

Passagierflüge mit Motor- und Segelflugzeugen

Wer darf fliegen?

Welche Lizenz braucht man für Passagierflüge mit Segel- und Motorflugzeugen? Anwalt Frank Dörner erklärt die Rechtslage.



Fotos: Frank Dörner, Lars Reinhold

Gastflüge sind eine perfekte Möglichkeit, Interessierten die Faszination des Fliegens nahezubringen. Viele Vereine sind jedoch verunsichert, unter welchen Voraussetzungen sie durchgeführt werden dürfen. In Süddeutschland wurden im vergangenen Jahr sogar Passagierflüge auf Segelflugzeugen untersagt, weil die Vereinspiloten keinen COM-OPS-Eintrag in ihrer Lizenz hatten.

Als Pendant zum CPL für den Motorflug verlangt die VO(EU) 1178/2011 in FCL.205.S SPL, dass Flüge mit Segelflugzeugen nur ohne Vergütung im nichtgewerblichen Betrieb durchgeführt werden dürfen, solange der Pilot nicht das Alter von 18 Jahren erreicht, nach Lizenzerteilung 75 Stunden Flugzeit oder 200 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Motorseglern und eine Befähigungsüberprüfung absolviert hat. Dann erhalten sie einen Eintrag in ihre Lizenz zur Durchführung kommerzieller Flüge (COM-OPS). Heißt: nur der CPL-Pilot im Motorflug oder der COM-OPS-lizenzierte Segelflieger darf Geld mit dem Fliegen verdienen (Ausnahme: Fluglehrer und Prüfer).

An den typischen Gastflügen eines gemeinnützigen Luftsportvereins verdient der Pilot jedoch kein Geld. In der Lizenzverordnung VO(EU) 1178/2011, Art. 3 wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die 2014 in die OPS-Verordnung VO(EG) 965/2012 aufgenommene Ausnahmeregelung auch für die lizenzrechtliche Frage gilt: Inhaber von FCL-Pilotenlizenzen dürfen, soweit die lizenzrechtlichen Voraussetzungen für Passagierflüge erfüllt sind, die in Artikel 6 Absatz 4 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 965/2012 genannten Flüge durchführen. Artikel 6 VO(EG) 965/2012 „Ausnahmen“ (4a) besagt: 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 auf Kostenteilungsbasis, bei denen die direkten Kosten von allen Insassen des Luftfahrzeugs einschließlich Pilot geteilt werden und die Anzahl dieser Personen auf sechs begrenzt ist; b) Wettbewerbsflüge oder Schau-

flüge unter der Bedingung, dass das Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen für solche Flüge beschränkt sind auf die Deckung der direkten Kosten und einen angemessenen Beitrag zu den jährlichen Kosten sowie von Preisen, deren Wert den von der zuständigen Behörde festgelegten nicht übersteigen darf; c) Einführungsflüge, Flüge zum Zwecke des Absetzens von Fallschirmspringern, Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Kunstflüge, die entweder von einer Ausbildungsorganisation mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat und mit einer gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erteilten Genehmigung durchgeführt werden oder die von einer mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt errichteten Organisation durchgeführt werden, unter der Bedingung, dass das Luftfahrzeug von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Anmietung ohne Besatzung (Dry Lease) betrieben wird, 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.

So lange ein Tag der offenen Tür nicht zum gewerbsmäßigen Rundflugtag mutiert, an dem auch noch Piloten Geld verdienen (Vorsicht: auch der geldwerte Vorteil beispielsweise in der Anrechnung von Arbeitsstunden könnte Anlass zu Rückfragen bieten!), können Flüge auf Motormaschinen von PPL-Piloten und auf Segelflugzeugen ohne COM-OPS-Eintrag durchgeführt werden. Das gilt auch für LAPL-Inhaber. Es ist natürlich sinnvoll, erfahrene Piloten mit viel Flugpraxis einzusetzen. Auch die 90-Tage-Regel ist unbedingt zu beachten! Verwiesen sei zudem auf den Leitfaden „Fliegen gegen Entgelt“. Weiterhin empfehle ich, die Genehmigungsbehörde vor einer Veranstaltung über die beabsichtigten Flüge und die Piloten zu informieren, um die rechtlichen Grundlagen für die „Einführungsflüge gegen Entgelt eines Piloten ohne CPL/COM-OPS innerhalb einer Organisation mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt“ zu diskutieren. ■

Autor Frank Dörner ...



ist Rechtsanwalt, Fluglehrer und Luftfahrtsachverständiger. Seine Kanzlei air-law.de hat ihren Schwerpunkt im Luftverkehrsrecht. Privat startet Frank

Dörner regelmäßig von den Flugplätzen in Ohlstadt und Tannheim.