

Nationale Regelungen für Kommandanten von Luftfahrzeugen

Erlass	Artikel	Bestimmung
Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG)	Art. 17	Muss ein Luftfahrzeug in einer Notlage ausserhalb eines Flugplatzes landen, so hat der Kommandant nach der Landung die Weisungen der zuständigen Luftpolizeibehörde durch Vermittlung der Ortsbehörde einzuholen.
	Art. 89a	Wer als Kommandant eines Luftfahrzeuges den nach den Verkehrsregeln erteilten Weisungen eines Abfang-Luftfahrzeuges nicht Folge leistet, wird mit Gefängnis oder Busse bestraft.
	Art. 90	Wer während eines Fluges als Kommandant des Luftfahrzeuges, als Mitglied der Besatzung oder als Passagier die gesetzlichen Vorschriften oder anerkannte Regeln des Verkehrs vorsätzlich missachtet und dadurch wissentlich Leib oder Gut Dritter auf der Erdoberfläche in Gefahr bringt, wird mit Gefängnis bis zu drei Jahren bestraft.
	Art. 99	Wird an Bord eines schweizerischen Luftfahrzeuges eine strafbare Handlung verübt, so hat der Kommandant die zur Beweissicherung notwendigen Massnahmen zu treffen. Er nimmt bis zum Eingreifen der zuständigen Behörde die Untersuchungshandlungen vor, die keinen Aufschub ertragen. Er ist berechtigt, Fluggäste und Besatzungsmitglieder zu durchsuchen und Gegenstände, die als Beweismittel dienen können, zu beschlagnahmen. Ist Gefahr im Verzug, so steht dem Kommandanten das Recht zu, Verdächtige vorläufig festzunehmen.
Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VVR)	Art. 1	In dieser Verordnung bedeutet Kommandant eines Luftfahrzeuges (PIC; pilot-in-command): Für den Betrieb und die Sicherheit eines Luftfahrzeuges während der Flugzeit verantwortlicher Pilot.
	Art. 4	Der Kommandant eines Luftfahrzeuges kann nach Instrumentenflugregeln fliegen, auch wenn Sicht-Wetterbedingungen (VMC) herrschen. Dies kann das Bundesamt für bestimmte Flüge auch vorschreiben.

	Art. 5	Der Kommandant eines Luftfahrzeuges, ob er die Steuer führt oder nicht, ist verantwortlich, dass sein Luftfahrzeug in Übereinstimmung mit den Verkehrsregeln betrieben wird; er darf davon nur abweichen, wenn er es aus Gründen der Sicherheit als notwendig erachtet.
	Art. 8	Vor einem Flug hat sich der Kommandant mit allen dafür massgebenden und verfügbaren Unterlagen vertraut zu machen. Bei VFR-Flügen über die Umgebung eines Flugplatzes hinaus und bei IFR-Flügen hat er insbesondere die neusten verfügbaren Wetterinformationen sorgfältig zu prüfen sowie einen Ausweichplan und eine genügende Treibstoffreserve vorzusehen, für den Fall, dass der Flug nicht wie erwartet beendet werden kann.
	Art. 9	Ohne Bewilligung des Bundesamtes oder der zuständigen Verkehrsdienststelle der Flugsicherung darf bei Flügen unter Flugfläche 100 die angezeigte Flugeschwindigkeit 460 km/h (250 kt IAS) nicht übersteigen. Luftfahrzeuge, die auf Grund ihrer Leistungsdaten mit einer höheren Geschwindigkeit fliegen müssen, haben die für den jeweiligen Flugzustand geringstmögliche Geschwindigkeit einzuhalten; die zuständige Verkehrsdienststelle der Flugsicherung ist durch den Kommandanten davon in Kenntnis zu setzen.
	Art. 14	Ein Luftfahrzeug darf nicht so nahe an ein anderes herangeführt werden, dass die Gefahr eines Zusammenstosses entsteht. Für Flüge im Verband, Abflug und Landung eingeschlossen, müssen sich die Kommandanten vorher verständigen.
	Art. 30	Für jeden Flug, für den ein Flugplan abgegeben wurde, der den gesamten Flug oder den verbleibenden Teil des Fluges zum Zielflugplatz umfasst, hat der Kommandant nach der Landung bei der zuständigen Verkehrsdienststelle der Flugsicherung eine Landemeldung zu erstatten. Diese Pflicht entfällt, wenn die Verkehrsdienste der Flugsicherung oder die Meldestelle des Zielflugplatzes Kenntnis von der Landung haben.

