

Internationale Regelungen für Kommandanten von Luftfahrzeugen

Erlass	Artikel	Bestimmung
Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation (Personnel Licensing)	Art. 1.1	Pilot-in-command: The pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.
	Art. 2.1.1.1	A person shall not act either as pilot-in-command or as co-pilot of an aircraft in any of the following categories unless that person is the holder of a pilot licence issued in accordance with the provisions of this Chapter
	Art. 2.1.4.1	A Contracting State having issued a pilot licence shall not permit the holder of such licence to act either as pilot-in-command or as co-pilot of an aeroplane, an airship, a helicopter or a powered-lift unless the holder has received authorization as follows: a) the appropriate class rating specified in 2.1.3.1; or b) a type rating when required in accordance with the provisions of 2.1.3.2.
	Art. 2.1.10.1	A Contracting State, having issued pilot licences, shall not permit the holders thereof to act as pilot-in-command of an aircraft engaged in international commercial air transport operations if the licence holders have attained their 60th birthday or, in the case of operations with more than one pilot where the other pilot is younger than 60 years of age, their 65th birthday.
Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation (Rules of the Air)	Art. 1	Pilot-in-command. The pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.
	Art. 2.3.1	The pilot-in-command of an aircraft shall, whether manipulating the controls or not, be responsible for the operation of the aircraft in accordance with the rules of the air, except that the pilot-in-command may depart from these rules in circumstances that render such departure absolutely necessary in the interests of safety.

	Art. 2.3.2	Before beginning a flight, the pilot-in-command of an aircraft shall become familiar with all available information appropriate to the intended operation. Pre-flight action for flights away from the vicinity of an aerodrome, and for all IFR flights, shall include a careful study of available current weather reports and forecasts, taking into consideration fuel requirements and an alternative course of action if the flight cannot be completed as planned.
	Art. 2.4	The pilot-in-command of an aircraft shall have final authority as to the disposition of the aircraft while in command.
	Art. 3.1.8	Aircraft shall not be flown in formation except by prearrangement among the pilots-in-command of the aircraft taking part in the flight and, for formation flight in controlled airspace, in accordance with the conditions prescribed by the appropriate ATS authority(ies).
	Art. 3.2	Nothing in these rules shall relieve the pilot-in-command of an aircraft from the responsibility of taking such action [Avoidance of collisions], including collision avoidance manoeuvres based on resolution advisories provided by ACAS equipment, as will best avert collision.
	Art. 3.7.2	If an aircraft is subjected to unlawful interference, the pilot-in-command shall attempt to land as soon as practicable at the nearest suitable aerodrome or at a dedicated aerodrome assigned by the appropriate authority unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise.
	Art. 3.8.2	The pilot-in-command of a civil aircraft, when intercepted, shall comply with the Standards in Appendix 2, Sections 2 and 3, interpreting and responding to visual signals as specified in Appendix 1, Section 2.
Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation (Operation of Aircraft)	Art. 1	Pilot-in-command. The pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.
	Art. 3.1.4	Responsibility for operational control shall be delegated only to the pilot-in-command and to a flight operations officer/flight dispatcher if an operator's approved method of control and supervision of flight operations requires the use of flight operations officer/flight dispatcher personnel.

	Art. 3.1.6	If an emergency situation which endangers the safety of the aeroplane or persons necessitates the taking of action which involves a violation of local regulations or procedures, the pilot-in-command shall notify the appropriate local authority without delay. If required by the State in which the incident occurs, the pilot-in-command shall submit a report on any such violation to the appropriate authority of such State; in that event, the pilot-in-command shall also submit a copy of it to the State of the Operator. Such reports shall be submitted as soon as possible and normally within ten days.
	Art. 3.1.7	Operators shall ensure that pilots-in-command have available on board the aeroplane all the essential information concerning the search and rescue services in the area over which the aeroplane will be flown.
	Art. 4.2.11.1	Pilot-in-command. For each flight, the operator shall designate one pilot to act as pilot-in-command.
	Art. 4.3.1	A flight shall not be commenced until flight preparation forms have been completed certifying that the pilot-in-command is satisfied that: <ul style="list-style-type: none"> a) the aeroplane is airworthy and the appropriate certificates (i.e. airworthiness, registration) are on board the aeroplane; b) the instruments and equipment prescribed in Chapter 6, for the particular type of operation to be undertaken, are installed and are sufficient for the flight; c) a maintenance release as prescribed in 8.8 has been issued in respect of the aeroplane; d) the mass of the aeroplane and centre of gravity location are such that the flight can be conducted safely, taking into account the flight conditions expected; e) any load carried is properly distributed and safely secured; f) a check has been completed indicating that the operating limitations of Chapter 5 can be complied with for the flight to be undertaken; and g) the Standards of 4.3.3 relating to operational flight planning have been complied with.
	Art. 4.3.3.1	An operational flight plan shall be completed for every intended flight. The operational flight plan shall be approved and signed by the pilot-in-command and, where applicable, signed by the flight operations officer/flight dispatcher, and a copy shall be filed with the operator or a designated agent, or, if these procedures are not possible, it shall be left with the aerodrome authority or on record in a suitable place at the point of departure.

	Art.- 4.3.7.2	The pilot-in-command shall continually ensure that the amount of usable fuel remaining on board is not less than the fuel required to proceed to an aerodrome where a safe landing can be made with the planned final reserve fuel remaining upon landing.
	Art. 4.3.7.2.1	The pilot-in-command shall request delay information from ATC when unanticipated circumstances may result in landing at the destination aerodrome with less than the final reserve fuel plus any fuel required to proceed to an alternate aerodrome or the fuel required to operate to an isolated aerodrome.
	Art. 4.3.7.2.2	The pilot-in-command shall advise ATC of a minimum fuel state by declaring MINIMUM FUEL when, having committed to land at a specific aerodrome, the pilot calculates that any change to the existing clearance to that aerodrome may result in landing with less than the planned final reserve fuel.
	Art. 4.3.7.2.3	The pilot-in-command shall declare a situation of fuel emergency by broadcasting MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL, when the calculated usable fuel predicted to be available upon landing at the nearest aerodrome where a safe landing can be made is less than the planned final reserve fuel.
	Art. 4.5.1	The pilot-in-command shall be responsible for the safety of all crew members, passengers and cargo on board when the doors are closed. The pilot-in-command shall also be responsible for the operation and safety of the aeroplane from the moment the aeroplane is ready to move for the purpose of taking off until the moment it finally comes to rest at the end of the flight and the engine(s) used as primary propulsion units are shut down.
	Art. 4.5.2	The pilot-in-command shall ensure that the checklists specified in 4.2.6 are complied with in detail.
	Art. 4.5.3	The pilot-in-command shall be responsible for notifying the nearest appropriate authority by the quickest available means of any accident involving the aeroplane, resulting in serious injury or death of any person or substantial damage to the aeroplane or property.
	Art. 4.5.4	The pilot-in-command shall be responsible for reporting all known or suspected defects in the aeroplane, to the operator, at the termination of the flight.
	Art. 4.5.5	The pilot-in-command shall be responsible for the journey log book or the general declaration containing the information listed in 11.4.1.

