

2020.01.10**Wie wird der Kommandant eines Luftfahrzeuges bestimmt?**

In der Schweiz wird in Art. 3 der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges (Kommandantenverordnung; SR 748.225.1) festgelegt, wer Kommandant ist. Befindet sich nur ein Luftfahrzeugführer an Bord, so gilt dieser als Kommandant (Art. 3 Abs. 1 Kommandantenverordnung).

Sobald sich mehrere Luftfahrzeugführer an Bord befinden, ist der Halter des Luftfahrzeuges verpflichtet, vor dem Abflug ein Besatzungsmitglied als Kommandanten und ein anderes als seinen Stellvertreter zu bezeichnen (Art. 3 Abs. 2 Kommandantenverordnung). Wurde kein Kommandant bezeichnet, oder sind der Kommandant und sein Stellvertreter verhindert, ihre Aufgaben zu erfüllen, so stehen die Rechte und Pflichten des Kommandanten dem ranghöchsten und rangältesten Mitglied der Besatzung an Bord zu (Art. 3 Abs. 3 Kommandantenverordnung).

Für die Bestimmung des ranghöchsten Besatzungsmitgliedes ist die Lizenz massgeblich (LAPL, PPL, CPL oder ATPL). Erweiterungen wie Nachtflug (NIT), Kunstflug (ACR), Instrumentenflug (IR) oder auch Fluglehrer (FI/CRI/TRI) haben dagegen keinen Einfluss auf die Rangordnung. Auch haben die Sitzposition oder Steuerführung keinen Einfluss auf die Bestimmung des Kommandanten. Diese Rangordnung gilt sowohl für Motor- als auch für Segelflugpiloten.

Wer die tatsächliche Befehlsgewalt an Bord eines Luftfahrzeuges ausübt, hat die gleichen Pflichten und Verantwortlichkeiten wie der Kommandant (Art. 3 Abs. 4 Kommandantenverordnung).

Unklarheiten bezüglich des Kommandanten können insbesondere dann auftreten, wenn ein Fluglehrer an Bord ist. Es können sich nachfolgende Konstellationen ergeben, welche gemäss der dargelegten Rangfolge zu beurteilen sind:

- *Ein Pilot absolviert mit dem Experten einen Checkflug (z.B. für ein IFR), beide sind Inhaber einer PPL.*

Hier stellt sich die Frage, wer seine Lizenz früher erworben hat. Ist der Pilot seit 20 Jahren im Besitz seiner PPL und der Fluglehrer erste seit fünf, so ist der Pilot auf dem Checkflug Kommandant. Selbstverständlich wird dabei vorausgesetzt, dass seine IR-Erweiterung im Moment des Checkfluges noch gültig ist. Sobald diese abgelaufen wäre, dürfte er ohne den Experten nicht mehr IFR fliegen, weshalb dann der Experte der Kommandant wäre.

- *Auf einem Checkflug wird im Rahmen einer Notlandeübung die Mindestflughöhe unterschritten.*

Eine solche Notlandeübung darf nur mit einem Fluglehrer an Bord erfolgen (Art. 28 Abs. 2 lit. c der Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge;

SR 748.121.11). Sobald die Mindestflughöhe unterschritten wird, ist der Fluglehrer Kommandant.

- *Ein Fluglehrer nimmt mit einem Piloten eine Unterscheidungsschulung (Erweiterung seiner Rechte auf eine andere Luftfahrzeugbaureihe innerhalb einer Klassen- oder Musterberechtigung) vor.*

Der Pilot hat die Einweisung noch nicht abgeschlossen und ist nicht berechtigt, das Luftfahrzeug aus der angestrebten Luftfahrzeugbaureihe zu fliegen. Folglich kann er nicht Kommandant sein. Der einweisende Pilot ist in solchen Fällen immer der Kommandant unabhängig von Lizenzstufe und Erfahrung.

- *Der Flugschüler absolviert im Rahmen seiner Grundausbildung (PPL/LAPL) einen Soloflug.*

In dieser Konstellation verfügt der Flugschüler zwar noch über keine Lizenz und wird vom Fluglehrer überwacht. Da er aber während des Fluges alleine an Bord ist, kommt ihm die Kommandantenfunktion zu.

In den europäischen Bestimmungen wird der "pilot in command" (verantwortlicher Pilot) als Pilot, der mit dem Kommando beauftragt wurde und der für die sichere Durchführung des Flugs verantwortlich ist, definiert. Bei der gewerbsmässigen Beförderung wird der verantwortliche Pilot als "Kommandant" bzw. "commander" bezeichnet (FCL.010 der VO (EU) Nr. 1178/2011 und Ziffer 96 von Anhang I der VO (EU) Nr. 965/2012).

Für den Piloten, den ein Betreiber mit dem Kommando beauftragen darf, werden im gewerblichen Flugbetrieb sowie für Operationen mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen Anforderungen definiert (ORO.FC.005 lit. a der VO (EU) Nr. 965/2012). Diese finden sich in ORO.FC.105 der VO (EU) Nr. 965/2012. Nebst der Qualifikation gemäss Teil-FCL werden namentlich ein im Betriebshandbuch festgelegtes Mindestmass an Erfahrung, angemessenen Kenntnisse über die Flugstrecke und Flugplätze sowie bei einem Betrieb mit mehreren Besatzungsmitgliedern ein Kommandantenlehrgang gefordert.

Auch für Segelflugzeuge hat der Betreiber einen verantwortlichen Piloten zu benennen (SAO.GEN.125 der VO (EU) 2018/1976). Für Ballone findet sich eine analoge Bestimmung in BOP.BAS.025 der VO (EU) 2018/395. Der Betreiber darf einen Ballonpiloten nur dann als verantwortlichen Piloten benennen, wenn dieser als verantwortlicher Pilot gemäss Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 qualifiziert ist, das im Betriebshandbuch festgelegte Mindestmass an Erfahrung aufweist und über angemessene Kenntnisse des zu befliegenden Bereichs verfügt (BOP.ADD.305 der VO (EU) 2018/395).