Foto: Textron Aviation

Chartern: Legal oder illegal?

Illegale Charterflüge stellen ein wachsendes Problem dar, das die Sicherheit aller Beteiligten gefährdet und den Ruf der Branche untergräbt. Joel Hencks, Managing Director des Schweizer Consulting-Unternehmens AeroEx, erklärt, worauf Passagiere und Betreiber achten sollten.

Wer als Passagier in ein Flugzeug steigt, vertraut dem Betreiber, ganz gleich, ob es sich um ein gechartertes Geschäftsreiseflugzeug oder um einen Airliner handelt. Während legale Charterunternehmen ihre Flüge unter Einhaltung strenger Regulierungen durchführen, gibt es in der Business Aviation auch schwarze Schafe, die Sicherheitsstandards umgehen. Fluggäste, die – wissentlich oder unwissentlich – solchen Unternehmen auf den Leim gehen, gefährden ihre eigene Sicherheit, riskieren den Versicherungsschutz und könnten sogar strafrechtlich verfolgt werden. Damit es erst gar nicht so weit kommt, sollten alle Beteiligten einige grundlegende Regeln kennen und befolgen.

Die Vorschriften in der Luftfahrt befassen sich mit allen Aspekten des Luftverkehrs, von der Zulassung und Instandhaltung der Flugzeuge bis hin zum Flugbetrieb. Für kommerzielle Flüge gelten besonders strenge Vorschriften, für private Flüge sind sie flexibler. Wer für seinen Flug bezahlt und keinen Einfluss auf den Betreiber des Flugzeugs hat, gilt als gewerblicher Fluggast, der durch die strengsten Vorschriften geschützt wird. Ein Fluggast, der ein Privatflugzeug besteigt, ohne dafür zu bezahlen, kann hingegen nicht beanspruchen, dass ihm dasselbe Sicherheitsniveau geboten wird wie von einem kommerziellen Betreiber. Die Unterschiede sind allerdings nicht ganz einfach zu erkennen.

Grundlage für den Betrieb eines lizensierten Unternehmens sind ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Air Operator Certificate, AOC) und eine Betriebsgenehmigung. Behörden überwachen die Einhaltung der Vorschriften, zudem verfügen diese Firmen über eine Organisation mit interner Qualitätssicherung. So wird unter anderem sichergestellt, dass die Piloten über entsprechende Lizenzen verfügen sowie regelmäßig trainiert und überprüft werden. Auch Dienstleistungen Dritter – etwa von Abfertigungsagenten, Instandhaltungsbetrieben, Treibstofflieferanten und Ausbildungseinrichtungen – werden regelmäßig überprüft.

Grundlegende Definitionen

Verfügt ein Betreiber weder über ein AOC noch über eine Betriebsgenehmigung, ist er im Bereich des illegalen Charters unterwegs. Zum Einsatz kommen dabei in der Regel Privatflugzeuge. Für Flüge, die damit durchgeführt werden, darf keine Vergütung oder sonstige geldwerte Leistung erfolgen. Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 definiert: „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.“ Ein Betreiber (Operator) ist eine natürliche oder juristische Person, die ein oder mehrere Luftfahrzeuge betreibt oder zu betreiben plant. Die Definition kann sich auch auf verschiedene Personen beziehen, die den Betrieb des Flugzeugs beaufsichtigen, einschließlich des Piloten, Abteilungen innerhalb eines Unternehmens, des Flugbetriebsleiters und des Eigentümers selbst.

Oft nicht eindeutig zu beantworten ist die Frage, wer die betriebliche Verantwortung (Operational Control) für einen Flug trägt, die weit über die Befugnisse des verantwortlichen Piloten hinausgeht. Die Antwort liefert meist ein Blick in das „Certificate of Registration“ des Luftfahrzeugs. Darin sind, falls unterschiedlich, Eigentümer (Owner) und Betreiber (Operator) eingetragen. In der Praxis ist der Flugbetrieb jedoch oft ausgelagert, entweder mittels Chartervertrag oder über einen Verein, in dem die Mitglieder fliegen. Auch dann, wenn der Eigentümer Dienstleistungen ausgelagert oder sein Flugzeug verchartert hat, kann er unter Umständen weiterhin die Verantwortung tragen und in Haftung genommen werden.

Nicht immer ist die Möglichkeit, die betriebliche Kontrolle über ein Luftfahrzeug zu übertragen, gegeben. Bei einer Registrierung als Privatflugzeug in den USA besagt Teil 91 der FAA-Vorschriften, dass der Eigentümer jederzeit die volle Betriebsverantwortung für das Flugzeug behält und diese auch nicht vollständig übertragen werden kann. Wird das Luftfahrzeug nun in Europa stationiert und betrieben, wird es noch komplizierter.

Legal oder illegal?

