Luftrechtsrefresher

News aus dem Luftrecht 2022

Prof. Dr. iur. Roland Müller, Rechtsanwalt/Fluglehrer
Titularprofessor an den Universitäten St.Gallen und Bern

FFAC Foundation for Aviation Competence

Zielsetzungen der Luftrecht News

- **Klarstellung der Zollerleichterungen auf Grund der Delegierten VO EU 2015/2446**
- **Hinweisen auf die definitiv ab 20.6.2022 geltende EU-Verordnung zu N-immatrikulierten Luftfz.**
- **Übersicht über die Bedeutung und das Auffinden von Formularen in der Luftfahrt**
- **Ausblick auf die neuen Regelungen für historische Luftfahrzeuge in der Schweiz**

Präsentation und ausführliche Antworten sind aufgeschaltet auf der **Website www.ffac.ch**

FFAC Foundation for Aviation Competence

Gliederung der Luftrecht News

1. **Zollrechtliche Neuerung beim Luftverkehr zwischen der EU und der Schweiz**
2. **Aktuelle Entwicklung der Vorschriften zum Fliegen mit N-immatrikulierten Luftfahrzeugen**
3. **Formulare in der Luftfahrt – Bedeutung und Fundstellen**
4. **Spezielle Regulierung Sonderkategorie historische Luftfahrzeuge**
5. **Diskussion weiterer Fragen**

1. Zollerleichterungen

Frage zur aktuellen Zollsituation

Ist es richtig, dass auf Grund einer neuen EU-Verordnung bei Flügen zwischen der Schweiz und der EU kein Zollflugplatz mehr angeflogen und kein Flugplan mehr aufgegeben werden muss?

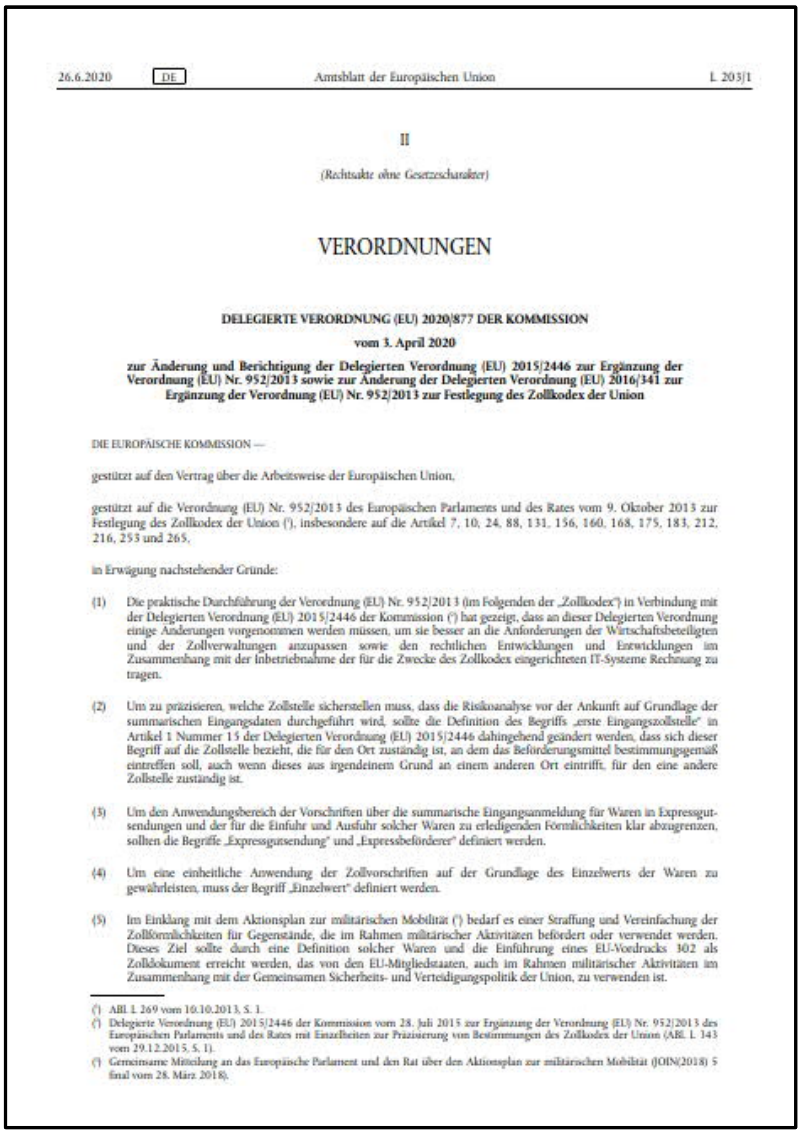
Kurzantwort

Nein, das ist falsch.

