



Hinweise

zur Rechtslage

bei der

Durchführung von Flügen zur

Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt

Inhalt:

	<i>Seite</i>
1. Vorwort	3
2. Flugbetriebsrechtliche Bestimmungen	4
2.1 Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb	4
2.2 Nichtgewerblicher Luftverkehrsbetrieb	5
3. Lizenzrechtliche Bestimmungen	7
3.1 Inhaber einer PPL (A)/ PPL (H)	7
3.2 Inhaber einer SPL	8
3.3 Inhaber einer BPL	8
3.4 Inhaber einer LAPL (A), LAPL (H), LAPL (S), LAPL (B)	9
3.5 Anmerkungen	9
3.6 Besondere Voraussetzungen und Einschränkungen	10
3.7 Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung	10
4. Versicherungen	11
5. Zusammenfassung	11
6. Sonstiges	12
Systematik	Anlage 1
Begriffsbestimmung	Anlage 2
Übersicht Motorflug	Anlage 3
Übersicht Ballon	Anlage 4
Übersicht Segelflug	Anlage 5

1. Vorwort

Mit Erlass der VO (EU) Nr. 1178/ 2011 und der VO (EU) Nr. 965/ 2012 sowie den hierzu ergangenen Änderungsverordnungen hat der europäische Gesetzgeber das Fliegen gegen Entgelt in lizenz- und flugbetriebsrechtlicher Hinsicht geregelt.

Die VO (EU) 965/ 2012 legt Durchführungsbestimmungen für den Flugbetrieb mit Flugzeugen, Hubschraubern, Ballonen und Segelflugzeugen fest.

Auf gewerbliche Rundflüge mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen sind die Bestimmungen der Anhänge II, III und IV dieser VO seit dem 21.04.2017 anzuwenden.

Für den gewerblichen Betrieb mit Ballonen und Segelflugzeugen wurde die Anwendbarkeit der Anhänge II, III und IV dieser VO bis 08.04.2018 für Ballone bzw. 08.04.2019 für Segelflugzeuge aufgeschoben.

Für den nichtgewerblichen Luftverkehrsbetrieb mit Flugzeugen, Hubschraubern, Segelflugzeugen und Ballonen gelten die Bestimmungen der Anhänge II, V, VI und VII dieser VO bereits seit dem 26.08.2016.

Die bisherigen nationalen flugbetrieblichen Regelungen des § 20 LuftVG i. V. m. der LuftVZO sind zum 21.04.2017 komplett entfallen.

Die VO (EU) 1178/ 2011 legt insbesondere Einzelbestimmungen für verschiedene Berechtigungen von Pilotenlizenzen, die Bedingungen für die Ausstellung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf von Lizenzen und die Rechte und Verantwortlichkeiten der Lizenzinhaber fest.

Bei der Durchführung von Flügen zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt müssen immer sowohl die flugbetriebsrechtlichen als auch die lizenzrechtlichen Bestimmungen beachtet werden.

Die Rechte und Pflichten der Luftfahrer resultieren direkt aus den jeweils geltenden gesetzlichen Vorschriften und müssen vom einzelnen Lizenzinhaber eigenverantwortlich bestimmt werden. Insoweit sind die nachfolgenden Hinweise keineswegs als das behördliche Einräumen von Rechten oder gar als verbindliche Festlegungen zu verstehen. Vielmehr sollen diese – da es vielfach zu erheblichen Verunsicherungen und Nachfragen gekommen ist – lediglich als Unterstützung und Hilfestellung bei der eigenverantwortlichen Anwendung der o. g. Rechtsvorschriften dienen.

Die vorliegenden Hinweise beziehen sich dabei ausschließlich auf die Durchführung von Flügen zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt oder Vergütung, welche in die Zuständigkeit der Luftfahrtbehörde des Regierungspräsidiums Darmstadt fallen.

