



Gewerblich Fliegen mit dem UL?

Passagiere befördern, Fotoflüge, Bannerschlepp unlimited für Luftsportgeräte?

Update: Hinweis auf aktualisierten [Leitfaden](#) des BMVI zum "Fliegen gegen Entgelt"

Ein juristischer (und damit vielleicht ab und zu holprig zu lesender) Überblick über die Abgrenzung von entgeltlichen Flügen im AOC, im Werksverkehr und bei der Verwendung von typischen Freizeitfluggeräten:

So manch Hotel- oder Echo-Klasse Pilot schießt argwöhnisch auf das, was Tragschrauber-, Ultraleicht- und Trikepiloten anbieten. Und das ganz ohne Mitflugzentrale, Eventveranstalter o.a. Direkt als Flugdienstleistung gegenüber den potentiellen Kunden.

Ausgerechnet die Fluggeräte, bei denen es mit der Zuladung meist nicht so richtig weit her ist, sollen Taxi- und Rundflüge, Foto- und sonstige Arbeitsflüge angeboten werden können, ohne dass das sonst so regelfreudige Europa oder der nationale Gesetzgeber etwas dagegen hätte?

Was erfordert die gewerbliche Fliegerei den ansonsten? Was ist per Definition gewerblich?

Europa definiert in der Luftfahrt-Grundverordnung, der Basic-Regulation VO(EG) 216/2008, in Art 3 "Begriffsbestimmungen" die "gewerbliche Tätigkeit": Es sei der Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, 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".

D.h. immer, wenn Entgelt vom Fluggast bezahlt wird, wird's gewerblich! Die zweite Alternative – also jene mit dem Merkmal „keine Kontrolle über den Betreiber“ eröffnet die Möglichkeit des Werksverkehrs. Wenn der „Kunde“ in einem Luftfahrzeug sitzt, zu dem er Kontrolle über den „Betreiber“ hat befindet er sich typischerweise, in einem Flieger, der ihm bzw. seiner Firma auch gehört. Evtl. wurde dann der Flugbetrieb nur auf einen Firmenableger ausgegliedert.

Unabhängig davon betrachtet das deutsche Steuerrecht eine Tätigkeit dann als gewerblich, wenn sie wiederholt, auf Dauer angelegt, gegen Entgelt und mit Gewinnerzielungsabsicht durchgeführt oder angeboten wird. Damit kann z.B. der



Werkverkehr als steuerrechtlich gewerbsmäßig eingestuft werden aber mit dem Parameter „Kontrolle ausüben“ luftrechtlich als „non commercial“ qualifiziert werden.

Das Steuerrecht ist grundsätzlich für die Einordnung im Luftrecht unerheblich. Dort bleibt es schlicht bei der obigen Definition und damit bei dem Grundsatz, sobald Entgelt entrichtet wird, ist der Flug gewerblich.

Und an diese gewerbliche Verwendung werden, sofern keine Ausnahmen vorliegen, bestimmte Voraussetzungen geknüpft. Typischerweise hinsichtlich der Genehmigung eines Luftfahrtunternehmens (AOC), dem Einsatz von Berufspiloten (CPL aufwärts einschließlich den weiteren Anforderungen an ein Klasse-1-Medical), der Nutzung professioneller technischer Umgebung (Stichwort CAMO), der Beachtung weitergehender betrieblicher Regelungen (CAT-Vorgaben) und nicht zuletzt der Beachtung von versicherungsrechtlichen Anforderungen.

Zur Frage der Betriebsgenehmigung. Braucht ein Rundflugunternehmen, welches seine Flüge mit UL, Trike oder Gyrokopter anbietet ein Air Operator Certificate (AOC)?

Sehen wir uns deutsches Recht an: § 20 LuftVG, der früher noch die nationale Erforderlichkeit von Betreiberzeugnissen enthielt und Ausnahmen z.B. für die Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt mit Luftfahrzeugen bis zu 4 Sitzplätze enthielt, verweist heute nur noch auf EU-Recht.