Zoll und Flugplan sind strikt zu trennen. An der Flugplan-pflicht hat sich überhaupt nichts geändert.

Nur bei Flügen aus der Schweiz in die EU gibt es gewisse Erleichterungen, doch gelten diese nur beschränkt!

1. Zollerleichterungen



26.6.2020 DE Amtsblatt der Europäischen Union L 203/1

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2020/877 DER KOMMISSION

vom 3. April 2020

zur Änderung und Berichtigung der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 sowie zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2016/341 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (1), insbesondere auf die Artikel 7, 10, 24, 88, 131, 156, 160, 168, 175, 183, 212, 216, 253 und 265,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die praktische Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 (im Folgenden der „Zollkodex") in Verbindung mit der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission (2) hat gezeigt, dass an dieser Delegierten Verordnung einige Änderungen vorgenommen werden müssen, um sie besser an die Anforderungen der Wirtschaftsbeteiligten und der Zollverwaltungen anzupassen sowie den rechtlichen Entwicklungen und Entwicklungen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der für die Zwecke des Zollkodex eingerichteten IT-Systeme Rechnung zu tragen.

(2) Um zu präzisieren, welche Zollstelle sicherstellen muss, dass die Risikoanalyse vor der Ankunft auf Grundlage der summarischen Eingangsdaten durchgeführt wird, sollte die Definition des Begriffs „erste Eingangszollstelle" in Artikel 1 Nummer 15 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 dahingehend geändert werden, dass sich dieser Begriff auf die Zollstelle bezieht, die für den Ort zuständig ist, an dem das Beförderungsmittel bestimmungsgemäß eintreffen soll, auch wenn dieses aus irgendeinem Grund an einem anderen Ort eintrifft, für den eine andere Zollstelle zuständig ist.

(3) Um den Anwendungsbereich der Vorschriften über die summarische Eingangsanmeldung für Waren in Expressgutsendungen und der für die Einfuhr und Ausfuhr solcher Waren zu erledigenden Förmlichkeiten klar abzugrenzen, sollten die Begriffe „Expressgutsendung" und „Expressbeförderer" definiert werden.

(4) Um eine einheitliche Anwendung der Zollvorschriften auf der Grundlage des Einzelwerts der Waren zu gewährleisten, muss der Begriff „Einzelwert" definiert werden.

(5) Im Einklang mit dem Aktionsplan zur militärischen Mobilität (3) bedarf es einer Straffung und Vereinfachung der Zollförmlichkeiten für Gegenstände, die im Rahmen militärischer Aktivitäten befördert oder verwendet werden. Dieses Ziel sollte durch eine Definition solcher Waren und die Einführung eines EU-Vordrucks 302 als Zolldokument erreicht werden, das von den EU-Mitgliedstaaten, auch im Rahmen militärischer Aktivitäten im Zusammenhang mit der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik der Union, zu verwenden ist.

(1) ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1.
(2) Delegierte Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission vom 28. Juli 2015 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates mit Einzelheiten zur Präzisierung von Bestimmungen des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 1).
(3) Gemeinsame Mitteilung an das Europäische Parlament und den Rat über den Aktionsplan zur militärischen Mobilität (JOIN(2018) 5 final vom 28. März 2018).