Der spezialisierte Flugbetrieb ist nicht Gegenstand der folgenden Betrachtung. Auf die Regelungen zum Betrieb von technisch komplizierten Luftfahrzeugen wird nur am Rande eingegangen.

2. Flugbetriebsrechtliche Bestimmungen

Flugbetriebsrechtlich muss zunächst zwischen gewerblichem und nichtgewerblichem Luftverkehrsbetrieb unterschieden werden.

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.

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.

Ausnahmsweise wird der Betrieb von Luftfahrzeugen zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen als nichtgewerblicher Luftverkehrsbetrieb angesehen, wenn es sich um **Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis** oder um **Einführungsflüge** nach Art. 6 Abs. 4a VO (EU) Nr. 965/ 2012 handelt (siehe Anlage 2 „Begriffsbestimmung“). Diese Ausnahmen gelten jedoch nur für **nicht** technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge. (zur Definition: siehe Anlage „Begriffsbestimmungen“)

Andererseits sind alle anderen Flüge, die zwar gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen erfolgen, bei denen aber keine Fluggäste, Fracht oder Post befördert werden - insbesondere Wettbewerbsflüge, Schauflüge, Kunstflüge (zur Definition: siehe Anlage 2 „Begriffsbestimmungen“), Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern sowie Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern - auch kein gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (CAT Operation).

Sie können aber ggf. als gewerbliche Tätigkeiten i. S. d. Art. 3 Bst. i) der VO (EG) 216/ 2008 (zur Definition: siehe Anlage 2 „Begriffsbestimmungen“) und - unter bestimmten Umständen - als spezialisierter Flugbetrieb nach Anhang VIII der VO (EU) 965/ 2012 eingestuft und die Abgabe einer **Declaration** nach ORO.DEC.100 der VO (EU) 965/ 2012 erforderlich machen. Dies ist aber nicht Gegenstand dieser Hinweise.

2.1 Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb

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

Allerdings ist für die Durchführung von gewerblichen Rundflügen mit Flugzeugen und Hubschraubern ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) nach Art. 5 Abs. 1 i. V. m. ORO.AOC.100 der VO (EU) 965/ 2012 erforderlich.

Ein Antrag auf Erteilung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) kann beim Regierungspräsidium Darmstadt mit dem entsprechenden Formular gestellt werden.

Gewerbliche Beförderungsfahrten mit Ballonen und Segelflugzeugen dürfen bis zum Ablauf der unter Nr. 1 genannten Opt-Out-Phasen ohne Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) durchgeführt werden. Sie bedürfen somit 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

momentan keiner Genehmigung.

2.2 Nichtgewerblicher Luftverkehrsbetrieb

Nichtgewerblicher Luftverkehrsbetrieb ist nach der Änderung des § 20 Absatz 1 LuftVG zum 21.04.2017 - unter Beachtung der jeweiligen lizenzrechtlichen Einschränkungen (z. B. LAPL) und Voraussetzungen (z. B. FCL.060) - generell genehmigungsfrei.

Allerdings ist für den Betrieb von technisch komplizierten Luftfahrzeugen die Abgabe einer **Declaration** nach ORO.DEC.100 der VO (EU) 965/ 2012 gegenüber dem LBA erforderlich. Dies ist aber nicht Gegenstand dieser Hinweise.

Nichtgewerblich sind alle 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 nicht stattfindet. Vielmehr erfolgt die Beförderung von Personen oder Gütern im eigenen Geschäftsinteresse sowie auf Kosten des durchführenden Unternehmens und nicht im Auftrag Dritter.

Ausnahmsweise wird auch gewerblicher Luftverkehrsbetrieb als nichtgewerblicher Luftverkehrsbetrieb angesehen - und darf somit ohne AOC durchgeführt werden -, wenn es sich um Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis oder um Einführungsflüge. Diese Ausnahmen gelten jedoch nur für nicht technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge.

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 incl. 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.

