

VC POSITIONS

PRIVATFLÜGE AUF KOSTENTEILUNGSBASIS

Lange Zeit waren Privatflüge auf Kostenteilungsbasis in der EU nicht vorgesehen. Wäre eine Transportleistung gegen ein Entgelt durchgeführt worden, so wäre dieser Sachverhalt als gewerbsmäßig eingestuft worden, auch wenn das Entgelt nicht die Gesamtkosten gedeckt hätte. Durch die Einführung der Änderungsverordnung EU VO 379/2014 im April 2014 wurde der Artikel 6 der EU VO 965/2012 dahingehend geändert, dass Privatflüge auf Kostenteilungsbasis legal sind. In Deutschland hat diese Regelung seit August 2016 eine restriktivere deutsche Regelung ersetzt. Folgende Bedingungen müssen für Privatflüge auf Kostenteilungsbasis erfüllt sein:

- Es handelt sich um ein „nicht technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug“ (weniger 5,7 Tonnen Startmasse, weniger als 19 Sitzplätze, keine Strahltriebwerke, max. ein Turboprop-Triebwerk).
- Es bedarf mind. einer Privatpilotenlizenz (PPL(A)) und einer gültigen Musterberechtigung.
- Der/Die Pilot:in hat in den letzten 90 Tagen drei Starts und Landungen in einem Flugzeug der entsprechenden Musterklasse durchgeführt.
- Die Kosten werden durch max. 6 Personen inkl. Pilot:in geteilt.
- Es darf nicht mehr Entgelt eingefordert werden als Kosten entstanden sind.
- Es dürfen nur die direkten Kosten aufgeteilt werden.
- Der Flug muss gemäß Anhang VII Teil NCO (non-commercial other than complex) der EU VO 965/2012 durchgeführt werden.

Die Vereinigung Cockpit sieht Flüge auf Kostenteilungsbasis kritisch. Auch wenn Pilot:innen durch solche Flüge mehr Erfahrung sammeln könnten und somit das Sicherheitsniveau der allgemeinen Luftfahrt verbessert werden kann, müssen Passagiere und Pilot:innen umfassend aufgeklärt sein. Daher fordern wir:

1. Aufklärung über unterschiedliche Sicherheitsniveaus zwischen allgemeiner Luftfahrt und Verkehrsluftfahrt

Die allgemeine Luftfahrt ist im Normalfall nicht so sicher wie die kommerzielle Luftfahrt. Ein gewerblicher Flugbetrieb muss im Vergleich zu einem Verein bzw. einem privaten Flugzeughalter deutlich strengere Auflagen erfüllen. Darüber hinaus erhalten Pilot:innen mit einer Berufspilotenlizenz im Vergleich zu Privatpilot:innen eine viel umfangreichere Theorie- und Flugausbildung. Daher müssen Passagiere vor und beim Abschluss einer Buchung auf das geringere Sicherheitsniveau hingewiesen werden.

2. Transparente Kostenaufteilung

Die Kostenaufteilung muss transparent und aufgeschlüsselt erkennbar sein. Vermittler oder Mitflugzentralen müssen den ordnungsgemäßen Ablauf prüfen.

3. Flugerfahrung der/des Pilot:in

Die Mindestflugerfahrung für den nicht-gewerblichen Transport von Passagieren liegt bei lediglich 45 Stunden. Dem muss in der Ausbildung auch entsprechend Rechnung getragen werden und Passagier-Flüge unter Anleitung einer lehrberechtigten Person müssen wie folgt in die Schulung integriert werden:

U.a. müssen rechtliche Hintergründe erläutert, sowie Flüge mit maximalem Start & Landegewicht geübt werden. Ferner sollte eine Einweisung in die Anwendung und Funktion der Notausrüstung erteilt, sowie die Nutzung der Fluchtwege benannt werden. Eine Unterstützung bei der Luftraumbeobachtung (Meldung, wenn ein anderes Flugzeug entdeckt wird), sowie das Verhalten bei Übelkeit (bitte in eine Tüte und nicht ins Cockpit) sollen angesprochen werden. Es müssen Zeichen vereinbart werden, wenn Ruhe im Cockpit herrschen muss (Funk, Arbeitsbelastung, etc.). Die Frage nach Medikamenten, die die Flugtauglichkeit einschränken, darf ebenso wenig entfallen wie die Frage nach Gefahrgütern („dangerous goods“). Auch sollte geklärt werden wann und wie gefilmt oder fotografiert werden darf.

4. Übungsflug mit Fluglehrer:innen

Im Rahmen der Verlängerung einer jeden Musterberechtigung, die alle zwei Jahre stattfindet, muss das Fliegen mit Passagieren auf Kostenteilungsbasis thematisiert werden. Darüber hinaus empfehlen wir einen Einweisungsflug, wenn sich ein/e Privatpilot:in bei einer Vermittlungsplattform registriert.

5. Versicherung

Vor Buchung eines Fluges muss für den Passagier ersichtlich sein, dass sowohl eine Versicherung für die Passagiere besteht, als auch welche Versicherungsbedingungen gelten.

6. Zweck

Privatflüge auf Kostenteilungsbasis sind Erlebnisflüge mit deutlich erhöhtem Risiko und auch deutlich verringertem Aufwand im Vergleich zur kommerziellen Luftfahrt. Deshalb können diese Flüge jederzeit und aus vielerlei Gründen abgesagt werden. Dies dient allein der Sicherheit des Fluges. Diese Flüge eignen sich nicht als Reisemittel für Urlaubsreisen. Passagiere müssen über die vielfältigen Gründe, die zur Absage eines Fluges führen können, aufgeklärt werden.

Unter diesen Gesichtspunkten sehen wir Flüge auf Kostenteilungsbasis als Erlebnisflüge mit Abenteuercharakter. Deswegen muss jederzeit auf das niedrigere Sicherheitsniveau, die Risiken und den Zweck dieser Privatflüge (Rundflug, Erlebnisflug) hingewiesen werden.