	Art. 9.4.1.1	An operator shall not assign a pilot-in-command or a co-pilot to operate at the flight controls of a type or variant of a type of aeroplane during take-off and landing unless that pilot has operated the flight controls during at least three take-offs and landings within the preceding 90 days on the same type of aeroplane or in a flight simulator approved for the purpose.
	Art. 9.4.1.2	When a pilot-in-command or a co-pilot is flying several variants of the same type of aeroplane or different types of aeroplanes with similar characteristics in terms of operating procedures, systems and handling, the State shall decide under which conditions the requirements of 9.4.1.1 for each variant or each type of aeroplane can be combined.
	Art. 9.4.3.3	A pilot-in-command shall have made an actual approach into each aerodrome of landing on the route, accompanied by a pilot who is qualified for the aerodrome, as a member of the flight crew or as an observer on the flight deck, unless: <ul style="list-style-type: none"> a) the approach to the aerodrome is not over difficult terrain and the instrument approach procedures and aids available are similar to those with which the pilot is familiar, and a margin to be approved by the State of the Operator is added to the normal operating minima, or there is reasonable certainty that approach and landing can be made in visual meteorological conditions; or b) the descent from the initial approach altitude can be made by day in visual meteorological conditions; or c) the operator qualifies the pilot-in-command to land at the aerodrome concerned by means of an adequate pictorial presentation; or d) the aerodrome concerned is adjacent to another aerodrome at which the pilot-in-command is currently qualified to land.
	Art. 13.5	Following an act of unlawful interference, the pilot-in-command shall submit, without delay, a report of such an act to the designated local authority.
Annex 12 to the Convention on International Civil Aviation (Search and Rescue)	Art. 1	Pilot-in-command: The pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.

	Art. 5.6.2	<p>When a pilot-in-command observes that either another aircraft or a surface craft is in distress, the pilot shall, if possible and unless considered unreasonable or unnecessary:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) keep the craft in distress in sight until compelled to leave the scene or advised by the rescue coordination centre that it is no longer necessary; b) determine the position of the craft in distress; c) as appropriate, report to the rescue coordination centre or air traffic services unit as much of the following information as possible: <ul style="list-style-type: none"> — type of craft in distress, its identification and condition; — its position, expressed in geographical or grid coordinates or in distance and true bearing from a distinctive landmark or from a radio navigation aid; — time of observation expressed in hours and minutes Coordinated Universal Time (UTC); — number of persons observed; — whether persons have been seen to abandon the craft in distress; — on-scene weather conditions; — apparent physical condition of survivors; — apparent best ground access route to the distress site; and d) act as instructed by the rescue coordination centre or the air traffic services unit.
	Art. 5.7	<p>Whenever a distress transmission is intercepted by a pilot-in-command of an aircraft, the pilot shall, if feasible:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) acknowledge the distress transmission; b) record the position of the craft in distress if given; c) take a bearing on the transmission; d) inform the appropriate rescue coordination centre or air traffic services unit of the distress transmission, giving all available information; and e) at the pilot's discretion, while awaiting instructions, proceed to the position given in the transmission.
Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation (Security)	Art. 4.7.3	Each Contracting State shall ensure that the aircraft operator and the pilot-in-command are informed when passengers are obliged to travel because they have been the subject of judicial or administrative proceedings, in order that appropriate security controls can be applied.
	Art. 4.7.8	Each Contracting State shall ensure that the pilot-in-command is notified as to the number of armed persons and their seat location.

ICAO DOC 4444 (Procedures for Air Navigation Services)	Art. 1	Pilot-in-command: The pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.
	Art. 4.5.1.2	If an air traffic control clearance is not suitable to the pilot-in-command of an aircraft, the flight crew may request and, if practicable, obtain an amended clearance.
	Art. 4.5.1.3	The issuance of air traffic control clearances by air traffic control units constitutes authority for an aircraft to proceed only in so far as known air traffic is concerned. ATC clearances do not constitute authority to violate any applicable regulations for promoting the safety of flight operations or for any other purpose; neither do clearances relieve a pilot-in-command of any responsibility whatsoever in connection with a possible violation of applicable rules and regulations.
	Art. 4.8.1	Change from instrument flight rules (IFR) flight to visual flight rules (VFR) flight is only acceptable when a message initiated by the pilot-in-command containing the specific expression "CANCELLING MY IFR FLIGHT", together with the changes, if any, to be made to the current flight plan, is received by an air traffic services unit. No invitation to change from IFR flight to VFR flight is to be made either directly or by inference.
	Art. 5.8.1.2	The ATC unit shall, in respect of the flights specified in 5.8.1.1 a) and b), as well as when otherwise deemed necessary, issue a caution of possible wake turbulence. The pilot-in-command of the aircraft concerned shall be responsible for ensuring that the spacing from a preceding aircraft of a heavier wake turbulence category is acceptable. If it is determined that additional spacing is required, the flight crew shall inform the ATC unit accordingly, stating their requirements.
	Art. 6.3.3.1	Departing aircraft may be expedited by suggesting a take-off direction which is not into the wind. It is the responsibility of the pilot-in-command of an aircraft to decide between making such a take-off or waiting for take-off in a preferred direction.

