



Referat 520
- obere Luftfahrtbehörde -

Hinweise
zur Rechtslage
beim
Fliegen gegen Entgelt

Inhalt:

	<i>Seite</i>
1. Vorwort	3
2. Flugbetriebsrechtliche Bestimmungen	3
2.1 Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb	4
2.2 Nichtgewerblicher Luftverkehrsbetrieb	5
2.2.1 Genehmigungspflichtiger nichtgewerblicher Luftverkehrsbetrieb	6
2.2.2 Genehmigungsfreier nichtgewerblicher Luftverkehrsbetrieb	6
3. Lizenzrechtliche Bestimmungen	6
3.1 Inhaber einer PPL (A)/ PPL (H)	7
3.2 Inhaber einer SPL	7
3.3 Umwandlung in SPL und Eintragung „com ops“	8
3.4 Inhaber einer BPL	9
3.5 Umwandlung in BPL und Eintragung „com ops“	9
3.6 Inhaber einer LAPL (A), LAPL (H), LAPL (S), LAPL (B)	10
3.7 Anmerkungen	11
3.8 Besondere Voraussetzungen und Einschränkungen	11
3.9 Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung	11
4. Versicherungen	12
5. Zusammenfassung	12
6. Sonstiges	13
Systematik	Anlage 1
Begriffsbestimmung	Anlage 2
Übersicht Motorflug	Anlage 3
Übersicht Ballon	Anlage 4
Übersicht Segelflug	Anlage 5

1. Vorwort

Mit Erlass der VO (EU) 1178/ 2011 und VO (EU) 965/ 2012 sowie den hierzu ergangenen Änderungsverordnungen hat der europäische Gesetzgeber das Fliegen gegen Entgelt in lizenz- und flugbetriebsrechtlicher Hinsicht geregelt.

Die VO (EU) 965/ 2012 legt Durchführungsbestimmungen für den Flugbetrieb mit Flugzeugen, Hubschraubern, Ballonen und Segelflugzeugen fest, wobei die Bestimmungen der Anhänge II, III und IV auf gewerbliche Flüge (Rundflüge, Flüge mit Ballonen und Segelflugzeugen) ab dem 22.04.2017 und die Bestimmungen der Anhänge II, V, VI und VII sind auf nicht-gewerblichen Luftverkehrsbetrieb mit Flugzeugen, Hubschraubern, Segelflugzeugen und Ballonen ab dem 26.08.2016 anzuwenden. Bis zu diesen Zeitpunkten gilt für die Genehmigung der o. g. Flüge – in Ergänzung zur VO (EU) 965/ 2012 – weiterhin die nationale Regelung des § 20 LuftVG i. V. m. der LuftVZO.

Die VO (EU) 1178/ 2011 legt insbesondere Einzelbestimmungen für verschiedene Berechtigungen von Pilotenlizenzen, die Bedingungen für die Ausstellung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf von Lizenzen und die Rechte und Verantwortlichkeiten der Lizenzinhaber fest. Die – nunmehr abgeschlossene - Umwandlung der bestehenden Lizenzen erfolgte ebenfalls gemäß den Vorgaben der VO (EU) 1178/ 2011 und der jeweiligen Umwandlungsberichte.

Bei der Durchführung von Flügen gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen müssen immer sowohl die flugbetriebsrechtlichen als auch die lizenzrechtlichen Bestimmungen beachtet werden.

Die Rechte und Pflichten der Luftfahrer resultieren direkt aus den jeweils geltenden gesetzlichen Vorschriften und müssen vom einzelnen Lizenzinhaber eigenverantwortlich bestimmt werden. Insoweit sind die nachfolgenden Hinweise keineswegs als das behördliche Einräumen von Rechten oder gar als verbindliche Festlegungen zu verstehen. Vielmehr sollen diese – da es vielfach zu erheblichen Verunsicherungen und Nachfragen gekommen ist - lediglich als Unterstützung und Hilfestellung bei der eigenverantwortlichen Anwendung der o. g. Rechtsvorschriften dienen.

Die vorliegenden Hinweise beziehen sich dabei ausschließlich auf Flüge gegen Entgelt, geldwerte Gegenleistungen oder Vergütung, welche in die Zuständigkeit der Luftfahrtbehörde des Freistaats Thüringen fallen.

(Passagier-)Flüge ohne Entgelt oder geldwerte Gegenleistung sind - wie bisher - mit allen Luftfahrzeugkategorien genehmigungsfrei unter Beachtung lizenzrechtlicher Einschränkungen (z. B. LAPL [A]) und Voraussetzungen (z. B. FCL.060) möglich und nicht Gegenstand der nachfolgenden Ausführungen.

2. Flugbetriebsrechtliche Bestimmungen

Flugbetriebsrechtlich muss zunächst zwischen gewerblichem und nichtgewerblichem Luftverkehrsbetrieb unterschieden werden.

Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (Commercial Air Transport Operation, CAT Operation) bezeichnet den Betrieb von Luftfahrzeugen zur Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen.

Im Gegensatz zum hergebrachten deutschen Gewerbebegriff gilt im europäischen Luftrecht somit grundsätzlich jeder Flug als gewerblich, bei dem

- Fluggäste, Fracht oder Post befördert werden und
- diese Beförderung gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen erfolgt.

Andererseits stellen alle Flüge, die zwar gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen erfolgen aber bei denen keine Fluggäste, Fracht oder Post befördert werden, auch keinen gewerblichen Luftverkehrsbetrieb dar.

Da insbesondere bei Wettbewerbsflügen, Schauflügen, Kunstflügen (zur Definition: siehe Anlage 2 „Begriffsbestimmungen“) und Flügen zum Schleppen von Segelflugzeugen weder Fluggäste, noch Fracht oder Post befördert wird, sind diese regelmäßig als nichtgewerblich anzusehen.

Ausnahmsweise wird der Betrieb von Luftfahrzeugen zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen ebenfalls als nichtgewerblich klassifiziert, wenn es sich um Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis oder um Einführungsflüge nach Art. 6 Abs. 4a VO (EU) Nr. 965/ 2012 handelt (siehe Anlage 2 „Begriffsbestimmung“).