Die Differenzierung zwischen legalem und illegalem Charter ist nicht immer ganz einfach. Stellt beispielsweise der Besitzer eines Business Jets sein Flugzeug in einer nicht gewerblichen Umgebung zum Chartern zur Verfügung, gilt dies als illegaler Charter. Etwas komplizierter wird es im folgenden Fall, in dem ein Pilot mit einer Pilatus PC-12 Passagiere befördert. Da es sich bei der Single-Turboprop um ein technisch nicht kompliziertes Luftfahrzeug handelt, darf der Flugbetrieb gemäß Artikel 6 der Verordnung 965/2012 nach den Regeln für nicht gewerbliche Flüge durchgeführt werden. Bedingung ist, dass die direkten Kosten von allen Insassen einschließlich des Piloten geteilt werden und die Anzahl der Personen, die diese Kosten teilen, auf sechs begrenzt ist. Würde sich der Pilot nicht an den Kosten beteiligen, könnte der Flug als illegal bewertet werden. Andernfalls müsste der PC-12 in einem gewerblichen Betrieb registriert sein.

In den europäischen Verordnungen wird nicht näher definiert, was unter „Vergütung“ oder dem Begriff „sonstige geldwerte Leistung“ zu verstehen ist. Diese Ungewissheit hat dazu geführt, dass Mitgliedstaaten diesen Begriff unterschiedlich interpretieren. Während in einigen Ländern bereits die Zahlung von ein paar Euro als Entgelt gilt, verstehen andere Länder darunter den Gewinn, den der Pilot oder der Betreiber erwirtschaftet, nachdem die tatsächlichen Kosten des Flugs (Flugzeugmiete, Treibstoff, Landegebühren) gedeckt sind.

Behörden sind gefragt

Zwar beteiligen sich einige Regulierungsbehörden aktiv an der Bekämpfung des illegalen Betriebs, doch könnte hier in Europa mehr getan werden. Die Strafen für illegale Charterflüge sind unzureichend und nicht einheitlich in allen EASA-Mitgliedstaaten geregelt. Aktiver geht die US-amerikanische Federal

Beispiele für illegalen Charter Der Absturz des Fußballprofis

Emiliano Sala, neu verpflichteter Stürmer von Cardiff City, war am 21. Januar 2019 als Passagier an Bord einer Piper PA-46 Malibu auf dem Weg von Frankreich über den Ärmelkanal nach Wales. Der Flug bei Dunkelheit endete mit einem Absturz vor der Küste der Kanalinsel Guernsey.

Im Prozess vor dem Cardiff Crown Court wurde festgestellt, dass die in den USA registrierte Piper Malibu nicht für die gewerbliche Beförderung von Passagieren zugelassen war. Dem Betreiber wurde vorgeworfen, den Piloten trotz Kenntnis über dessen mangelnde Qualifikation eingestellt zu haben. Ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) lag nicht vor. Der Pilot flog mit einer FAA-Lizenz für Privatpiloten, die auf seiner EASA-PPL vorbehaltlich der Gültigkeit ihrer Berechtigungen basierte. Die SEP-Berechtigung war jedoch im November 2018 abgelaufen. Eine Qualifikation für Nacht- oder Instrumentenflüge lag nicht vor. Obwohl für Flüge gegen Entgelt eine Berufspilotenlizenz (CPL) erforderlich gewesen wäre, sollte der 59-jährige Pilot eine Vergütung erhalten. Laut Staatsanwaltschaft habe der Betreiber eine „inkompetente, nicht dokumentierte, risikobehaftete und unehrliche“ Organisation geleitet.

Zum Absturz führte laut Untersuchungsbericht ein Kontrollverlust. Vermutlich, um in Sichtflugbedingungen zu bleiben, hatte der Pilot eine Kurve eingeleitet. Dabei überschritt die Piper ihre Manövergeschwindigkeit und brach auseinander. Zudem erlitt der Pilot wahrscheinlich eine Kohlenmonoxid-Vergiftung.

WEYER GMBH--
(id #33190114)
58.0 mm x 280.0 mm

Aviation Administration das Thema an. Im Jahr 2020 hat die Behörde in einem Schreiben die Piloten daran erinnert, dass die entgeltliche oder gewerbliche Beförderung von Fluggästen beim Betrieb von Luftfahrzeugen gemäß Teil 91 der Federal Aviation Regulations illegal ist.

In der Broschüre „Legal fliegen – Informationen zum sicheren und legalen Fliegen mit kleinen Luftfahrzeugen und Business Jets“ geht das Luftfahrt-Bundesamt unter anderem auf die Frage ein, ob man ein Flugzeug mieten und sich einen Piloten dazu vermitteln lassen darf. Diese Variante ist als „Münchner Modell“ bekannt, nachdem es dazu in den 1970er Jahren ein Gerichtsurteil aus München gab, das solche Flüge als legal ansah. Die heutige Rechtsprechung hat jedoch bestätigt, dass solche Flüge einer Betriebsgenehmigung bedürfen – liegt diese nicht vor, handeln Vermieter, Pilot und Mieter unter Umständen illegal.