Die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 "über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft" beschreibt in Artikel 3 die Erforderlichkeit und Ausnahmen der AOC-Pflicht:

"Artikel 3

Betriebsgenehmigung

(1) Kein in der Gemeinschaft niedergelassenes Unternehmen darf Fluggäste, Post und/oder Fracht im gewerblichen Luftverkehr befördern, wenn ihm nicht eine entsprechende Betriebsgenehmigung erteilt worden ist. Ein Unternehmen, das die Voraussetzungen dieses Kapitels erfüllt, hat Anspruch auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung.

(2) Die zuständige Genehmigungsbehörde erteilt Betriebsgenehmigungen nicht und erhält ihre Gültigkeit nicht aufrecht, wenn die Voraussetzungen dieses Kapitels nicht erfüllt sind.

(3) Unbeschadet anderer anwendbarer Bestimmungen gemeinschaftlicher, einzelstaatlicher oder internationaler Rechtsvorschriften gilt für die folgenden

Kategorien von Flugdiensten nicht das Erfordernis einer gültigen Betriebsgenehmigung:

1. a) *Flugdienste, die mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb und/oder mit ultraleichten Luftfahrzeugen mit Motorantrieb durchgeführt werden, und*
2. b) *Rundflüge!"*

Nanu? D.h. zunächst einmal, dass UL's, Segelflugzeuge und Ballone kein AOC brauchen ! Aber auch Anbieter mit sonstigem Fluggerät brauchen für Rundflüge - also Flüge mit identischem Start- und Landeort, keine Betriebsgenehmigung!

Aber halt, bevor hier nun eine unberechtigte Euphorie entsteht, dass sich Rundflüge generell so durchführen ließen! Dazu muss noch ein kurzer Blick in die europäische OPS-Verordnung VO(EG) 965/2012 geworfen werden. Aus dieser ergibt sich wiederum unter Verweis auf die Basic-Regulation, dass bei Verwendung von Luftfahrzeugen, die auch technisch oder aufgrund ihrer kommerziellen Verwendung den EASA-Regulierungen unterfallen, im gewerblichen Personentransport via Teil "CAT" ein AOC benötigt wird. Ausnahmen gelten nach *Art. 6 der VO(EG) 965/2012* nur für:

1. a) *Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis unter der Bedingung, dass die direkten Kosten von allen Insassen des Luftfahrzeugs, einschließlich des Piloten, geteilt werden und die Anzahl der Personen, die die direkten Kosten teilen, auf sechs begrenzt ist;*
2. b) *Wettbewerbsflüge oder Schauflüge unter der Bedingung, dass das Entgelt oder jede geldwerte Gegenleistung für solche Flüge beschränkt ist auf die Deckung der direkten Kosten und einen angemessenen Beitrag zu den jährlichen Kosten sowie von Preisen, deren Wert einen von der zuständigen Behörde festgelegten Wert nicht übersteigen darf;*
3. c) *Einführungsflüge, Flüge zum Zwecke des Absatzens von Fallschirmspringern, Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Kunstflüge, die entweder von einer Ausbildungsorganisation mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat und mit einer gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erteilten Genehmigung durchgeführt werden, oder die von einer mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt errichteten Organisation durchgeführt werden, unter der Bedingung, dass das Luftfahrzeug von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Anmietung ohne Besatzung (Dry Lease) betrieben wird, der Flug keinen außerhalb der Organisation verteilten Gewinn erwirtschaftet und solche Flüge bei Beteiligung von Nichtmitgliedern der Organisation nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation darstellen.*

D.h. es bleibt dabei: Nur Rundflughanbieter mit nicht-motorisierten Luftfahrzeugen und ULs brauchen - außer bei den Kostenteilungs-, Einführungs- und Wettbewerbsflüge kein AOC!



UPDATE: Erläuterungen dazu, wie die Kostenteilungs-, Einführungs- und Wettbewerbsflüge auszulegen sind, hat das BMVI in seinem aktualisierten Leitfaden "Fliegen gegen Entgelt - Flüge zur Beförderung von Fluggästen und Fracht" dargestellt. Der Leitfaden ist [hier](#) zu finden

Zur Lizenz:

Vorab - ebenso wie bei der UL-Technik (siehe weiter unten) bleibt die Überwachung der UL-Lizenzen bei den nationalen Behörden, respektive den beauftragten Verbänden (DULV und DAeC).