Zu beachten ist, dass diese Ausnahmen nur für **nicht** „technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge“ gelten. (zur Definition: siehe Anlage 2 „Begriffsbestimmungen“)

2.1 Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb

Gemäß § 20 Absatz 1 Nr. 1 LuftVG unterliegen gewerbsmäßige Rundflüge in Luftfahrzeugen, mit denen eine Beförderung nicht zwischen verschiedenen Punkten verbunden ist sowie die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen mit Ballonen der Genehmigungspflicht als Luftfahrunternehmen – im Falle von Rundflugunternehmen i. V. m. der Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) gemäß § 61 Absatz 4 LuftVZO.

Dabei ist zu beachten, dass

1. jedwede Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern, die auf demselben Flugplatz/ Einsatzort beginnen und enden, immer genehmigungsfrei sind (§ 20 Abs. 1 Satz 3 LuftVG) und
2. im Bereich Segelflug eine Genehmigung als Luftfahrunternehmen – trotz Einführung des SPL „com-ops“ - im Regelfall nicht in Betracht kommen wird, da Segelflugzeuge gemäß Lufttüchtigkeitszeugnis üblicherweise nur für den „nichtgewerblichen Verkehr“ eingesetzt werden dürfen.

Demnach dürfen gewerbsmäßige Beförderungsfahrten mit Ballonen sowie Rundflüge gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen nur von genehmigten Luftfahrunternehmen durchgeführt werden.

Ein Antrag auf Erteilung einer Genehmigung als Luftfahrunternehmen kann beim Thüringer Landesverwaltungsamt als obere Luftfahrtbehörde des Freistaats Thüringen mit dem entsprechenden Formular gestellt werden.

2.2 Nichtgewerblicher Luftverkehrsbetrieb

Im Gegensatz zu gewerbsmäßigen Beförderungsfahrt mit Ballonen sowie dem Rundflug gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen bedürfen Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis und Einführungsflüge keiner Genehmigung als Luftfahrunternehmen.

Flug einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis bezeichnet jeden gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen durchgeführten Flug,

- der von einer natürlichen Person (und somit weder von einer ATO, einem Luftsportverein oder einer sonstigen juristischen Person durchgeführt) wird und
- bei dem maximal fünf Fluggäste befördert werden (da die Insassenanzahl incl. des Piloten bei diesen Flügen auf sechs begrenzt ist) und
- bei dem die direkten "Flugkosten" – dies sind üblicherweise die reinen Charterkosten bzw. bei Luftfahrzeugen im Eigentum des Piloten die direkten Betriebskosten (Benzin, Öl) des betreffenden Fluges sowie die unmittelbar mit diesem Flug zusammenhängenden Nebenkosten (Landegebühren etc.) - durch die Anzahl aller Insassen, des Luftfahrzeuges einschließlich des Piloten geteilt werden.

<u>Beispiel:</u>	Insassen:	2 (Pilot und Gast)
	Charterkosten:	180,00 €
	Landegebühren:	20,00 €
	Gesamtkosten:	200,00 €
	Kostenanteil Fluggast:	100,00 €
	Kostenanteil Pilot:	100,00 €

Flüge einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis können auch an unterschiedlichen Flugplätzen/ Einsatzorten beginnen und enden.

Einführungsflug bezeichnet jeden gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen durchgeführten Flug,

- kurzer Dauer und
- der von einer ATO oder einem Luftsportverein durchgeführt wird und
- dem Zweck der Gewinnung neuer Flugschüler oder neuer Mitglieder dient und
- an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnt und endet, außer im Fall von Ballonen und Segelflugzeugen und
- nach Sichtflugregeln am Tag durchgeführt wird und
- bei dem das Luftfahrzeug von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Anmietung ohne Besatzung (Dry Lease) betrieben wird und
- der keinen außerhalb der Organisation verteilten Gewinn erwirtschaftet und
- der bei Beteiligung von Nichtmitgliedern der Organisation nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation darstellen.

Eine kurze Dauer sollte dabei in jedem Fall sichergestellt sein. Ferner muss dem Zweck der Gewinnung neuer Flugschüler oder neuer Mitglieder hinreichend Rechnung getragen werden. Dies sollte durch aktives Werben geschehen, welches neben mündlichen Auskünften über Tätigkeit und Zweck auch die Bereitstellung schriftlichen Informationsmaterials (Flyer, Broschüren o. ä.) mit Angaben zu Kontaktdaten, Voraussetzungen der Vereinsmitgliedschaft/ Beginn Flugausbildung, Mitgliedsbeiträgen/ Preise sowie Hinweise auf weitere Informationsquellen (Internetseite usw.), auf denen Aufnahmeformulare und Vereinssatzung und ähnliches bereitgestellt werden, beinhalten sollte.

Eine Gewinnerzielung ist zulässig, solange dieser innerhalb der Organisation (ATO/ Verein) erzielt wird und dort verbleibt; so darf etwa der Pilot für die Durchführung eines Einführungsflug keine Vergütung erhalten, muss sich aber auch nicht an den Kosten des Fluges beteiligen.

2.2.1 Genehmigungspflichtiger nichtgewerblicher Luftverkehrsbetrieb

Einer Genehmigung für die nichtgewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt mit Luftfahrzeugen nach § 20 Abs. 1 Satz 2, Halbsatz 1 LuftVG bedürfen Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis und Einführungsflüge, sofern das verwendete Luftfahrzeug für mehr als vier Personen zugelassen ist (z. B. AN-2).

Ein Antrag auf Erteilung dieser Genehmigung kann beim Thüringer Landesverwaltungsamt als obere Luftfahrtbehörde des Freistaats Thüringen mit dem entsprechenden Formular gestellt werden.

2.2.2 Genehmigungsfreier nichtgewerblicher Luftverkehrsbetrieb

Flüge von Privatperson auf Kostenteilungsbasis und Einführungsflüge, die mit Luftfahrzeugen durchgeführt werden, die für höchstens vier Personen zugelassen sind, sind gemäß § 20 Abs. 1 Satz 2, Halbsatz 2 LuftVG von der Genehmigungspflicht ausgenommen. Dies wird im Bereich Segelflug generell der Fall sein.

Jedwede Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern, die auf demselben Flugplatz/ Einsatzort beginnen und enden, sind nach § 20 Abs. 1 Satz 3 LuftVG immer genehmigungsfrei.