<u>Beispiel:</u>	Insassen:	2 (Pilot und Gast)
	Charterkosten:	180,00 €
	Landegebühren:	20,00 €
	Gesamtkosten:	200,00 €
	Kostenanteil Fluggast:	100,00 €
	Kostenanteil Pilot:	100,00 €

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,

- kurzer Dauer und
- der von einer ATO oder einem Luftsportverein durchgeführt wird und
- 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 = luftrechtliche **Halterschaft**) 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 darstellen und
- der von einer benannten Person beaufsichtigt wird, die für ihre Sicherheit verantwortlich ist und
- der alle von der zuständigen Behörde festgelegten sonstigen Bedingungen erfüllt.

Eine kurze Dauer sollte dabei in jedem Fall sichergestellt sein.

Der verantwortliche Pilot (PIC) sollte selbstredend von der ATO bzw. vom Verein (Vorstand) zur Durchführung von Einführungsflügen im Namen der Organisation ermächtigt sein. Hier wird zumindest ein internes Verzeichnis der beauftragten Piloten oder eine schriftliche Verfügung des Vorstands erwartet.

Ferner muss dem Zweck der Gewinnung neuer Flugschüler oder neuer Mitglieder hinreichend Rechnung getragen werden. Dies sollte durch aktives Werben geschehen, welches neben mündlichen Auskünften über Tätigkeit und Zweck auch die Bereitstellung schriftlichen Informationsmaterials (Flyer, Broschüren o. ä.) mit Angaben zu Kontaktdaten, Voraussetzungen der Vereinsmitgliedschaft/Beginn Flugausbildung, Mitgliedsbeiträgen/Preise sowie Hinweise auf weitere Informationsquellen (Internet usw.), auf denen Aufnahmeformulare und Vereinssatzung und ähnliches bereitgestellt werden, beinhalten sollte.

Anmieten ohne Besatzung (dry lease agreement) bezeichnet eine Vereinbarung, nach der ein Luftfahrzeug unter der Verantwortung des Mieters betrieben wird. Mithin ist hierunter nicht Charter zu verstehen, sondern der Verein bzw. die ATO muss die luftrechtliche Halterschaft am verwendeten Luftfahrzeug besitzen, insbesondere die Verantwortlichkeit für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.

Eine Gewinnerzielung ist in geringem Maße grundsätzlich zulässig, solange die Einnahmen innerhalb der Organisation (ATO/ Verein) verbleiben; so darf etwa auch der Pilot für die Durchführung eines Einführungsfluges keine Vergütung erhalten, muss sich aber auch nicht an den Kosten des Fluges beteiligen.

Eine unbedeutende Tätigkeit ist anzunehmen, wenn die Einführungsflüge nur einen sehr geringen Teil der Gesamttätigkeit der Organisation darstellen. Werden solche Flüge wie eine reguläre Geschäftstätigkeit angeboten oder werden sie mit der alleinigen Absicht organisiert, Einnahmen zu generieren, sind sie nicht mehr als unbedeutende Tätigkeit anzusehen.

3. Lizenzrechtliche Bestimmungen

Auch lizenztlich muss zunächst zwischen gewerblichem und nichtgewerblichem Luftverkehr unterschieden werden.

Gewerblicher Luftverkehr bezeichnet auch hier die entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post.

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.

Grundsätzlich besitzen gemäß Teil FCL nur die Inhaber bestimmter Lizenzen und Berechtigungen das Recht, im gewerblichen oder im nichtgewerblichen Betrieb gegen Vergütung tätig zu sein.

Nichtgewerblich sind alle Flüge zur Beförderung von Fluggästen, die nicht gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistung durchgeführt werden.