	Art. 33	<p>Vor einem Flug oder Teil eines Fluges, für den Flugverkehrsleitdienst vorgeschrieben ist, holt der Kommandant in der Regel über Funk eine ATC-Freigabe ein; verlangt er eine Freigabe mit Vorrang, so hat er ihre Notwendigkeit zu begründen.</p> <p>ATC-Freigaben und darin enthaltene Weisungen sind zu befolgen. Betrachtet der Kommandant eine ATC-Freigabe als nicht befriedigend, so kann er eine abgeänderte Freigabe verlangen, die ihm nach Möglichkeit zu erteilen ist.</p> <p>Die Hörbereitschaft auf der zutreffenden Funkfrequenz ist solange aufrechtzuerhalten, als dies von der zuständigen Flugverkehrsleitstelle als notwendig erachtet wird.</p>
	Art. 36	<p>Der Kommandant eines Luftfahrzeuges, das einer widerrechtlichen Inbesitznahme zum Opfer gefallen ist, soll sich bemühen, dies der zuständigen Verkehrsdienststelle der Flugsicherung so rasch als möglich mitzuteilen und die näheren Umstände und die allenfalls erforderlichen Abweichungen vom geltenden Flugplan bekannt zu geben.</p> <p>Bei Luftfahrzeugen, die mit Sekundärradar ausgerüstet sind, soll wenn immer möglich der nach den internationalen Normen und Empfehlungen vorgesehene Code eingeschaltet werden.</p>
	Art. 37	<p>Der Kommandant eines Luftfahrzeuges, welches durch ein anderes Luftfahrzeug abgefangen wird, soll unverzüglich:</p> <ol style="list-style-type: none"> die Anweisungen des Abfangluftfahrzeuges befolgen, entsprechend den in Anhang 2 ICAO48 festgelegten Signalen und Verfahren; die zuständige Verkehrsdienststelle der Flugsicherung benachrichtigen; versuchen, mit dem Abfangluftfahrzeug, oder mit der Abfangleitstelle Funkverbindung auf der Notfrequenz 121.5 MHz oder 243 MHz herzustellen; auf dem Sekundärradar den Code A 7700 einschalten; andere Weisungen bleiben vorbehalten. <p>Stehen die über Funk von irgendeiner Stelle empfangenen Anweisungen im Widerspruch zu den Anweisungen, die das Abfangluftfahrzeug durch Signale oder über Funk erteilt, so soll der Pilot sofort Aufklärung verlangen, die Anweisungen des Abfangluftfahrzeuges jedoch befolgen.</p>
Verordnung des UVEK über die Betriebsregeln im gewerbsmässigen Luftverkehr (VBR I)	Art. 1	<p><i>Kommandant (PIC):</i> Für die Führung und die Sicherheit des Luftfahrzeuges während der Flugzeit verantwortlicher Pilot.</p>

