

**CFAC – Schriften zur Luftfahrt**

Herausgegeben von Prof. Dr. Roland Müller und Dr. Andreas Wittmer

Band 15

**Daniela Schüpbach**

# **Gewerbsmässigkeit in der zivilen Luftfahrt**

**Unter besonderer Berücksichtigung von  
Luftrecht, Zoll- und Abgaberecht, Haftpflichtrecht  
sowie arbeitsrechtlichen Aspekten**

**DIKE** 

---

# Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	XXV
Sommaire .....	XXVII
Summary .....	XXIX
Literaturverzeichnis .....	XXXI
Materialienverzeichnis .....	XLIII
Abkürzungsverzeichnis.....	XLVII
Europäisches Recht.....	LVII
Abbildungsverzeichnis.....	LXIII
Tabellenverzeichnis .....	LXV
<b>Teil 1 Einleitung.....</b>	<b>1</b>
Kapitel 1: Problemstellung .....	3
A. Einführung.....	3
B. Problemfelder .....	3
I. Begriffsbestimmung der Gewerbsmässigkeit im internationalen und im schweizerischen Luftrecht.....	3
II. Luftrechtliche Konsequenzen der Abgrenzung von gewerbsmässigen zu privaten Flügen.....	5
1. Betriebsbewilligung.....	5
2. Betriebsregeln.....	6
3. Anforderungen an die Piloten.....	7
4. Instandhaltung .....	8
5. Verkehrsrechte.....	8
III. Begriff der Gewerbsmässigkeit in weiteren die Luftfahrt tangierenden Rechtsgebieten.....	9
1. Zoll- und Abgaberecht.....	9
a. Vom Luftrecht unabhängige Definition .....	9
b. Mehrwertsteuer.....	9
c. Zoll.....	10
d. Unternehmenssteuer .....	10
e. Mineralölsteuer.....	11
2. Luftfahrthaftpflicht .....	11
Kapitel 2: Zielsetzung.....	13

Kapitel 3: Methodik.....	15
Kapitel 4: Begriffsbestimmungen.....	17
A. Vorbemerkung .....	17
B. Zivile Luftfahrt .....	17
C. Gewerbmässigkeit .....	18
D. Gewerblich.....	19
E. Gewerbliche Tätigkeit.....	19
F. Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb .....	20
G. Privater Betrieb .....	21
H. Entgelt.....	21
I. Vergütung .....	22
J. Geldwerte Leistung.....	23
K. Remuneration.....	23
L. Werkverkehr .....	25
Kapitel 5: Abgrenzungen.....	27
A. Unbemannte Luftfahrzeuge .....	27
B. Suborbitale Flüge.....	30
C. Sozialversicherungsrecht .....	32
D. Vergleich der Gewerbmässigkeit in unterschiedlichen Rechtsgebieten .....	35
<b>Teil 2: Allgemeiner theoretischer Teil .....</b>	<b>37</b>
Kapitel 1: Normen zur Gewerbmässigkeit im internationalen Kontext.....	39
A. Chicagoer Übereinkommen und ICAO .....	39
I. Chicagoer Übereinkommen .....	39
II. ICAO .....	39
B. EASA .....	40
I. Zeit vor der EASA .....	40
1. Joint Airworthiness Authorities .....	40
2. Joint Aviation Authorities (JAA) .....	40
II. Von der JAA zur EASA.....	42
C. Geltungsbereich von nationalem und internationalem Luftrecht .....	43
I. Luftrechtliche Besonderheiten .....	43
II. Grundsätze im Chicagoer Übereinkommen.....	43

III. Geltungsbereich der Basic Regulation und der Durchführungsverordnungen.....	44
IV. Delegation von Aufsichtspflichten zwischen den zuständigen Aufsichtsbehörden.....	46
1. Ausgangslage.....	46
2. Art. 83 <sup>bis</sup> CHI .....	46
D. Auslegung Europarecht.....	48
I. Auslegung innerhalb der EU .....	48
II. Auslegung in der Schweiz.....	49
E. Auslegung von völkerrechtlichen Verträgen .....	52
F. Soft Law (EASA).....	53
I. AMC und Guidance Material .....	53
II. AltMoC.....	54
Kapitel 2: Gewerbsmässigkeit in der EU (Basic Regulation) und in der LFV....	57
A. Entwicklung des Gewerbsmässigkeitsbegriffes in der LFV .....	57
B. Aktuelle Situation.....	58
I. LFV .....	58
1. Entgelt.....	58
2. Personenkreis.....	59
II. Basic Regulation.....	61
III. Auslegung der europäischen Definition der gewerblichen Tätigkeit im Lichte von Art. 100 LFV.....	63
1. Differenzen zwischen der schweizerischen und der europäischen Definition.....	63
2. Vereinbarkeit der schweizerischen Auslegungspraxis mit der europäischen Definition .....	64
C. Laufende Revisionen und Ausblick .....	67
I. Basic Regulation.....	67
II. GA Road Map der EASA.....	68
1. Grundgedanke der GA Road Map .....	68
2. Kürzlich implementierte oder konkrete bevorstehende Änderungen .....	70
a. Vereinfachte Genehmigung für Ausbildungsbetriebe .....	70
b. Vereinfachung und Reduktion der Kosten für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen.....	71
c. Modularer Aufbau der LAPL .....	72
d. Neues Regelwerk für Segelflugzeuge.....	72