- Schon am 16.7.2022 ist die Delegierten VO 2022/877 in Kraft getreten
- Umsetzung erfolgte aber in der EU mit Verspätung
- Artikel in Flieger Magazin vom 9.11.2021 hat viel Verunsicherung ausgelöst

FFAC Foundation for Aviation Competence

1. Zollerleichterungen

Generalzolldirektion

- Deutsche Generalzolldirektion hat am 3.3.2022 ein klärendes Infoschreiben publiziert
- Das Schreiben gilt ausdrücklich für Flüge von Nicht-EU-Staaten wie die Schweiz in die EU
- Das Schreiben gilt aber nur für Luftfahrzeuge, die nicht auf einem EU-Zollflugplatz landen

Generalzolldirektion

ZOLL

Generalzolldirektion, Postfach 12 73, 53002 Bonn

DIREKTION V
Allgemeines Zollrecht

Nur per E-Mail

Verteiler s. am Ende des Schreibens

BEARBEITET VON
Frau Schulz

DIENSTORT:
Stubbenhuk 3
20459 Hamburg

TEL 0228-303-51081
FAX 0228-303-98651
MAIL DV.gzd@zoll.bund.de
DE-MAIL DV.gzd@zoll.de-mail.de

POSTANSCHRIFT:
Postfach 11 32 44
20432 Hamburg

www.zoll.de

DATUM 3. März 2022

BETREFF **Zollrechtliche Regelungen im Luftverkehr;**
Vereinfachungen bei der Zollanmeldung für Luftfahrzeuge

BEZUG ./.
ANLAGEN ./.

GZ **Z 0410 – 2021.00001 – DV.A.2 (202200059045)** (bei Antwort bitte angeben)

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben unterrichte ich Sie über eine für den grenzüberschreitenden Luftverkehr relevante Änderung im europäischen Zollrecht Die Änderung betrifft aus einem Nicht-EU-Mitgliedstaat in das Zollgebiet der Union einfliegende Luftfahrzeuge, die nicht auf einem Zollflugplatz landen und für die bisher ein Antrag auf Befreiung vom Zollflugplatzzwang, verbunden mit einem Antrag auf kostenpflichtige Zollabfertigung erforderlich war.

Ich bitte, die nachfolgenden Informationen an Ihre Mitglieder weiterzugeben. Eine entsprechende Veröffentlichung auf der Internetseite der deutschen Zollverwaltung www.zoll.de ist veranlasst.

Am 26. Juni 2020 ist die Delegierte Verordnung (EU) 2020/877 vom 3. April 2020 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht worden. Die Verordnung ist am 16. Juli 2020 in Kraft getreten.

FFAC Foundation for Aviation Competence

1. Zollerleichterungen

FFAC Foundation for Aviation Competence

2021.12.23

(aktualisiert: 2022.03.04)

Müssen Piloten aus der Schweiz, wenn Sie einen Flug ins Ausland durchführen oder in einem ausländischen Staat mit einem schweizerischen Flugzeug landen, einen Zollflugplatz anfliegen?

Die im Jahr 2020 vorgenommene Anpassung der europäischen Delegierten Verordnung (EU) Nr. 2015/2446 hat in der Schweiz zu Unsicherheiten bezüglich der vorgeschriebenen Nutzung von Zollflugplätzen geführt.

Gemäss Ziff. 20 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 2020/877 sollte Art. 141 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 2015/2446 geändert werden, um klarzustellen, dass Beförderungsmittel, für die eine vollständige Befreiung von den Einfuhrabgaben gewährt wird, bereits allein dadurch als zur vorübergehenden Verwendung angemeldet gelten, dass die Waren in einer der in Absatz 1 Buchstabe d des genannten Artikels aufgeführten Situationen die Grenze des Zollgebiets der Union überqueren. Gleiches gilt gemäss Ziff. 20 für Beförderungsmittel, die gemäss Art. 203 des Zollkodex als Rückwaren zum zollrechtlich freien Verkehr überlassen werden sollen.

Art. 141 lit. d der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 2015/2446 statuiert verschiedene Konstellationen, in denen das einfache Überschreiten der Grenze des Zollgebiets der Union als Zollanmeldung oder Wiederausfuhranmeldung gilt. Neu wurden mit der Anpassung folgende Konstellationen für Beförderungsmittel aufgenommen (lit. d iv) und v)):

- Wenn Beförderungsmittel im Sinne des Art. 212 gemäss Art. 139 Absatz 1 dieser Verordnung als zur vorübergehenden Verwendung angemeldet gelten.
- Wenn Beförderungsmittel aus Nicht-Unionsländern, die die Bedingungen von Art. 203 des Zollkodex (VO (EU) Nr. 952/2013) erfüllen, gemäss Art. 138 Buchstabe c (Beförderungsmittel, die als Rückwaren gemäss Art. 203 des Zollkodex von den Einfuhrabgaben befreit sind) dieser Verordnung in das Zollgebiet der Union verbracht werden.

