

2022.02.27

Welche Vorschriften gelten bei Passagierflügen mit Segelflugzeugen?

Die Vorschriften über den Betrieb von Segelflugzeugen sind auf europäischer Ebene in einer eigenen Verordnung zusammengefasst. Die VO (EU) 2018/1976 enthält somit für den Segelflug relevante Bestimmungen zur Operation und Erteilung von Lizenzen (das «Sailplane Rule Book» ist abrufbar unter <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules/sailplane-rule-book-easy-access-rules>).

Im Gegensatz zum übrigen gewerblichen Luftverkehrsbetrieb (CAT) wurde für den gewerblichen Segelflugbetrieb kein separater Teil mit operationellen Bestimmungen eingeführt. Auch eine Betriebsbewilligung ist weder national noch auf europäischer Ebene vorgesehen (Art. 3 Abs. 3 der VO (EG) Nr. 1008/2008 und Art. 104 Abs. 2 der Luftfahrtverordnung; LFV; SR 748.01). Für eine effizientere Aufsicht besteht allerdings eine Deklarationspflicht.

Demnach darf der gewerbliche Flugbetrieb mit Segelflugzeugen erst dann aufgenommen werden, wenn gegenüber der zuständigen Behörde erklärt wurde, dass der Betreiber über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten, die mit dem Betrieb des Segelflugzeugs verbunden sind, verfügt. (Art. 3 Abs. 2 der VO (EU) 2018/1976 und Art. 30 Abs. 1 lit. a der VO (EU) 2018/1139).

Was unter gewerblichem Flugbetrieb (commercial operation) verstanden wird, definiert Art. 2 Abs. 4 der VO (EU) 2018/1976. Demnach bedeutet dies den Betrieb eines Segelflugzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen, 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.

Die wichtigsten Elemente dieser komplexen Definition sind das Entgelt sowie der offene Personenkreis, dem der Flug angeboten wird. Sobald diese kumulativ erfüllt sind, wird der Flug als gewerblich qualifiziert. Gemäss der schweizerischen Praxis und im Einklang mit dieser Definition sind Flüge, die von einem Verein durchgeführt werden und nur den Vereinsmitgliedern angeboten werden, nicht als gewerblich zu betrachten, auch wenn sie gegen Geld erfolgen. Zur Abgrenzung eines privaten zu einem gewerblichen Flug siehe Frage 029, nicht gewerbliche Operationen mit nicht komplexen Luftfahrzeugen.

Selbst, wenn der Flug einem offenen Personenkreis gegen Entgelt angeboten wird, gibt es Ausnahmen, in denen er nicht als gewerblich betrachtet wird. Dies gilt gemäss Art. 3 Abs. 2 der VO (EU) 2018/1976 für folgenden Flugbetrieb, bei dem Personen transportiert werden:

Kostenteilungsflüge (lit. a):

Solche Flüge sind unter der Voraussetzung möglich, dass die direkten Kosten des Flugs des Segelflugzeugs und ein angemessener Teil der jährlichen Kosten der Lagerung, Versicherung und Instandhaltung des Segelflugzeugs von den an Bord befindlichen Personen geteilt werden. Gemäss dem Guidance Material der EASA zur entsprechenden Bestimmung handelt es sich bei den direkten Kosten um solche, die direkt in Bezug auf den Flug

anfallen. Dazu handelt es sich z.B. um Kosten für Treibstoff des Motorseglers oder Schleppflugzeuges, Start- und Landegebühren sowie die Miete für das Segelflugzeug. Nicht dazu gehört ein Gewinn oder Lohn für den Piloten. Auch bei den jährlichen Kosten darf ein solcher Gewinn oder Lohn für den Piloten nicht einbezogen werden. Die jährlichen Kosten beziehen sich gemäss Guidance Material auf die Kosten des Segelflugzeuges während einem Kalenderjahr, ohne Gewinn oder Lohn des Piloten.

Einführungsflüge (lit. c)

Einführungsflüge dürfen entweder von einer Ausbildungsorganisation (Art. 10a der VO (EU) Nr. 1178/2011) mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat oder von einer mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt errichteten Organisation (namentlich einem Verein) durchgeführt werden. Es sind zudem folgende Voraussetzungen einzuhalten:

- Das Segelflugzeug wird von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Dry-Lease-Vereinbarung betrieben.
- Die Flüge erwirtschaften keinen ausserhalb der Organisation verteilten Gewinn.
- Einführungsflüge stellen nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation dar.

Die unbedeutende Tätigkeit wird im Guidance Material als sehr kleinen Teil der gesamten Aktivitäten der Organisation beschrieben. Diese Tätigkeit soll insbesondere dazu dienen, für sich Werbung zu machen oder neue Mitglieder zu gewinnen. Eine Organisation, die solche Flüge als reguläre Geschäftstätigkeit durchführt, ist nicht erfasst. Auch dürfen die Flüge nicht alleine dem Zweck dienen, Einkommen für die Organisation zu generieren. Vom BAZL wird die Grenze bei 20% der Flugstunden eines Kalenderjahres für alle vom Verein betriebenen Luftfahrzeuge gezogen.

- Einführungsflüge müssen bei Sichtflugregeln bei Tag durchgeführt werden (SAO.GEN.115 lit. a der VO (EU) 2018/1976).
- Die Einführungsflüge müssen in Bezug auf ihre Sicherheit von einer von der Organisation benannten und dafür verantwortlichen Person beaufsichtigt werden (SAO.GEN.115 lit. b der VO (EU) 2018/1976).