	Art. 6.5.3.5	For successive visual approaches, separation shall be maintained by the controller until the pilot of a succeeding aircraft reports having the preceding aircraft in sight. The aircraft shall then be instructed to follow and maintain own separation from the preceding aircraft. When both aircraft are of a heavy wake turbulence category, or the preceding aircraft is of a heavier wake turbulence category than the following, and the distance between the aircraft is less than the appropriate wake turbulence minimum, the controller shall issue a caution of possible wake turbulence. The pilot-in-command of the aircraft concerned shall be responsible for ensuring that the spacing from a preceding aircraft of a heavier wake turbulence category is acceptable. If it is determined that additional spacing is required, the flight crew shall inform the ATC unit accordingly, stating their requirements.
	Art. 7.2.5	A pilot-in-command, prompted by safety concerns, can refuse a runway offered for noise-preferential reasons.
	Art. 7.10.3.3	If the pilot-in-command considers that he or she is unable to comply with the requested operation, the controller shall be advised without delay.
ICAO DOC 7030 (Regional Supplementary Procedures)	Art. 9.1.1.1	Emergency descent procedures action by the pilot-in-command: When an aircraft operated as a controlled flight experiences sudden decompression or a malfunction requiring an emergency descent, the aircraft shall, if able: a) initiate a turn away from the assigned route or track before commencing the emergency descent; b) advise the appropriate air traffic control unit as soon as possible of the emergency descent; c) set transponder to Code 7700 and select the Emergency Mode on the automatic dependent surveillance/controller-pilot data link communications (ADS/CPDLC) system, if applicable; d) turn on aircraft exterior lights; e) watch for conflicting traffic both visually and by reference to ACAS (if equipped); and f) coordinate its further intentions with the appropriate ATC unit.
	Art. 9.4.1.1	Degradation or failure of the RNAV System action by the pilot-in-command: When an aircraft cannot meet the requirements as specified in either 4.1.1.5.2.4 or 6.6.3.2, as required by the RNAV route or procedure, as a result of a failure or degradation of the RNAV system, a revised clearance shall be requested by the pilot.

ICAO DOC 8168 (Aircraft Operations)	Part I Section 7 Art. 1.1	Nothing in these procedures [General noise abatement information] shall prevent the pilot-in-command from exercising authority for the safe operation of the aeroplane.
	Part I Section 7 Art. 2.1.3	A pilot-in-command prompted by safety concerns can refuse a runway offered for noise preferential reasons.
	Part I Section 7 Art. 3.2.1	The pilot-in-command has the authority to decide not to execute a noise abatement departure procedure if conditions preclude the safe execution of the procedure.
	Part III Section 1 Art. 4.1.1	The pilot-in-command is responsible for the safety of the operation and the safety of the aeroplane and of all persons on board during flight time (Annex 6, 4.5.1). This includes responsibility for obstacle clearance, except when an IFR flight is being vectored by radar.
	Part III Section 1 Art. 4.1.4	If an aircraft is cleared by ATC to an altitude which the pilot-in-command finds unacceptable due to low temperature, then the pilot-in-command should request a higher altitude. If such a request is not received, ATC will consider that the clearance has been accepted and will be complied with. See Annex 2 and the PANS-ATM (Doc 4444), Chapter 6.
	Part III Section 1 Art. 4.1.5.1	For IFR flights outside controlled airspace, including flights operating below the lower limit of controlled airspace, the determination of the lowest usable flight level is the responsibility of the pilot-in-command. Current or forecast QNH and temperature values should be taken into account.
	Part III Section 1 Art. 4.1.5.2	It is possible that altimeter corrections below controlled airspace may accumulate to the point where the aircraft's position may impinge on a flight level or assigned altitude in controlled airspace. The pilot-in-command must then obtain clearance from the appropriate control agency.
	Part III Section 1 Art. 4.5.1	The combination of strong winds and mountainous terrain can cause local changes in atmospheric pressure due to the Bernoulli effect. This occurs particularly when the wind direction is across mountain crests or ridges. Although States may provide guidance, it is up to the pilot-in-command to evaluate whether the combination of terrain, wind strength and direction are such as to make a correction for wind necessary.
	Part III Section 3 Art. 1.6.1	If there is unlawful interference with an aircraft in flight, the pilot-in-command shall attempt to set the transponder to Mode A Code 7500 in order to indicate the situation. If circumstances so warrant, Code 7700 should be used instead.

	Part III Section 3 Art. 3.1.3	Nothing in the procedures specified in 3.2 hereunder [use of collision avoidance system] shall prevent pilots-in-command from exercising their best judgement and full authority in the choice of the best course of action to resolve a traffic conflict or avert a potential collision.
	Part III Section 3 Art. 3.3.2	The pilot flying should respond to the RA [Resolution advisory] with positive control inputs, when required, while the pilot not flying is providing updates on the traffic location, checking the traffic display and monitoring the response to the RA. Proper CRM should be used. If the operator's procedures require the pilot-in-command to fly all RAs, transfer of aircraft control should be demonstrated;
Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates	Anhang IV Ziff. 1.c.	Vor jedem Flug sind die Aufgaben und Pflichten jedes Besatzungsmitglieds festzulegen. Der Kommandant ist für den Betrieb und die Sicherheit des Luftfahrzeugs sowie für die Sicherheit aller an Bord befindlichen Besatzungsmitglieder, Fluggäste und Frachtstücke verantwortlich.
	Anhang IV Ziff. 2.a.3.	Der Kommandant muss sich davon überzeugt haben, dass i) das Luftfahrzeug gemäss Abschnitt 6 lufttüchtig ist, ii) das Luftfahrzeug, sofern erforderlich, ordnungsgemäss registriert ist und sich die entsprechenden Zeugnisse an Bord befinden, iii) die gemäss Abschnitt 5 für die Durchführung des Fluges erforderliche Instrumentierung und Ausrüstung im Luftfahrzeug installiert und betriebsbereit ist, sofern in der geltenden Mindestausrüstungsliste (Minimum Equipment List, MEL) oder gleichwertigen Dokumenten keine Ausnahme vorgesehen ist, iv) die Masse des Luftfahrzeugs und die Schwerpunktage so sind, dass der Flug innerhalb der in den Lufttüchtigkeitsunterlagen vorgeschriebenen Grenzen durchgeführt werden kann, v) das gesamte Handgepäck, das gesamte aufgegebene Gepäck und die gesamte Fracht ordnungsgemäss verteilt und gesichert sind und vi) die in Abschnitt 4 genannten Betriebsgrenzen des Luftfahrzeuges während des Fluges zu keiner Zeit überschritten werden.
	Anhang IV Ziff. 3.a.3.	Je nach Luftfahrzeugmuster und je nach Betriebsart muss der Kommandant bei Start und Landung, während des Rollens und wenn er es aus Sicherheitsgründen für notwendig hält, dafür sorgen, dass jeder Fluggast auf seinem Platz sitzt und ordnungsgemäss gesichert ist.
	Anhang IV Ziff. 3.a.6.	Bei einem Notfall muss der Kommandant dafür sorgen, dass alle Fluggäste den Umständen entsprechende Notanweisungen erhalten.