Sind diese Voraussetzungen erfüllt, so muss somit kein Zollflugplatz oder zugelassener Landeplatz mehr angeflogen werden. Dies gilt aber nur, sofern auch die auf dem Flug mitgeführten Waren zur Überlassung in den zollrechtlich freien Verkehr respektive die vorübergehende Verwendung angemeldet werden können (Art 138 f. der VO (EU) Nr. 2015/2446).

Die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 2015/2446 ist grundsätzlich in den EU Mitgliedstaaten direkt anwendbar. Dennoch ist denkbar, dass die Umsetzung nicht in allen Ländern gleich fortgeschritten ist. Es wird daher empfohlen, sich vor dem Einflug bei den zuständigen Behörden bezüglich dem Erfordernis von Zollflugplätzen zu erkundigen.

1

Antwort FFAC 054 Zollflugplatz

- Bei Flügen aus der Schweiz in die EU muss kein Zollflugplatz mehr angeflogen werden
- Diese Erleichterung gilt aber nur, wenn keine zollpflichtigen Waren mitgeführt werden
- Wird in der EU ein Zollflugplatz angeflogen, muss der Zoll wie bisher passiert werden
- Das Infoschreiben der Deutschen Generalzolldirektion sollte mitgeführt werden
- Bei Flügen aus der EU in der Schweiz ändert sich nichts

FFAC Foundation for Aviation Competence

2. Fliegen mit N-immatrikulierten Luftfahrzeugen

Frage zur bevorstehenden Neuerung

Ist es richtig, dass ab dem 20. Juni 2022 neue Vorschriften für das Fliegen mit N-immatrikulierten Luftfahrzeugen gelten und ab dann zwei Lizenzen mitgeführt werden müssen?

Kurzantwort

Ja, am 20. Juni 2022 läuft die Übergangsfrist der Cover Regulation EU 1178/2011 aus. Ab dann gelten für den Betrieb eines «EASA-kontrollierten Luftfahrzeuges» definitiv strengere EU-Vorschriften.

Es ist allerdings noch völlig offen, ob sich das auch auf die Wartung von N-immatrikulierten Luftfahrzeugen auswirken wird.

2. Fliegen mit N-immatrikulierten Luftfahrzeugen

FFAC
Foundation for Aviation Competence

2020.07.13 / aktualisiert 2021.01.07 und 2022.03.18
(RA Dr. iur. / Dipl. Masch. Ing. ETH Philipp Perren)

Welche Lizenz ist nötig um ein in USA registriertes Flugzeug in der Schweiz / in Europa / in den USA fliegen zu dürfen?

Executive Summary

Grundsätzlich gilt "*licence must match tail number*".

Es gibt aber Ausnahmen. Die wichtigste ist, dass ein US-Flugzeug im Ausland innerhalb eines Staates auch mit einer Lizenz desjenigen Staates geflogen werden darf, in welchem es stationiert ist. Aber Achtung: Auch im EASA-Gebiet gelten die einzelstaatlichen Grenzen.

Fluglehrer von ICAO Staaten dürfen auf US-Flugzeugen im Ausland im Rahmen ihrer Fluglehrerberechtigung auch Ausbildungsflüge durchführen; sie dürfen aber keine Bewilligungen erteilen oder eintragungspflichtige Ausbildungen als abgeschlossen erklären.

Vorbemerkung: Zollrechtliche Fragen werden hier nicht behandelt

Nachfolgend wird nur auf die Fragen rund um die Flight Crew Licence eingegangen. Es können sich aber beim Fliegen ausländischer Flugzeuge auch noch zollrechtliche Fragen stellen, welche hier ausdrücklich ausgeblendet sind. Diesbezüglich sollte die Empfehlung beachtet werden: "Bewegen Sie nie ein Flugzeug, das nicht zum freien Verkehr eingeführt und zugelassen (sprich verzollt) ist!"

I. Allgemeiner Grundsatz:

1. Licence must match tailnumber

Es gilt generell der Grundsatz, dass die Lizenz mit dem Registerstaat übereinstimmen muss. Für ein im Staat X registriertes Flugzeug benötigt der Pilot somit grundsätzlich auch eine Lizenz des Registerstaates X.