	Art. 3.5.1	Wenn eine die Sicherheit des Luftfahrzeuges oder die Sicherheit von Personen berührende Notlage zu Massnahmen zwingt, die zur Verletzung von örtlichen Vorschriften und Verfahren führen, so hat der Kommandant die zuständige Behörde darüber unverzüglich zu benachrichtigen. Sofern dies vom Staat, in dem sich der Vorfall ereignete, verlangt wird, hat der Kommandant einen schriftlichen Bericht zu erstatten.
	Art. 3.7	Der Flugbetriebsunternehmer hat dafür zu sorgen, dass dem Kommandanten alle unentbehrlichen Angaben über die Such- und Rettungsdienste in den überflogenen Gebieten an Bord zur Verfügung stehen.
	Art. 4.7.3.6	Treten während der Flugdienstzeit unvorhergesehene Verzögerungen ein, die zu einer Überschreitung der höchstzulässigen Besatzungszeiten führen könnten, so entscheidet der Kommandant unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Besatzungsmitglieder über die Weiterführung des Fluges. Werden dabei die Vorschriften über die Besatzungszeiten verletzt, so hat der Flugbetriebsunternehmer dem BAZL unverzüglich schriftlich zu berichten.
	Art. 4.10.3.5	Der Kommandant hat vor dem Abflug unterschriftlich zu bescheinigen, dass er in die Berechnung [Gewichtsberechnung/Load sheet] Einsicht genommen hat.
	Art. 4.11.1.1	Ein Flug darf nicht begonnen werden, bevor die Flugvorbereitungsunterlagen erstellt sind und sich der Kommandant vergewissert hat, dass <ul style="list-style-type: none"> a. das Luftfahrzeug zum Verkehr zugelassen ist; b. die für den Flug nach den Bestimmungen des Abschnittes 6 vorgeschriebene Ausrüstung eingebaut und ausreichend ist; c. für das Luftfahrzeug eine gültige Unterhaltsbescheinigung (Maintenance release) vorliegt; d. die Gewichte und die Schwerpunktlagen des Luftfahrzeuges innerhalb der im AFM festgelegten Grenzen liegen (Load sheet); e. die Ladung so verteilt und befestigt ist, dass die Flugsicherheit gewährleistet ist; f. die Flugleistungs- und Betriebsgrenzen nach Abschnitt 5 während des vorgesehenen Fluges eingehalten werden können; g. der Betriebsflugplan nach Ziffer 4.11.2 erstellt ist und die Bedingungen nach den Ziffern 4.11.3–4.11.6 erfüllt sind.
	Art. 4.11.2.1	Für jeden Flug ist unter Vorbehalt von Ziffer 4.11.2.2 ein Betriebsflugplan zu erstellen, vom Kommandanten vor dem Flug zu überprüfen und zu unterzeichnen.

	Art. 4.12.4.2	Ausnahmsweise kann der Kommandant im Reiseflug den Flugbesatzungsmitgliedern soweit nötig gestatten, den Arbeitsplatz für kurze Zeit zu verlassen; ein Pilotensitz muss ständig besetzt sein.
	Art. 4.12.8.3	Vor dem Betreten des Führerraumes ist das Einverständnis des Kommandanten einzuholen.
	Art. 4.12.9	Während des Fluges, ausgenommen beim Abflug und bei der Landung, kann der Kommandant Fluggästen gestatten, sich im Führerraum aufzuhalten.
	Art. 9.2.2.1	Für jeden Flug ist ein Pilot als Kommandant zu bezeichnen, der in Übereinstimmung mit der Verordnung vom 22. Januar 1960 ¹⁹ über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeugs während der Flugzeit verantwortlich ist.
	Art. 9.2.2.2	Der Kommandant kann die Führung des Luftfahrzeuges einem dazu befugten Piloten übertragen.
	Art. 9.2.2.3	Bei einer erweiterten Flugbesatzung ist der Kommandant für die Zuteilung der Arbeitsplätze zuständig.
	Art. 9.6.2	Der Flugbetriebsunternehmer ist dafür verantwortlich, dass als Kommandanten auf VFR- und IFR-Flügen nur Piloten eingesetzt werden, die auf dem betreffenden Luftfahrzeugmuster in den letzten 90 Tagen wenigstens drei Starte und drei Landungen ausgeführt haben. Luftfahrzeugmuster, die im Führerausweis in einem zusammenfassenden Eintrag enthalten sind, sowie einmotorige Flugzeugmuster mit Kolbenmotoren bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 2500 kg, gelten als ein Muster.
	Art. 9.6.3	Der Flugbetriebsunternehmer ist dafür verantwortlich, dass der zweite Pilot bei Start und Landung die Steuer nur führen darf, wenn er auf dem betreffenden Luftfahrzeugmuster in den letzten 90 Tagen als Kommandant oder als zweiter Pilot die Steuer geführt hat oder unter Verwendung geeigneter Übungsgeräte seine Befähigung als zweiter Pilot nachgewiesen hat. Luftfahrzeugmuster, die im Führerausweis in einem zusammenfassenden Eintrag enthalten sind, gelten als ein Muster.

