Begriffsbestimmungen
und Erläuterungen

Art. 2 Nr. 1 VO (EU) Nr. 965/2012

„Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb“ (Commercial Air Transport Operation, CAT Operation) bezeichnet den Betrieb von Luftfahrzeugen zur Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen.

FCL.010 VO (EU) Nr. 1178/ 2011

„Gewerblicher Luftverkehr“ bezeichnet die entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post.

„Privatpilot“ bezeichnet einen Piloten, der eine Lizenz besitzt, die das Führen von Luftfahrzeugen gegen Entgelt untersagt, mit Ausnahme von Anleitungen oder Prüfungen im Sinne dieses Teils.

„Kunstflug“ bezeichnet ein absichtliches Manöver in Form einer abrupten Änderung der Fluglage eines Luftfahrzeugs, eine abnorme Fluglage oder eine abnorme Beschleunigung, die für einen normalen Flug oder für die Unterweisung für Lizenzen oder Berechtigungen außer der Kunstflugberechtigung nicht notwendig sind.

Art. 2 Nr. 9 i. V. m. NCO.GEN.103 VO (EU) Nr. 965/2012:

„Einführungsflug“ bezeichnet jeden gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen durchgeführten Flug kurzer Dauer, der von einer zugelassenen Ausbildungsorganisation oder einer Organisation der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt zum Zweck der Gewinnung neuer Flugschüler oder neuer Mitglieder durchgeführt wird, an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnt und endet, außer im Fall von Ballonen und Segelflugzeugen, und nach Sichtflugregeln am Tag durchgeführt wird.

Art. 2 Nr. 10 und 11 VO (EU) Nr. 965/ 2012

„Wettbewerbsflug“ (competition flight) bezeichnet jeden Flug, bei dem das Luftfahrzeug in Rennen oder Wettbewerben oder auch für das Renn- oder Wettbewerbstesting oder für den Flug zu oder von Renn- und Wettbewerbsveranstaltungen eingesetzt wird.

„Schauflug“ (flying display) bezeichnet jeden Flug, der ausdrücklich zum Zweck einer Darbietung oder der Unterhaltung bei einer angekündigten öffentlichen Veranstaltung durchgeführt wird, einschließlich Flügen, bei denen das Luftfahrzeug für das Schauflugtraining oder den Flug zu und von der angekündigten Veranstaltung eingesetzt wird.

Art. 2 Nr. 6 VO (EU) Nr. 1008/ 2008

„Rundflug“ ist ein Flug, mit dem keine Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht zwischen verschiedenen Flughäfen oder anderen genehmigten Landepunkten verbunden ist.

Art. 5 Abs. 1 VO (EU) Nr. 965/2012:

Betreiber betreiben ein Luftfahrzeug für die Zwecke des gewerblichen Luftverkehrsbetriebs ausschließlich gemäß den Bestimmungen der Anhänge III und IV.

Art. 5 Abs. 1a VO (EU) Nr. 965/2012:

Betreiber, die CAT-Flüge durchführen, die auf demselben Flugplatz/Einsatzort beginnen und enden und mit Flugzeugen der Flugleistungsstufe B oder nicht technisch komplizierten Hubschraubern durchgeführt werden, müssen die einschlägigen Bestimmungen der Anhänge III und IV erfüllen.

Art. 6 Abs. 4a VO (EU) Nr. 965/2012:

Abweichend von Artikel 5 Absätze 1 und 6 darf folgender Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Flugzeugen und Hubschraubern, Ballonen und Segelflugzeugen gemäß Anhang VII durchgeführt werden:

- a) Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis unter der Bedingung, dass die direkten Kosten von allen Insassen des Luftfahrzeugs, einschließlich des Piloten, geteilt werden und die Anzahl der Personen, die die direkten Kosten teilen, auf sechs begrenzt ist *oder*
- b) Wettbewerbsflüge oder Schauflüge unter der Bedingung, dass das Entgelt oder jede geldwerte Gegenleistung für solche Flüge beschränkt ist auf die Deckung der direkten Kosten und einen angemessenen Beitrag zu den jährlichen Kosten sowie von Preisen, deren Wert einen von der zuständigen Behörde festgelegten Wert nicht übersteigen darf *oder*
- c) Einführungsflüge, Flüge zum Zwecke des Absatzens von Fallschirmspringern, Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Kunstflüge, die entweder von einer Ausbildungsorganisation mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat und mit einer gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erteilten Genehmigung durchgeführt werden, oder die von einer Organisation mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt errichtet durchgeführt werden, unter der Bedingung, dass das Luftfahrzeug von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Anmietung ohne Besatzung (Dry Lease) betrieben wird, der Flug keinen außerhalb der Organisation verteilten Gewinn erwirtschaftet und solche Flüge bei Beteiligung von Nichtmitgliedern der Organisation nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation darstellen.“

