

Rechtsgrundlagen zur Gewerblichkeit im Luftverkehr

Definitionen:

Basic Regulation - VO (EU) Nr. 2018/1139

Artikel 3 - Begriffsbestimmungen, Nr. 24:

„**gewerblicher Luftverkehr**“ bezeichnet den Betrieb von Luftfahrzeugen zur Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen;

- ➔ Gewerblicher Luftverkehr = CAT [mit Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Air Operator Certificate, AOC); ‚commercial air transport‘]

Flugbetrieb mit Flugzeugen und Hubschraubern – VO (EU) Nr. 965/2012

Artikel 2 – Begriffsbestimmungen, Nr. 1d.:

*„**gewerblicher Flugbetrieb**“ (commercial operation): Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen, der 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.“*

Nr. 6:

*„**Lufttaxi-Flüge**“ bezeichnet im Hinblick auf Flug- und Dienstzeitbeschränkungen **Nichtlinienflüge im gewerblichen Luftverkehr**, die auf Nachfrage mit einem Flugzeug mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (Maximum Operational Passenger Seating Configuration, MOPSC) von 19 Sitzen oder weniger durchgeführt werden.“*

- ➔ Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb = CAT-Betrieb (mit AOC; ‚commercial air transport operation‘)

Nr. 7:

*„**Spezialisierter Flugbetrieb**“ (specialised operation) bezeichnet jeden **Flugbetrieb mit Ausnahme des gewerblichen Luftverkehrsbetriebs (CAT-Betrieb)**, bei dem das Luftfahrzeug für spezialisierte Tätigkeiten, etwa für die Landwirtschaft, Bautätigkeiten, Luftaufnahmen, Vermessung, Beobachtung und Überwachung, Luftwerbung oder Instandhaltungstestflüge eingesetzt wird.“*

- ➔ Kann gewerblich sein, dann: gewerblich spezialisierter Flugbetrieb. Kein CAT-Betrieb.

Artikel 5 - Flugbetrieb, Abs. 1:

*„**Betreiber betreiben ein Flugzeug oder einen Hubschrauber für die Zwecke des gewerblichen Luftverkehrsbetriebs (im Folgenden 'CAT-Betrieb')** ausschließlich gemäß den Bestimmungen der Anhänge III (Teil-ORO) und IV (Teil-CAT).“*

- ➔ Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb = CAT-Betrieb (mit AOC; ‚commercial air transport operation‘)

Abs 1a:

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

- ➔ sog. ‚Rundflugunternehmen‘ mit AOC (sog. ‚CAT A-A‘); ebenfalls CAT-Betrieb (jedoch ohne Betriebsgenehmigung nach VO (EG) Nr. 1008/2008)

Teil-ORO – ORO.GEN.005

„Dieser Anhang legt die Anforderungen an Betreiber fest, die Flugbetrieb folgender Art durchführen:

- a) gewerblichen Luftverkehrsbetrieb (CAT);
 - b) gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb;
 - c) nichtgewerblichen Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen;
 - d) nichtgewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen.“
- ➔ a) und b) = gewerblicher Flugbetrieb;
b) = kein gewerblicher Luftverkehr(sbetrieb) – CAT(-Betrieb)

Flugbetrieb mit Ballonen – VO (EU) 2018/395

Artikel 2 – Begriffsbestimmungen Nr. 7a:

„**gewerblicher Flugbetrieb**“ (commercial operation): Betrieb eines Ballons gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen, der 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;“

Anhang I (Teil-DEF) – Begriffsbestimmungen, Nr. 17.:

„spezialisierte Ballonbetrieb“ (balloon specialised operation): jeder gewerbliche oder nichtgewerbliche Betrieb mit einem Ballon, dessen Hauptzweck nicht die Beförderung von Fahrgästen auf Aussichtsflügen oder Erlebnisflügen, sondern das Absetzen von Fallschirmspringern, das Ausklinken von Hängegleitern, die Durchführung von Schauflügen, Wettbewerbsflügen oder ähnlicher spezialisierter Tätigkeiten ist;

Nr. 21:

„**gewerbliche Beförderung von Fahrgästen mit Ballonen**“ (commercial passenger ballooning, CPB): eine Form des **gewerblichen Luftverkehrs** mit einem Ballon, bei dem die Fahrgäste auf Aussichtsflügen oder Erlebnisflügen gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen befördert werden;“

➔ quasi ‚CAT-Betrieb mit Ballonen‘ – CPB

Flugbetrieb mit Segelflugzeugen – DV (EU) 2018/1976

Artikel 2 – Begriffsbestimmungen Nr. 4:

„**gewerblicher Flugbetrieb**“ (commercial operation): Betrieb eines Segelflugzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen, der 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;“

Anhang I (Teil-DEF) – Begriffsbestimmungen, Nr. 12:

„spezialisierte Segelflugzeugbetrieb“ (sailplane specialised operation): jeder gewerbliche oder nichtgewerbliche Flugbetrieb mit einem Segelflugzeug, dessen Hauptzweck nicht mit typischen Sport- und Freizeitaktivitäten, sondern mit dem Absetzen von Fallschirmspringern, Flügen von Nachrichtenmedien, Fernseh- oder Film-Flügen, Schauflügen oder ähnlichen spezialisierten Tätigkeiten verbunden ist;“

➔ hier fehlt die Definition der ‚gewerblichen Beförderung von Fluggästen mit Segelflugzeugen‘.