2. Grundsatz angewendet für das Fliegen von N-registrierten Flugzeugen

Für die Benutzung von N-registrierten Flugzeugen sind somit die Vorschriften der amerikanischen Luftfahrtbehörde (Federal Aviation Administration, kurz FAA) massgeblich.

Diese verlangen grundsätzlich, dass der Pilot über eine gültige FAA-Lizenz für das entsprechende Flugzeug inkl. FAA-Medical verfügen muss und die Voraussetzungen für Validity und Currency gemäss FAA-Vorschriften erfüllt sein müssen.

- 1 -

Antwort FFAC 033 (aktualisiert)

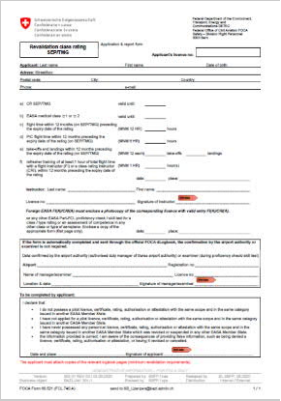
- Es gilt immer noch der Grundsatz ‘licence must match tail number’
- Für Flüge in der Schweiz genügt weiterhin CH.FCL-Lizenz
- Für Flüge in einem EU-Land braucht es aber zwei Lizenzen: vom jeweiligen Staat und FAA
- Korrekterweise müssen dann aber auch zwei Medicals und beide Currency-Bedingungen erfüllt sein
- Das BAZL plant derzeit noch keine Änderungen, auch nicht bezüglich Wartung

FFAC Foundation for Aviation Competence

3. Formulare in der Luftfahrt

Frage zu den Formularen in der Luftfahrt

Ich habe Mühe, jeweils die richtigen und aktuellen Formulare in der Luftfahrt zu finden; gibt es denn keine Sammlung im Internet, die mich dabei unterstützt?



Kurzantwort

Leider gibt es auf internationaler Ebene überhaupt keine Sammlung und die nationale Sammlung beim BAZL ist leider nicht mit Volltextsuche zu durchsuchen.

Die Formularsammlung der FFAC kann dabei eine Hilfe bieten; fehlende Formulare werden auf Anfrage aufgeschaltet

FFAC Foundation for Aviation Competence

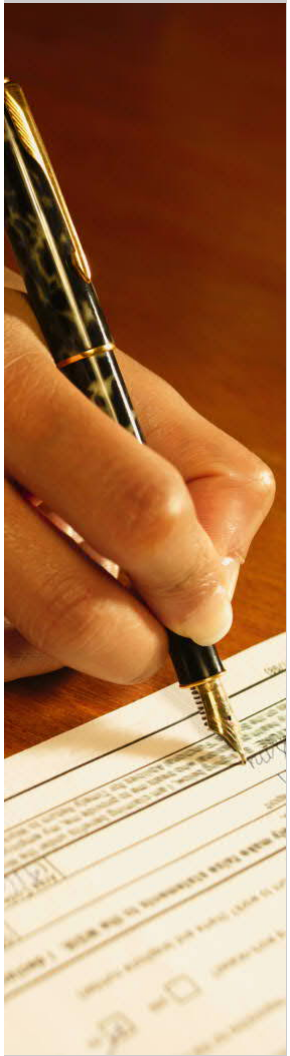
3. Formulare in der Luftfahrt

Tipps zur gezielten Formularsuche

- Zuerst überlegen, ob es sich um ein internationales, europäisches, nationales oder gruppeninternes Formular handelt
- Dann erst die entsprechende Link-Sammlung konsultieren und durchsuchen

- Keine Formulare für den nächsten Gebrauch selbst speichern, da sie schnell veralten; dafür den Link speichern
- Bei den nationalen Formularen des BAZL lohnt es sich, die Formularnummer aufzuschreiben, damit die nächste Suche schneller geht
- Formulare bereits vor dem Flug suchen und soweit möglich ausfüllen

