

Leitfaden

„Fliegen gegen Entgelt“

Stand: Absprache BLAG-FCL vom 28.07.2015

Begriffsbestimmungen:

1. Vorwort

Die Verordnung (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 folgende gewerbliche Flüge ab dem 22.04.2017 anzuwenden sind: Rundflüge, Fahrten mit Ballonen und Flüge mit Segelflugzeugen. Auf nichtgewerblichen Luftverkehrsbetrieb mit Flugzeugen, Hubschraubern, Segelflugzeugen und Ballonen sind die Bestimmungen der Anhänge II, V, VI und VII 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.

Spezialisierte Flugbetrieb im Sinne des Anhangs VIII der VO (EU) 965/ 2012 (Teil-SPO) wird vor dem Hintergrund des Zwecks dieses Leitfadens und zu Gunsten der Übersichtlichkeit nicht betrachtet.

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

2. Flugbetriebsrechtliche Bestimmungen

Bei der nach deutschem Recht „nichtgewerbsmäßigen Beförderung gegen Entgelt“ handelt es sich europarechtlich um eine „gewerbliche Tätigkeit“ bzw. um „gewerblichen Luftverkehrsbetrieb“.

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.

Demnach ist für diese Arten der Beförderung grundsätzlich der Anhang für gewerblichen Luftverkehrsbetrieb (Commercial Air Transport Operation, CAT Operation) zu beachten. Für CAT-Rundflüge sowie CAT-Flüge mit Flugzeugen der Flugleistungsklasse B (Passagierzahl ≤ 9 und MTOM $\leq 5,7$ t) oder nicht komplexen Helikoptern oder gewerbliche Flüge mit Ballonen und Segelflugzeugen hat die Bundesregierung mit Bekanntmachung vom 30.07.2014 (NfL 1-192-14) von der Möglichkeit eines Opt-Outs bis zum 21.04.2017 Gebrauch gemacht.

Bis zum Ablauf dieses Opt-outs bleiben die nationalen Genehmigungen für den nichtgewerblichen Betrieb gegen Entgelt gemäß § 20 Absatz 1 Satz 2 LuftVG unberührt. Infolge des noch bis 2017 laufenden Opt-Outs bzgl. der o.g. CAT-Flüge ist die Anwendung der Artikel 5 Absatz 1 und 1a noch ausgesetzt. Damit ist in der Folge auch der Anwendungsbereich der Abweichung in Artikel 6 Absatz 4a (der auf Artikel 5 Absatz 1 Bezug nimmt) für die hier in Rede stehenden Flüge (noch) nicht einschlägig.

Da die Anwendung der jeweils einschlägigen Anhänge ausgesetzt ist, kann hiervon in der Konsequenz auch nicht abgewichen werden. Somit ist weiterhin nach nationalem Recht zu verfahren und eine Anpassung bzw. Beschränkung der auf Grundlage des § 20 Absatz 1 Satz 2 LuftVG erteilten Genehmigungen nicht erforderlich.

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). Der Genehmigungspflicht unterliegt auch die (nach deutschem Verständnis) nichtgewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht mit Lfz gegen Entgelt; ausgenommen hiervon sind Flüge mit Lfz, die für höchstens 4 Personen zugelassen sind. Darüber hinaus sind Flüge mit Luftsportgeräten und solche zum Absetzen von Fallschirmspringern ausgenommen.

Gem. Art. 6 Abs. 4a VO (EU) Nr. 965/ 2012 wird der Betrieb von Luftfahrzeugen zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen (per Definition also gewerblicher Luftverkehrsbetrieb) ausnahmsweise auch unter Anwendung der Vorgaben für den nichtgewerblichen Betrieb von Luftfahrzeugen durch Privatpersonen gestattet, wenn es sich um Flüge auf Kostenteilungsbasis oder um Einführungsflüge handelt. Für solche Flüge wird dann folglich keine Genehmigung als Luftfahrunternehmen nötig sein.

Genehmigungspflicht

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).

Flüge von Privatpersonen 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. Hiervon ist im Bereich Segelflug grundsätzlich auszugehen.

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.

3. Lizenzrechtliche Bestimmungen

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

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

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

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“), durchführen.