Ausnahmsweise dürfen nach Art. 3 Abs. 2 VO (EU) 1178/ 2011 auch Inhaber einer LAPL, PPL (A)/ (H), SPL oder BPL Flüge im gewerblichen Luftverkehr und/ oder gegen Vergütung durchführen, werden sich um die in Art. 6 Abs. 4a der VO (EU) Nr. 965/ 2012 genannten Flüge, insbesondere **Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis** oder **Einführungsflüge** handelt.

Zu beachten ist, dass diese Ausnahmen nur für **nicht** technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge gelten (zur Definition: siehe Anlage 2 „Begriffsbestimmungen“).

Mithin ist - übereinstimmend mit der flugbetriebsrechtlichen Einordnung - nicht zwingend jede entgeltliche Beförderung von Fluggästen im lizenztlichen Sinn gewerblich.

3.1 Inhaber einer PPL (A)/ PPL (H)

Dem Inhaber einer PPL (A)/ PPL (H) ist es gemäß FCL.205.A/ H Bst. a) nur gestattet, im nichtgewerblichen Betrieb ohne Vergütung tätig zu sein, womit ihm die Durchführung von Flügen zur Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen grundsätzlich verwehrt ist.

Im Bereich Motorflug (Flugzeuge und Hubschrauber) dürfen - speziell in Luftfahrtunternehmen - somit grundsätzlich nur Inhaber einer CPL (A)/ CPL (H)/ ATPL Fluggäste, Fracht oder Post gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen befördern.

Auch im nichtgewerblichen Betrieb darf der Inhaber einer PPL (A)/ PPL (H) gemäß FCL.205.A/ H Bst. a) nur **ohne** Vergütung tätig sein.

Ausgenommen hiervon ist die Durchführung von Flugausbildung oder Prüfungen, für die auch Inhaber einer PPL (A)/ (H) mit Lehrberechtigung (FI [A]/ [H]) gemäß FCL.205.A/ H Bst. a) eine Vergütung erhalten dürfen.

Ihm ist als Privatpilot (zur Definition: siehe Anlage 2 „Begriffsbestimmungen“) somit das Führen von Luftfahrzeugen gegen Entgelt, mit Ausnahme für die Durchführung von Flugausbildung oder Prüfungen, durch seine Lizenz untersagt.

Gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EU) 1178/ 2011 darf in den Fällen des Art. 6 Abs. 4a VO (EU) Nr. 965/2012 **ausnahmsweise** auch der Inhaber einer PPL (A)/ (H), also ein Privatpilot, Flüge gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen/ mit Vergütung durchführen.

3.2 Inhaber einer SPL

Inhaber einer SPL fallen nicht in die Kategorie „Privatpilot“, da sie nach dem Erfüllen bestimmter Voraussetzungen (Erlangung der Berechtigung „com ops“) Flüge zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen und Flüge im nichtgewerblichen Betrieb mit Vergütung mit ihrer Lizenz durchführen dürfen.

Zur Erlangung der Berechtigung „com ops“ muss der Inhaber einer SPL gemäß FCL.205.S Bst. b):

- das Alter von 18 Jahren erreicht haben,
- nach der Erteilung der Lizenz 75 Stunden Flugzeit oder 200 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Motorseglern absolviert haben *und*
- eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer absolviert haben.

Ohne den Nachweis dieser Voraussetzungen (und somit ohne Eintragung der Berechtigung „com ops“) ist die Durchführung von Flügen zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen sowie von Flügen im nichtgewerblichen Betrieb mit Vergütung nach FCL.205.S Bst. b) nicht gestattet.

Ausgenommen hiervon ist die Durchführung von Flugausbildung oder Prüfungen, für die auch Inhaber einer SPL mit Lehrberechtigung (FI [S]) gemäß FCL.205.S Bst. c) ohne Berechtigung „com ops“ eine Vergütung erhalten dürfen.

Gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EU) 1178/ 2011 darf in den Fällen des Art. 6 Abs. 4a VO (EU) Nr. 965/ 2012 **ausnahmsweise** auch der Inhaber einer SPL (ohne Eintrag „com ops“) Flüge gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen/ mit Vergütung durchführen.

