

**2020.06.01****Welches ist die geeignete Rechtsform, wenn Piloten gemeinsam private Flüge anbieten möchten?****1. Übersicht**

Wenn sich Piloten zusammenschliessen um gemeinsam private Flüge durchzuführen, so stellt sich die Frage, welche Rechtsform dafür geeignet ist und ob es überhaupt notwendig ist, sich für eine Rechtsform zu entscheiden. Als Rechtsform kommen insbesondere ein Verein, eine GmbH sowie die einfache Gesellschaft in Betracht.

**2. Verein**

Ein nicht gewerbsmässiger Flugbetrieb gegen Entgelt ist in der Schweiz gemäss Art. 100 Abs. 1 der Verordnung über die Luftfahrt (LFV; SR 748.01) zulässig, wenn dieser ausschliesslich einem bestimmtem Kreis von Personen zugänglich ist (Abs. 1 lit. b) oder wenn das dafür bezahlte Entgelt nicht mehr als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren deckt (Abs.1 lit. a). Ein zusätzliches Honorar für den Piloten würde die in lit. a von Art. 100 LFV erwähnten Kosten übersteigen.

Damit das Erfordernis des geschlossenen Personenkreises nach Art. 100 LFV erfüllt werden kann, besteht die Möglichkeit einer Vereinsgründung. Gemäss der Praxis des BAZL muss ein neues Mitglied nach dem Vereinsbeitritt eine Wartefrist von 30 Tagen einhalten, bis es einen Flug antreten darf. Dies ist vom Verein zu gewährleisten. Damit sichergestellt werden kann, dass tatsächlich nur Vereinsmitglieder befördert werden, welche die Wartefrist eingehalten haben, empfiehlt es sich, sämtlichen für den Verein tätigen Piloten Zugang zu aktualisierten Mitgliederlisten zu gewähren (beispielsweise über eine Cloud).

Die Definition der gewerblichen Tätigkeit in der EU unterscheidet sich von derjenigen in Schweiz zunächst dadurch, dass bereits das geringste Entgelt genügt, damit eine Operation als gewerblich betrachtet wird. Eine untere Grenze, wie sie in Art. 100 der LFV festgehalten wird, gibt es nicht. Als weiteres Kriterium dient die Öffentlichkeit, der ein Flug angeboten wird. Auch hier ist die europäische Bestimmung restriktiver, da auch bei nicht öffentlichen Flügen, die im Rahmen eines Vertrages stattfinden, eine gewerbliche Tätigkeit vorliegt, wenn der Kunde über den Betreiber keine Kontrolle ausübt. Bei einem Verein wirken die Mitglieder über die Vereinsversammlung aktiv an der Willensbildung des Vereins mit. Die schweizerische Praxis des BAZL betreffend Verein ist somit auch mit den in der Schweiz anwendbaren europäischen Bestimmungen vereinbar.

Sollen neben den Vereinsmitgliedern gelegentlich entgeltliche Flüge mit Nichtmitgliedern durchgeführt werden, so darf entweder maximal nur ein Entgelt im Rahmen von Art. 100 LFV verlangt werden oder die Flüge müssen als Einführungsflüge (Art.6 Abs. 4a lit. c der VO (EU) Nr. 965/2012) deklariert werden.

---

Für solche Einführungsflüge kann auch von Nichtmitgliedern ein Entgelt in beliebiger Höhe verlangt werden, ohne dass diese als gewerblich betrachtet werden. Es sind aber folgende Voraussetzungen einzuhalten:

- Der Verein hat als Zweck die Förderung des Flugsports oder der Freizeitaviatik.
- Die Flüge werden mit einem anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeug durchgeführt.
- Die Einführungsflüge stellen nur eine marginale Tätigkeit dar (< 20 % der Flugstunden eines Kalenderjahres).
- Der Gewinn wird nicht ausserhalb des Vereins verteilt.
- Der Verein betreibt das Luftfahrzeug auf Grundlage von Eigentumsrechten oder mietet es ohne Besatzung.
- Von den nationalen Behörden können zusätzliche Anforderungen gestellt werden, welche zu erfüllen sind. Das BAZL hat solche Anforderungen im FOCA GM/INFO "Non-commercial operations with other-than-complex motor-powered aircraft – Marginal Activity" definiert. Dieses findet sich unter dem folgenden Link: <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/fachleute/flugoperationen/nco.html>. Ein solches zusätzliches Erfordernis des BAZL besteht darin, dass nur Luftfahrzeuge eingesetzt werden dürfen, die über eine maximale „passenger seating configuration“ (MPSC) von 5 Passagieren verfügen.

