

Wenn Privatpiloten Passagierflüge durchführen

# Gewerblich oder nicht?

Während zahlreiche europäische Aero-Clubs in den letzten Jahren aufgrund neuer gesetzlicher Vorschriften ihr Recht auf die Durchführung gewerblicher Passagierflüge aufgeben mussten, bieten heute viele Privatpiloten nicht-gewerbliche Flüge gegen Entgelt an. So unter anderem auf Internetseiten, wie «Wingly» oder «Skyüber», die für das «Mitfliegen» werben. Sind solche Praktiken legal? Was ist der Unterschied zwischen einem gewerblichen und einem privaten Flug?

Report von Philippe Renz,  
Rechtsanwalt bei Renz & Partners

Das «Mitfliegen», das Wirtschaftsmodelle, wie Uber, AirBnB oder BlaBlaCar nachahmt, besteht in der Vermittlung von Passagieren an Piloten über eine Internetplattform. Dieses System ermöglicht es den Piloten, ihre Flugstunden zu aufgeteilten Kosten zu finanzieren, und den Passagieren, zu einem günstigen Preis zu fliegen. Wenn auch beide Seiten so auf ihre Rechnung kommen, stellen sich heute viele Zivilluftfahrtbehörden die Frage der Legalität dieser Praxis, die einem öffentlichen Personentransport nahekommt – ein Bereich, der normalerweise den zertifizierten gewerblichen Flugunternehmen vorbehalten ist.

## Verbot in den USA

In den USA hat ein Gericht im Dezember 2015 die Mitflug-Webseite «Flytenow» verboten, mit dem Argument, dass ein Privatpilot nicht autorisiert sei, für Flüge gegen Entgelt zu werben, und dass Flüge auf Kostenteilungsbasis nur Bekannten angeboten werden dürften. Während dieser Entscheidung aufgrund der US-Gesetzgebung erwartet werden konnte, ist die Lage in Europa anders und weniger klar. Eine neuere Entwicklung der Gesetzgebung hat vielmehr diese Praktik in den letzten Monaten auf dem Alten Kontinent in Schwung gebracht.

Das europäische Luftfahrtgesetz, das auch in der Schweiz anwendbar ist, definiert als «gewerblich» den «Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, welcher der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt».



Foto: hfp

Ein Rundflug zum Aletschgletscher – gewerblich oder auf Kostenteilungsbasis? Sich genau zu informieren lohnt sich für Piloten und Passagiere.

Mit der Verabschiedung dieser Definition im Jahr 2008 verfolgte das europäische Parlament zwei Ziele: einerseits, soweit wie möglich die Passagiere gegen das Flugrisiko zu schützen, und andererseits, nur den gewerblichen Betreibern zu erlauben, einen Gewinn aus ihrer aviatischen Tätigkeit zu generieren.

Auch wenn diese Ziele unbestritten sind, konnten sie mit dieser Definition nicht wirklich erreicht werden. Die Kriterien «Entgelt», «zur Verfügung der Öffentlichkeit» und «Kontrolle» wurden nämlich nie präzisiert, was nicht nur zu vielen Unsicherheiten und Missbräuchen geführt hat, sondern auch jeden der 32 Mitgliedstaaten der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) gezwungen hat, eine eigene, oft nur ungefähre Abgrenzung zwischen der gewerblichen und der privaten Fliegerei vorzunehmen. Nun aber ist es absolut not-

wendig, zwischen diesen beiden Operationstypen eine klare Grenze zu ziehen. Alle Akteure der Aviatik, auch die Passagiere, sollten aus offensichtlichen Legalitäts- und Haftungsgründen leicht identifizieren können, was erlaubt ist und was nicht. Die Abgrenzung zwischen gewerblich und privat hat ebenfalls eine direkte Auswirkung auf die Verkehrsrechte, die Slots auf den Flughäfen, wie auch auf das Zoll- und Steuerrecht (Mehrwertsteuer, Mineralölsteuer). In Anbetracht dieser fehlenden Klarheit hat die Europäische Kommission im letzten Dezember ihre Absicht bekannt gegeben, diese Abgrenzung besser zu definieren.