Kapitel 3: Gewerbsmässigkeit in ausgewählten Bereichen des Luftrechts .....	75
A. Betriebsbewilligung .....	75
I. Nationale Betriebsbewilligung.....	75
II. Betriebsgenehmigung gemäss der VO (EG) Nr. 1008/2008.....	75
III. Gewerbliche Operationen, die nicht unter die VO (EG) Nr. 1008/2008 fallen .....	77
1. Deklaration anstelle einer Betriebsgenehmigung.....	77
2. Gewerbliche SPO .....	77
3. Rundflüge (A to A) .....	79
IV. Bewilligungspflicht für nichtgewerblichen Flugbetrieb .....	80
B. Betriebsregeln .....	80
I. Betriebsregeln für den gewerbsmässigen Flugbetrieb .....	80
1. Nationale Betriebsregeln .....	80
2. Betriebsregeln für den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb (EU).....	81
3. Betriebsregeln für gewerbliche SPO (EU).....	82
II. Betriebsregeln für den nichtgewerblichen Flugbetrieb .....	83
1. Betriebsregeln nach Teil-NCC und Teil-NCO der VO (EU) Nr. 965/2012 .....	83
2. Schulungsflüge .....	84
3. Werkverkehr.....	84
4. Beschränkter Flugbetrieb .....	84
5. Exkurs: Umsetzung beschränkter Flugbetrieb in der Praxis .....	90
a. Vergleich beschränkter Flugbetrieb mit Art. 100 LFV .....	90
b. Neue Möglichkeiten für Rundflugbetriebe .....	92
c. Vermittlung freier Sitzplätze für Kostenteilungsflüge als Geschäftsmodell.....	92
III. Privater Betrieb von Luftfahrzeugen, die sich in einem AOC befinden... 95	
1. Voraussetzungen .....	95
2. Einverständniserklärung der Piloten («Private Flight Acceptance Form») .....	98
a. Bedeutung.....	98
b. Luftrechtliche Zulässigkeit.....	98
c. Arbeitsrechtliche Zulässigkeit.....	99
IV. Exkurs: Meldeverordnung VO (EU) Nr. 376/2014 .....	101
C. Luftfahrzeuge für den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb .....	103
I. Einleitung .....	103

II.	Einschränkungen durch Flugleistungsklassen.....	104
1.	Übersicht Einteilung in Flugleistungsklassen.....	104
a.	Flächenflugzeuge.....	104
b.	Helikopter .....	105
2.	Single-Engined-Turbine-Flugzeuge .....	106
III.	Erfordernis eines CofA gemäss der VO (EU) Nr. 748/2012.....	109
1.	CofA als Anforderung für das AOC.....	109
2.	Ausnahme .....	109
a.	Ausnahme vor Inkrafttreten der neuen Basic Regulation.....	109
b.	Ausnahme nach Inkrafttreten der neuen Basic Regulation ..	111
D.	Anforderungen an die Piloten gewerblicher Flüge .....	111
I.	Entgelt als Abgrenzungskriterium für die erforderliche Lizenz.....	111
II.	Übersicht Pilotenlizenzen für den gewerblichen Luftverkehr.....	114
1.	Lizenzen und laufende Erfahrung.....	114
2.	CPL (Lizenz für Berufspiloten).....	114
3.	MPL (Lizenz für Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen).....	115
4.	ATPL (Lizenz für Verkehrspiloten) .....	115
5.	Exkurs: Segelflugzeuge und Ballone.....	116
III.	Alter des Piloten im gewerblichen Luftverkehr .....	117
1.	Altersgrenze von 60 respektive 65 Jahren.....	117
2.	Auswirkungen (single-pilot operations mit Helikoptern).....	117
3.	Altersdiskriminierung in der Schweiz .....	119
4.	Altersdiskriminierung in der EU .....	121
a.	Verankerung im Primär- und Sekundärrecht.....	121
b.	Rechtfertigungsgründe.....	122
c.	Rechtsprechung des EuGH.....	123
E.	Arbeits-, Dienst- und Ruhezeitvorschriften .....	127
I.	Anwendbare nationale und internationale Bestimmungen in der Schweiz .....	127
1.	Arbeits- und Luftrecht .....	127
2.	Anwendbare luftrechtliche Bestimmungen .....	127
a.	Europäische Vorschriften .....	127
b.	Nationale Vorschriften .....	128
3.	Nationale arbeitsrechtliche Bestimmungen .....	128
4.	Richtlinie 2000/79/EG.....	129