3.1 Besondere Voraussetzungen und Einschränkungen

Um Personen – auch unentgeltlich – befördern zu dürfen, stellt Teil-FCL der VO (EU) 1178/2011 an die Inhaber bestimmter Lizenzen besondere Anforderungen.

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).

3.2 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 (Nachweis im Flugbuch).

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 Musters oder derselben Klasse absolviert haben. Die 3 Starts und Landungen müssen entsprechend den Rechten des Piloten absolviert werden.

4. Zusammenfassung

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

Lizenzrechtliche Aspekte

Inhaber einer LAPL, PPL (A), PPL (H) oder SPL/ BPL ohne Berechtigung „com ops“ dürfen 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 eine Vergütung für die Durchführung von Flugausbildung oder Prüfungen erhalten.

Alle anderen Flüge zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt, Vergütung oder sonstige geldwerte Gegenleistungen – speziell in Luftfahrtunternehmen - dürfen nur von Inhabern einer SPL/ BPL mit Berechtigung „com ops“ bzw. Inhabern einer CPL / ATPL durchgeführt werden.

Flugbetriebliche Aspekte

Unter bestimmten Bedingungen gem. § 20 LuftVG kann eine **Genehmigung für die nicht-gewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt** erforderlich werden.

Einer **Genehmigung als Luftfahrtunternehmen** bedürfen alle anderen Flüge zur Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, ausgenommen es werden Flugzeuge der Flugleistungsklasse B (Passagierzahl ≤ 9 und MTOM $\leq 5,7$ t), nicht komplexe Helikopter, Ballone oder Segelflugzeuge genutzt. Dies gilt bis einschließlich 21.04.2017, an dem das entsprechende Opt-Out ausläuft.

5. Versicherungen

Zur Beförderung von Passagieren müssen folgende Pflichtversicherungen 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.

Darüber hinaus sind die Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

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. 5 Abs. 1 VO (EU) Nr. 965/2012:

Betreiber betreiben ein Luftfahrzeug für die Zwecke des gewerblichen Luftverkehrsbetriebs ausschließlich gemäß den Bestimmungen der Anhänge III und IV

Art. 5 Abs. 1a VO (EU) Nr. 965/2012:

Betreiber, die CAT-Flüge durchführen, die auf demselben Flugplatz/Einsatzort beginnen und enden und mit Flugzeugen der Flugleistungsstufe B oder nicht technisch komplizierten Hubschraubern durchgeführt werden, müssen die einschlägigen Bestimmungen der Anhänge III und IV erfüllen.

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 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 Organisation mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt errichtet 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.“

Erläuterungen:

Organisation mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt, gem. GM1 Article 6.4a(c)

Eine unter nationalem Recht gegründete Organisation, die alleine dem Zweck dient, Personen mit gleichen Interessen im Bereich der allgemeinen Luftfahrt zusammenzubringen, um den Flugsport oder die Freizeitluftfahrt ohne finanziellen Gewinn auszuüben (typisch: Luftsportverein).

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 weitere Personen mitgenommen 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. Die Begrifflichkeit „Kostenteilungsbasis“ legt hierbei nahe, dass die Kosten zu gleichen Teilen (den Pilot einschließend) aufzuteilen sind.

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,

- von kurzer Dauer und
- der von einer ATO oder einem Luftsportverein durchgeführt wird und
- der der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt mit 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 Gewinnerzielung ist daher zulässig, solange dieser innerhalb der Organisation (ATO/ Verein) erzielt wird und dort verbleibt. So darf der Pilot für die Durchführung eines Einführungsfluges keine Vergütung erhalten, muss sich aber auch nicht an den Kosten des Fluges beteiligen.

Kurze Dauer

Erläuterung:

Die Flugdauer ist vom Betreiber des Luftfahrzeugs festzulegen. Hierbei ist dem Zweck eines Einführungsfluges, der die Erfahrung des Fliegens widerspiegeln soll, Rechnung zu tragen. Darüber hinaus sollten die Art des Luftfahrzeugs sowie die örtlichen Gegebenheiten angemessene Berücksichtigung finden.