Es dürfte mit den genannten Ausnahmen somit in der Praxis äusserst selten vorkommen, dass Segelflugbetrieb in der Schweiz als gewerblich zu qualifizieren ist.

Die Bestimmungen zum Flugbetrieb finden sich sowohl für gewerbliche als auch private Segelflüge in Anhang II (Teil-SAO) der VO (EU) 2018/1976.

Bezüglich der Pilotenlizenzen (SPL) wird zwar nicht wie beim Motorflug zwischen einer PPL und CPL respektive ATPL für den gewerblichen Luftverkehr unterschieden. Dennoch werden für den Transport von Passagieren und den gewerblichen Flugbetrieb zusätzliche Anforderungen an den Piloten gestellt.

Damit Fluggäste (gewerblich oder privat) befördert werden dürfen, sind gemäss SFCL.115 SPL lit. a Ziff. 2 der VO (EU) 2018/1976 nebst der laufenden Flugerfahrung (SFCL.160 SPL lit. e) folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Absolvierung (nach der Erteilung der SPL) von mindestens 10 Stunden Flugzeit oder 30 Starts (launches oder take-offs) und Landungen als PIC auf Segelflugzeugen sowie zusätzlich eines Schulungsflugs, bei dem der Lizenzinhaber gegenüber einem FI(S) (Fluglehrerberechtigung) die für die Beförderung von Fluggästen erforderliche Kompetenz nachweist oder
- Inhaber einer FI(S)-Berechtigung nach Teilabschnitt FI der VO (EU) 2018/1976

Auch beim Segelflug gibt es zusätzliche Anforderungen an die laufende Flugerfahrung, damit Fluggäste befördert werden dürfen. Gemäss lit. e von SFCL.160 SPL der VO (EU) 2018/1976 dürfen SPL-Inhaber Fluggäste nur befördern, wenn sie in den vorangegangenen 90 Tagen als pilot in command (PIC) mindestens folgendes erfüllt haben:

- Es wurden drei Starts (launches) in Segelflugzeugen (ohne Reisemotorsegler; TMG) absolviert, sofern Fluggäste in Segelflugzeugen und nicht in TMG befördert werden sollen, oder
- Es wurden drei Starts und Landungen auf TMG absolviert, sofern Fluggäste in TMG befördert werden sollen. Für die Beförderung von Fluggästen bei Nacht auf einem TMG muss mindestens eine dieser Starts oder Landungen bei Nacht durchgeführt worden sein.

Damit ein Segelfluggpilot auch gegen Vergütung im gewerblichen Flugbetrieb tätig sein kann, sind gemäss Ziff. 3 von SFCL.115 SPL folgende zusätzlichen Voraussetzungen zu erfüllen:

- Vollendung des 18. Lebensjahres.
- Absolvierung (nach Erteilung der Lizenz) von 75 Stunden Flugzeit oder 200 Starts (launches oder take-offs) und Landungen als PIC auf Segelflugzeugen.

Segelfluggpiloten, die das Alter von 70 Jahren erreicht haben, dürfen gemäss SFCL.065 der VO (EU) 2018/1976 nicht in der Beförderung von Fluggästen im gewerblichen Segelflugbetrieb tätig sein.

Schliesslich braucht der Inhaber einer SPL für die die Ausübung seiner Rechte mindestens ein gültiges LAPL-Medical (lit. c Ziff. 1 von MED.A.030 der VO (EU) Nr. 1178/2011). Für gewerblichen Segelflugbetrieb wird ein gültiges Medical der Klasse 2 verlangt (lit. c Ziff. 4 von MED.A.030 der VO (EU) Nr. 1178/2011).

Auch beim nichtgewerblichen Transport von Personen ist zu bedenken, dass die erforderlichen Versicherungen abgeschlossen wurden sowie, dass bei entgeltlichen Flügen (auch privat) Beförderungsscheine auszustellen sind (siehe dazu Frage 016 Haftung Privatpilot).

Fazit:

- Die Vorschriften über den Betrieb von Segelflugzeugen sind auf europäischer Ebene in der VO (EU) 2018/1976 zusammengefasst.
- Das «Sailplane Rule Book» ist abrufbar unter:

<https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules/sailplane-rule-book-easy-access-rules>
- Entgeltliche Segelflüge (beliebige Höhe des Entgelts), die ausschliesslich an Vereinsmitglieder angeboten werden, sind nicht als gewerbliche zu betrachten.
- Es besteht die Möglichkeit der Durchführung von Kostenteilungs- oder Einführungsflügen gemäss Art. 3 Abs. 2 der VO (EU) 2018/1976. Diese Flüge werden nicht als gewerblich betrachtet.
- Für Passagierflüge sind nebst einer gültigen Lizenz (SPL) zusätzliche Anforderungen bezüglich laufende Flugerfahrung sowie weitere Anforderungen (namentlich absolvierte Mindestflugstunden und ein Schulungsflug zum Nachweis der zur Beförderung von Passagieren notwendigen Kompetenzen) einzuhalten.
- Die Gültigkeit des Medicals (LAPL-Medical, respektive Klasse 2 Medical für gewerbliche Flüge) ist für die Ausübungen der Rechte zu prüfen.
- Für den gewerblichen Segelflugbetrieb braucht es eine vorgängige Deklaration an die zuständige Behörde (BAZL).
- Der Abschluss der erforderlichen Versicherungen sowie das Ausstellen von Beförderungsscheinen bei entgeltlichen Flügen (auch private) sind einzuhalten.