	Anhang IV Ziff. 3.a.7.	Der Kommandant muss alle notwendigen Massnahmen ergreifen, um die Folgen eines störenden Verhaltens von Fluggästen für den Flug auf ein Mindestmass zu begrenzen.
	Anhang IV Ziff. 7.c.	Der Kommandant muss befugt sein, alle erforderlichen Anweisungen für die Gewährleistung des Betriebs und der Sicherheit des Luftfahrzeugs sowie der an Bord befindlichen Personen und/oder Sachwerte zu geben und die dafür geeigneten Massnahmen zu treffen.
	Anhang IV Ziff. 7.d.	In einem Notfall, der den Betrieb oder die Sicherheit des Luftfahrzeugs und/oder der Personen an Bord gefährdet, muss der Kommandant alle Massnahmen ergreifen, die er im Interesse der Sicherheit für notwendig erachtet. Werden dabei örtliche Vorschriften oder Verfahren verletzt, muss der Kommandant für eine entsprechende unverzügliche Benachrichtigung der zuständigen örtlichen Behörden sorgen.
Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission	Anhang 1 Ziff. 108	Verantwortlicher Pilot (pilot-in-command): der Pilot, der mit dem Kommando beauftragt wurde und der für die sichere Durchführung des Flugs verantwortlich ist. Für die Zwecke der gewerbsmässigen Beförderung wird der verantwortliche Pilot als „Kommandant“ bezeichnet.
	ORO.FC.105	<p>a) Im Einklang mit Absatz 8.e von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ist ein Pilot der Flugbesatzung, der als verantwortlicher Pilot gemäss Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 qualifiziert ist, vom Betreiber als verantwortlicher Pilot bzw. im gewerblichen Luftverkehrsbetrieb als Kommandant“ zu benennen.</p> <p>b) Der Betreiber darf nur ein Flugbesatzungsmitglied als verantwortlichen Piloten/Kommandanten benennen, das</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. über das im Betriebshandbuch festgelegte Mindestmass an Erfahrung verfügt, 2. über angemessene Kenntnisse der vorgesehenen Flugstrecke oder des zu befliegenden Bereichs und der Flugplätze, einschliesslich zu benutzender Ausweichflugplätze, Einrichtungen und Verfahren, verfügt, 3. im Falle eines Betriebs mit mehreren Besatzungsmitgliedern einen Kommandantenlehrgang des Betreibers absolviert hat bei Beförderung von einem Kopiloten zu einem verantwortlichen Piloten/Kommandanten. <p>c) Der verantwortliche Pilot/Kommandant oder der Pilot, dem ggf. die Durchführung des Flugs übertragen wurde, muss eine Ersts Schulung zum Vertrautmachen mit der vorgesehenen Flugstrecke oder dem zu befliegenden Bereich</p>

		<p>und den zu benutzenden Flugplätzen, Einrichtungen und Verfahren absolviert haben. Diese Kenntnisse der Strecke/des Bereichs und der Flugplätze sind dadurch aufrechtzuerhalten, dass in einem Zeitraum von 12 Monaten mindestens einmal die Strecke oder der Bereich oder zu dem Flugplatz geflogen wird.</p> <p>d) Im Falle von Flugzeugen der Flugleistungsklasse B, die im gewerblichen Luftverkehrsbetrieb nach VFR am Tag betrieben werden, findet Buchstabe c keine Anwendung.</p>
	ORO.FC.200	<p>a) Eine Flugbesatzung darf nicht mehr als ein unerfahrenes Mitglied umfassen.</p> <p>b) Der Kommandant darf die Durchführung des Flugs einem anderen Piloten übertragen, der gemäss Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 entsprechend qualifiziert ist, sofern die Anforderungen von ORO.FC.105 Buchstabe b Nummer 1, Buchstabe b Nummer 2 und Buchstabe c erfüllt sind.</p>
	ORO.FC.A.201	<p>a) Der Kommandant darf die Durchführung des Flugs delegieren</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. an einen anderen qualifizierten Kommandanten oder 2. nur für Flugabschnitte oberhalb von Flugfläche (FL) 200 an einen Piloten, der mindestens wie folgt qualifiziert ist: <ol style="list-style-type: none"> i) ATPL, ii) Umschulung und Überprüfung (einschliesslich Lehrgang für Musterberechtigungen) gemäss ORO.FC.220, iii) alle wiederkehrenden Schulungen und Überprüfungen gemäss ORO.FC.230 und ORO.FC.240, iv) Strecken-/Bereichs- und Flugplatzkenntnis gemäss ORO.FC.105.
	ORO.FC.205	<p>a) Für den Flugzeug- und Hubschrauberbetrieb muss der Kommandantenlehrgang mindestens Folgendes umfassen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Schulung in einem FSTD, die auch am Streckeneinsatz orientierte Schulung (Line Oriented Flight Training, LOFT) und/oder Flugschulung umfasst, 2. die Befähigungsüberprüfung als Kommandant, 3. Schulung über die Verantwortung und Pflichten als Kommandant, 4. Streckenschulung als Kommandant unter Aufsicht für mindestens <ol style="list-style-type: none"> i) 10 Streckenabschnitte im Falle von Flugzeugen und ii) 10 Stunden, einschliesslich mindestens 10 Streckenabschnitten, im Falle von Hubschraubern, 5. Abschluss einer Streckenüberprüfung als Kommandant und Nachweis an-