## Flüge auf Kostenteilungsbasis

Einen ersten Schritt in diese Richtung hat die EU vor kurzem mit der Einführung der Flüge

auf Kostenteilungsbasis getan. Es handelt sich dabei um Flüge, die Privatpersonen mit nichtkomplexen motorgetriebenen Luftfahrzeugen nach den nicht-gewerblichen Betriebsregeln betreiben können, sofern «die direkten Kosten von allen Insassen des Luftfahrzeugs, einschliesslich des Piloten, geteilt werden und die Anzahl der Personen, die die direkten Kosten teilen, auf sechs begrenzt ist». Unter «direkten Kosten» müssen die effektiven Kosten des Fluges verstanden werden (Treibstoff, Flughafentaxen, Miete des Luftfahrzeuges), unter Ausschluss jeglicher Gewinnbestandteile. Ein Pilot hat demnach das Recht, für die von ihm getätigten privaten Flüge Werbung zu betreiben. Dabei genügt es nach der Praxis gewisser europäischer Länder, wenn er Inhaber einer Privatpilotlizenz ist, auch wenn diese Flüge eigentlich gewerblich sind, da sie gegen Entgelt erfolgen.

Diese Möglichkeit wurde den Privatpiloten durch den Gesetzgeber gegeben, um ihnen zu ermöglichen, einen Teil ihrer Flüge zu finanzieren, wobei nicht vergessen werden darf, dass die Privatpiloten auch den Nachwuchs der Linienpiloten darstellen. Aber auch wenn eine solche Unterstützung erforderlich scheinen mag, bleibt die Abgrenzung zwischen Flügen auf Kostenteilungsbasis und Flügen, die nach vernünftigem Ermessen als öffentlicher Luftverkehr betrachtet werden sollten, unklar, was eben die Mitflug-Webseiten ausnützen.

Während heute in mehreren Ländern lebhaft über die Legalität dieser Praxis debattiert wird, sollten dazu vor allem zwei Fragen gestellt werden. Einerseits, wo hört das öffentliche Interesse am Schutz eines Passagiers auf, der in vollem Wissen einen nicht-gewerblichen Flug bucht? Andererseits, wie kann der Gesetzgeber einen gewerblichen Betreiber vor unlauterem Wettbewerb schützen?

## Passagiere vor sich selbst schützen

Die mit der dritten Dimension verbundenen Risiken haben den Gesetzgeber dazu geführt, die Passagiere zu schützen, wenn sie in keiner Weise auf den verantwortlichen Betreiber ihres Fluges Einfluss nehmen können. Auf einen solchen Flug müssen die strengeren – kommerziellen – Betriebsregeln anwendbar sein.

Das Gesetz kennt drei Ausnahmen von diesem Prinzip: wenn der Flug gratis ist; wenn der Passagier eine «Kontrolle» über den Betreiber des Luftfahrzeugs besitzt; und wenn der Flug auf Kostenteilungsbasis betrieben wird. In den zwei ersten Fällen geht der Gesetzgeber davon aus, dass der Passagier genügend informiert ist und so gegen die Risiken, die er einzugehen bereit ist, geschützt ist; im dritten Fall hingegen muss man sich im Klaren sein, dass der

Passagier eines Fluges auf Kostenteilungsbasis zumeist ungenügend über die Regeln informiert ist, die auf den gebuchten Flug anwendbar sind. Und selbst wenn der Betreiber des Fluges gehalten ist, dem Passagier einen Beförderungsschein auszuhändigen, wird er vom Gesetz weder verpflichtet, den Passagier über die auf einen nichtgewerblichen Flug anwendbaren Standards zu informieren, noch über die Tatsache, dass die Versicherungsabdeckung nicht zwingend dieselbe ist wie für gewerbliche Flüge. Er ist auch nicht verpflichtet sicherzustellen, dass der Passagier in voller Kenntnis damit einverstanden ist, zu solchen Bedingungen zu fliegen.