- 44 LuftPersV

Erteilung und Umfang der des Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer

(1) Der Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer wird durch Aushändigung des Luftfahrerscheins nach Muster 5 der Anlage 1 zu dieser Verordnung erteilt. Bei der Erteilung und der Erneuerung einer Berechtigung und bei einer sonstigen Änderung der eingetragenen Daten wird der Luftfahrerschein vom Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes neu ausgestellt.

(2) Der Luftfahrerschein berechtigt zum Führen von Luftsportgerät der im Luftfahrerschein eingetragenen Art und zu den eingetragenen Start- oder Sprungarten am Tage und von Sprungfallschirmen auch bei Nacht. Er umfasst die Ausübung des Flugfunkdienstes außerhalb von Lufträumen der Klassen B, C und D, wenn die entsprechende Ausbildung erfolgreich durchgeführt worden ist.

(3) Im Luftfahrerschein nach § 42 Abs. 6 Nr. 1 werden diejenigen Startarten eingetragen, in denen der Bewerber ausgebildet worden ist.

(4) Der Luftfahrerschein nach § 42 Abs. 6 Nr. 1 wird auf Flüge in der Umgebung der Startstelle beschränkt, wenn die Ausbildung keine Überlandflugübungen und die dazugehörige theoretische Ausbildung enthalten hat.

(5) Der Luftfahrerschein nach § 42 Abs. 6 Nr. 2 wird auf automatische Auslösung beschränkt, wenn die Ausbildung die manuelle Auslösung nicht umfasst hat.



Damit unterscheidet die LuftPersV jedenfalls nicht zwischen privater und gewerblicher UL-Fliegerei. Einen CPL(UL) gibt es nicht.

Jedoch stellt § 84a LuftPersV noch Voraussetzungen zur Mitnahme von Passagieren auf.

- *84a LuftPersV*

Passagierberechtigung für Luftsportgeräteführer

(1) Luftsportgeräteführer bedürfen für Flüge oder Sprünge mit Passagieren der Passagierberechtigung.

(2) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung, Flüge nach Absatz 1 mit zweisitzigen Ultraleichtflugzeugen durchzuführen, ist der Nachweis von fünf Überlandflügen, davon mindestens zwei Überlandflüge mit Zwischenlandung über eine Gesamtstrecke von mindestens 200 Kilometer nach Erwerb des Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer in Begleitung eines Fluglehrers. Die Passagierberechtigung für Führer von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen, die eine gültige Lizenz für Privatflugzeugführer oder Segelflugzeugführer besitzen, gilt mit der Erteilung des Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer nach § 44 Absatz 1 als erteilt.

(3) Für die fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung, Flüge nach Absatz 1 mit doppelsitzigen Hängegleitern, Gleitsegeln oder anderen vergleichbaren Luftsportgeräten oder Sprünge mit Tandem-Sprungfallschirmen durchzuführen, gilt § 42 Abs. 2 entsprechend.

(4) Der Bewerber für eine Berechtigung nach Absatz 1 hat in einer praktischen Prüfung nachzuweisen, dass er nach seinem Wissen und praktischen Können die Anforderungen für Flüge oder Sprünge mit Passagieren erfüllt.

(5) Die Passagierberechtigung wird für die betreffende Luftsportgeräteart, auf der der Bewerber ausgebildet wurde, im Luftfahrerschein eingetragen. Die Gültigkeit richtet sich nach der Gültigkeit des Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer, soweit nicht der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes entsprechend § 42 Abs. 2 die Gültigkeitsdauer beschränkt und Voraussetzungen für die Verlängerung festlegt.

Diese Berechtigung muss auch explizit in der Lizenz eingetragen werden.

Zudem verweist § 45a LuftPersV auf die bekannte 90-Tage-Regel:



- 45a

Flugerahrung bei Mitnahme von Fluggästen

Ein Luftsportgerätelehrer darf ein Luftsportgerät, in dem sich Fluggäste befinden, als verantwortlicher Luftsportgerätelehrer nur führen, wenn er innerhalb der vorhergehenden 90 Tage mindestens drei Starts und drei Landungen mit einem Luftsportgerät derselben Art ausgeführt hat. Für Sprungfallschirmführer gilt Satz 1 mit der Maßgabe, dass Sprungfallschirmführer mindestens zehn Fallschirmsprünge durchgeführt haben müssen.