	Art. 9.6.4.2	<p>Bevor ein Kommandant erstmals auf einer bestimmten Strecke eingesetzt wird, hat sich der Flugbetriebsunternehmer zu vergewissern, dass der Pilot entweder über ausreichende Kenntnisse verfügt oder die nötigen Unterlagen besitzt, die es ihm erlauben, sich innert nützlicher Frist ausreichende Kenntnisse zu verschaffen über:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. die vorgesehene Strecke und die in Frage kommenden Flugplätze; b. das Gelände und die Mindestflughöhen; c. die durch die Jahreszeiten bedingten Wetterverhältnisse; d. die Einrichtungen und Verfahren der Wetter-, Übermittlungs- und Flugsicherungsdienste; e. die Such- und Rettungsverfahren; f. die Navigationshilfen entlang der vorgesehenen Strecke; g. die Flugwege über dicht besiedelten Gebieten sowie bei grosser Verkehrsdichte; h. die Hindernisse, Beschaffenheit und Befeuern der Flugplätze; i. die Anflughilfen sowie die An-, Abflug- und Warteverfahren; k. die Flugplatzwettermindestbedingungen; l. die Lärmbekämpfungsvorschriften.
	Art. 9.6.4.3.1	<p>Jeder Pilot hat vor dem Einsatz als Kommandant einen Einführungsflug mit einer Landung auf jedem in Frage kommenden Flugplatz unter Aufsicht eines für diese Flugplätze befähigten Piloten auszuführen.</p>
	Art. 9.6.4.3.2	<p>Ausnahmen von dieser Vorschrift [Art. 9.6.4.3.1] sind gestattet, sofern entweder</p> <ul style="list-style-type: none"> a. der Anflug nicht über schwieriges Gelände führt und die Navigations- und Anflugverfahren gleich oder ähnlich sind wie diejenigen, mit denen der Kommandant vertraut ist, oder b. die Flugplatzwettermindestbedingungen mit einem vom BAZL genehmigten Zuschlag erhöht werden, ausgenommen, wenn damit gerechnet werden kann, dass Anflug und Landung unter Sichtflugbedingungen erfolgen werden, oder c. das Absinken von der Anfangsanflughöhe bei Tag und unter Sichtflugbedingungen erfolgen kann oder d. der Flugbetriebsunternehmer den Kommandanten anhand geeigneter bildlicher oder anderer gleichwertiger Unterlagen befähigt, auf dem betreffenden Flugplatz zu landen.

	Art. 9.6.4.3.3	Für den Einsatz auf regelmässig beflogenen Luftverkehrslinien hat der Kommandant für diejenigen Strecken oder Teile davon, auf denen ausschliesslich nach Bodenmerkmalen navigiert werden muss, in jedem Fall einen Einführungsflug als Flugbesatzungsmitglied oder Beobachter auszuführen.
	Art. 9.6.4.4	Der Befähigungsnachweis zum Einsatz als Kommandant ist zwölf Monate gültig, vom Tage an gerechnet, an dem der Pilot letztmals als Flugbesatzungsmitglied, Prüfpilot oder Beobachter auf der betreffenden Strecke eingesetzt war.
Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges	Art. 3	Befindet sich nur ein Luftfahrzeugführer an Bord, so gilt dieser als Kommandant. Befinden sich mehrere Luftfahrzeugführer an Bord, so ist der Halter des Luftfahrzeuges verpflichtet, vor dem Abflug ein Besatzungsmitglied als Kommandanten und ein anderes als seinen Stellvertreter zu bezeichnen. Die Bezeichnung kann durch eine Dienstordnung erfolgen. 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. Wer die tatsächliche Befehlsgewalt an Bord eines Luftfahrzeuges ausübt, hat die gleichen Pflichten und Verantwortlichkeiten wie der Kommandant.
	Art. 4	Der Kommandant ist dafür verantwortlich, dass die Vorbereitung der Besatzung auf den Flug und die Übernahme des Luftfahrzeuges durch die Besatzung den bestehenden Vorschriften entsprechen.
	Art. 5	Der Kommandant ist dafür verantwortlich, dass sich die vorgeschriebenen Papiere an Bord des Luftfahrzeuges befinden, und dass die vorgeschriebenen Bordbücher ordnungsgemäss geführt werden. Der Halter des Luftfahrzeuges kann den Kommandanten durch Dienstordnung von diesen Aufgaben entlasten und sie andern Personen übertragen.
	Art. 6	Der Kommandant hat im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen, der Weisungen des Halters eines Luftfahrzeuges und der anerkannten Regeln der Luftfahrt alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um die Interessen der Fluggäste, der Besatzung, der an der Ladung Berechtigten und des Luftfahrzeughalters zu wahren. In Notfällen hat der Kommandant alle zum Schutze des Lebens, des Luftfahrzeuges und der Ladung unmittelbar erforderlichen Massnahmen zu treffen.