3.3 Inhaber einer BPL

Inhaber einer BPL fallen nicht in die Kategorie „Privatpilot“, da sie nach dem Erfüllen bestimmter Voraussetzungen (Erlangung der Berechtigung „com ops“) Fahrten zur Beförderung von Fluggästen und Sachen gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen – speziell in Luftfahrtunternehmen - und Fahrten im nichtgewerblichen Betrieb mit Vergütung mit ihrer Lizenz durchführen dürfen.

Zur Erlangung der Berechtigung „com ops“ muss der Inhaber einer BPL gemäß FCL.205.B Bst. b):

- das Alter von 18 Jahren erreicht haben,
- 50 Fahrstunden und 50 Starts und Landungen als PIC auf Ballonen absolviert haben *und*
- eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer auf einem Ballon in der entsprechenden Klasse abgelegt haben.

Ohne den Nachweis dieser Voraussetzungen (und somit ohne Eintragung der Berechtigung „com ops“) ist die Durchführung von Fahrten zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen sowie von Fahrten im nichtgewerblichen Betrieb mit Vergütung nach FCL.205.B Bst. b) nicht gestattet.

Ausgenommen hiervon ist die Durchführung von Flugausbildung oder Prüfungen, für die auch Inhaber einer BPL mit Lehrberechtigung (FI [B]) gemäß FCL.205.B Bst. c) ohne Berechtigung „com ops“ eine Vergütung erhalten dürfen.

Gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EU) 1178/ 2011 darf in den Fällen des Art. 6 Abs. 4a VO (EU) Nr. 965/ 2012 **ausnahmsweise** auch der Inhaber einer BPL ohne Eintrag „com ops“ Flüge gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen/ mit Vergütung durchführen.

3.4 Inhaber einer LAPL (A), LAPL (H), LAPL (S), LAPL (B)

Die Rechte des Inhabers einer LAPL bestehen darin, ohne Vergütung als PIC im nichtgewerblichen Betrieb in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie tätig zu sein (FCL.105 LAPL).

Ausnahmen (z. B. Entgelt für die Durchführung von Flugausbildung oder Prüfungen) oder ergänzende Berechtigungen (z. B. „com ops“) sind in der in der VO (EU) 1178/ 2011 nicht vorgesehen.

Inhaber einer LAPL können daher **keine** Berechtigung „com ops“ erwerben.

Die Durchführung von jedweden Flügen zur Beförderung von Fluggästen und Sachen gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen – speziell in Luftfahrtunternehmen – und Flüge im nichtgewerblichen Betrieb mit Vergütung durch Inhaber einer LAPL sind somit unzulässig.

Gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EU) 1178/ 2011 darf in den Fällen des Art. 6 Abs. 4a VO (EU) Nr. 965/ 2012 **ausnahmsweise** auch der Inhaber einer LAPL Flüge gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen/ mit Vergütung durchführen.

3.5 Anmerkungen

Flüge gegen Entgelt, geldwerte Gegenleistung oder Vergütung sollten von Inhabern einer PPL (A)/ (H), SPL / BPL ohne Eintragung „com ops“ bzw. LAPL ausschließlich in den Ausnahmefälle des Art. 6 Abs. 4a VO (EU) Nr. 965/2012 durchführen.

Bei anderen Flügen gegen Entgelt, geldwerte Gegenleistung oder Vergütung durch Inhaber PPL (A)/ (H), SPL / BPL ohne Eintragung „com ops“ bzw. LAPL besteht die Gefahr, dass der Versicherungsschutz erlischt.

3.6 Besondere Voraussetzungen und Einschränkungen

An die Inhaber bestimmter Lizenzen stellt Teil-FCL der VO (EU) 1178/ 2011 besondere Voraussetzungen bevor Fluggästen – **auch unentgeltlich** – befördert werden dürfen. Diese sind zwingend zu beachten.