Alle anderen Flüge, die zwar gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen erfolgen aber bei denen keine Fluggäste, Fracht oder Post befördert werden - insbesondere Wettbewerbsflüge, Schauflüge, Kunstflüge und Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Bannern (§ 9 LuftVO bleibt hiervon unberührt) – unterliegen nicht der Genehmigungspflicht des § 20 Abs. 1 Satz 2, Halbsatz 1 LuftVG und können daher immer genehmigungsfrei durchgeführt werden.

Ferner bedürfen auch die sogenannten Werkflüge keiner Genehmigung, da hier eine Beförderung gegen Entgelt nicht stattfindet. Vielmehr erfolgt die Beförderung von Personen oder Gütern im eigenen Geschäftsinteresse sowie auf Kosten des durchführenden Unternehmens und nicht im Auftrag Dritter gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistung.

Da ein Flugschüler im rechtlichen Sinne nicht als Fluggast gilt, unterliegen Ausbildungs- und Prüfungsflüge jedweder Art selbstredend nicht der Genehmigungspflicht des § 20 LuftVG. Die Bestimmungen über zugelassene Ausbildungsorganisationen (ATO) bleiben hiervon unberührt.

3. Lizenzrechtliche Bestimmungen

Gewerblicher Luftverkehr bezeichnet dabei die entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post.

Im Gegensatz zum hergebrachten deutschen Gewerbebegriff gilt auch hier - der Systematik des europäischen Luftrecht folgend - somit grundsätzlich jeder Flug als gewerblich, bei dem

- Fluggäste, Fracht oder Post befördert werden und
- diese Beförderung gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen erfolgt.

Andererseits stellen wiederum alle Flüge, die zwar gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen erfolgen aber bei denen keine Fluggäste, Fracht oder Post befördert werden, auch keinen gewerblichen Luftverkehrsbetrieb dar.

Da insbesondere bei Wettbewerbsflügen, Schauflügen, Kunstflügen (zur Definition: siehe Anlage 2 „Begriffsbestimmungen“) und Flügen zum Schleppen von Segelflugzeugen weder Fluggäste, noch Fracht oder Post befördert wird, sind diese regelmäßig als nichtgewerblich anzusehen.

Mit Inkrafttreten der Änderungsverordnung (EU) Nr. 245/ 2014 kennt auch die VO (EU) 1178/ 2011 mittlerweile die Ausnahmen des Art. 6 Abs. 4a VO (EU) Nr. 965/ 2012.

So dürfen nach Art. 3 Abs. 2 VO (EU) 1178/ 2011 - unbeschadet der sonstigen Bestimmungen des Anhang I der VO (EU) 1178/ 2011 (Teil FCL) - auch Inhaber einer LAPL, PPL (A)/ (H), SPL oder BPL die in Art. 6 Abs. 4a der VO (EU) Nr. 965/ 2012 genannten Flüge gegen Entgelt, sonstige geldwerte Gegenleistungen oder gegen Vergütung, insbesondere **Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis** oder **Einführungsflüge** (siehe Anlage 2 „Begriffsbestimmung“ und Nr. 2.2), durchführen.

Zu beachten ist, dass diese Ausnahmen nur für **nicht** „technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge“ gelten. (zur Definition: siehe Anlage 2 „Begriffsbestimmungen“)

Mithin ist – übereinstimmend mit der flugbetriebsrechtlichen Einordnung – nicht zwingend jede entgeltliche Beförderung von Fluggästen im lizenzrechtlichen Sinn gewerblich.

Abgesehen von den Ausnahmen nach Art. 6 Abs. 4a VO (EU) Nr. 965/ 2012 besitzen jedoch gemäß Teil FCL nur die Inhaber bestimmter Lizenzen und Berechtigungen das Recht, im gewerblichen oder im nichtgewerblichen Betrieb gegen Vergütung tätig zu sein.

3.1 Inhaber einer PPL (A)/ PPL (H)

Dem Inhaber einer PPL (A)/ PPL (H) ist es gemäß FCL.205.A/ H Bst. a) nur gestattet, im nichtgewerblichen Betrieb ohne Vergütung tätig zu sein, womit ihm die Durchführung von Flügen zur Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen grundsätzlich verwehrt ist.

Im Bereich Motorflug (Flugzeuge und Hubschrauber) dürfen – speziell in Luftfahrtunternehmen – somit grundsätzlich nur Inhaber einer CPL (A)/ CPL (H)/ ATPL Fluggäste, Fracht oder Post gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen befördern.

Auch im nichtgewerblichen Betrieb darf der Inhaber einer PPL (A)/ PPL (H) gemäß FCL.205.A/ H Bst. a) nur ohne Vergütung tätig sein.

Ausgenommen hiervon ist die Durchführung von Flugausbildung oder Prüfungen, für die auch Inhaber einer PPL (A)/ (H) mit Lehrberechtigung (FI [A]/ [H]) gemäß FCL.205.A/ H Bst. a) eine Vergütung erhalten dürfen.

Ihm ist als Privatpilot (zur Definition: siehe Anlage 2 „Begriffsbestimmungen“) somit das Führen von Luftfahrzeugen gegen Entgelt, mit Ausnahme für die Durchführung von Flugausbildung oder Prüfungen, durch seine Lizenz untersagt.

Gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EU) 1178/ 2011 darf in den Fällen des Art. 6 Abs. 4a VO (EU) Nr. 965/2012 **ausnahmsweise** auch der Inhaber einer PPL (A)/ (H), also ein Privatpilot, Flüge gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen/ mit Vergütung durchführen.

3.2 Inhaber einer SPL

Inhaber einer SPL fallen nicht in die Kategorie „Privatpilot“, da sie nach dem Erfüllen bestimmter Voraussetzungen (Erlangung der Berechtigung „com ops“) Flüge zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen und Flüge im nichtgewerblichen Betrieb mit Vergütung mit ihrer Lizenz durchführen dürfen.

Zur Erlangung der Berechtigung „com ops“ muss der Inhaber einer SPL gemäß FCL.205.S Bst. b):

- das Alter von 18 Jahren erreicht haben,
- nach der Erteilung der Lizenz 75 Stunden Flugzeit oder 200 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Motorseglern absolviert haben *und*
- eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer absolviert haben.

Ohne den Nachweis dieser Voraussetzungen (und somit Eintragung der Berechtigung „com ops“) ist die Durchführung von Flügen zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen sowie von Flügen im nichtgewerblichen Betrieb mit Vergütung nach FCL.205.S Bst. b) nicht gestattet.