Als Anhalt sollte die Flugdauer bei motorgetriebenen Luftfahrzeugen ca. 45 Minuten nicht überschreiten. Bei Segelflugzeugen und Ballonen kann die Flugdauer auf Grund der Wetterverhältnisse und /oder des zur Verfügung stehenden Landeplatzes hiervon jedoch erheblich abweichen.

Art. 2 Nr. 9 i. V. m. NCO.GEN.103¹ VO (EU) Nr. 965/2012:

„Einführungsflug“ bezeichnet jeden gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen durchgeführten Flug kurzer Dauer, der von einer zugelassenen Ausbildungsorganisation oder einer Organisation der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt 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.

¹ NCO.GEN.103 ist derzeit noch nicht in Kraft, die Anwendung bereits jetzt ist jedoch sinnvoll

Übersicht Motorflug:

Art des Fluges	Genehmigung ²	Rechtsgrundlage für Genehmigung	Lizenz ³
Gewerbsmäßige Beförderungsflüge, die nicht in eine der nachfolgenden Kategorien fallen	Luftfahrtunternehmen	VO 965/2012: Art. 5 (1)	CPL (A) CPL (H)
gewerbsmäßige Rundflüge	Luftfahrtunternehmen	LuftVG: § 20 Abs. 1 Nummer 1	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	LuftVG: § 20 Abs. 1 Satz 2	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	LuftVG: § 20 Abs. 1 Satz 2	PPL (A) PPL (H) CPL (A) CPL (H)
Flüge einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis mit einem Luftfahrzeug, dass für max. 4 Personen zugelassen ist	genehmigungsfrei	LuftVG: § 20 Abs. 1 Satz 2, Teilsatz 2	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	LuftVG: § 20 Abs. 1 Satz 2	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	LuftVG: § 20 Abs. 1 Satz 2	PPL (A) PPL (H) CPL (A) CPL (H)
Einführungsflüge mit einem Luftfahrzeug, dass für max. 4 Personen zugelassen ist	genehmigungsfrei	LuftVG: § 20 Abs. 1 Satz 2 Teilsatz 2	alle

Auf die Darstellung der ATPL wird zu Gunsten der Übersichtlichkeit verzichtet

„Genehmigung“ bezieht sich ausschließlich auf die Genehmigungspflicht nach § 20 LuftVG. Eventuell andere einzuholende Genehmigungen (z. B. nach § 24 LuftVG oder § 9 LuftVO) bleiben davon unberührt.

² „Genehmigung“ bezieht sich ausschließlich auf die Genehmigungspflicht nach § 20 LuftVG. Eventuell andere einzuholende Genehmigungen (z. B. nach § 24 LuftVG oder § 9 LuftVO) bleiben davon unberührt.

³ Auf die Darstellung der ATPL wird zugunsten der Übersichtlichkeit verzichtet.

Art des Fluges	Genehmigung ⁴	Rechtsgrundlage für Genehmigung	Lizenz ⁵
Wettbewerbsflüge	genehmigungsfrei	LuftVG: §20, da hier nicht erwähnt	alle
Schauflüge	genehmigungsfrei	LuftVG: §20, da hier nicht erwähnt	alle
Kunstflüge	genehmigungsfrei	LuftVG: §20, da hier nicht erwähnt	alle
Schleppflüge von Segelflugzeugen	genehmigungsfrei	LuftVG: §20, da hier nicht erwähnt	alle
sonstige Flüge, die keine Beförderungsflüge sind	genehmigungsfrei	n.n.	alle
Ausbildungs- und Schulungsflüge ohne Vergütung	genehmigungsfrei	ergibt sich aus VO 1178/2012	alle
Ausbildungs- und Schulungsflüge mit Vergütung	genehmigungsfrei	ergibt sich aus VO 1178/2012	PPL (A) PPL (H) CPL (A) CPL (H)
Flüge zum Absetzen von mehr als 3 Fallschirmspringern	genehmigungsfrei	LuftVG: § 20 Abs. 1 Satz 3	PPL (A) PPL (H) CPL (A) CPL (H)
Flüge zum Absetzen von max. 3 Fallschirmspringern	genehmigungsfrei	LuftVG: § 20 Abs. 1 Satz 3	alle

⁴ „Genehmigung“ bezieht sich ausschließlich auf die Genehmigungspflicht nach § 20 LuftVG. Eventuell andere einzuholende Genehmigungen (z. B. nach § 24 LuftVG oder § 9 LuftVO) bleiben davon unberührt.