		<p>gemessener Kenntnisse der zu fliegenden Strecke oder des zu befliegenden Bereichs und der Flugplätze, einschliesslich zu benutzender Ausweichflugplätze, Einrichtungen und Verfahren, und</p> <p>6. effektives Arbeiten als Besatzung (Crew Resource Management, CRM).</p>
	ORO.FC.235	<p>a) Kommandanten, die ein Luftfahrzeug von jedem Pilotensitz führen und die Aufgaben eines Kopiloten wahrnehmen, oder Kommandanten, die Schulungen oder Überprüfungen durchführen sollen, haben sich gemäss Betriebshandbuch einer zusätzlichen Schulung und Überprüfung zu unterziehen. Die Überprüfung darf zusammen mit der nach ORO.FC.230 Buchstabe b vorgeschriebenen Befähigungsüberprüfung durch den Betreiber durchgeführt werden.</p> <p>b) Die zusätzliche Schulung und Überprüfung muss mindestens Folgendes umfassen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. einen Triebwerksausfall während des Starts, 2. einen Landeanflug mit einem ausgefallenen Triebwerk und Durchstarten und 3. eine Landung mit einem ausgefallenen Triebwerk.
	ORO.FC.A.250	<p>a) Der Inhaber einer CPL(A) (Flugzeug) darf nur als Kommandant im gewerblichen Luftverkehr auf Flugzeugen mit einem alleinigen Piloten tätig sein, wenn er</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. bei der Beförderung von Fluggästen unter VFR ausserhalb eines Radius von 50 NM (90 km) vom Startflugplatz mindestens 500 Flugstunden auf Flugzeugen absolviert hat oder Inhaber einer gültigen Instrumentenflugberechtigung ist oder 2. bei einer Tätigkeit auf einem mehrmotorigen Flugzeug nach Instrumentenflugregeln mindestens 700 Flugstunden auf Flugzeugen absolviert hat, davon 400 Stunden als verantwortlicher Pilot. In diesen Stunden müssen 100 Stunden nach Instrumentenflugregeln und 40 Stunden auf mehrmotorigen Flugzeugen enthalten sein. Die 400 Stunden als verantwortlicher Pilot dürfen durch Stunden ersetzt werden, die als Kopilot in einem festgelegten Besatzungssystem mit mehreren Piloten, wie im Betriebshandbuch vorgeschrieben, geflogen werden, wobei zwei Flugstunden als Kopilot als eine Flugstunde als verantwortlicher Pilot gerechnet werden. <p>b) Auf den Flugbetrieb nach VFR am Tag auf Flugzeugen der Flugleistungsklasse B findet Buchstabe a Nummer 1 keine Anwendung.</p>

	CAT.GEN.MPA.105	<p>a) Zusätzlich zur Erfüllung von CAT.GEN.MPA.100 gilt für den Kommandanten Folgendes:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Er ist, sobald er das Luftfahrzeug betritt und bis er dieses am Ende des Flugs verlässt, für die Sicherheit aller Besatzungsmitglieder und Fluggäste sowie der gesamten Fracht an Bord verantwortlich;2. er ist für den Betrieb und die Sicherheit des Luftfahrzeugs verantwortlich<ol style="list-style-type: none">i) bei Flugzeugen ab dem Moment, in dem das Flugzeug bereit zum Rollen vor dem Start ist, bis zu dem Moment, in dem es am Ende des Flugs zum Stillstand kommt und das/die als Hauptantrieb benutzte(n) Triebwerk(e) abgeschaltet ist/sind,ii) bei Hubschraubern, solange sich die Rotoren drehen;3. er ist befugt, gemäss Anhang IV Absatz 7.c der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 alle von ihm für die Gewährleistung der Sicherheit des Luftfahrzeugs und der an Bord befindlichen Personen und/oder Sachen als notwendig erachteten Anweisungen zu erteilen und die dafür geeigneten Massnahmen zu ergreifen;4. er ist befugt, Personen oder Teile der Fracht, die eine mögliche Gefahr für die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Insassen darstellen können, von Bord bringen zu lassen;5. er hat die Beförderung von Personen abzulehnen, die in einem solchen Masse unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen Rauschmitteln stehen, dass die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Insassen wahrscheinlich gefährdet wird;6. er hat das Recht, die Beförderung von Fluggästen, denen die Einreise verwehrt wurde, von zwangsweise abgeschobenen oder von in Gewahrsam befindlichen Personen abzulehnen, wenn deren Beförderung die Gefahr für die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Insassen erhöht;7. er hat sicherzustellen, dass die Fluggäste über die Lage der Notausstiege sowie über die Unterbringung und den Gebrauch der jeweiligen Sicherheits- und Notausrüstung unterrichtet werden;8. er hat die Einhaltung aller Betriebsverfahren und Klarlisten in Übereinstimmung mit dem Betriebshandbuch sicherzustellen;9. er darf den Besatzungsmitgliedern die Ausübung von Tätigkeiten während kritischer Flugphasen nicht gestatten, wenn diese nicht für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind;
--	-----------------	--