Ausgenommen hiervon ist die Durchführung von Flugausbildung oder Prüfungen, für die auch Inhaber einer SPL mit Lehrberechtigung (FI [S]) gemäß FCL.205.S Bst. c) ohne Berechtigung „com ops“ eine Vergütung erhalten dürfen.

Gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EU) 1178/ 2011 darf in den Fällen des Art. 6 Abs. 4a VO (EU) Nr. 965/ 2012 **ausnahmsweise** auch der Inhaber einer SPL mit Eintragung „non-com ops“ Flüge gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen/ mit Vergütung durchführen.

Um Missverständnisse zu vermeiden, wird bei Inhabern einer SPL, welche nicht über die Berechtigung „com ops“ verfügen, der Eintrag „non-com ops“ in der Lizenz vorgenommen.

3.3 Umwandlung in SPL und Eintragung „com ops“

Nach bisher geltendem nationalem Recht berechtigte eine Lizenz für Segelflugzeugführer (PPL-C) nur zum Führen von Segelflugzeugen im nichtgewerbsmäßigen Luftverkehr (§ 39 Abs. 2 LuftPersV a. F.).

Eine Erweiterung der Rechte aus einer PPL-C auf den gewerbsmäßigen Luftverkehr sah die LuftPersV a. F. hingegen nicht vor, weshalb Segelflugzeugführer bisher ausschließlich im nichtgewerbsmäßigen Luftverkehr tätig sein konnten.

Alle Inhaber einer PPL-C konnten daher bei der Umwandlung in eine SPL auch nur die Eintragung „non-com ops“ erhalten und sind - wie bisher – nur zum Führen von Segelflugzeugen im nichtgewerbsmäßigen Luftverkehr berechtigt.

Die Möglichkeit der Durchführung von gewerbsmäßigen Luftverkehr wird von der VO (EU) 1178/ 2011 nun jedoch auch für Inhaber einer SPL durch die Möglichkeit des Erwerbs der Berechtigung „com-ops“ eröffnet, weshalb sich hier durch die Umstellung auf Teil-FCL-Lizenzen eine wesentliche Änderung zum bisherigen nationalen Recht ergibt.

Die Berechtigung „com ops“ kann durch den Inhaber einer SPL nach FCL.205.S Bst. b) erworben werden.

Mithin wurden die bestehenden Lizenzen gemäß den einschlägigen Umwandlungsbericht nach VO (EU) 1178/ 2011 Artikel 4 Absatz 4 ohne Einschränkungen ordnungsgemäß 1:1 in Teil-FCL-Lizenzen umgewandelt.

Unzulässig wäre es hingegen gewesen, dem Inhaber einer PPL-C bei der Umwandlung in eine SPL die Berechtigung „com ops“ einzutragen.

3.4 Inhaber einer BPL

Inhaber einer BPL fallen nicht in die Kategorie „Privatpilot“, da sie nach dem Erfüllen bestimmter Voraussetzungen (Erlangung der Berechtigung „com ops“) Fahrten zur Beförderung von Fluggästen und Sachen gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen – speziell in Luftfahrtunternehmen - und Fahrten im nichtgewerblichen Betrieb mit Vergütung mit ihrer Lizenz durchführen dürfen.

Zur Erlangung der Berechtigung „com ops“ muss der Inhaber einer BPL gemäß FCL.205.B Bst. b):

- das Alter von 18 Jahren erreicht haben,
- 50 Fahrstunden und 50 Starts und Landungen als PIC auf Ballonen absolviert haben
und
- eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer auf einem Ballon in der entsprechenden Klasse abgelegt haben.

Ohne den Nachweis dieser Voraussetzungen (und somit Eintragung der Berechtigung „com ops“) ist die Durchführung von Fahrten zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen sowie von Fahrten im nichtgewerblichen Betrieb mit Vergütung nach FCL.205.B Bst. b) nicht gestattet.

Ausgenommen hiervon ist die Durchführung von Flugausbildung oder Prüfungen, für die auch Inhaber einer BPL mit Lehrberechtigung (FI [B]) gemäß FCL.205.B Bst. c) ohne Berechtigung „com ops“ eine Vergütung erhalten dürfen.

Gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EU) 1178/ 2011 darf in den Fällen des Art. 6 Abs. 4a VO (EU) Nr. 965/ 2012 **ausnahmsweise** auch der Inhaber einer BPL mit Eintragung „non-com ops“ Flüge gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen/ mit Vergütung durchführen.

Um Missverständnisse zu vermeiden, wird bei Inhabern einer BPL, welche nicht über die Berechtigung „com ops“ verfügen, der Eintrag „non-com ops“ in der Lizenz vorgenommen.

3.5 Umwandlung in BPL und Eintragung „com ops“

Nach bisher geltendem nationalem Recht berechtigte die Lizenz als Freiballonführer (PPL-D) grundsätzlich nur zum Führen von Ballonen im nichtgewerbsmäßigen Luftverkehr (und § 48 Abs. 2 LuftPersV a. F.).

Die Rechte aus einer PPL-D konnten jedoch nach § 49 Abs. 3 Nr. 2 LuftPersV a. F. auf den gewerbsmäßigen Luftverkehr erweitert werden.

Alle Inhaber einer PPL-D, die eine Erweiterung auf den gewerbsmäßigen Luftverkehr nach § 49 Abs. 3 Nr. 2 LuftPersV a. F. durch Eintragung der Berechtigung in ihrer alten Lizenz PPL-D nachwiesen, erhielten bei der Umwandlung in eine BPL die Eintragung „com ops“ und dürfen somit auch weiterhin gewerblich tätig sein.

Alternativ konnte der Nachweis auch durch Vorlage des einschlägigen Prüfungsprotokolls oder einer gültigen Überprüfungsfahrt nach § 42 Absatz 3 LuftBO nachgewiesen werden.

Somit ist jeder Inhaber einer PPL-D, der nach nationalem Recht zum gewerbsmäßigen Fahren berechtigt war, dies auch nach der Umwandlung in eine BPL weiterhin uneingeschränkt.