	Art. 7	Der Kommandant ist für die Führung des Luftfahrzeuges nach den gesetzlichen Bestimmungen, den Vorschriften der Luftfahrthandbücher (AIP), den anerkannten Regeln der Luftfahrt und den Weisungen des Halters verantwortlich.
	Art. 8	Der Kommandant hat über die Mitglieder der Besatzung Befehlsgewalt. Der Kommandant kann den Mitgliedern der Besatzung bei Bedarf auch andere als die ihnen vom Halter zugewiesenen Aufgaben und auch bestimmte Aufgaben des Kommandanten übertragen. Die Bestimmungen über die Ausweise für Fluggesellschaftsmitglieder bleiben vorbehalten. Der Kommandant überwacht die Ausführung der den einzelnen Mitgliedern der Besatzung vom Halter des Luftfahrzeuges übertragenen Aufgaben.
	Art. 9	Verstösst ein Mitglied der Besatzung in grober Weise gegen seine Pflichten, so hat der Kommandant den Halter des Luftfahrzeuges zu benachrichtigen. Aus Gründen der Sicherheit und Ordnung kann der Kommandant ein Besatzungsmitglied vorübergehend seiner Stellung entheben, es bei nächster Gelegenheit von Bord weisen oder ihm das Betreten des Luftfahrzeuges verbieten.
	Art. 10	Die Befehlsgewalt des Kommandanten beginnt mit dem Zeitpunkt, in welchem er die Besatzung zur Vorbereitung des Fluges vor dem Abflug besammelt. Sie endet mit der Entlassung nach Erledigung der Arbeiten, die mit der Beendigung des Fluges verbunden sind.
	Art. 11	Die an Bord befindlichen Fluggäste unterstehen der Bordgewalt des Kommandanten. Sie sind verpflichtet, den zur Wahrung der Flugsicherheit sowie zur Aufrechterhaltung von Ordnung und Disziplin an Bord erteilten Weisungen nachzuleben. Der Kommandant ist berechtigt, einen Fluggast, der den erteilten Weisungen nicht nachkommt, nach erfolgloser Ermahnung bei nächster Gelegenheit von Bord zu weisen.
	Art. 12	Die Bordgewalt des Kommandanten gegenüber den Fluggästen beginnt mit der Schliessung des Luftfahrzeuges vor Antritt der Reise. Sie endet mit der Öffnung des Luftfahrzeuges nach Beendigung der Reise oder des Reiseabschnittes und nach Notlandungen oder Unfällen mit dem Zeitpunkt, in welchem die Sorge für die Fluggäste von anderen Stellen übernommen wird.