II.	Flug-, Dienstzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften im gewerblichen Luftverkehrsbetrieb .....	129
1.	Flugzeuge .....	129
2.	Helikopter.....	131
III.	Arbeits- und Ruhezeitvorschriften bei Flugschulen .....	131
1.	Arten von Flugschulen .....	131
2.	Flug-, Dienstzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften aus Teilabschnitt FTL der VO (EU) Nr. 965/2012 .....	132
3.	Flugzeitbeschränkungen gestützt auf ORA.ATO.130 lit. d der VO (EU) Nr. 1178/2011.....	133
4.	Bestimmungen zur Arbeitszeit gemäss der Richtlinie 2000/79/EG .....	134
5.	Arbeitsgesetz .....	135
a.	Anwendbarkeit .....	135
b.	Sonntags- und Nachtarbeit .....	137
c.	Pflicht zur Arbeitszeiterfassung .....	139
F.	Instandhaltung.....	141
I.	Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Instandhaltung .....	141
II.	Nationale Bestimmungen zur Instandhaltung.....	141
III.	Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach M.A.201 der VO (EU) Nr. 1321/2014 .....	142
1.	Revision der Abgrenzungskriterien und Voraussetzungen für die Instandhaltung.....	142
a.	Revision der Abgrenzungskriterien durch die VO (EU) Nr. 2015/1536.....	142
b.	Konsequenzen Revision M.A.201 – Übergangsbestimmungen.....	144
c.	Revision Teil-ML.....	146
2.	Pflichten zur Instandhaltung des Luftfahrzeuges nach M.A.201 (vor der Revision Teil-ML).....	147
a.	Verantwortlichkeit und Abgrenzungskriterien für die Instandhaltung.....	147
b.	Pflicht zur Instandhaltung gemäss Teil-145.....	148
c.	Pflicht zur Instandhaltung gemäss Teil-M, Abschnitt A, Unterabschnitt F .....	148
d.	Instandhaltung durch entsprechend lizenziertes Instandhaltungspersonal .....	148
3.	Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach M.A.201 (vor der Revision Teil-ML).....	150
a.	Abgrenzungskriterien betreffend CAMO.....	150

b.	Pflicht zur Führung einer eigenen CAMO .....	150
c.	Führung einer eigenen CAMO oder Möglichkeit eines Anschlussvertrages mit einem Unternehmen, das als CAMO zugelassen ist .....	150
d.	Luftfahrzeuge ohne CAMO-Pflicht.....	151
4.	Ausblick Teil-ML und Teil-CAO der VO (EU) Nr. 1321/2014....	151
a.	Einleitung.....	151
b.	Anwendbarkeit und Neuerungen.....	152
5.	Pflichten zur Instandhaltung nach M.A.201 nach der Revision ....	158
a.	Verantwortlichkeit und Abgrenzungskriterien für die Instandhaltung .....	158
b.	Pflicht zur Instandhaltung gemäss Teil-145 .....	158
c.	Pflicht zur Instandhaltung gemäss Teil-CAO.....	158
d.	Instandhaltung durch entsprechend lizenziertes Instandhaltungspersonal .....	159
6.	Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach M.A.201 (nach der Revision Teil-ML).....	159
a.	Pflicht zur Führung einer eigenen CAMO .....	159
b.	Führung einer eigenen CAMO oder Möglichkeit eines Anschlussvertrages mit einem Unternehmen, das als CAMO zugelassen ist .....	160
c.	Führung einer eigenen CAO oder Möglichkeit eines Anschlussvertrages mit einem Unternehmen, das als CAO zugelassen ist .....	160
d.	Luftfahrzeuge ohne CAMO/CAO-Pflicht .....	160
IV.	Weitere Erleichterungen für die General Aviation bei der Instandhaltung .....	161
1.	Einleitung .....	161
2.	Instandhaltungsprogramm – Herstellerempfehlungen zu den Betriebszeiten.....	161
a.	Verbindlichkeit der von den Luftfahrzeugherstellern empfohlenen Betriebszeiten .....	161
b.	Indirekte Genehmigung des IHP und Selbstdeklaration des Halters .....	163
c.	Ausblick Teil-ML zur indirekten Genehmigung des IHP und zur Selbstdeklaration des Halters .....	164
V.	Ageing Aircraft.....	165
VI.	Exkurs: Staatsluftfahrzeuge.....	166
G.	Verkehrsrechte .....	167
I.	Chicagoeer Übereinkommen.....	167