Inhaber einer PPL-D, welche die Erweiterung auf den gewerbsmäßigen Luftverkehr nach § 49 Abs. 3 Nr. 2 LuftPersV a. F. nicht nachweisen konnten, erhielten bei der Umwandlung in eine BPL die Eintragung „non-com ops“ und sind - wie bisher – nur zum Führen von Ballonen im nichtgewerbsmäßigen Luftverkehr berechtigt. Die Berechtigung „com ops“ kann jedoch nach FCL.205.B Bst. b) erworben werden.

Mithin wurden die bestehenden Lizenzen gemäß den einschlägigen Umwandlungsbericht nach VO (EU) 1178/ 2011 Artikel 4 Absatz 4 ohne Einschränkungen ordnungsgemäß 1:1 in Teil-FCL-Lizenzen umgewandelt.

Unzulässig wäre es hingegen gewesen, einem Inhaber einer PPL-D, welcher die Erweiterung auf den gewerbsmäßigen Luftverkehr nach § 49 Abs. 3 Nr. 2 LuftPersV a. F. nicht nachweisen konnte, bei der Umwandlung in eine BPL die Berechtigung „com ops“ einzutragen.

Um Missverständnisse zu vermeiden, wird bei Inhabern einer BPL, welche nicht über die Berechtigung „com ops“ verfügen, der Eintrag „non-com ops“ in der Lizenz vorgenommen.

3.6 Inhaber einer LAPL (A), LAPL (H), LAPL (S), LAPL (B)

Die Rechte des Inhabers einer LAPL bestehen darin, ohne Vergütung als PIC im nichtgewerblichen Betrieb in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie tätig zu sein (FCL.105 LAPL).

Ausnahmen (z. B. Entgelt für die Durchführung von Flugausbildung oder Prüfungen) oder ergänzende Berechtigungen (z. B. „com ops“) sind in der in der VO (EU) 1178/ 2011 nicht vorgesehen.

Insbesondere können Inhaber einer LAPL **keine** Berechtigung „com ops“ erwerben, womit auch der Eintrag „non-com ops“ in der Lizenz entbehrlich ist, weil hier Missverständnisse ausgeschlossen sind.

Die Durchführung von jedweden Flügen zur Beförderung von Fluggästen und Sachen gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen – speziell in Luftfahrtunternehmen - und Flüge im nichtgewerblichen Betrieb mit Vergütung durch Inhaber einer LAPL sind somit unzulässig.

Auch für die Durchführung von Flugausbildung oder Prüfungen dürfte der Inhaber einer LAPL – selbst wenn die Erlangung einer Lehrberechtigung für ihn möglich wäre - keine Vergütung erhalten, da diese Ausnahmen – im Gegensatz zu den Regelungen für Privatpiloten – in FCL.105 LAPL nicht enthalten sind.

Gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EU) 1178/ 2011 darf in den Fällen des Art. 6 Abs. 4a VO (EU) Nr. 965/ 2012 **ausnahmsweise** auch der Inhaber einer LAPL Flüge gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen/ mit Vergütung durchführen.

3.7 Anmerkungen

Flüge gegen Entgelt, geldwerte Gegenleistung oder Vergütung sollten von Inhabern einer PPL (A)/ (H), SPL / BPL mit Eintragung „non-com ops“ bzw. LAPL ausschließlich in den Ausnahmefällen des Art. 6 Abs. 4a VO (EU) Nr. 965/2012 durchführen.

Bei anderen Flügen gegen Entgelt, geldwerte Gegenleistung oder Vergütung durch Inhaber PPL (A)/ (H), SPL / BPL mit Eintragung „non-com ops“ bzw. LAPL dürfte die nicht unerhebliche Gefahr bestehen, dass der Versicherungsschutz erlischt.

Um hier auf jeden Fall auf der rechtlich sicheren Seite zu sein, sollten die obigen Hinweise zur Abgrenzung gewerblicher Rundflug zu Flug einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis bzw. Einführungsflug unbedingt beachtet werden.

3.8 Besondere Voraussetzungen und Einschränkungen

An die Inhaber bestimmter Lizenzen stellt Teil-FCL der VO (EU) 1178/ 2011 besondere Voraussetzungen bevor Fluggästen – **auch unentgeltlich** – befördert werden dürfen. Diese sind zwingend zu beachten.

Inhaber einer LAPL (A) dürfen maximal 3 Personen befördern, d. h. es dürfen sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 4 Personen an Bord befinden. Ferner dürfen Inhaber einer LAPL(A) Fluggäste nur befördern, wenn sie nach der Erteilung der Lizenz 10 Stunden Flugzeit als PIC auf Flugzeugen oder TMG absolviert haben (FCL.105.A).

Inhaber einer LAPL (H) dürfen maximal 3 Personen befördern, d. h. es dürfen sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 4 Personen an Bord befinden. Besondere Anforderung bezüglich der vorherigen Flugerfahrung bestehen nicht (FCL.105.A).

Inhaber einer LAPL (S) oder **SPL** dürfen Fluggäste nur befördern, wenn sie nach der Erteilung der Lizenz 10 Stunden Flugzeit oder 30 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Motorseglern absolviert haben (FCL.105.S und FCL.205.S).

Inhaber einer LAPL (B) dürfen maximal 3 Personen befördern, d. h. es dürfen sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 4 Personen an Bord befinden. Besondere Anforderung bezüglich der vorherigen Flugerfahrung bestehen nicht (FCL.105.B).

An Inhaber einer **PPL (A), PPL (H) und BPL** werden keine besondere Anforderung bezüglich der vorherigen Flugerfahrung gestellt. (FCL.205.A, H und B).

3.9 Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung

Ein Pilot darf ein Luftfahrzeug im gewerblichen Luftverkehr **oder** zur Beförderung von Fluggästen nur betreiben, wenn er über die gemäß FCL.060 geforderte fortlaufende Flugerfahrung verfügt. Vor Beginn, sollte der Lizenzinhaber immer prüfen, ob er diese Anforderungen erfüllt und im Flugbuch nachweisen kann.

Inhaber einer BPL oder **LAPL (B)** müssen in den letzten 180 Tagen:

- mindestens 3 Fahrten als steuernder Pilot in einem Ballon, davon mindestens eine Fahrt in einem Ballon der entsprechenden Klasse und Gruppe, oder
- eine Fahrt in der entsprechenden Ballonklasse und -gruppe unter der Aufsicht eines entsprechend qualifiziert Lehrberechtigten,

absolviert haben.

