



Entgeltliche Flüge auf privater Basis

Die Frage nach der Zulässigkeit entgeltlicher Flüge auf privater Basis ist deshalb besonders brisant, weil es eine der letzten Bastionen nationaler Bestimmungen ist, die nicht vom europäischen Recht überrannt worden sind. Im folgenden Gastbeitrag erklärt Rechtsanwalt Philip Bärtschi, wie sich das Schweizer Recht in Bezug auf die Gewerbmässigkeit von Flügen vom EU-Recht unterscheidet und worauf Piloten achten sollten.

Text: Philip Bärtschi

Kaum eine Frage scheint uns Privatpiloten so umzutreiben wie jene nach der Zulässigkeit entgeltlicher Flüge auf privater Basis. Sie ist gerade deshalb besonders brisant, weil es eine der letzten Bastionen nationaler Bestimmungen ist, die in der Schweiz nicht vom europäischen Recht überrannt worden sind. Ein regelmässiger Austausch zwischen dem Aero-Club der Schweiz und dem BAZL führte dazu, dass am bisherigen Artikel 100 der Luftfahrtverordnung, welcher die Gewerbmässigkeit in der Schweiz regelt, weiterhin festgehalten wird, während die Gewerbmässigkeit in der EU ungleich strengeren Regeln unterworfen ist. Der erwähnte Artikel regelt allerdings nur Flüge innerhalb unserer Landesgrenzen.

Vorbild einfacher und pragmatischer Gesetzgebung

Das EU-Recht kann sich nicht gerade rühmen, einfach, verständlich, präzise und übersichtlich zu sein. Es ist deshalb umso erfreulicher, dass die wenigen verbliebenen Ruinen des Schweizer Luftrechts an die Zeiten erinnern, als man als Pilot noch mit einem Gesetzesbuch im Umfang eines Taschenbuchs die Theorieprüfung bestehen konnte. Artikel 100 der Luftfahrtverordnung – massgeblich geprägt vom Ehren-

präsidenten des Aero-Clubs, Prof. Dr. Roland Müller – ist in dieser Hinsicht ein Vorbild einfacher, sachgerechter und pragmatischer Gesetzgebung. Die Regelung sieht vor, dass ein Flug nur dann als gewerbmässig gilt, wenn für ihn in irgendeiner Form ein Entgelt entrichtet wird, das mehr als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren beträgt, und dieser Flug gleichzeitig einem unbestimmten Kreis von Personen angeboten wird. Beide Voraussetzungen müssen also kumulativ (gleichzeitig) erfüllt sein, damit von Gewerbmässigkeit ausgegangen werden kann.

Nach den europäischen Bestimmungen liegt Gewerbmässigkeit hingegen bereits dann vor, wenn sich der Pilot an den Kosten des Fluges nicht beteiligt (nebst anderen Einschränkungen, die sich von Art. 100 LFV unterscheiden). In der Schweiz allerdings können wir auf einem Privatflug weiterhin die oben aufgeführten Kosten vollumfänglich auf den Passagier abwälzen. Handelt es sich beim verwendeten Luftfahrzeug um das Eigentum des Piloten oder des Fluganbieters und werden somit keine Mietkosten fällig, so sind die hypothetischen Mietkosten anzurechnen.



Bild: Andrea Bolliger

Kostenschwelle gemäss Art. 100 LFV beachten

Komplizierter wird es dann, wenn mehr als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren verlangt wird, dieser Flug aber nur einem geschlossenen Personenkreis angeboten wird. In der Schweiz handelt es sich dann nach Art. 100 LFV zwar immer noch um einen nichtgewerbmässigen Flug. Doch in der EU sind solche Flüge bereits gewerbmässig und erfordern eine CPL. Um entsprechenden rechtlichen Problemen gänzlich aus dem Weg zu gehen, empfiehlt es sich, schlicht keine privaten Flüge durchzuführen, die über die Kostenschwelle des Art. 100 LFV hinausgehen.