3. Formulare in der Luftfahrt

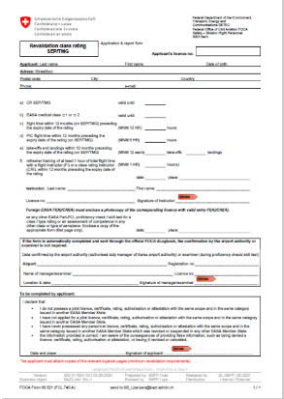


Tipps zum Ausfüllen von Formularen

- Häufig wird nach Lizenznummer und Flugstunden gefragt; es lohnt sich, diese Angaben vorgängig bereit zu halten
- Wenn sich Formulare nicht elektronisch ausfüllen lassen, dann gibt es vorab den klassische Weg über Ausdrucken und manuell ausfüllen
- Es gibt aber auch die Möglichkeit, ein einfaches PDF ohne Formularfunktion elektronisch auszufüllen; dafür im Menu View das Untermenu Tools auswählen
- Bei den Tools die Schreibmaschine auswählen; nun kann der Text eingesetzt werden, wobei sich auch noch Farbe und Grösse verändern lassen
- Achtung: Bei den BAZL-Formularen müssen vielfach noch Kopien aus dem Flugbuch beigelegt werden

Formulare in der Luftfahrt.pdf

3. Formulare in der Luftfahrt



Zusammenfassung unter ffac.ch

- Grosse Bedeutung der Formulare in der Luftfahrt
- International keine Sammlung, lediglich Gesetze unter ffac.ch
- Europäische Formular unter: www.easa.europa.eu/document-library/application-forms
- Nationale Formulare beim BAZL unter Fachleute/Flugverkehr/ formularsammlung.html
- Einfach und schnell über Sammlung der FFAC unter: http://ffac.ch/formulare

FFAC Foundation for Aviation Competence

Formulare in der Luftfahrt

1. Bedeutung von Formularen in der Luftfahrt

In der Luftfahrt haben Formulare eine sehr grosse Bedeutung. In vielen Fällen werden von internationalen und nationalen Behörden Meldungen, Berichte und vor allem Gesuche im Zusammenhang mit Lizenzen nur entgegengenommen und verarbeitet, wenn sie auf dem richtigen Formular eingereicht werden. Dabei haben die Akteure der Luftfahrt, insbesondere also Piloten, Fluglehrer und Flugschulen, selbst dafür zu sorgen, dass sie die jeweils aktuellen Formulare verwenden. Doch leider ist es gar nicht so einfach, die richtigen Formulare in der gültigen Version zu finden. Deshalb soll hier eine kurze Anleitung gegeben werden, wie die Suche zielgerichtet erfolgen und wie das Ausfüllen erleichtert werden kann. Dabei wird empfohlen, die Formulare jeweils aktuell herunterzuladen, um mit Sicherheit die gültige Version zu verwenden.

2. Internationale Luftfahrtformulare der ICAO

Über 170 Staaten haben das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (sogenanntes Abkommen von Chicago) ratifiziert. Damit wurde die Internationale Zivilluftfahrtbehörde ICAO geschaffen. Diese hat in insgesamt 19 Anhängen zum Abkommen und in zahlreichen Dokumenten mehrere konkrete Formulare vorgegeben, welche von den nationalen Luftfahrtbehörden übernommen werden müssen. Wichtige Beispiele dafür sind das Eintragungszeugnis (Certificate of Registration) in Ziff. 8.1 des Annex 7 oder das Lufttüchtigkeitszeugnis (Certificate of Airworthiness) in Ziff. 3.3.1 des Annex 8. Ohne diese Formulare in gültiger Form darf kein Luftfahrzeug betrieben werden. Leider gibt es aber keine zentrale Datenbank, wo die Formulare der ICAO abgerufen werden könnten. Zudem sind viele Publikationen der ICAO nur gegen Bezahlung verfügbar. Soweit zulässig, sind die ICAO-Anhänge und ICAO-Dokumente auf der Website der Foundation for Aviation Competence - FFAC aufgeschaltet. Mittels Volltextsuche lassen sich dort Formulare relativ rasch lokalisieren. Hier der Link zu den internationalen Normen auf der Rechtsplattform der FFAC:

https://ffac.ch/rechtsplattform/gesetze/internationale-normen/

3. Europäische Luftfahrtformulare der EASA

Für die Länder der Europäischen Union werden Luftfahrtformulare durch die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA/European Union Aviation Safety Agency) erarbeitet. Diese Behörde wurde am 15. Juli 2002 auf Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rats der Europäischen Union gegründet. Auch wenn die Schweiz nicht EU-Mitglied ist, sind die Vorgaben der EASA dennoch auch für dieses Land verbindlich. Denn mit dem bilateralen