Inhaber einer PPL (A), LAPL (A), SPL, LAPL (S), PPL (H) oder LAPL (H) müssen hierzu in den letzten 90 Tagen mindestens 3 Starts, Landeanflüge und Landungen in einem Luftfahrzeug desselben Modells oder derselben Klasse absolviert haben. Die 3 Starts und Landungen müssen entsprechend den Rechten des Piloten mit einem Piloten absolviert werden.

4. Versicherungen

Zur Beförderung von Passagieren müssen folgende Pflichtversicherung abgeschlossen werden:

1. Halter-Haftpflichtversicherung

Jeder Halter eines Luftfahrzeugs ist nach § 43 Abs. 2 LuftVG dazu verpflichtet eine Haftpflichtversicherung für sein Luftfahrzeug abzuschließen. Die Höchsthaftungssummen sind in § 37 Abs. 1 LuftVG geregelt.

2. Beförderung von Passagieren

Passagier-Haftpflichtversicherung: Da die Halter-Haftpflichtversicherung nur Schäden erfasst, die außerhalb des Flugzeuges eingetreten sind, gibt es zusätzlich die Passagier-Haftpflichtversicherung. Diese Versicherung deckt die Ansprüche, die die Passagiere bei Verletzungen oder beschädigtem Gepäck geltend machen können. Die Passagier-Haftpflichtversicherung ist gem. § 50 Abs. 1 LuftVG für jeden Flug vorgeschrieben, bei dem mit den Passagieren ein Beförderungsvertrag abgeschlossen wurde. Die Höhe der Versicherungssumme ergibt sich aus § 103 LuftVZO.

Darüber hinaus können natürlich – abhängig vom vorrangigen Verwendungszweck des Luftfahrzeuges – weitere freiwillige Versicherungen sinnvoll sein. Da insbesondere Flugschüler keine Passagiere sind, könnte für Schulungsflüge ggf. über eine Sitzplatz-Unfallversicherung nachgedacht werden.

5. Zusammenfassung

Es müssen immer sowohl die flugbetriebsrechtlichen als auch die lizenzrechtlichen Bestimmungen hinreichend beachtet und die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt werden.

Inhabern einer LAPL, PPL (A), PPL (H) oder SPL/ BPL ohne Berechtigung „com ops“ sollten ausschließlich Flüge gegen Entgelt, geldwerte Gegenleistungen oder Vergütung durchführen, die unter die Ausnahmefälle des Art. 6 Abs. 4a VO (EU) 965/ 2012 fallen.

Darüber hinaus können Inhaber einer PPL (A), PPL (H), SPL, BPL auch eine Vergütung für die Durchführung von Flugausbildung oder Prüfungen erhalten.

Alle anderen Flüge zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen (gewerbliche Flüge) oder mit Vergütung – speziell in Luftfahrtunternehmen - dürfen i. d. R. nur von Inhabern einer SPL/ BPL mit Berechtigung „com ops“ bzw. Inhabern einer CPL (A)/ CPL (H) durchgeführt werden.

Für Flüge zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, die unter die Ausnahmefälle des Art. 6 Abs. 4a VO (EU) 965/ 2012 ist eine Genehmigung als Luftfahrtunternehmen nicht erforderlich.

Unter bestimmten Voraussetzungen kann jedoch eine Genehmigung für die nichtgewerbliche Beförderung von Fluggästen mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt erforderlich werden.

Alle anderen Flüge zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, (gewerbliche Flüge) werden wohl regelmäßig einer Genehmigung als Luftfahrtunternehmen bedürfen.

6. Sonstiges

Alle sonstigen Bestimmungen der VO (EU) 1178/2011, insbesondere des Teil-FCL und des Teil-MED, sind natürlich ebenfalls hinreichend zu beachten.

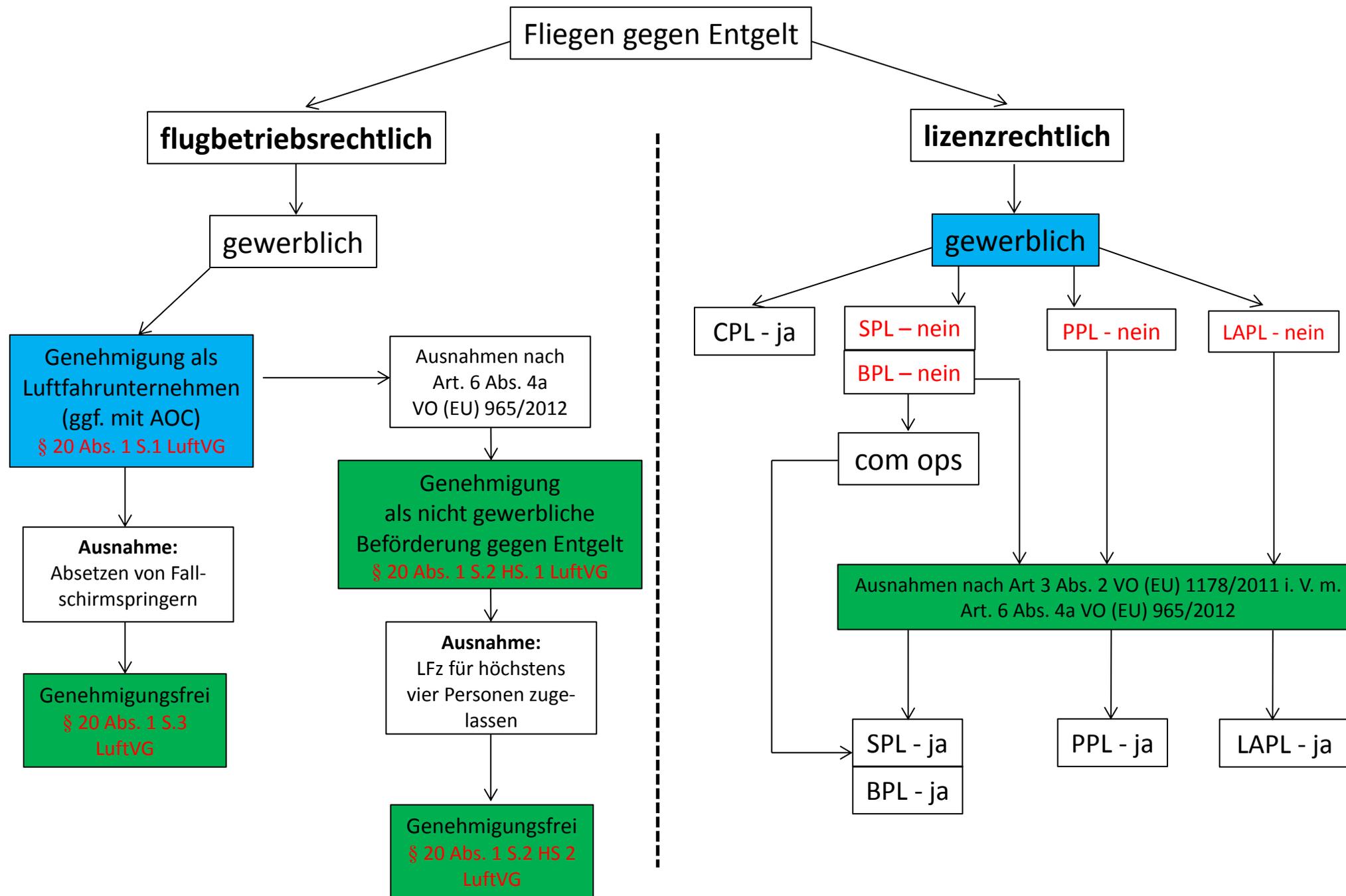
In den Anlagen 3 bis 5 werden in einer Übersicht beispielhaften die häufigsten Arten von Flügen im Hinblick auf deren Zulässigkeit dargestellt. Die Spalte „Genehmigung“ bezieht sich dabei ausschließlich auf die Genehmigungspflicht nach § 20 LuftVG. Eventuell andere einzuholende Genehmigungen (z. B. nach § 24 LuftVG oder § 9 LuftVO) bleiben davon unberührt.