	Art. 13	Der Kommandant verfügt im Rahmen seiner Aufgabe über das Luftfahrzeug und seine Ladung. Seine Verfügungsgewalt beginnt mit der Übernahme und endet mit der Übergabe des Luftfahrzeuges und der Ladung an die vom Luftfahrzeughalter bezeichnete Stelle, nach Notlandungen oder Unfällen mit dem Zeitpunkt, in welchem Luftfahrzeug und Ladung von andern Stellen übernommen werden.
	Art. 14	Der Kommandant vertritt den Halter des Luftfahrzeuges gegenüber Dritten im Rahmen der ihm vom Halter erteilten Ermächtigung.
	Art. 15	Wird an Bord eines im gewerbsmässigen Verkehr verwendeten Luftfahrzeuges ein Verbrechen oder Vergehen verübt, so hat der Kommandant die zur Beweissicherung notwendigen Massnahmen zu treffen. Er nimmt bis zum Eingreifen der zuständigen Behörde die Untersuchungshandlungen vor, die keinen Aufschub ertragen. Er ist berechtigt, unter grösster Schonung der Privatheimnisse, Fluggäste und Besatzungsmitglieder zu durchsuchen und Gegenstände, die als Beweismittel dienen können, zu beschlagnahmen. Ist Gefahr im Verzug, so steht dem Kommandanten das Recht zu, Verdächtige vorläufig festzunehmen.
	Art. 16	Der Kommandant hat das verübte Verbrechen oder Vergehen der am nächsten Landungsort zuständigen Stelle unverzüglich zu melden. Wurde das Verbrechen oder Vergehen auf einem im gewerbsmässigen Verkehr verwendeten schweizerischen Luftfahrzeug verübt, so hat der Kommandant a. sofern der nächste Landungsort im Ausland liegt, den schweizerischen Konsul, in dessen Bezirk sich der Landungsort befindet, zuhanden des Bundesamtes für Polizeiwesen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements unverzüglich zu benachrichtigen und dessen Weisung einzuholen; b. nach Beendigung der Reise dem Bundesamt für Zivilluftfahrt ohne Verzug schriftlich über das Verbrechen oder Vergehen und über die von ihm getroffenen Massnahmen zu berichten.
	Art. 17	Landet das Luftfahrzeug ausserhalb eines bewilligten Flugplatzes, so hat der Kommandant durch Vermittlung der Ortsbehörden die Weisungen der zuständigen Luftpolizeibehörde einzuholen.
	Art. 18	Geburten, die sich an Bord eines in der Schweiz landenden Luftfahrzeuges ereignen, sind dem schweizerischen Zivilstandsamt des Kreises zu melden, wo die Mutter das Luftfahrzeug verlassen hat.

		<p>Todesfälle, die sich an Bord des Luftfahrzeuges ereignen, sind dem schweizerischen Zivilstandsamt des Kreises zu melden, wo die Leiche dem Luftfahrzeug entnommen wird.</p> <p>Der Kommandant vergewissert sich, dass die Geburt oder der Todesfall dem Zivilstandsamt gemeldet wird, oder er erstattet die Meldung selber.</p>
	Art. 19	<p>Über Geburten und Todesfälle, die sich an Bord eines im Auslande landenden schweizerischen Luftfahrzeuges ereignen, ist vom Kommandanten bei der nächsten Landung im Ausland ein Protokoll zu erstellen, zu unterzeichnen und von zwei andern handlungsfähigen Personen mitunterzeichnen zu lassen.</p> <p>Das Protokoll ist ohne Rücksicht auf zivilstandsamtliche Handlungen ausländischer Behörden nach der ersten Landung in der Schweiz unverzüglich mit eingeschriebenem Brief an das Eidgenössische Amt für das Zivilstandswesen in Bern zu senden.</p>
	Art. 20	<p>Verschwindet eine Person aus dem im Flug befindlichen Luftfahrzeug, so hat der Kommandant nach der nächsten Landung alle Insassen des Luftfahrzeuges einzuvernehmen, welche über die Umstände Auskunft geben können, unter denen die Person verschwunden ist.</p> <p>Über die Aussagen der Einvernommenen sowie über seine eigenen Wahrnehmungen ist vom Kommandanten ein Protokoll zu erstellen und zu unterzeichnen, worin wie bei erwiesenen Todesfällen alle Angaben über die Person des Verschwundenen aufzunehmen sind.</p> <p>Das Protokoll ist ohne Rücksicht auf zivilstandsamtliche Handlungen ausländischer Behörden nach der ersten Landung in der Schweiz unverzüglich mit eingeschriebenem Brief an das Eidgenössische Amt für das Zivilstandswesen in Bern zu senden.</p>
	Art. 21	<p>Die zivilrechtliche Haftung des Kommandanten richtet sich nach den Bestimmungen des Zivilrechts.</p>
	Art. 22	<p>Nach Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe i LFG wird bestraft:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. wer eine Pflicht nach den Artikeln 5 Absatz 1, 6 Absatz 2, 8 Absatz 3, 9 Absatz 1 und 17 verletzt; b. wer als Kommandant eines Luftfahrzeuges bei der Planung und Vorbereitung eines Fluges oder der Übernahme und Vorbereitung des Flugzeuges Aufgaben nicht oder nur ungenügend wahrnimmt, deren Nicht- oder nur mangelhafte Erfüllung geeignet ist, die Sicherheit des Fluges zu beeinträchtigen.