		<ul style="list-style-type: none">10. er hat sicherzustellen, dass Flugschreiber<ul style="list-style-type: none">i) nicht während des Flugs deaktiviert oder ausgeschaltet werden undii) im Falle eines Unfalls oder einer Störung, die der Meldepflicht unterliegen,<ul style="list-style-type: none">A. nicht absichtlich gelöscht werden;B. unmittelbar nach Abschluss des Flugs deaktiviert werden undC. nur mit Zustimmung der Untersuchungsbehörde reaktiviert werden;11. er hat eine Entscheidung zu treffen über die Annahme eines Luftfahrzeugs mit Ausrüstungsausfällen gemäss der Konfigurationsabweichungsliste (Configuration Deviation List, CDL) oder Mindestausrüstungsliste (Minimum Equipment List, MEL);12. er hat sicherzustellen, dass die Vorflugkontrolle gemäss den Anforderungen von Anhang I (Teil-M) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 durchgeführt wurde,13. er hat sicherzustellen, dass die erforderliche Notausrüstung für den sofortigen Gebrauch leicht zugänglich ist.b) Der Kommandant oder der mit der Durchführung des Flugs betraute Pilot hat in einem Notfall, der sofortiges Entscheiden und Handeln erfordert, die Massnahmen zu ergreifen, die er unter den gegebenen Umständen gemäss Absatz 7.d von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 für notwendig erachtet. In solchen Fällen darf er im Interesse der Sicherheit von Vorschriften, betrieblichen Verfahren und Methoden abweichen.c) Der Kommandant hat der zuständigen Behörde einen ACAS-Bericht vorzulegen, wenn während des Flugs ein Flugmanöver aufgrund einer ACAS-Ausweichempfehlung durchgeführt wurde.d) Gefahr durch Vögel und Vogelschlag:<ul style="list-style-type: none">1. Der Kommandant hat, wenn eine mögliche Gefahr durch Vögel wahrgenommen wird, den Flugverkehrsdienst (Air Traffic Service, ATS) zu unterrichten, sobald es die Arbeitsbelastung der Flugbesatzung zulässt.2. Wenn an einem Luftfahrzeug, für das der Kommandant verantwortlich ist, ein Vogelschlag auftritt, der zu einer erheblichen Beschädigung des Luftfahrzeugs oder zum Ausfall oder einer Störung einer wesentlichen Funktion führt, hat der Kommandant der zuständigen Behörde nach der Landung einen schriftlichen Bericht über Vogelschlag vorzulegen.
--	--	---

	CAT.GEN.MPA.110	Der Betreiber hat alle angemessenen Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, dass alle im Luftfahrzeug beförderten Personen den vom Kommandanten zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftfahrzeugs sowie der darin beförderten Personen und Sachen rechtmässig erteilten Anweisungen Folge leisten.
	CAT.GEN.MPA.135	<p>a) Der Betreiber hat sicherzustellen, dass ausser einem für den Flug eingeteilten Flugbesatzungsmitglied keine Person Zutritt zum Cockpit erhält oder im Cockpit befördert wird, es sei denn, diese Person</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ist ein diensttuendes Besatzungsmitglied, 2. ist ein Vertreter der zuständigen Behörde oder Inspektionsbehörde, und das Betreten des Cockpits ist für die Wahrnehmung seiner dienstlichen Aufgaben notwendig, oder L 296/64 DE Amtsblatt der Europäischen Union 25.10.2012 3. hat nach dem Betriebshandbuch Zutrittsberechtigung, und die Beförderung erfolgt in Übereinstimmung mit den Festlegungen im Betriebshandbuch. <p>b) Der Kommandant hat sicherzustellen, dass</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der Zutritt zum Cockpit keine Ablenkung oder Störungen bei der Durchführung des Flugs verursacht und 2. alle im Cockpit beförderten Personen mit den jeweiligen Sicherheitsverfahren vertraut gemacht werden. <p>c) Die endgültige Entscheidung über den Zutritt zum Cockpit obliegt dem Kommandanten.</p>
	CAT.GEN.MPA.165	<p>Der Betreiber hat alle Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, dass sich keine Person im Flug in einem Bereich des Luftfahrzeugs aufhält, der nicht für die Unterbringung von Personen vorgesehen ist, es sei denn, der Kommandant hat dies zeitweilig gestattet</p> <p>a) zur Ergreifung von Massnahmen, die der Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Sicherheit von an Bord befindlichen Personen, Tieren oder Gütern dienen, oder</p> <p>b) wenn es sich um einen Bereich handelt, in dem Fracht oder Vorräte befördert werden und dieser für den Personenzutritt während des Flugs vorgesehen ist.</p>
	CAT.GEN.MPA.190	Der Kommandant hat die an Bord mitzuführenden Unterlagen und Dokumente auf Verlangen einer von einer Behörde bevollmächtigten Person innerhalb einer angemessenen Zeit vorzulegen.

	CAT.OP.MPA.175	<p>a) Es ist ein Flugdurchführungsplan für die sichere Durchführung jedes beabsichtigten Flugs auf der Grundlage von Erwägungen bezüglich der Luftfahrzeugleistung, anderweitiger Betriebsbeschränkungen und der einschlägigen voraussichtlichen Bedingungen auf der Strecke und auf den betreffenden Flugplätzen oder Einsatzorten festzulegen.</p> <p>b) Der Kommandant darf einen Flug nur antreten, wenn er sich vergewissert hat, dass</p> <ol style="list-style-type: none">1. alle in Absatz 2.a.3 von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 festgelegten Punkte bezüglich der Lufttüchtigkeit und der Registrierung des Luftfahrzeugs, der Instrumentierung und der Ausrüstung, der Masse und Schwerpunktlage, des Gepäcks und der Fracht und der Betriebsgrenzen des Luftfahrzeugs eingehalten werden können,2. das Luftfahrzeug nicht in Abweichung von der Konfigurationsabweichungsliste (CDL) betrieben wird,3. die Teile des Betriebshandbuchs, die für die Durchführung des Flugs erforderlich sind, zur Verfügung stehen,4. sich die Dokumente, zusätzliche Informationen und Formblätter, die nach CAT.GEN.MPA.180 erforderlich sind, an Bord befinden,5. das gültige Kartenmaterial und die dazugehörigen Unterlagen oder gleichwertige Angaben zur Verfügung stehen, um den beabsichtigten Betrieb des Luftfahrzeugs, einschliesslich etwaiger billigerweise zu erwartender Umleitungen, durchführen zu können,6. die für den geplanten Flug erforderlichen Bodenanlagen und Bodendienste zur Verfügung stehen und geeignet sind,7. die im Betriebshandbuch festgelegten Bestimmungen hinsichtlich der Kraftstoff- und Ölmengen, der Sauerstoffanforderungen, Sicherheitsmindesthöhen, Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen und der Verfügbarkeit ggf. geforderter Ausweichflugplätze für den geplanten Flug erfüllt werden können und8. alle weiteren betrieblichen Grenzen eingehalten werden können.
--	----------------	--