Diese Handreichung sowie das Schreiben des BMVI vom 19.07.2013 finden Sie – neben weiteren Dokumenten und Formularen - in digitaler Form auf unserer Internetseite unter:

www.thueringen.de/th3/tlvwa/wirtschaft/strassen_luftverkehr/luftverkehr

Verlinkung im unteren Bereich: *Luftfahrtunternehmen und Fliegen gegen Entgelt*

Systematik:



Begriffsbestimmungen:**Art. 2 Nr. 1 VO (EU) Nr. 965/2012:**

„Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb“ (Commercial Air Transport Operation, CAT Operation) bezeichnet den Betrieb von Luftfahrzeugen zur Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen.

Art. 6 Abs. 4a VO (EU) Nr. 965/2012:

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 von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis unter der Bedingung, dass 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 *oder*
- b) Wettbewerbsflüge oder Schauflüge unter der Bedingung, dass das Entgelt oder jede geldwerte Gegenleistung für solche Flüge beschränkt ist auf die Deckung der direkten Kosten und einen angemessenen Beitrag zu den jährlichen Kosten sowie von Preisen, deren Wert einen von der zuständigen Behörde festgelegten Wert nicht übersteigen darf *oder*
- c) Einführungsflüge, Flüge zum Zwecke des Absatzens von Fallschirmspringern, Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Kunstflüge, die entweder von einer Ausbildungsorganisation (ATO) oder von einem Flugsportverein durchgeführt werden, unter den Bedingungen,
 - dass das Luftfahrzeug von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Anmietung ohne Besatzung (Dry Lease) betrieben wird *und*
 - 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.

Art. 3 Bst. j) VO (EU) Nr. 216/ 2008:

Ein „technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug“ bezeichnet:

1. ein Flächenflugzeug
 - mit einer höchstzulässigen Startmasse über 5 700 kg *oder*
 - zugelassen für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 *oder*
 - zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten *oder*
 - ausgerüstet mit einer oder mehreren Strahltriebwerken oder mit mehr als einem Turboprop-Triebwerk *oder*
2. einen zugelassenen Hubschrauber
 - für eine höchste Startmasse über 3 175 kg *oder*
 - für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 *oder*
 - für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten *oder*
3. ein Kipprotor-Luftfahrzeug.

Art. 2 Nr. 9 i. V. m. NCO.GEN.103 VO (EU) Nr. 965/2012:

„Einführungsflug“ bezeichnet jeden gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen durchgeführten Flug kurzer Dauer, der von einer ATO oder Flugsportverein zum Zweck der Gewinnung neuer Flugschüler oder neuer Mitglieder durchgeführt wird, an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnen und enden, außer im Fall von Ballonen und Segelflugzeugen, und nach Sichtflugregeln am Tag durchgeführt werden.

Art. 2 Nr. 10 und 11 VO (EU) Nr. 965/ 2012

"Wettbewerbsflug" (competition flight) bezeichnet jeden Flug, bei dem das Luftfahrzeug in Rennen oder Wettbewerben als auch für das Renn- oder Wettbewerbstraining oder für den Flug zu oder von Renn- und Wettbewerbsveranstaltungen eingesetzt wird.

"Schauflug" (flying display) bezeichnet jeden Flug, der ausdrücklich zum Zweck einer Darbietung oder der Unterhaltung bei einer angekündigten öffentlichen Veranstaltung durchgeführt wird, einschließlich Flügen, bei denen das Luftfahrzeug für das Schauflugtraining oder den Flug zu und von der angekündigten Veranstaltung eingesetzt wird.

Art. 2 Nr. 6 VO (EU) Nr. 1008/ 2008

„Rundflug“ ist ein Flug, mit dem keine Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht zwischen verschiedenen Flughäfen oder anderen genehmigten Landepunkten verbunden ist.

Art. 3 Abs. 2 VO (EU) Nr. 1178/ 2011

Unbeschadet der Rechte der Inhaber von Lizenzen gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung dürfen Inhaber von Pilotenlizenzen, die nach Abschnitt B oder C des Anhangs I der vorliegenden Verordnung erteilt wurden, die in Artikel 6 Absatz 4 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 965/2012 genannten Flüge durchführen. Dies gilt unbeschadet der Einhaltung etwaiger zusätzlicher Anforderungen für die Beförderung von Fluggästen oder die Durchführung gewerblichen Flugbetriebs gemäß Abschnitt B oder C des Anhangs I der vorliegenden Verordnung.