Verschiedene Schritte seitens der Regulierungs- und Aufsichtsbehörden wären denkbar, um illegale Chartermodelle zu unterbinden. So könnten Definitionen angepasst werden, um den Interpretationsspielraum zu minimieren. Abschreckende Strafen zur Durchsetzung der Regularien wären wünschenswert – Piloten, die sich an illegalen Charterflügen beteiligen, könnte die Lizenz entzogen und Steuerbehörden über die Machenschaften informiert werden. Ein öffentlich einsehbares AOC-Register samt gemeldeter Luftfahrzeuge würde Transparenz schaffen. Ein Aktionsplan von Behörden und Dienststellen könnte es vereinfachen, illegalem Charter auf die Schliche zu kommen.

Beispiele für illegalen Charter Landeunfall in Courchevel

Am 8. Februar 2019 startete der Pilot einer Piper PA-46 in Begleitung eines Sicherheitspiloten mit IFR-Flugplan von Toussus-Le-Noble (Yvelines) nach Courchevel, ein auf 2007 Meter Höhe gelegener Altiport in Frankreich mit einer 537 Meter kurzen, steil ansteigenden Asphaltpiste. Der Anflug erfolgte nach Sichtflugregeln auf die Piste 22. Nach verspätetem Aufsetzen kollidierte das Luftfahrzeug trotz eingeleiteter Vollbremsung mit einem Schneehaufen und wurde beschädigt. Die fünf Insassen blieben unverletzt. Zweck des Flugs war die Beförderung von drei Geschäftsreisenden.

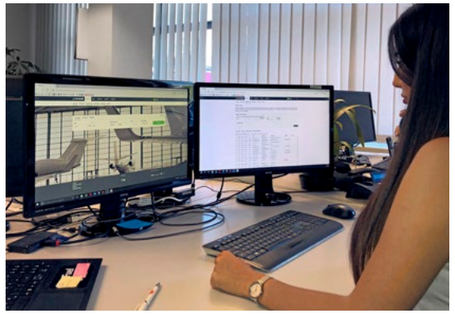
Vermittelt wurde der Flug wurde über eine Internetplattform, die Flugzeugeigentümer, Piloten und Passagiere verbinden sollte. Betreiber war BigBlank, eine Tochtergesellschaft der Air France-KLM-Gruppe, deren Chef gleichzeitig Pilot bei Air France war. Da kein Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) vorlag, waren die vermittelten Flüge privater Natur. Eine Rechnung auf den Namen der Passagiere sollte vom Piloten ausgestellt werden, eine weitere Rechnung über die Charterkosten sollte der Flugzeugeigner ausstellen. Bei diesem Flug gab es allerdings nur eine Rechnung über beide Posten, ausgestellt von BigBlank. Die Zahlung erfolgte auf das Konto von „Big Blank C/O Air France/KLM“, was die Fluggäste zur Annahme veranlasste, dass ihr Flug unter der Schirmherrschaft von Air France/KLM durchgeführt würde.

Der 23-jährige Flugzeugführer war nach eigenen Angaben selbständiger Pilot und plante seine Flüge selbst. Er besaß eine Berufspilotenlizenz mit Instrumentenflugberechtigung, ausgestellt im August 2016. Am Tag des Unfalls hatte er knapp 400 Gesamtflugstunden absolviert. Sein erster Flug mit der PA-46 in Form von zwei Platzrunden mit Lehrer in Orléans Saint-Denis-de-l'Hôtel fand am Tag vor dem Unglück statt. Seine Ausbildung zur Nutzung des Flugplatzes Courchevel auf einer Jodel D140 wurde ebenso wie die Einweisung auf die Piper von BigBlank finanziert. Der 22-jährige Sicherheitspilot hatte eine PPL mit gerade abgeschlossener CPL-Ausbildung. Er besaß kein Mountain Rating, keine Genehmigung zur Nutzung des Flugplatzes Courchevel und war nicht mit der Piper vertraut.

Bei ihrer Ankunft erkundigten sich die Passagiere nach der Erfahrung der jungen Piloten. Der Pilot gab an, schon oft in Courchevel gewesen zu sein. Der Sicherheitspilot bestätigte, dass er auch schon dort war. Die Passagiere hatten nach eigenen Angaben angesichts der vermeintlichen Verbindung zu Air France keine Bedenken.