⁵ Auf die Darstellung der ATPL wird zugunsten der Übersichtlichkeit verzichtet.

Übersicht Ballon:

Art der Fahrt	Genehmigung ⁶	Rechtsgrundlage für Genehmigung	Lizenz
Gewerbsmäßige Beförderungsfahrten (die nicht in eine der nachfolgenden Kategorien fallen)	Luftfahrtunternehmen	LuftVG: §20 Absatz 1, Satz 1, Nr. 2	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	LuftVG: § 20 Abs. 1 Satz 2	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	LuftVG: § 20 Abs. 1 Satz 2	BPL
Fahrten einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis mit einem Luftfahrzeug, dass für max. 4 Personen zugelassen ist	genehmigungsfrei	LuftVG: § 20 Abs. 1 Satz 2 Teilsatz 2	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	LuftVG: § 20 Abs. 1 Satz 2	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	LuftVG: § 20 Abs. 1 Satz 2	BPL
Einführungsfahrten mit einem Luftfahrzeug, dass für max. 4 Personen zugelassen ist	genehmigungsfrei	LuftVG: § 20 Abs. 1 Satz 2 Teilsatz 2	alle
Wettbewerbsfahrten	genehmigungsfrei	LuftVG: §20, da hier nicht erwähnt	alle
Schaufahrten	genehmigungsfrei	LuftVG: §20, da hier nicht erwähnt	alle
sonstige Fahrten, die keine Beförderungsfahrten sind	genehmigungsfrei	n.n.	alle
Ausbildungs- und Schulungsfahrten ohne Vergütung	genehmigungsfrei	ergibt sich aus VO 1178/2012	alle
Ausbildungs- und Schulungsfahrten mit Vergütung	genehmigungsfrei	ergibt sich aus VO 1178/2012	BPL

⁶ „Genehmigung“ bezieht sich ausschließlich auf die Genehmigungspflicht nach § 20 LuftVG. Eventuell andere einzuholende Genehmigungen (z. B. nach § 24 LuftVG oder § 9 LuftVO) bleiben davon unberührt.

Übersicht Segelflug:

Art des Fluges	Genehmigung ⁷	Rechtsgrundlage für Genehmigung	Lizenz
Gewerbsmäßige Beförderungsflüge (auch Rundflüge), die nicht in eine der nachfolgenden Kategorien fallen	Luftfahrtunternehmen	LuftVG: §20 Absatz 1, Satz 1, Nr. 2	SPL „com ops“
Flüge einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis	genehmigungsfrei	LuftVG: §20, da hier nicht erwähnt	alle
Einführungsflüge	genehmigungsfrei	LuftVG: §20, da hier nicht erwähnt	alle
Wettbewerbsflüge	genehmigungsfrei	LuftVG: §20, da hier nicht erwähnt	alle
Schauflüge	genehmigungsfrei	LuftVG: §20, da hier nicht erwähnt	alle
Kunstflüge	genehmigungsfrei	LuftVG: §20, da hier nicht erwähnt	alle
Schleppflüge (mit TMG)	genehmigungsfrei	LuftVG: §20, da hier nicht erwähnt	alle
sonstige Flüge, die keine Beförderungsflüge sind	genehmigungsfrei	LuftVG: §20, da hier nicht erwähnt	alle
Ausbildungs- und Schulungsflüge ohne Vergütung	genehmigungsfrei	ergibt sich aus VO 1178/2012	alle
Ausbildungs- und Schulungsflüge mit Vergütung	genehmigungsfrei	ergibt sich aus VO 1178/2012	SPL

⁷ „Genehmigung“ bezieht sich ausschließlich auf die Genehmigungspflicht nach § 20 LuftVG. Eventuell andere einzuholende Genehmigungen (z. B. nach § 24 LuftVG oder § 9 LuftVO) bleiben davon unberührt.