FCL.010 VO (EU) Nr. 1178/ 2011

„Gewerblicher Luftverkehr“ bezeichnet die entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post.

„Privatpilot“ bezeichnet einen Piloten, der eine Lizenz besitzt, die das Führen von Luftfahrzeugen gegen Entgelt untersagt, mit Ausnahme von Anleitungen oder Prüfungen im Sinne dieses Teils.

„Kunstflug“ bezeichnet ein absichtliches Manöver in Form einer abrupten Änderung der Fluglage eines Luftfahrzeugs, eine abnorme Fluglage oder eine abnorme Beschleunigung, die für einen normalen Flug oder für die Unterweisung für Lizenzen oder Berechtigungen außer der Kunstflugberechtigung nicht notwendig sind.

ständige zivilgerichtliche Rechtsprechung (vereinfacht)

„Entgelt“ bezeichnet die Zahlung von Geld oder die Gewährung eines geldwerten Vorteils als Gegenwert für die Erbringung einer Leistung auf Grund eines Vertrages und wenn dabei die Leistung ohne diese Zahlung nicht erbracht werden würde.

„Unentgeltlich“ ist der Vertrag dagegen, wenn die Leistung auch ohne die Zahlung von Geld als Gegenwert erbracht wird. Dies schließt jedoch die Gabe von Geld als freiwillige Leistung nicht aus, sofern allein der Gebende bestimmt, ob und in welcher Höhe die Gabe erfolgt. („Spende“ = Schenkung nach § 516 BGB)

Übersicht Motorflug:

Art des Fluges	Genehmigung	Lizenz
Beförderungsflüge mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen	Luftfahrtunternehmen	CPL (A) CPL (H)
Rundflüge	Luftfahrtunternehmen	CPL (A) CPL (H)
Flüge einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis mit einem Luftfahrzeug, dass für mehr als 4 Personen zugelassen ist, aber Beförderung von max. 3 Fluggästen	nichtgewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt	alle
Flüge einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis mit einem Luftfahrzeug, dass für mehr als 4 Personen zugelassen ist und Beförderung von mehr als 3 Fluggästen	nichtgewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt	PPL (A) PPL (H) CPL (A) CPL (H)
Flüge einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis mit einem Luftfahrzeug, dass für max. 4 Personen zugelassen ist	genehmigungsfrei	alle
Einführungsflüge mit einem Luftfahrzeug, dass für mehr als 4 Personen zugelassen ist, aber Beförderung von max. 3 Fluggästen	nichtgewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt	alle
Einführungsflüge mit einem Luftfahrzeug, dass für mehr als 4 Personen zugelassen ist und Beförderung von mehr als 3 Fluggästen	nichtgewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt	PPL (A) PPL (H) CPL (A) CPL (H)
Einführungsflüge mit einem Luftfahrzeug, dass für max. 4 Personen zugelassen ist	genehmigungsfrei	alle
Wettbewerbsflüge	genehmigungsfrei	alle
Schauflüge	genehmigungsfrei	alle
Kunstflüge	genehmigungsfrei	alle
Schleppflüge	genehmigungsfrei	alle
sonstige Flüge, die keine Beförderungsflüge sind	genehmigungsfrei	alle
Ausbildungs- und Schulungsflüge ohne Vergütung	genehmigungsfrei	alle

Art des Fluges	Genehmigung	Lizenz
Ausbildungs- und Schulungsflüge mit Vergütung	genehmigungsfrei	PPL (A) PPL (H) CPL (A) CPL (H)
Flüge zum Absetzen von mehr als 3 Fallschirmspringern	genehmigungsfrei	PPL (A) PPL (H) CPL (A) CPL (H)
Flüge zum Absetzen von max. 3 Fallschirmspringern	genehmigungsfrei	alle
Werkflüge	genehmigungsfrei	abhängig von Rechtsstellung und Vergütung des Piloten

Übersicht Ballon:

Art der Fahrt	Genehmigung	Lizenz
gewerbsmäßige Beförderungsfahrten	Luftfahrtunternehmen	BPL „com ops“
Fahrten einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis mit einem Luftfahrzeug, dass für mehr als 4 Personen zugelassen ist, aber Beförderung von max. 3 Fluggästen	nichtgewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt	alle
Fahrten einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis mit einem Luftfahrzeug, dass für mehr als 4 Personen zugelassen ist und Beförderung von mehr als 3 Fluggästen	nichtgewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt	BPL
Fahrten einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis mit einem Luftfahrzeug, dass für max. 4 Personen zugelassen ist	genehmigungsfrei	alle
Einführungsfahrten mit einem Luftfahrzeug, dass für mehr als 4 Personen zugelassen ist aber Beförderung von max. 3 Fluggästen	nichtgewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt	alle
Einführungsfahrten mit einem Luftfahrzeug, dass für mehr als 4 Personen zugelassen ist und Beförderung von mehr als 3 Fluggästen	nichtgewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt	BPL
Einführungsfahrten mit einem Luftfahrzeug, dass für max. 4 Personen zugelassen ist	genehmigungsfrei	alle
Wettbewerbsfahrten	genehmigungsfrei	alle
Schaufahrten	genehmigungsfrei	alle
sonstige Fahrten, die keine Beförderungsfahrten sind	genehmigungsfrei	alle
Ausbildungs- und Schulungsfahrten ohne Vergütung	genehmigungsfrei	alle
Ausbildungs- und Schulungsfahrten mit Vergütung	genehmigungsfrei	BPL

Übersicht Segelflug:

Art des Fluges	Genehmigung	Lizenz
<i>(Rundflüge)</i>	<i>(Luftfahrtunternehmen)</i>	<i>(SPL „com ops“)</i>
Flüge einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis	genehmigungsfrei	alle
Einführungsflüge	genehmigungsfrei	alle
Wettbewerbsflüge	genehmigungsfrei	alle
Schauflüge	genehmigungsfrei	alle
Kunstflüge	genehmigungsfrei	alle
Schleppflüge (mit TMG)	genehmigungsfrei	alle
sonstige Flüge, die keine Beförderungsflüge sind	genehmigungsfrei	alle
Ausbildungs- und Schulungsflüge ohne Vergütung	genehmigungsfrei	alle
Ausbildungs- und Schulungsflüge mit Vergütung	genehmigungsfrei	SPL