EU macht Ausnahme für Vereine, wenn sie den Flugsport fördern

Doch brachte immerhin auch die EU eine erfreuliche Neuerung, die wir so in der Schweiz bis anhin nicht kannten. Mit der Einführung des Part-NCO wurden gewinnbringende Rundflüge im nichtgewerbmässigen Bereich in einem eng definierten Rahmen zulässig, und zwar dann, wenn sie von einem Verein angeboten werden, der die Förderung des Flugsports zum Zweck hat und dabei die gewinnbringenden Flüge nicht mehr als 20 Prozent der Gesamtflugbewegungen der Vereinsflotte ausmachen. Es handelt sich um einige der wenigen Vereinfachungen, welche das EU-Recht für die General Aviation mit sich brachte. Die Bestimmung führt dazu, dass ehemals zugelassene Rundflugbetriebe heute unter dem Part-NCO gewinnbringende Flüge anbieten dürfen, ohne dafür die vormals strengen Anforderungen gewerblicher Rundflugbetriebe erfüllen zu müssen. Solche Flüge dürfen in der Folge auch von Privatpiloten ausgeführt werden, solange sie u.a.

eine VFR-Flugerfahrung von mindestens 100 Stunden aufweisen und weitere festgelegte Anforderungen erfüllen. Ausserdem müssen solche Flugoperationen beim BAZL deklariert werden. Der Privatpilot darf für solche Flüge ferner keinen «Lohn» verlangen. Der Gewinn muss beim Verein bleiben und darf nicht an Dritte ausgeschüttet werden.

Erwähnenswert ist, dass bei entgeltlichen Segelflügen zusätzliche Anforderungen zu erfüllen sind. Gemäss SFCL.115 SPL lit. a Ziff. 3 muss der Pilot ein Mindestalter von 18 Jahren aufweisen, nach der Erteilung der Lizenz mindestens 75 Stunden Flugzeit oder 200 Starts als PIC sowie eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer abgelegt haben. Auch bei Kostenteilungsflügen mit Segelflugzeugen ist eine solche Befähigungsüberprüfung notwendig.

Zollrechtliche Folgen vermeiden

Ob all dieser Möglichkeiten gilt es allerdings eines nicht zu vergessen: Werden entgeltliche – nach Luftrecht legale – Flüge im Ausland mit einem Schweizer Luftfahrzeug durchgeführt, kann dies zollrechtliche Folgen und Strafverfahren nach sich ziehen. Sie können beispielsweise verbotene Kabotageflüge darstellen, wobei Flüge aus der Schweiz mit mehreren Landungen im Ausland bereits ausreichen können, um zollrechtliche Konsequenzen zu haben. Es ist deshalb ratsam, vorgängig mit den Zollbehörden im jeweiligen Land den Kontakt zu suchen, um sich über die dortige Zollgesetzgebung zu informieren.

Auch ist daran zu denken, dem Passagier auf entgeltlichen Flügen einen Beförderungsschein abzugeben. Dieser begrenzt allerdings nicht die Haftung und darf auch nicht für unentgeltliche Privatflüge Verwendung finden. Er kann aber im Zusammenhang mit der juristischen Aufarbeitung eines Flugunfalls allenfalls hilfreich sein.

Es hat sich in der Schweiz in Bezug auf entgeltliche Privatflüge in den letzten Jahren also wenig geändert. Wir dürfen nach wie vor von einer ausserordentlich komfortablen Ausgangslage profitieren. Eines aber ist bereits heute klar: Das BAZL wird in den kommenden Monaten seine Aufsichtstätigkeit in diesem Bereich ausweiten. Verstösse gegen Art. 100 der Luftfahrtverordnung könnten in der Folge ein juristisches Nachspiel haben. Den Piloten und Rundflughanbietern sei deshalb empfohlen, die Bestimmungen korrekt einzuhalten. ◀

Der Autor

Philip Bärtschi ist Ressortleiter Recht des AeCS. Dieses Jahr feiert er das zehnjährige Bestehen seiner Anwaltskanzlei. In dieser Zeit hat er Fälle in den verschiedensten Rechtsgebieten der Luftfahrt betreut, wobei er Klienten vom Gleitschirmpiloten bis zum international tätigen Luftfahrtunternehmen beriet und vertrat. 2019 wurde er von Mandanten und Berufskollegen im «BILANZ»-Ranking als eine der Schweizer Top-5-Anwaltskanzleien im Bereich Luftfahrt ausgezeichnet.



Bild: zvg

Philip Bärtschi.