II. Pariser Abkommen.....	171
III. Luftfahrtunternehmen mit Sitz in der EU .....	172
IV. Luftfahrtunternehmen mit Sitz ausserhalb der EU/EFTA .....	172
1. Linienverkehr .....	172
2. Charterverkehr.....	173
3. Genehmigung gemäss der VO (EU) Nr. 452/2014 .....	173
V. Ausblick .....	174
H. Exkurs: Austritt UK aus der EU .....	175
I. Luftrechtliche Bedeutung des Austritts.....	175
II. Konsequenzen für die gewerbmässige Luftfahrt.....	176
1. Marktzugang innerhalb der EU (Verkehrsrechte).....	176
2. Staatsverträge mit Drittstaaten .....	177
3. Alternativen für betroffene Betreiber.....	178
Kapitel 4: Gewerbmässigkeit in die Luftfahrt tangierenden Rechtsgebieten ..	181
A. Zoll- und Abgaberecht .....	181
I. Mehrwertsteuer .....	181
1. Steuerpflicht .....	181
2. Steuerbefreiungen im internationalen Luftverkehr .....	183
3. Steuerbefreiungen Inlandsteuer, Art. 23 Abs. 2 Ziff. 8 MWSTG ...	184
a. Voraussetzungen .....	184
b. Lieferungen von Luftfahrzeugen.....	186
c. Umbauten/Instandhaltung .....	188
d. Lieferungen zur Versorgung und Dienstleistungen für den unmittelbaren Bedarf .....	189
4. Steuerbefreiungen Inlandsteuer, Art. 23 Abs. 2 Ziff. 2 MWSTG ...	191
5. Steuerbefreiungen Inlandsteuer, Art. 21 Abs. 2 MWSTG .....	193
6. Steuerbefreiungen Einfuhrsteuer.....	193
7. Erhebung der Mehrwertsteuer beim Aircraft Management .....	195
a. Struktur und Zweck des Aircraft Managements .....	195
b. Verwaltung des Luftfahrzeuges ausschliesslich für den Eigentümer.....	196
c. Verwaltung des Luftfahrzeuges für den Eigentümer und Drittkunden.....	201
II. Zoll.....	202
1. Einleitung .....	202

2.	Vorübergehende Verwendung von Luftfahrzeugen auf staatsvertraglicher Ebene.....	202
a.	Zollabkommen über die vorübergehende Einfuhr von Wasserfahrzeugen und Luftfahrzeugen zum eigenen Gebrauch .....	202
b.	Istanbul-Übereinkommen .....	203
3.	Vorübergehende Verwendung von Luftfahrzeugen in der Schweiz..	205
a.	Voraussetzungen der vorübergehenden Verwendung .....	205
b.	Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts.....	208
4.	Vorübergehende Verwendung von Luftfahrzeugen in der EU.....	210
a.	Allgemeine Voraussetzungen.....	210
b.	Gewerbliche Verwendung, Art. 215 der VO (EU) Nr. 2015/2446.....	211
c.	Konkrete Fragen bei der Abgrenzung der gewerblichen Verwendung vom eigenen Gebrauch .....	212
III.	Mineralölsteuer.....	217
1.	Befreiung von gewerbsmässigen Flügen in der Schweiz.....	217
a.	Gewerbsmässige Flüge (ohne Linienverkehr).....	217
b.	Linienverkehr.....	220
c.	Steuerbefreiungen international und in Europa .....	222
IV.	Unternehmenssteuer .....	226
B.	Luftfahrthaftpflicht.....	228
I.	Einleitung .....	228
II.	Gewerbsmässige Beförderung.....	229
1.	Gewerbsmässige/Entgeltliche internationale Beförderung .....	229
2.	Gewerbsmässige/Entgeltliche nationale Beförderung.....	233
3.	Beförderungsschein (Flugschein).....	234
4.	Sicherstellung nach Art. 132a LFV .....	235
III.	Unentgeltliche private Beförderung .....	236
IV.	Vertragliche Haftung ohne Beförderung.....	236
1.	Flüge, bei denen nicht die Beförderung im Vordergrund steht .....	236
2.	Flugschule.....	237
V.	Ausservertragliche Haftung.....	239
VI.	Exkurs: Haftung des Vereins für verkaufte Fluggutscheine .....	239
1.	Ausgangslage.....	239
2.	Haftung des Vereins als Luftfrachtführer.....	240
3.	Vermittlung des Fluges durch den Verein.....	240
	Kapitel 5: Folgerungen aus dem allgemeinen theoretischen Teil.....	241