Die französische Flugunfalluntersuchungsstelle (BEA) moniert die fehlende Erfahrung des Piloten auf dem Altiport sowie dessen geringe Erfahrung auf der Piper PA-46. Die Struktur von BigBlank entsprach zudem nicht den Anforderungen an den gewerblichen Luftverkehr. Obwohl einige Indizien darauf hindeuteten, wurde der Flug nicht unter der Schirmherrschaft von Air France durchgeführt. Für den unerfahrenen CPL-Inhaber war die Aussicht, den Flug durchzuführen, attraktiv, jedoch profitierte er nicht von der Unterstützung durch ein Luftverkehrsunternehmen. Der Passagierflug hatte möglicherweise zu operativem Druck und Stress geführt.

Fotos: Atlas Air Service, AeroEx



Legale Charterbetriebe verfügen auch hinter den Kulissen über geordnete Strukturen.

Handlungsempfehlungen

Passagiere haben die Wahl: Sie können einen Linienflug buchen, ein Flugzeug samt Pilot gewerblich chartern, sich für eine Mitfluggelegenheit in einem Kleinflugzeug entscheiden und die Kosten mit den anderen Insassen teilen oder einen Piloten finden, der sie ohne jede Form der Entschädigung ans Ziel bringt. Entscheidet sich der Gast für einen Flug nach gewerblichen Standards und ist sich seiner Sache nicht sicher, kann er dem Anbieter folgende Fragen stellen:

- Kann ich eine Kopie Ihres Luftverkehrsbetreiberzeugnisses erhalten?
- Wird der Flug nach kommerziellen Regeln geflogen?
- Falls das AOC oder der Betreiber nicht aus der EU kommen: Kann ich den Nachweis sehen, dass Sie eine Genehmigung für die Durchführung des Flugs erhalten haben?
- Fluggäste sollten ihrem Instinkt vertrauen und misstrauisch werden, wenn der Preis zu gut klingt, um wahr zu sein.

Auch die Industrie ist in der Pflicht.

- **Flugzeugeigentümer** sollten die rechtlichen Anforderungen verstehen. Wer erwägt, sein Flugzeug in ein Leasing-Programm einzubringen, sollte durch eine unabhängige Prüfung sicherstellen, dass er sich nicht an einem getarnten illegalen Chartersystem beteiligt.
- Haben **gewerbliche Betreiber** den Verdacht, dass ein Kunde auf ein illegales System umsteigt oder ein solches nutzt, sollten die Unterschiede zwischen gewerblichen und nicht gewerblichen Betreibern erklärt werden.
- **Piloten** sollten sicherstellen, dass Sie die rechtlichen Anforderungen sowie die daraus resultierende Haftung vollständig verstehen, insbesondere wenn sie auf Kostenteilungsbasis fliegen.
- **Broker** von Charterflügen sollten die von ihnen vermittelten Betreiber und deren Sicherheitsstandards kennen und ggf. um Einblick in die Dokumente bitten. Ihre Kunden sollten sie über die Risiken von illegalen Charterprogrammen informieren.
- **Versicherer** sollten sich vergewissern, wie die Luftfahrzeuge ihrer Kunden zugelassen sind. Ist der Flugbetrieb illegal und es kommt zum Schaden, verbietet das Versicherungsrecht die Regulierung.
- **Für alle Beteiligten gilt:** Besteht der Verdacht eines illegalen Chartermodells, sind die Behörden zu informieren.

Mehrere Industrieverbände leisten bereits Aufklärungsarbeit gegen illegale Aktivitäten, etwa in Form spezieller Websites zur Aufklärung. Es muss jedoch noch mehr getan werden, um Kunden und Öffentlichkeit über das Thema zu informieren. Informationen sollten nicht erst durch Unfallberichte in der Presse an die Öffentlichkeit gelangen – denn derartige Unfälle sind nur die Spitze des Eisbergs.

Der Autor

Joel Hencks ist Geschäftsführer der Schweizer AeroEx GmbH. Das Luftfahrtberatungsunternehmen unterstützt seine Kunden bei der Implementierung und Umsetzung von internationalen Luftfahrtanforderungen, Sicherheitsmanagementsystemen, Compliance-Überwachung und Audits. Seit 2006 war Joel Hencks Mitglied der EASA Rulemaking Group OPS.001 und hatte den Vorsitz der EASA OPS Review Group 02 inne. Darüber hinaus ist er nebenberuflich Dozent für Aviation Regulation, Safety Management Systems und Compliance Monitoring am Center for Aviation Competence (CFAC-HSG) der Universität St.Gallen. Als Berufspilot flog Hencks Ambulanzflugzeuge sowie für verschiedene Charterflugfirmen und Fluggesellschaften. Neben seiner Fluglizenz hat er einen Abschluss in Elektronik und ist ein nach International Standard for Business Aircraft Operations (IS-BAO) akkreditierter Auditor.

WEYER GMBH--
(id #33190115)
58.0 mm x 280.0 mm