Auch bzgl. des Medicals ist die LuftPersV nicht wäherisch. § 45 LuftPersV lässt jedes Tauglichkeitszeugnis ausreichen: „Der Luftfahrerschein für Luftsportgerätelehrer, die Luftsportgeräte mit einer höchstzulässigen Leermasse von mehr als 120 Kilogramm einschließlich Gurtzeug und Rettungsgerät betreiben, ist nur gültig in Verbindung mit einem gültigen Tauglichkeitszeugnis nach Anhang IV MED.A.030 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011“.

D.h. das Klasse 1, das Klasse 2 oder das LAPL-Medial reichen aus. Das so genannte „Hausarzt-Medical“ wurde nie eingeführt. Aber irgendeine weitergehende Anforderung an das Medical, wenn das UL gewerblich verwendet wird, gibt es in Deutschland nicht.

UL und Technik? CAMO-Pflicht für ein gewerblich verwendetes UL?

VO(EG) 216/2008 Artikel 4 stellt die Weichen für die Anwendbarkeit von europäischem und nationalem Recht:

Grundsatzregelungen und Anwendbarkeit

(1) Luftfahrzeuge, einschließlich eingebauter Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, die

1. a) von einer Organisation konstruiert oder hergestellt werden, über die die Agentur oder ein Mitgliedstaat die Sicherheitsaufsicht ausübt, oder



2. b) in einem Mitgliedstaat registriert sind, es sei denn, die behördliche Sicherheitsaufsicht hierfür wurde an ein Drittland delegiert und sie werden nicht von einem Gemeinschaftsbetreiber eingesetzt, oder
3. c) in einem Drittland registriert sind und von einem Betreiber eingesetzt werden, über den ein Mitgliedstaat die Betriebsaufsicht ausübt, oder von einem Betreiber, der in der Gemeinschaft niedergelassen oder ansässig ist, auf Strecken in die, innerhalb der oder aus der Gemeinschaft eingesetzt werden, oder
4. d) in einem Drittland registriert sind oder in einem Mitgliedstaat registriert sind, der die behördliche Sicherheitsaufsicht hierfür an ein Drittland delegiert hat, und von einem Drittlandsbetreiber auf Strecken in die, innerhalb der oder aus der Gemeinschaft eingesetzt werden, müssen dieser Verordnung entsprechen.

(2) Personen, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Absatz 1 Buchstabe b, c oder d befasst sind, müssen dieser Verordnung nachkommen.

(3) Der Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Absatz 1 Buchstabe b, c oder d muss dieser Verordnung entsprechen.

„...“

(4) Absatz 1 gilt nicht für die in Anhang II aufgeführten Luftfahrzeuge.

(d.h. auch nicht für UL - siehe Anhang II:)

Der Anhang II, oder auch Annex II beschreibt die Luftfahrzeuge gemäß Artikel 4 Absatz 4:

Artikel 4 Absätze 1, 2 und 3 gilt nicht für Luftfahrzeuge, die zu mindestens einer der nachfolgenden Kategorien gehören:

.....

1. *e) Flächenflugzeuge, Hubschrauber und Motorgleitschirme mit höchstens zwei Sitzen und einer von den Mitgliedstaaten erfassten höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von nicht mehr als*
2. *i) 300 kg im Fall von einsitzigen Landflugzeugen/-hubschraubern oder*
3. *ii) 450 kg im Fall von zweisitzigen Landflugzeugen/-hubschraubern oder*

iii) 330 kg im Fall von einsitzigen Amphibienflugzeugen oder Schwimmerflugzeugen/-hubschraubern oder