Lizenzierung – VO (EU) Nr. 1178/2011

FCL.010 – Begriffsbestimmungen

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

Der Vollständigkeit halber:

die Begriffe ‚gewerblich zugelassene/erklärte Ausbildungsorganisationen (ATO/ATO)‘ und ‚gewerblicher Flugbetrieb von ATO oder DTO‘ finden sich ausschließlich in der VO (EU) Nr. 1321/2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen. Damit kann nach hiesiger Einschätzung nur gemeint sein, dass diese Organisationen Ausbildungsdienstleistungen gewerblich anbieten und sich daraus erhöhte Lufttüchtigkeitsanforderungen ergeben. Denn die Luftfahrtbehörden genehmigen in diesen Fällen nicht die gewerbliche Tätigkeit von Unternehmen, sondern zertifizieren die Flugausbildungstätigkeit dieser (ATO) bzw. nehmen Erklärungen entgegen (DTO).

Der Flugbetrieb selbst findet insofern nach Anhang VII (Teil-NCO) der VO (EU) Nr. 965/2012 statt und ist damit nicht gewerblich. Zudem wird in der VO (EU) Nr. 1321/2014 nicht gefordert, dass diese Organisationen bestimmte Anforderungen an gewerblichen Flugbetrieb nach VO (EU) 965/2012 erfüllen müssen. CAT-Betrieb durch Ausbildungsorganisationen findet nicht statt. Die Erteilung eines AOCs beinhaltet keine Zertifizierung zur Durchführung von fliegerischer Ausbildung.

Eine Übersicht, wann eine ATO/DTO in Bezug auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit als gewerblich einzustufen ist, findet sich unter GM1 zu ML.A.201(e) der VO (EU) Nr. 1321/2014.

Einordnung der Rechtsgrundlagen zur Gewerblichkeit im Luftverkehr in Bezug auf die Vorhaltung von Feuerlösch- und Rettungsdiensten an Flugplätzen

Gemäß der gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen ist eine Bereitstellung von technischer Ausrüstung und Personal (Feuerlösch- und Rettungsdienste nach Nummer 5) nach den Vorgaben des Anhangs 14 zum ICAO-Abkommen lediglich für gewerblichen Luftverkehr(sbetrieb) sowie an Flugplätzen erforderlich, an denen regelmäßig monatlich mehr als 60 Flugbewegungen mit Luftfahrzeugen stattfinden, deren MTOM mehr als 5.700 kg beträgt.

Das ausschließliche Erfordernis dieser Dienste für den gewerblichen Luftverkehr findet sich in ICAO Anhang 14, Chapter 9, Nr. 9.2.1, welche am 03. November 2022 entsprechend angepasst wurde:

*„Rescue and firefighting equipment and services shall be provided at an aerodrome **when serving commercial air transport operations.**“*

D. h., nur sofern CAT-Betrieb stattfindet oder regelmäßig die o. g. monatlichen Flugbewegungen überschritten werden, sind zwingend Feuerlösch- und Rettungsdienste nach ICAO Anhang 14 vorzuhalten.

Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb mit Ballonen (CPB) findet selten auf Flugplätzen statt. Zudem halten die gewerblichen BOP-Betreiber selbst entsprechendes Gerät für Notfälle bei Start und Landung (insbesondere in den Fahrzeugen) vor.

Für weiteren gewerblichen Flugbetrieb, wie z. B. gewerblich spezialisiertem Flugbetrieb ist nach hiesiger Auffassung eine Bereitstellung der technischen Grundausstattung nach Nummer 4 der Grundsätze durch den Flugplatzbetreiber – unabhängig von der Anzahl der an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Personen – ausreichend.

Zur Durchführung von gewerblichem SAO-Betrieb mit Segelflugzeugen gilt das ebenso.

Die Vorhaltung von zusätzlichem Gerät und Personal, welche aufgrund von flugbetrieblichen Anforderungen, z. B. durch die Regelungen in Betriebshandbüchern erforderlich sind, liegen in der Verantwortung des jeweiligen Betreibers bzw. des verantwortlichen fliegenden Personals und sind losgelöst von den Verpflichtungen der Flugplatzbetreiber zu betrachten.

Es können nicht alle denkbaren Einzelfälle betrachtet werden. Besondere Konstellationen erfordern eine Abstimmung mit der jeweils zuständigen Luftfahrtbehörde.