

2021.09.26

Unter welchen Voraussetzungen können Luftfahrzeuge des einen Vereins für die entgeltliche Beförderung von Passagieren eines anderen Vereins z.B. bei Flugveranstaltungen eingesetzt werden?

Wenn ein Verein an einer öffentlichen Veranstaltung, welche von einem anderen Verein organisiert wurde, Flüge durchführt, so ist davon auszugehen, dass diese einem offenen Personenkreis angeboten werden. Damit Flüge, die weiteren Personen als den Vereinsmitgliedern angeboten werden, nicht als gewerblich qualifiziert werden, muss sich das dafür bezahlte Entgelt im Rahmen von Art. 100 Abs. 1 lit. a der Luftfahrtverordnung (LFV; SR 748.01) halten. Dies bedeutet, dass das Entgelt nicht höher sein darf als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren.

Sollen neben den Vereinsmitgliedern gelegentlich entgeltliche Flüge mit Nichtmitgliedern durchgeführt werden, so besteht für Vereine weiter die Möglichkeit von Einführungsflügen (Art. 6 Abs. 4a lit. c der VO (EU) Nr. 965/2012). Für solche Einführungsflüge kann auch von Nichtmitgliedern ein Entgelt in beliebiger Höhe verlangt werden, ohne dass diese als gewerblich betrachtet werden. Es sind aber die Voraussetzungen gemäss Art. 6 Abs. 4a lit. c sowie NCO.GEN.103 der VO (EU) Nr. 965/2012 einzuhalten:

- Der Verein hat eine Flugschulbewilligung (ATO oder DTO) oder 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 für alle vom Verein betriebenen Luftfahrzeuge).
- Der Gewinn wird nicht ausserhalb des Vereins verteilt.
- Der Verein betreibt das Luftfahrzeug auf Grundlage von Eigentumsrechten oder mietet es ohne Besatzung.
- Der Flug ist von kurzer Dauer und beginnt und endet am selben Ort (A to A).
- Die Flüge dürfen nur unter Sichtflugregeln am Tag durchgeführt werden.
- Der Flug muss von einer für die Sicherheit zuständigen Person beaufsichtigt werden.
- Der Flug dient der Gewinnung neuer Mitglieder für den Verein.

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 zusätzliches Erfordernis des BAZL besteht darin, dass nur Luftfahrzeuge eingesetzt werden dürfen, die über eine maximale „passenger seating configuration“ (MPSC) von 5 Passagieren verfügen. Somit ist auch ein Teil der anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen von den Einführungsflügen ausgeschlossen. Eine weitere

wesentliche Einschränkung gemäss FOCA GM/INFO liegt darin, dass Einführungsflüge unter Einhaltung zusätzlicher Anforderungen mit einer PPL, nicht aber mit einer LAPL durchgeführt werden dürfen. Schliesslich dürfen die Einführungsflüge nur innerhalb der Schweiz stattfinden.

Ein Verein, welcher beabsichtigt Einführungsflüge (marginal activity) durchzuführen, muss dies dem BAZL jährlich mit dem «Marginal Activity Form» melden (dieses findet sich unter <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/fachleute/flugoperationen/nco.html>). Es muss unter anderem deklariert werden, wie viele Flugstunden im letzten Jahr geflogen wurden und gesamthaft für das folgende Jahr beabsichtigen sind. Dazu ist anzugeben wie viele davon als Einführungsflüge zu klassifizieren sind. Diese Angaben sowie die Voraussetzungen, dass Einführungsflüge stattfinden dürfen, können jederzeit während einer Inspektion durch das BAZL überprüft werden.