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.A).

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).

Ferner sind bei der Durchführung von gewerblichem Luftverkehr zwingend die **Altersgrenzen** nach FCL.065 der VO (EU) 1178/ 2011 zu beachten.

Ein Inhaber einer CPL/ ATPL (A)/ (H), der das Alter von 60 Jahren erreicht hat, darf nicht mehr als Pilot eines Luftfahrzeugs mit einem Piloten im gewerblichen Luftverkehr tätig sein.

Ein Inhaber einer SPL/ BPL, der das Alter von 70 Jahren erreicht hat, darf nicht mehr als Pilot eines Luftfahrzeugs im gewerblichen Luftverkehr tätig sein.

3.7 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. Vor Beginn, sollte der Lizenzinhaber immer prüfen, ob er diese Anforderungen erfüllt und im Flugbuch nachweisen kann.

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. Versicherungen

Zur Beförderung von Passagieren müssen folgende Pflichtversicherung abgeschlossen werden:

1. 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.

2. Beförderung von Passagieren

Passagier-Haftpflichtversicherung: Da die Halter-Haftpflichtversicherung nur Schäden erfasst, die außerhalb des Flugzeuges eingetreten sind, gibt es zusätzlich die Passagier-Haftpflichtversicherung. Diese Versicherung deckt die Ansprüche, die die Passagiere bei Verletzungen oder beschädigtem Gepäck 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. Die Höhe der Versicherungssumme ergibt sich aus § 103 LuftVZO.

Darüber hinaus können natürlich - abhängig vom vorrangigen Verwendungszweck des Luftfahrzeuges - weitere freiwillige Versicherungen sinnvoll sein. Da insbesondere Flugschüler keine Passagiere sind, könnte für Schulungsflüge ggf. über eine Sitzplatz-Unfallversicherung nachgedacht werden.

5. Zusammenfassung

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

Inhabern einer LAPL, PPL (A), PPL (H) oder SPL/ BPL ohne Berechtigung „com ops“ sollten 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 auch eine Vergütung für die Durchführung von Flugausbildung oder Prüfungen erhalten.

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

Für Flüge zur Beförderung von Fluggästen 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 zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen mit Flugzeugen oder Hubschraubern (gewerbliche Rundflüge) bedürfen eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC).

Flüge zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen mit Ballonen und Segelflugzeugen sind - unter Beachtung sonstiger einschlägiger Anforderungen - genehmigungsfrei und bedürfen auch keines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC).