Um sein Ziel des Insassenschutzes zu erreichen, könnte der Gesetzgeber den Betreibern nicht-gewerblicher Flüge eine breitere Informationspflicht auferlegen, und ihre Passagiere dazu verpflichten, schriftlich den Flugbedingungen zuzustimmen. Ein solches System würde nicht nur die Passagiere schützen, sondern bei einem Unfall auch die Betreiber, die Piloten und die Luftfahrzeugeigentümer; diese nämlich gegen Haftpflichtansprüche, die von den Passagieren oder deren Angehörigen geltend gemacht werden könnten mit der Begründung, dass der Passagier nie ins Luftfahrzeug eingestiegen wäre, wenn er gewusst hätte, dass der Flug nicht gewerblich war. Wenn ein verbesserter öffentlicher Schutz der Passagiere gegen sich selbst gerechtfertigt scheint, sollte dieser Schutz jedoch seine Grenze dort finden, wo die Freiheit der Passagiere beginnt, ihre Beförderungsmittel in voller Kenntnis zu wählen.

## Wann ist es klar gewerblich?

Durch die Einführung von Flügen auf Kostenteilungsbasis hat das Europäische Parlament einem breiten Publikum eine weitgehende Möglichkeit eröffnet, günstige Flüge mit kleinen Luftfahrzeugen zu buchen. Dabei hat der Gesetzgeber es jedoch unterlassen, Schutzmassnahmen vorzusehen, um die gewerblichen Betreiber gegen unlauteren Wettbewerb zu schützen. Da diese Betreiber, im Gegensatz zu den privaten Betreibern, erhebliche Mittel in die Aufrechterhaltung ihrer gewerblichen Zertifizierung investieren müssen, scheint es geboten, dass der Gesetzgeber nun auch die Problematik des Marktschutzes angeht und klarer definiert, was akzeptabel ist und was nicht.

Dieses Abgrenzungsbedürfnis besteht auch bezüglich der Stellung der vielen nichtgewerblichen Betreiber (wirtschaftliche Interessengruppen, Verbände und andere), die ihren Mitgliedern Flüge gegen Entgelt anbieten. Die Unsicherheiten des Gesetzes haben dazu geführt, dass die Legalität dieser Betreiber in



Der Rechtsanwalt Philippe Renz befasst sich regelmässig mit der Problematik gewerblicher und nicht-gewerblicher Flüge.

den letzten Jahren oft in Frage gestellt worden ist, zu Recht oder Unrecht, mit dem Vorwurf, unlauteren Wettbewerb zu betreiben. Da aber die gewerbliche und die private Luftfahrt komplementär sind, und ihre Benutzer nicht unbedingt die gleichen sind, sollten sie nebeneinander bestehen können. Wie ein Unternehmen, das sein eigenes Luftfahrzeug für die Bedürfnisse seiner Mitarbeiter betreibt, sollten nicht-gewerbliche Betreiber, die Personen mit gemeinsamen Interessen vereinigen, existieren können, solange der Kreis der Begünstigten in einem begrenzten Rahmen bleibt, ohne dass dies als öffentlicher Luftverkehr betrachtet wird.

## Sich gegen die Risiken schützen

Solange diese Unsicherheiten nicht beseitigt sind, sollte jeder Betreiber, Eigentümer, Pilot und Passagier eines Luftfahrzeugs sich der Legalität des Fluges versichern und präzise bestimmen, beziehungsweise davon Kenntnis nehmen, welche Regeln und Versicherungsabdeckung auf den Flug anwendbar sind. Denn wenn der Flug nicht wie vorgesehen abläuft, werden aus Freunden rasch Feinde. Und jedes Jahr werden zahlreiche Leben ruiniert, weil die Parteien vor dem Flug nicht alle notwendigen Vorkehrungen getroffen hatten. Solche Vorkehrungen sind für Betreiber, Eigentümer und Piloten umso wichtiger, als diese im Fall eines Verstosses gegen das Gesetz eine straf-, administrativ- und zivilrechtliche Verantwortung tragen könnten. Daher sollten sie jedes Interesse daran haben, zu wissen, was sie eingehen, wenn sie Dritten Flüge anbieten, seien es Flüge auf Kostenteilungsbasis, oder auch kostenlose Flüge. 