4. Regulierung von historischen Luftfahrzeugen

Frage zu Flügen mit historischen Luftfahrzeugen

Ist es richtig, dass nach dem Absturz der Ju-Air HB-HOT in der Schweiz strengere Regulierungen für historische Luftfahrzeuge erlassen werden, welche gewerbsmässige Flüge mit Ju-52 oder Super-Constellation verunmöglichen?

Kurzantwort

Ja, es ist richtig, dass von Seiten des UVEK/BAZL eine Mitigierung der Risiken, die von historischen Luftfahrzeugen ausgehen, über Anpassung der Regulierung erfolgen soll.

Grund dafür ist die Umsetzung der SUST-Empfehlungen.

Zukünftig wird keine gewerbsmässiger Einsatz von historischen Luftfahrzeugen mehr möglich sein.

4. Regulierung von historischen Luftfahrzeugen

Gründe für die strengere Regulierung

- Es fehlt i.d.R. Baumusterinhaber, der die zentralen Pflichten bzgl. Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit wahrnimmt
- Luftfahrzeuge werden immer älter, was zu Korrosions-problemen, veralteten Systemen und fehlenden Ersatzteilen sowie grossem Aufwand beim BAZL führt
- Abnehmendes oder gar fehlendes Know-How betreffend alter Technologie beim BAZL und in der Industrie, sowie ungenügende Ausbildung Piloten und Techniker
- Unfall Bell UH1H HB-RXC vom 20.12.2012 und Ju-52 HB-HOT vom 4.8.2018 führten zu klaren Sicherheits-empfehlungen der SUST, die umzusetzen sind
- Neue Regelungen sollen Ende 2022/Anfang 2023 gelten

4. Regulierung von historischen Luftfahrzeugen

Einführung von 4 Risikoklassen

Klasse I Segelflugzeuge, Motorsegler und Ballone

Bildrecht IG Albatros

4. Regulierung von historischen Luftfahrzeugen

Einführung von 4 Risikoklassen

Klasse II — ein- und mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk sowie Flugzeuge mit einem Turboprop-Triebwerk bis jeweils 2730 kg MTOM

FFAC Foundation for Aviation Competence

4. Regulierung von historischen Luftfahrzeugen

Einführung von 4 Risikoklassen

Klasse III — ein- und mehrmotorige Flugzeuge mit Kolben-/Turboprop-Triebwerken zwischen 2730 kg und 5700 kg MTOM sowie Helikopter bis maximal 3175 kg MTOM

Bildrecht Brenden

4. Regulierung von historischen Luftfahrzeugen

Einführung von 4 Risikoklassen

Klasse IV	Flugzeuge über 5700 kg MTOM, Flugzeuge mit Turbojet-Antrieb sowie Helikopter über 3175 kg MTOM.

4. Regulierung von historischen Luftfahrzeugen

Zusammenfassung der wichtigsten Bestimmungen

- Zukünftig kein gewerbsmässiger Einsatz mehr zulässig
- Maximal 9 Insassen, davon maximal 6 Passagiere
- Nur noch VFR Day (kein IFR)
- Bei entgeltlichen Flügen mit historischen Luftfahrzeugen müssen die Passagiere vor dem Abflug über die Besonderheiten der Zulassung des Luftfahrzeuges informiert werden (analog privater Flug)
- Wartefrist von 30 Tagen zwischen Anmeldung als Vereinsmitglied und Flug (Bestätigung der bisherigen Praxis)
- Strengere Eintragungsvoraussetzungen
- Einschränkungen betr. Nachbauten (sog. Replica)
- Einschränkungen beim Wiederaufbau von historischen Luftfahrzeugen

4. Regulierung von historischen Luftfahrzeugen

Mit der in Altenrhein gebauten Junkers F13 (Replica) werden somit Vereinsflüge mit maximal 6 Passagieren zukünftig möglich sein über den neu gegründeten Verein Junkers Luftverkehr

5. Zusatzfragen zum Luftrecht