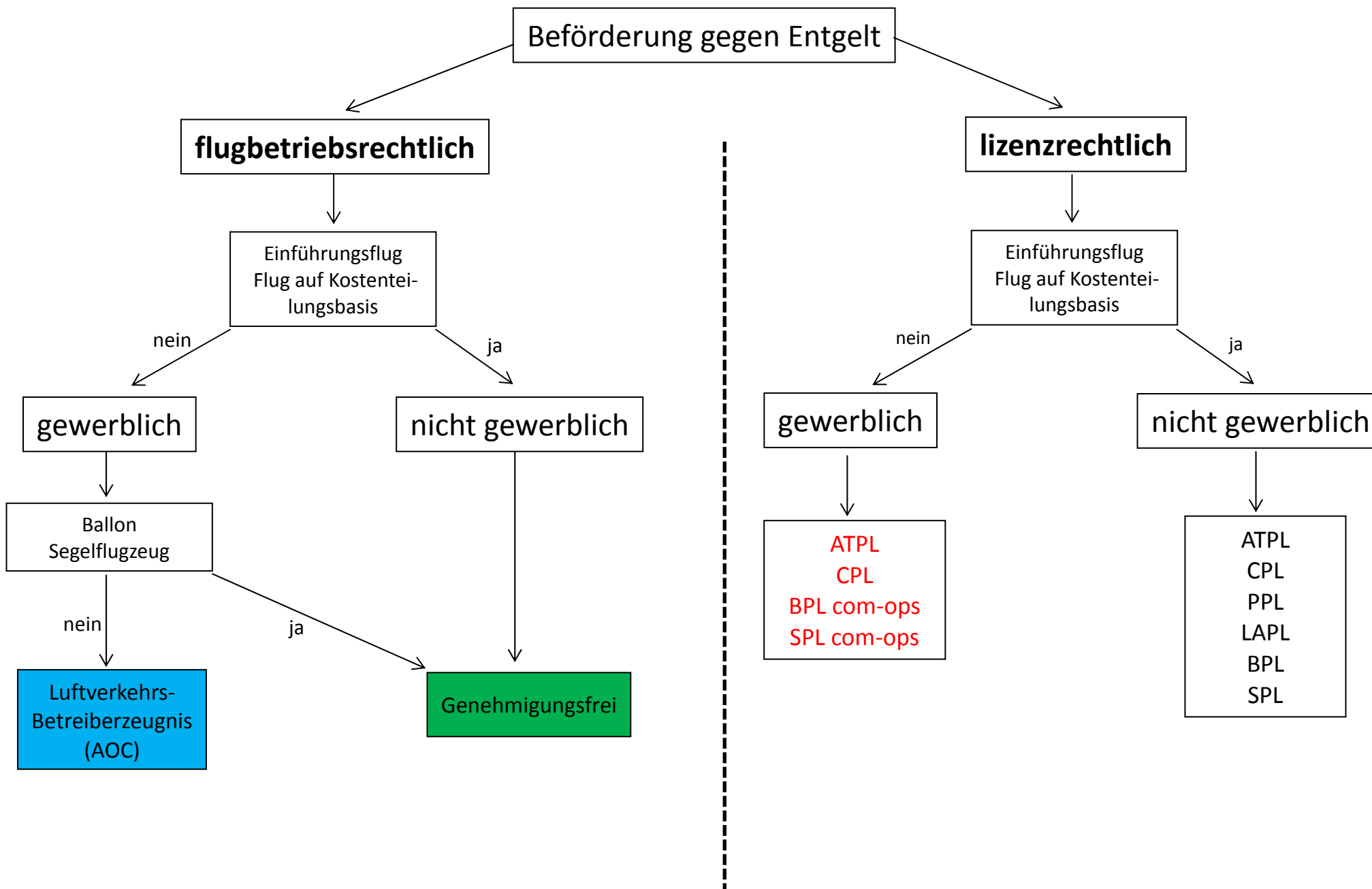
6. Sonstiges

Alle sonstigen Bestimmungen der VO (EU) Nr. 1178/ 2011, insbesondere des Teil-FCL und des Teil-MED, sowie die einschlägigen Regelungen der VO Nr. 965/ 2012, z. B. Teil-NCO und des Teil-M der VO (EU) Nr. 1321 sind natürlich ebenfalls hinreichend zu beachten

In den Anlagen 3 bis 5 werden in einer Übersicht beispielhaften die häufigsten Arten von Beförderungsflügen im Hinblick auf deren Zulässigkeit dargestellt. Die Spalte „Genehmigung“ bezieht sich dabei ausschließlich auf die Regelungen zum gewerblichen Luftverkehrsbetrieb.

Eventuell andere einzuholende Genehmigungen oder die Abgabe einer Declaration bleiben davon unberührt.

Systematik:



Begriffsbestimmungen:**Art. 3 Bst. i) der VO (EG) 216/ 2008**

„gewerbliche Tätigkeit“ der Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt;

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.