Betrachtet man die Anforderungen an die Einführungsflüge, so zeigt sich, dass einige davon in der hier fraglichen Konstellation nicht eingehalten werden können. Sinn und Zweck der Einführungsflüge ist die Gewinnung neuer Mitglieder (Art. 2 Ziff. 9 der VO (EU) Nr. 965/2012). Für dieses Erfordernis muss auf irgendeine Weise aktiv Werbung für die Organisation gemacht werden. Dies kann beispielsweise durch die Abgabe eines Flyers mit Informationen über die Mitgliedschaft gemacht werden. Dieses Erfordernis ist nicht erfüllt, wenn ein Verein für einen anderen solche Flüge durchführt und damit nicht für sich neue Mitglieder wirbt. Auch muss der Verein das Flugzeug auf Grundlage von Eigentumsrechten nutzen oder es ohne Besatzung mieten. Auch dies wäre wiederum nicht erfüllt, wenn ein Verein mit eigenem Pilot die Flüge für einen anderen Verein durchführt.

Weitere Probleme ergeben sich aus der Frage, wer bei dieser Konstellation als Luftfrachtführer zu betrachten ist und bei einem Flugunfall haftbar gemacht werden kann. Bei einem entgeltlichen Privatflug ist ein Beförderungsschein mit dem Namen des Luftfrachtführers auszustellen. Wird darin der Pilot als Luftfrachtführer ausgewiesen, so trägt dieser ein Haftungsrisiko. Somit sollte zumindest auf dem Flugschein und vor dem Flug gegenüber den Passagieren klar ausgewiesen werden, dass der Verein, der die Flüge effektiv durchführt, auch Luftfrachtführer ist. Art. 7 Abs. 1 der Lufttransportverordnung (LTrV; SR 748.411), welcher bei rein nationalen entgeltlichen Flügen zur Anwendung gelangt, statuiert grundsätzlich eine unbegrenzte Haftung des Luftfrachtführers bei Tod oder Körperverletzung. Bis zu 113'100 Sonderziehungsrechten besteht eine Kausalhaftung, d.h. der Luftfrachtführer haftet bei Personenschäden auch ohne ein Verschulden. Erst über 113'100 Sonderziehungsrechte spielt das Verschulden des Luftfrachtführers, seiner Angestellten oder Beauftragten rechtlich eine Rolle (siehe dazu Frage 016 Haftung Privatpilot). Auch kann es verwaltungsstrafrechtliche Sanktionen für den Piloten mit sich ziehen, sollten die Flüge bei einer Überprüfung von der Behörde als gewerblich und damit als nicht legal qualifiziert werden.

Schliesslich ist die Frage zu klären, ob der Pilot für seine Tätigkeit ein Entgelt für die Durchführung der Flüge annehmen darf. Eine PPL berechtigt dazu, ohne Vergütung als PIC oder Kopilot von Luftfahrzeugen im nichtgewerblichen Betrieb tätig zu sein (Für Flugzeuge FCL.205.A lit. a und Helikopter FCL.205.H lit. a der VO (EU) Nr. 1178/2011). In dieser Bestimmung sind zwei Elemente enthalten, die kumulativ zu erfüllen sind. Einerseits darf der Privatpilot nur im nichtgewerblichen Betrieb tätig sein und er darf zudem für seine Tätigkeit auch keine Vergütung annehmen. Der Inhaber einer PPL darf sich somit nicht entlohnen lassen. Auch in solchen Fällen ist allerdings ein vernünftiges Verhältnis zwischen der Leistung und Gegenleistung zu berücksichtigen. Gegenleistungen mit geringem Wert, beispiels-

weise die Einladung zum Mittagessen im Clubrestaurant des Vereins, wären unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit nicht als Vergütung für den Flug zu qualifizieren (siehe dazu Frage 019 Entgeltliche Privatflüge für Verein).

Abschliessend betrachtet erscheint die hier fragliche Konstellation sowohl aus luftrechtlicher als auch haftungsrechtlicher Perspektive als problematisch. Um Klarheit zu schaffen wäre es sinnvoll, wenn der die Flüge ausführende Verein diese nur unter eigenem Namen durchführt und dies gegenüber den Passagieren klar kommuniziert wird.