	CAT.OP.MPA.210	In allen Flugphasen muss jedes diensttuende Flugbesatzungsmitglied während seines Dienstes im Cockpit wachsam sein. Wird ein Mangel an Aufmerksamkeit festgestellt, sind geeignete Gegenmassnahmen zu treffen. Tritt eine unerwartete Ermüdung ein, dürfen vom Kommandanten eingeteilte kontrollierte Ruhepausen eingelegt werden, wenn der Arbeitsanfall dies zulässt. Derartige kontrollierte Ruhepausen sind weder als Teil einer Ruhezeit zum Zwecke der Berechnung der Beschränkung der Flugzeiten anzurechnen noch begründen sie eine verlängerte Dienstzeit.
	CAT.OP.MPA.225	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vor Start und Landung, während des Rollens und wenn es aus Sicherheitsgründen für notwendig gehalten wird, hat sich der Kommandant zu vergewissern, dass jeder Fluggast an Bord einen Sitz oder eine Liege einnimmt und ordnungsgemäss durch das vorgesehene Rückhaltesystem gesichert ist. 2. Der Betreiber hat Sitze für die Mehrfachbelegung zu bestimmen; dies ist nur auf den festgelegten Sitzen erlaubt. Der Kommandant hat sich zu vergewissern, dass nur ein Erwachsener zusammen mit einem Kleinkind, das ordnungsgemäss durch einen zusätzlichen Schlaufengurt oder ein anderes Rückhaltesystem gesichert ist, auf einem solchen Sitz untergebracht wird.
	CAT.OP.MPA.230	Der Kommandant hat sicherzustellen, dass vor dem Start, der Landung und wenn es aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, alle Ausrüstungsgegenstände und das gesamte Gepäck ordnungsgemäss gesichert sind.
	CAT.OP.MPA.240	Der Kommandant hat sicherzustellen, dass an Bord nicht geraucht wird, <ol style="list-style-type: none"> a) wenn dies aus Sicherheitsgründen für notwendig gehalten wird, b) während des Be- und Enttankens des Luftfahrzeugs, c) wenn sich das Luftfahrzeug am Boden befindet, es sei denn, der Betreiber hat Verfahren festgelegt, die die Risiken während des Bodenbetriebs senken, d) ausserhalb der festgelegten Raucherbereiche sowie in den Gängen und Toiletten, e) in den Frachträumen und/oder anderen Bereichen, in denen Fracht mitgeführt wird, die sich nicht in schwer entflammaren Behältern befindet oder mit schwer entflammaren Planen abgedeckt ist, und f) in Fluggastbereichen, in denen Sauerstoff verabreicht wird.

	CAT.OP.MPA.245	<p>a) Der Kommandant darf bei einem Flug nach Instrumentenflugregeln nur dann</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. den Start beginnen oder 2. den Flug über den Punkt, ab dem im Falle einer Umplanung während des Flugs ein geänderter ATS-Flugplan gilt, fortsetzen, wenn Informationen vorliegen, nach denen die am Bestimmungsflugplatz und/oder am vorgeschriebenen Ausweichflugplatz/an den vorgeschriebenen Ausweichflugplätzen zur Ankunftszeit zu erwartenden Wetterbedingungen den Planungsmindestbedingungen entsprechen oder diese übertreffen. <p>b) Der Kommandant darf einen Flug nach Instrumentenflugregeln zum geplanten Bestimmungsflugplatz nur dann fortsetzen, wenn aktuelle Informationen vorliegen, nach denen zur voraussichtlichen Ankunftszeit die Wetterbedingungen am Bestimmungsflugplatz oder an mindestens einem Bestimmungsausweichflugplatz den anzuwendenden Flugplatz- Betriebsmindestbedingungen entsprechen oder diese übertreffen.</p> <p>c) Der Kommandant darf bei einem Flug nach Sichtflugregeln den Start nur beginnen, wenn die entsprechenden Wettermeldungen und/oder Wettervorhersagen darauf hindeuten, dass die Wetterbedingungen entlang der Flugstrecke auf dem nach Sichtflugregeln zu befliegenden Teil in dem entsprechenden Zeitraum den VFR-Grenzen entsprechen oder diese übertreffen.</p>
	CAT.OP.MPA.250	<p>Der Kommandant darf den Start nur dann beginnen, wenn das Luftfahrzeug frei ist von jeglichen Ablagerungen, die sich ungünstig auf die Flugleistung oder die Steuerbarkeit des Luftfahrzeugs auswirken könnten, ausser wenn dies unter Buchstabe a und nach den Angaben im Flughandbuch zulässig ist.</p>
	CAT.OP.MPA.255	<p>Der Kommandant darf einen Flug unter erwarteten oder tatsächlichen Vereisungsbedingungen nur antreten bzw. absichtlich in ein Gebiet mit erwarteten oder tatsächlichen Vereisungsbedingungen nur einfliegen, wenn das Luftfahrzeug für diese Bedingungen zugelassen und ausgerüstet ist.</p> <p>Wenn die Vereisung die Stärke der Vereisung, für die das Luftfahrzeug zugelassen ist, überschreitet oder wenn ein Luftfahrzeug, das nicht für Flüge unter bekannten Vereisungsbedingungen zugelassen ist, in Vereisungsbedingungen gerät, hat der Kommandant den Bereich der Vereisungsbedingungen unverzüglich zu verlassen, indem er die Flugfläche und/oder die Flugstrecke ändert, gegebenenfalls mit Meldung als Notsituation an die Flugverkehrskontrolle.</p>