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 Absetzens von Fallschirmspringern, Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Kunstflüge, die entweder von einer Ausbildungsorganisation (ATO) oder von einem Flugsportverein durchgeführt werden, unter den Bedingungen,
 - dass das Luftfahrzeug von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Anmietung ohne Besatzung (Dry Lease) betrieben wird *und*
 - 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 Bst. j) VO (EU) Nr. 216/ 2008:

Ein „technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug“ bezeichnet:

1. ein Flächenflugzeug
 - mit einer höchstzulässigen Startmasse über 5 700 kg *oder*
 - zugelassen für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 *oder*
 - zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten *oder*
 - ausgerüstet mit einer oder mehreren Strahltriebwerken oder mit mehr als einem Turboprop-Triebwerk *oder*

2. einen zugelassenen Hubschrauber
 - für eine höchste Startmasse über 3 175 kg *oder*
 - für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 *oder*
 - für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten *oder*

3. ein Kipprotor-Luftfahrzeug.

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 ATO oder Flugsportverein zum Zweck der Gewinnung neuer Flugschüler oder neuer Mitglieder durchgeführt wird, an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnen und enden, außer im Fall von Ballonen und Segelflugzeugen, und nach Sichtflugregeln am Tag durchgeführt werden.

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 als auch für das Renn- oder Wettbewerbstraining 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. 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.

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.

Ständige zivilgerichtliche Rechtsprechung (vereinfacht)

„Entgelt“ bezeichnet die Zahlung von Geld oder die Gewährung eines geldwerten Vorteils als Gegenwert für die Erbringung einer Leistung auf Grund eines Vertrages und wenn dabei die Leistung ohne diese Zahlung nicht erbracht werden würde.

„Unentgeltlich“ ist der Vertrag dagegen, wenn die Leistung auch ohne die Zahlung von Geld als Gegenwert erbracht wird. Dies schließt jedoch die Gabe von Geld als freiwillige Leistung nicht aus, sofern allein der Gebende bestimmt, ob und in welcher Höhe die Gabe erfolgt. („Spende“ = Schenkung nach § 516 BGB)

Übersicht Motorflug:

Art des Fluges	Genehmigung	Behörde	Lizenz
Beförderungsflüge gegen Entgelt von A nach B	Betriebsgenehmigung als Luftfahrtunternehmen	LBA	ATPL CPL
Rundflüge gegen Entgelt	AOC	RP DA	ATPL CPL
Flüge einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis mit max. 3 Fluggästen	genehmigungsfrei	--	alle
Flüge einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis mit mehr als 3 Fluggästen	genehmigungsfrei	--	ATPL CPL PPL
Einführungsflüge mit max. 3 Fluggästen	genehmigungsfrei	--	alle
Einführungsflüge mit mehr als 3 Fluggästen	genehmigungsfrei	--	ATPL CPL PPL
Beförderungsflüge ohne Entgelt mit technisch komplizierten Luftfahrzeugen	Declaration	LBA	ATPL CPL PPL
Beförderungsflüge ohne Entgelt mit technisch nicht komplizierten Luftfahrzeugen	genehmigungsfrei	--	alle
Werkflüge mit Technisch komplizierten LFz Technisch nicht komplizierten LFz	Declaration genehmigungsfrei	LBA ---	abhängig von Rechtsstellung und Vergütung des Piloten

Übersicht Ballon:

Art der Fahrt	Genehmigung	Lizenz
gewerbliche Ballonfahrten	RP DA	BPL „com ops“
Fahrten einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis mit max. 3 Fluggästen	genehmigungsfrei	alle
Fahrten einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis mit mehr als 3 Fluggästen	genehmigungsfrei	BPL
Einführungsfahrten mit max. 3 Fluggästen	genehmigungsfrei	alle
Einführungsfahrten mit mehr als 3 Fluggästen	genehmigungsfrei	BPL

Übersicht Segelflug:

Art des Fluges	Genehmigung	Lizenz
gewerbliche Segelflüge	RP DA	SPL „com ops“
Flüge einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis	genehmigungsfrei	alle
Einführungsflüge	genehmigungsfrei	alle