1. *iv) 495 kg im Fall von zweisitzigen Amphibienflugzeugen oder Schwimmerflugzeugen/-hubschraubern, sofern sie für den Fall, dass sie sowohl als Schwimmerflugzeuge/-hubschrauber als auch als Landflugzeuge/-hubschrauber betrieben werden, jeweils beide MTOM-Grenzwerte nicht überschreiten;*
2. *v) 472,5 kg im Fall von zweisitzigen Landflugzeugen mit an der Zelle montiertem Fallschirm-Gesamtrittungssystem;*
3. *vi) 315 kg im Fall von einsitzigen Landflugzeugen mit an der Zelle montiertem Fallschirm-Gesamtrittungssystem*

und, bei Flächenflugzeugen, mit einer Abreißgeschwindigkeit oder Mindestgeschwindigkeit im stationären Flug in Landekonfiguration von höchstens 35 Knoten CAS (Calibrated Air Speed – berichtigte Fluggeschwindigkeit);

1. *f) einsitzige und zweisitzige Tragschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 560 kg;*
2. *g) Segel- und Gleitflugzeuge mit einer höchstzulässigen Leermasse von nicht mehr als 80 kg im Fall von einsitzigen bzw. 100 kg im Fall von zweisitzigen Flugzeugen, einschließlich fußstartfähiger Flugzeuge;*
3. *h) Nachbildungen von Luftfahrzeugen gemäß den Buchstaben a bis d, deren Konstruktion dem Original-Luftfahrzeug ähnlich ist;*
4. *i) unbemannte Luftfahrzeuge mit einer Betriebsmasse von nicht mehr als 150 kg;*
5. *j) sonstige Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Leermasse (einschließlich Kraftstoff) von nicht mehr als 70 kg....)*

(5) Die Absätze 2 und 3 gelten nicht für die in Anhang II aufgeführten Luftfahrzeuge mit Ausnahme von Luftfahrzeugen nach Anhang II Buchstabe a Ziffer ii sowie Buchstaben d und h, die im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden.

(d.h., damit auch keine Rückausnahme bei gewerblicher Verwendung, da Anhang UL Annex II Buchstabe e!, die Rückausnahme gilt z.B. für historische Flugzeuge und Replikas)

Ergo: Die europäischen Vorschriften gelten nicht sondern originär die LuftGerPV. Dort insbesondere die §§ 10,12 und 13. Eine CAMO für Luftsportgeräte kennt die deutsche LuftGerPV nicht.

Spannend wird die Haltung der EU und der Mitgliedstaaten werden, wenn mit der angekündigten Erhöhung der § 4 Abs. 4 -Ausnahmen bzgl. der Luftsportgeräte auf 600 kg diese Flugzeuge genau so schwer wie die LSA (Light Sport Airplanes) sind.



Das hieße nämlich, dass mit dem 600 kg-UL alles ohne weitere technischen und operativen Erfordernisse ginge, nicht jedoch mit dem 600 kg LSA!

Zur Versicherung?

Artikel 2 der VO(EG) 785/2004 regelt die Anforderungen an die Versicherung bei der Beförderung von Fluggästen:

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für alle Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, die innerhalb des Hoheitsgebiets, in das Hoheitsgebiet, aus dem Hoheitsgebiet oder über das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats fliegen, für das der Vertrag gilt.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für

- 7. a) Staatsluftfahrzeuge im Sinne von Artikel 3 Buchstabe b) des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt;*
- 8. b) Modellflugzeuge mit einem für den Abflug zugelassenen Höchstgewicht (MTOM) von weniger als 20 kg;*
- 9. c) Fußgestartete Flugmaschinen (einschließlich motorisierter Hänge- und Paragleiter);*
- 10. d) Fesselballons;*
- 11. e) Drachen;*
- 12. f) Fallschirme (einschließlich Parascending-Schirme);*
- 13. g) Luftfahrzeuge, einschließlich Segelflugzeuge, mit einem MTOM von weniger als 500 kg und Ultraleicht-Flugzeuge, die*

- für nichtgewerbliche Zwecke oder (!!!aber die Gewerblichkeit entscheidet sich nach Art 3i: i) „gewerblicher Flug“ einen Flug, der zu gewerblichen Zwecken durchgeführt wird)

- für lokale Flugeinweisungen ohne Überflug internationaler Grenzen genutzt werden, soweit Versicherungspflichten nach dieser Verordnung für die Risiken von Krieg und Terrorismus betroffen sind.