	CAT.OP.MPA.260	Der Kommandant darf einen Flug nur antreten oder bei Umplanung während des Flugs fortsetzen, wenn er sich davon überzeugt hat, dass mindestens die geplanten Mengen an ausfliegbarem Kraftstoff und Öl mitgeführt werden, um den Flug unter den zu erwartenden Betriebsbedingungen sicher durchführen zu können.
	CAT.OP.MPA.265	Der Kommandant hat sich vor Beginn des Starts zu vergewissern, dass a) die Wetterbedingungen am Flugplatz oder Einsatzort und der Zustand der zu benutzenden Piste oder FATO nach den ihm vorliegenden Informationen einen sicheren Start und Abflug nicht verhindern würden und b) die Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen erfüllt sein werden.
	CAT.OP.MPA.270	Der Kommandant oder der mit der Durchführung des Flugs betraute Pilot darf die festgelegten Mindestflughöhen nicht unterschreiten, ausser a) bei Start und Landung oder b) bei einem Sinkflug gemäss den von der zuständigen Behörde genehmigten Verfahren.
	CAT.OP.MPA.280	Der Kommandant hat sicherzustellen, dass die Überprüfungen der Kraftstoffmengen während des Flugs in regelmässigen Abständen erfolgen. Die Restmenge des ausfliegbaren Kraftstoffs ist aufzuzeichnen und zu beurteilen, um i) den tatsächlichen Verbrauch mit dem geplanten Verbrauch zu vergleichen, ii) zu überprüfen, ob die ausfliegbare Restmenge des Kraftstoffs ausreicht, um den Flug gemäss Buchstabe b zu beenden, und iii) die zu erwartende ausfliegbare Restmenge des Kraftstoffs bei Ankunft auf dem Bestimmungsflugplatz zu ermitteln. Der Kommandant hat einen Notfall zu erklären, wenn die berechnete ausfliegbare Kraftstoffmenge bei der Landung am nächstgelegenen geeigneten Flugplatz, an dem eine sichere Landung durchgeführt werden kann, geringer ist als die Kraftstoff-Endreserve.
	CAT.OP.MPA.285	Der Kommandant hat sicherzustellen, dass Flugbesatzungsmitglieder, die während des Flugs Aufgaben wahrnehmen, die für die sichere Flugdurchführung wesentlich sind, ununterbrochen Zusatzsauerstoff nehmen, wenn die Kabinendruckhöhe länger als 30 Minuten mehr als 10 000 ft beträgt oder die Kabinendruckhöhe mehr als 13 000 ft beträgt.
	CAT.OP.MPA.290	Wird eine gefährliche Annäherung an den Boden von einem Flugbesatzungsmitglied festgestellt oder durch die Bodenannäherungswarnanlage gemeldet, hat der Kommandant oder der steuernde Pilot für sofortige Abhilfe zu sorgen, um sichere Flugbedingungen herzustellen.

	CAT.OP.MPA.300	Der Kommandant hat sich vor Beginn des Landeanflugs zu vergewissern, dass das Wetter am Flugplatz und der Zustand der zu benutzenden Piste oder FATO nach den ihm vorliegenden Informationen unter Berücksichtigung der Flugleistungsangaben im Betriebshandbuch einem sicheren Anflug, einer sicheren Landung oder einem sicheren Fehlanflug nicht entgegenstehen.
	CAT.OP.MPA.305	<p>a) Der Kommandant oder der mit der Durchführung des Flugs betraute Pilot darf ungeachtet der gemeldeten Pistensichtweite/Sicht einen Instrumentenanflug beginnen.</p> <p>b) Wenn die gemeldete Pistensichtweite/Sicht geringer ist als die anzuwendenden Mindestwerte, darf der Landeanflug nicht fortgesetzt werden</p> <ol style="list-style-type: none">1. unter 1 000 ft über dem Flugplatz oder2. beim Endanflug, wenn die DA/H oder MDA/H über 1 000 ft über dem Flugplatz beträgt. <p>c) Wird die Pistensichtweite nicht gemeldet, darf die gemeldete Sicht in einen Wert für die Pistensichtweite umgerechnet werden.</p> <p>d) Wenn die gemeldete Pistensichtweite/Sicht nach Passieren von 1 000 ft über dem Flugplatz geringer ist als die anzuwendenden Mindestwerte, darf der Anflug bis zur DA/H oder MDA/H fortgesetzt werden.</p> <p>e) Der Anflug darf unterhalb der DA/H oder MDA/H fortgesetzt und die Landung durchgeführt werden, sofern die erforderlichen Sichtmerkmale, die für die Art des Anflugs und für die zu benutzende Piste angemessen sind, in dieser Höhe feststellbar sind und danach erkennbar bleiben.</p> <p>f) Die Pistensichtweite in der Aufsetzzone ist stets ausschlaggebend. Falls gemeldet und relevant, ist die Pistensichtweite im Mittelabschnitt der Landebahn und am Stoppende der Piste ebenfalls ausschlaggebend. Die Mindestpistensichtweite für den Mittelabschnitt beträgt 125 m oder entspricht der für die Aufsetzzone erforderlichen Pistensichtweite, falls diese geringer ist, und 75 m für das Stoppende. Für Luftfahrzeuge, die mit einem System zur Steuerung oder Kontrolle des Ausrollens ausgerüstet sind, beträgt die Mindestpistensichtweite für den Mittelabschnitt 75 m.</p>

	CAT.POL.MAB.105	Die Person, die die Beladung des Luftfahrzeugs überwacht, hat durch ihre Unterschrift oder Gleichwertiges zu bestätigen, dass die Ladung und deren Verteilung mit den dem Kommandanten vorgelegten Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage übereinstimmen. Der Kommandant hat seine Zustimmung durch Unterschrift oder Gleichwertiges anzugeben.
	CAT.IDE.A.225	Der Kommandant hat sicherzustellen, dass Arzneimittel nur von entsprechend qualifiziertem Personal verabreicht werden.
Verordnung (EU) Nr. 83/2014 der Kommission	ORO.FTL.205	Der Betreiber muss 1. unter Berücksichtigung von ORO.FTL.110 Buchstabe c Meldezeiten festlegen, die für den jeweiligen Einsatz angemessen sind; 2. Verfahren festlegen, in denen geregelt ist, wie der Kommandant - unter besonderen Umständen, die zu starker Ermüdung führen könnten, und nach Rücksprache mit den betroffenen Besatzungsmitgliedern - die tatsächliche Flugdienstzeit verkürzen und/oder die Ruhezeiten verlängern muss, um jede schädliche Auswirkung auf die Flugsicherheit zu vermeiden. Der Kommandant hat im Fall von unvorhersehbaren Umständen, die zu starker Ermüdung führen könnten, die tatsächliche Flugdienstzeit zu verkürzen und/oder die Ruhezeit zu verlängern, um jede schädliche Auswirkung auf die Flugsicherheit zu vermeiden.