

2020.02.24**Unter welchen Voraussetzungen dürfen Privatflüge in der Schweiz oder in der EU gegen Entgelt mit einer PPL oder einer LAPL ausserhalb eines Vereins legal durchgeführt werden?**

Möchte ein Pilot private Flüge gegen Entgelt durchführen, ohne diese innerhalb eines Vereins anzubieten, so sind sowohl in der Schweiz als auch in der EU die wichtigsten Abgrenzungskriterien für die Legalität das Entgelt und der Personenkreis, dem der Flug angeboten wird.

Innerhalb der Schweiz erfolgt die Abgrenzung, ob ein Flug als gewerbsmässig zu betrachten ist, nach wie vor gemäss Art. 100 der Verordnung über die Luftfahrt (LFV; SR 748.01). Flüge gelten demnach als gewerbsmässig, wenn für sie in irgendeiner Form ein Entgelt entrichtet wird, das mehr als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren decken soll (Abs. 2 lit. a) und sie einem nicht bestimmten Kreis von Personen zugänglich sind (Abs. 2 lit. b). Diese Voraussetzungen müssen kumulativ erfüllt sein, damit Gewerbsmässigkeit vorliegt. Wird der Flug somit nur im Freundes- und Familienkreis angeboten, so kann dafür ein Entgelt in beliebiger Höhe verlangt werden. Erfolgt das Angebot an einen weiteren Personenkreis (z.B. durch ein Inserat oder einen Hinweis auf der eigenen Homepage), so darf das verlangte Entgelt die in Art. 100 Abs. 2 lit. a genannten Kosten nicht übersteigen.

Auch nach der europäischen Bestimmung (Art. 2 Ziff. 1d der VO (EU) Nr. 965/2012) liegt kein gewerblicher Flugbetrieb vor, wenn dieser nur im Freundes- und Familienkreis angeboten wird. Wird der Flug einem weiteren Personenkreis angeboten, so genügt im Unterschied zur schweizerischen Bestimmung in der EU aber bereits das kleinste Entgelt, (also schon 1 Franken) um grundsätzlich als gewerblich betrachtet zu werden. Diese sehr restriktive Ausgangslage wird immerhin durch die Möglichkeit von Kostenteilungsflügen etwas gelockert.

Solche Kostenteilungsflüge können nach Art. 6 Abs. 4a der VO (EU) Nr. 965/2012 von Privatpersonen durchgeführt werden unter der Bedingung, dass die direkten Kosten von allen Insassen des Luftfahrzeuges, einschliesslich des Piloten, geteilt werden und die Anzahl der Personen, welche die direkten Kosten teilen, auf sechs begrenzt ist. Welche Kosten als direkte Kosten anrechenbar sind, wird nicht weiter ausgeführt. Anrechenbar sind namentlich Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren. Auch über die Höhe der Kostenbeteiligung des Piloten wird nichts gesagt. Eine Beteiligung zu gleichen Teilen wird nicht verlangt. Es kann davon ausgegangen werden, dass eine tiefe Kostenbeteiligung genügt. Eine wesentliche Einschränkung besteht darin, dass Kostenteilungsflüge nur mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen durchgeführt werden dürfen (für einen Vergleich von Kostenteilungsflügen mit Art. 100 siehe Daniela Schüpbach, Gewerbsmässigkeit in der zivilen Luftfahrt, Band 15 CFAC - Schriften zur Luftfahrt, Zürich/St.Gallen 2019, S. 348 ff.). Solche Kostenteilungsflüge dürfen gemäss Art. 3 Abs. 2 der VO (EU) Nr. 1178/2011 von Privatpiloten (PPL oder LAPL) nach den Bestimmungen für den nichtgewerblichen Flugbetrieb durchgeführt werden (Teil-NCO der VO (EU) Nr. 965/2012).

Bei einem Transport von Passagieren ist zudem auch bei rein privaten Flügen die Vorschrift von FCL.060 lit. b Ziff. 1 der VO (EU) Nr. 1178/2011 zu berücksichtigen, wonach der Pilot in den letzten 90 Tagen mindestens 3 Starts, Landeanflüge und Landungen in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse oder in einem entsprechenden FFS (Full Flight Simulator) zu absolvieren hat.

Um die Rechte aus der Lizenz auszuüben, ist schliesslich auf das Ablaufdatum des Medicals (Medical Class 2 respektive LAPL-Tauglichkeitszeugnis) zu achten.