- Teil 3: Besonderer praktischer Teil ..... 243**
- Kapitel 1: Vorbereitung der Untersuchung ..... 245
  - A. Untersuchungsziele..... 245
  - B. Untersuchungszielgruppen..... 246
    - I. Luftfahrzeugbetreiber..... 246
    - II. Fachexperten ..... 247
  - C. Methoden zur Datenerhebung..... 247
    - I. Quantitative Studie (Umfrage)..... 247
      - 1. Untersuchungsobjekt..... 247
      - 2. Fragestellung ..... 248
      - 3. Auswahl der Teilnehmer ..... 249
      - 4. Vorgehen ..... 250
    - II. Qualitative Studie (Interviews) ..... 251
      - 1. Untersuchungsobjekt ..... 251
      - 2. Fragestellung ..... 252
      - 3. Auswahl der Teilnehmer ..... 252
      - 4. Vorgehen ..... 253
  - D. Untersuchungsgrenzen..... 253
- Kapitel 2: Resultate der Untersuchung..... 255
  - A. Auswertung der Umfrage..... 255
  - B. Auswertung der Interviews ..... 273
    - I. Teilnahmebereitschaft..... 273
    - II. Untersuchungszielgruppe Luftfahrzeugbetreiber..... 273
      - 1. Entscheid für Betriebsart..... 273
      - 2. Spezifische Themenbereiche..... 275
        - a. Schulung..... 275
        - b. Verein..... 275
        - c. Einführungsflüge..... 276
        - d. Mehrwertsteuer..... 276
        - e. Zoll ..... 276
        - f. Mineralölsteuer..... 277
        - g. Werbung ..... 277
        - h. CAT-SET-IMC..... 277
        - i. Altersgrenze für Piloten ..... 278
      - 3. Beurteilung und Umsetzung der gesetzlichen Rahmenbedingungen ..... 279

III. Untersuchungszielgruppe Experten.....	281
1. Ausgangslage.....	281
2. Spezifische Themenbereiche .....	282
a. Überregulierung.....	282
b. Auslegung der europäischen Bestimmungen .....	282
c. Versicherung.....	283
d. Schwierigkeiten bei der Umsetzung in der Praxis.....	283
e. Selbstverantwortung.....	284
Kapitel 3: Folgerungen aus dem besonderen praktischen Teil .....	285
<b>Teil 4: Zusammenfassung und Empfehlungen.....</b>	<b>289</b>
Kapitel 1: Zusammenfassung der Ergebnisse .....	291
A. Gegenüberstellung der Erkenntnisse aus dem theoretischen und dem praktischen Teil.....	291
B. Zusammenfassung.....	293
Kapitel 2: Empfehlungen für die Praxis .....	297
A. Empfehlungen zur Wahl der Betriebsart (gewerbsmässig oder privat) .....	297
B. Empfehlungen für den Betrieb eines Luftfahrzeuges im Verein .....	299
C. Empfehlungen für Piloten im nichtgewerbsmässigen Betrieb .....	301
D. Empfehlungen für Fluglehrer/Flugschulen .....	303
<b>Anhänge .....</b>	<b>307</b>
Anhang 1: Checklisten .....	307
Anhang 2: Gerichtsentscheide (national und international).....	310
Anhang 3: Zusammenfassung und Würdigung ausgewählter Gerichtsentscheide.....	312
Anhang 4: Fragen und Antworten.....	325
Anhang 5: Unterschiedliche Verwendung von Begriffen.....	340
Anhang 6: Übersicht Rundflug .....	343
Anhang 7: Prozess Implementierung «Fliegen im Verein» .....	345
Anhang 8: Vergleich Kostenteilungs- und Einführungsflüge mit Art. 100 LFV.....	348
Anhang 9: Fragebogen .....	351

Inhaltsverzeichnis

---

Anhang 10: Interviewleitfaden ..... 354  
Anhang 11: Liste der Interviewpartner ..... 358  
**Sachregister ..... 361**