Auch im Hinblick auf die Haftung bringt die Vereinsgründung Vorteile. Für die Haftung bei entgeltlichen Flügen ist sowohl gemäss der Verordnung über den Lufttransport (LTrV; SR. 748.411) als auch nach dem Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (abgeschlossen in Montreal am 28. Mai 1999; SR 0.748.411; Montreal Übereinkommen) zentral, wer als Luftfrachtführer zu betrachten ist. Der Luftfrachtführer verspricht dem Passagier die Beförderung unter eigenem Namen. Führt der Verein den Flug in seinem Namen durch, so ist dieser und nicht der Pilot, welcher den Flug ausführt, als Luftfrachtführer zu qualifizieren und haftet entsprechend für Schäden der Passagiere (Tod, Körperverletzung, Verspätung, Schäden am Reisegepäck).

Beim Verein haftet grundsätzlich das Vereinsvermögen. Die Vereinsmitglieder können nur bis zur Höhe von ausstehenden Mitgliederbeiträgen belangt werden. Der Vorstand des Vereins kann für pflichtwidriges Verhalten<sup>1</sup> haften. Dies wäre beispielsweise der Fall, wenn er die Organisation des Vereins nicht nach der gebotenen Sorgfalt durchführt oder gesetzes- respektive statutenwidrige Beschlüsse vornimmt. Sind die Haftungsvoraussetzungen erfüllt (Schaden, Pflichtwidrigkeit, adäquater Kausalzusammenhang sowie ein Verschulden), so kann eine Haftung der Vorstandsmitglieder zum Tragen kommen.

Die Piloten, welche für den Verein fliegen, können allerdings je nach Verhältnis aus Arbeitsvertrag oder Auftrag vom Verein belangt werden. Ein solcher Regress durch den Verein kann erfolgen, wenn der Pilot seine Tätigkeit nicht sorgfältig ausübt.

---

<sup>1</sup> Der Vorstand hat gemäss Art. 69 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (ZGB; SR 210) das Recht und die Pflicht, gemäss den Vereinsstatuten die Angelegenheiten des Vereins zu besorgen und diesen zu vertreten. Der Vorstand wird von der Vereinsversammlung gewählt.

---

Es ist darauf hinzuweisen, dass jedes Land innerhalb seines Territoriums entscheidet, ob ein Flug als gewerbsmässig zu betrachten ist. Es besteht somit das Risiko, dass die schweizerische Praxis betreffend Verein zur Gewerbsmässigkeit nicht akzeptiert wird und sich daraus Sanktionen ergeben. Gerade ausserhalb Europas ist es aufwändig, sich jeweils fundiert mit der Rechtslage auseinanderzusetzen. Sollen daher regelmässig entgeltliche Flüge ins Ausland stattfinden, ist eine Betriebsbewilligung mit AOC in Betracht zu ziehen.

### **3. GmbH**

Bei einer GmbH wäre es grundsätzlich möglich, Gesellschafter, welche mit ihrem Namen bekannt und damit eingrenzbar sind, im Rahmen einer nicht gewerblichen Operation zu befördern. Der Personenkreis wäre geschlossen. Allerdings ist es nicht möglich, ohne weiteres zusätzliche Passagiere in diesen Personenkreis aufzunehmen.

Eine GmbH wäre im Rahmen von Werkverkehr (für ein einzelnes Unternehmen) sinnvoll. Für den nicht gewerblichen Transport weiterer Personen erscheint diese Rechtsform aber nicht geeignet.

### **4. Einfache Gesellschaft**

Eine einfache Gesellschaft entsteht durch die Einigung mehrerer Personen die Erreichung eines Zwecks mit gemeinsamen Mitteln zu fördern. Da der Gesellschaftsvertrag aber an keine Form gebunden ist, kann auch unbewusstes konkludentes Handeln der Piloten zu einer einfachen Gesellschaft führen.

Im Hinblick auf die Gewerbsmässigkeit bringt die einfache Gesellschaft keinerlei Vorteile. Zudem haften die Gesellschafter nach aussen solidarisch und unbeschränkt für die Verbindlichkeiten der gesamten Gesellschaft mit ihrem Privatvermögen. Dies kann zu weitreichenden Haftungsfolgen für die einzelnen Gesellschafter führen.

Es wird daher empfohlen, aktiv eine andere Rechtsform zu wählen.