Art. 3 Abs. 2 VO (EU) Nr. 1178/ 2011

Unbeschadet der Rechte der Inhaber von Lizenzen gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung dürfen Inhaber von Pilotenlizenzen, die nach Abschnitt B oder C des Anhangs I der vorliegenden Verordnung erteilt wurden, die in Artikel 6 Absatz 4 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 965/2012 genannten Flüge durchführen. Dies gilt unbeschadet der Einhaltung etwaiger zusätzlicher Anforderungen für die Beförderung von Fluggästen oder die Durchführung gewerblichen Flugbetriebs gemäß Abschnitt B oder C des Anhangs I der vorliegenden Verordnung.

Anlage Erläuterungen

Organisation mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt, gem. GM1 Article 6.4a (c)

Eine unter nationalem Recht gegründete Organisation, die alleine dem Zweck dient, Personen mit gleichen Interessen im Bereich der allgemeinen Luftfahrt zusammenzubringen, um den Flugsport oder die Freizeitluftfahrt ohne finanziellen Gewinn auszuüben (typischerweise: Luftsportverein).

Flug einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis

bezeichnet jeden gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen durchgeführten Flug,

- der von einer natürlichen Person (und somit weder von einer ATO, einem Luftsportverein oder einer sonstigen juristischen Person durchgeführt) wird und
- bei dem maximal fünf weitere Personen mitgenommen werden (da die Insassenanzahl inkl. des Piloten bei diesen Flügen auf sechs begrenzt ist) und
- bei dem die direkten "Flugkosten" – dies sind üblicherweise die reinen Charterkosten bzw. bei Luftfahrzeugen im Eigentum des Piloten die direkten Betriebskosten (Benzin, Öl) des betreffenden Fluges sowie die unmittelbar mit diesem Flug zusammenhängenden Nebenkosten (Landegebühren etc.) - durch die Anzahl aller Insassen, des Luftfahrzeuges einschließlich des Piloten geteilt werden. Die Begrifflichkeit „Kostenteilungsbasis“ legt hierbei nahe, dass die Kosten zu gleichen Teilen (den Pilot einschließend) aufzuteilen sind.

Flüge einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis können auch an unterschiedlichen Flugplätzen/ Einsatzorten beginnen und enden.

Einführungsflug

bezeichnet jeden gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen durchgeführten Flug,

- von kurzer Dauer und
- der von einer ATO oder einem Luftsportverein durchgeführt wird und
- der der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt mit dem Zweck der Gewinnung neuer Flugschüler oder neuer Mitglieder dient und
- an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnt und endet, außer im Fall von Ballonen und Segelflugzeugen und
- nach Sichtflugregeln am Tag durchgeführt wird und
- bei dem das Luftfahrzeug von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Anmietung ohne Besatzung (Dry Lease) betrieben wird und
- der keinen außerhalb der Organisation verteilten Gewinn erwirtschaftet und
- der bei Beteiligung von Nichtmitgliedern der Organisation nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation darstellt.

Eine Gewinnerzielung ist daher zulässig, solange der Gewinn innerhalb der Organisation (ATO/ Verein) erzielt wird und dort verbleibt. So darf der Pilot für die Durchführung eines Einführungsfluges keine Vergütung erhalten, muss sich aber auch nicht an den Kosten des Fluges beteiligen.

Kurze Dauer

Die Flugdauer ist vom Betreiber des Luftfahrzeugs festzulegen. Hierbei ist dem Zweck eines Einführungsfluges, der die Erfahrung des Fliegens widerspiegeln soll, Rechnung zu tragen. Darüber hinaus sollten die Art des Luftfahrzeugs sowie die örtlichen Gegebenheiten angemessene Berücksichtigung finden.

Als Anhalt sollte die Flugdauer bei motorgetriebenen Luftfahrzeugen ca. 45 Minuten nicht überschreiten. Bei Segelflugzeugen und Ballonen kann die Flugdauer auf Grund der Wetterverhältnisse und /oder des zur Verfügung stehenden Landeplatzes hiervon jedoch erheblich abweichen.