Daher gilt also aufgrund der gewerblichen Verwendung die Versicherungspflicht nach Artikel 6:

Versicherung für die Haftung in Bezug auf Fluggäste, Reisegepäck und Güter

(1) Hinsichtlich der Haftung für Fluggäste beträgt die Mindestversicherungssumme 250.000 SZR je Fluggast. Bei nichtgewerblichen Flügen, die mit Luftfahrzeugen mit einem MTOM von bis zu 2.700 kg durchgeführt werden, können die Mitgliedstaaten jedoch eine niedrigere Mindestversicherungssumme festsetzen, die aber mindestens 100.000 SZR je Fluggast betragen muss.

(Anmerkung. Der nationale § 103 LuftVZO reduziert die Summe nicht!)

Voraussetzungen zum Flugbetrieb:

Eigentlich gilt die europäische Ops-Verordnung VO (EG) 965/2012 aber die Präambel stellt auf die VO(EG) Nr. 216/2008 mit dem Wortlaut "Bestimmte Luftfahrzeuge" ab.

Daher gilt für den Einsatz von Ultraleichtflugzeugen lediglich die deutsche LuftBO.

Dort gibt es tatsächlich eine anwendbare Regel zu den Flugdienst- und Ruhezeiten bei berufsmäßig tätigen Besatzungsmitglieder. Und das können in Ausnahmefällen auch UL-Piloten sein:

- *55 LuftBO*

Flugzeiten, Flugdienstzeiten und Ruhezeiten berufsmäßig tätiger Besatzungen von Luftfahrzeugen innerhalb und außerhalb von Luftfahrtunternehmen

(1) Der Luftfahrtunternehmer hat für die Mitglieder der Besatzung von Luftfahrzeugen die höchstzulässigen Flugzeiten und Flugdienstzeiten sowie angemessene Ruhezeiten festzulegen. Die Regelung muß den hierzu erlassenen Vorschriften des Luftfahrt-Bundesamtes entsprechen und gewährleisten, daß die sichere Flugdurchführung nicht gefährdet wird. Die Regelung bedarf der Zustimmung durch die Aufsichtsbehörde. Der Luftfahrtunternehmer hat für die Einhaltung der höchstzulässigen Flugzeiten und Flugdienstzeiten sowie Ruhezeiten zu sorgen. Der Luftfahrtunternehmer hat über die von den Besatzungen geleisteten Flug-, Flugdienst- und Ruhezeiten fortlaufende Aufzeichnungen zu führen.



<https://air-law.de/gewerblich-fliegen-mit-dem-ultraleichtflugzeug/>

(2) Wer als Halter von Luftfahrzeugen außerhalb von Luftfahrtunternehmen berufsmäßig tätige Luftfahrzeugführer beschäftigt, hat für die Mitglieder der Flugbesatzung die höchstzulässigen Flugzeiten und Flugdienstzeiten sowie angemessene Ruhezeiten festzulegen. Absatz 1 Satz 2 bis 5 gilt entsprechend. An die Stelle der Aufsichtsbehörde nach Absatz 1 Satz 3 tritt die für die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen mit Flugzeugen und Drehflüglern nach § 31 Abs. 2 Nr. 11 des Luftverkehrsgesetzes zuständige Behörde des Landes und im Übrigen das Luftfahrt-Bundesamt.

Zusammenfassung:

Tatsächlich sind die Hürden und Voraussetzungen zum gewerblichen Betrieb von Ultraleichtflugzeugen sehr gering.

Kein AOC! Kein CPL! Kein Klasse-1-Medical! Kein CAT-Betrieb! Keine CAMO! Aber Pflicht zum Abschluss einer Passagierhaftpflichtversicherung für die Beförderung von Passagieren und ggf. die Beachtung von Flugzeiten, Flugdienstzeiten und Ruhezeiten.

Beneidenswert aus Sicht der Betreiber von anderen Luftfahrzeugen!

Es bleibt abzuwarten, ob dies auch bei der avisierten Erhöhung des maximalen Abfluggewichtes von 472.5 auf 600 kg so bleibt.

Frank Dörner, Rechtsanwalt, diese und weitere Artikel siehe auch unter www.air-law.de