

„90 – Tage – Regel“

Maßgeblich ist Part FCL.060, der die bisherigen Regelungen § 122 LuftPersV und JAR-FCL 1.026 ersetzt. Danach darf ein Pilot ein Luftfahrzeug im gewerblichen Luftverkehr oder zum *Transport von Fluggästen* als PIC nur betreiben, wenn er in den letzten 90 Tagen mindestens 3 Starts, Landeanflüge und Landungen in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse absolviert hat. Als PIC bei Nacht muss er in den letzten 90 Tagen mindestens einen Start, Landeanflug und Landung bei Nacht als Pilot absolviert haben. Diese Regelung verbietet die Mitnahme von Fluggästen, nicht aber von weiteren Besatzungsmitgliedern. Kann z.B. ein Pilot, der aus der dieser 90-Tage-Regel herausgefallen ist, einen anderen Piloten mitnehmen, der etwa den Sprechfunk durchführt? Die Meinungen hierzu sind konträr:

Roland Winkler vertritt im Fliegermagazin¹ die Auffassung, dass bei Flugzeugen, bei denen die „Zahl der erforderlichen Besatzungsmitglieder eine Person“ ist, jeder weitere Mensch an Bord ein Fluggast sei. Dies gelte auch für Scheininhaber und Fluglehrer. Wer innerhalb der letzten 90 Tage nicht die erforderlichen Starts und Landungen absolviert habe, müsse also alleine fliegen. Ausnahmen seien nur der Übungsflug mit Fluglehrer zur Verlängerung der Klassenberechtigung oder der Safety - Pilot bei Eintragung einer OSL (Operational Safety Pilot Limitation) im Medical. Bei einem Verstoß gegen diese Bestimmung sei zumindest eine Ordnungswidrigkeit oder sogar eine Straftat gem. § 315a StGB (Gefährdung des Luftverkehrs) anzunehmen.

Demgegenüber ist *Wolfgang Hirsch*² der Auffassung, dass ein zweiter Pilot, der die Voraussetzungen erfüllt, dieses Luftfahrzeug selbst als PIC zu steuern, „selbstverständlich“ mitgenommen werden darf.

*Sibylle Gläsing-Deiss*³ teilt diese Meinung: bei einer *Mindestbesatzung* von einem Piloten gilt im Umkehrschluss, dass auch mehrere Besatzungsmitglieder tätig werden können. Diese Auffassung werde auch vom *Luftamt Nord* und vom *RP Baden – Württemberg* geteilt: „Wenn der mitfliegende Pilot ebenfalls alle Berechtigungen für die Durchführung des Fluges besitzt, kann er den verantwortlichen Piloten begleiten, auch wenn dieser nicht die Voraussetzungen nach § 122 LuftPersV bzw. JAR-FCL 1.026 zur Mitnahme von Fluggästen erfüllt. Dies gilt nur für einen Begleiter“.

Stellungnahme:

Die 90-Tage-Regel dient erkennbar und ausschließlich dem Schutz Dritter. Bereits aus der Formulierung des § 32 LuftBO⁴ („Die Zusammensetzung der Flugbesatzung eines Luftfahrzeugs muss *mindestens* den im Flughandbuch und in anderen Betriebsanweisungen enthaltenen Forderungen entsprechen“) wird deutlich, dass hier nur Mindestanforderungen festgelegt werden, es jedoch keineswegs verboten ist, dass mehr als die erforderliche Mindestanzahl von Besatzungsmitgliedern tätig werden.

Part FCL.060 verbietet die Mitnahme (nur) von Fluggästen. „Fluggast ist, wer als Flugzeuginsasse nicht zum fliegenden Personal oder zum Flugzeugpersonal zählt“⁵. Bereits 1983 hat der BGH⁶ entschieden, Fluggast sei nicht, „wer dazu bestimmt ist, das Luftfahrzeug verantwortlich zu führen oder den verantwortlichen Luftfahrzeugführer dabei zu unterstützen (fliegendes Personal), oder wer im Auftrag des Veranstalters sonstige Dienste im Flugzeug zu verrichten hat.“ Weiter heißt es in diesem Urteil, dass zur Besatzung nicht nur diejenigen Personen zählen, „die zur Bedienung des Fluggeräts notwendig und ausreichend sind. Es kommt daher nicht darauf an, ob das Flugzeug von einem Piloten ohne Mithilfe

¹ Heft 7 / 2009 S. 56

² aviation news 3/2009 S. 4

³ AOPA – Letter 04/99 S. 12

⁴ siehe Anhang

⁵ BGH VI ZR 356/03, Urteil vom 15.03.2005 „Schnupperflug“

⁶ BGH, Urteil vom 30. November 1983 – IVa ZR 32/82 –, juris

hätte geführt werden können. Die Besatzung beschränkt sich auch nicht auf das Personal, das nach Maßgabe öffentlich-rechtlicher Vorschriften am Flug teilnehmen muss. Hierbei handelt es sich um sach- oder pflichtbezogene Mindestanforderungen, die einer Ausweitung der Besatzung nicht entgegenstehen. Zum fliegenden Personal zählt auch der Insasse, der hilfsweise das Flugzeug steuern oder die Führung durch Hilfsdienste unterstützen soll; er scheidet von Beginn des Flugs an als Fluggast aus, selbst wenn er bis zum Unfall die vorgesehenen Tätigkeiten nicht ausgeübt hat. Demnach kann zum fliegenden Personal auch ein Insasse zählen, der gar keine Tätigkeiten ausübt. Er wird schon dadurch in die Besatzung eingegliedert, dass mit dem Halter des Flugzeugs, dessen Stellvertreter oder dem Piloten abgesprochen wird, er solle sich für den konkreten Flug zur Übernahme flugtechnischer (Hilfs-) Tätigkeiten bereit halten. Mit der Erklärung seiner Bereitschaft für den konkreten Flug begibt er sich in den Bereich des besonderen Besatzungswagnisses, das schon deshalb durch seine eigenen Fähigkeiten und Möglichkeiten mitbestimmt wird, weil die erklärte Bereitschaft in die Entscheidungsgrundlagen des verantwortlichen Luftfahrzeugführers einfließt.“

Die Mitnahme eines weiteren Besatzungsmitglieds nach längerer Pause ist sachdienlich und erhöht die Flugsicherheit. Es kann nicht die Absicht des Gesetz- bzw. Verordnungsgebers gewesen sein, Verhaltensweisen, die diesem Ziel dienen, zu verhindern. Die gegenteilige Ansicht *Winklers* findet weder im Wortlaut, in der Entstehungsgeschichte noch im Sinn der Regelung eine Stütze.

Aus dieser Rechtslage lassen sich folgende allgemeine Schlussfolgerungen ziehen:

Die Mitnahme von Personen, die nicht als Fluggäste im oben genannten Sinne anzusehen sind, ist auch dann zulässig, wenn die gem. § 122 LuftPersV / JAR-FCL 1.026 geforderten Voraussetzungen beim PIC nicht erfüllt sind (vorausgesetzt, der PIC ist im Besitz eines gültigen Class Ratings). Dies gilt jedenfalls dann, wenn die andere Person im Besitz einer gültigen Berechtigung ist.

Es genügt aber auch schon, wenn die andere Person als Inhaberin eines Funksprechzeugnisses den Funksprechverkehr zur Entlastung des PIC durchführt⁷. § 32 LuftBO lässt es ausdrücklich zu, dass auch in bestimmten Fällen, in denen die Flugbesatzung mindestens aus zwei zur Führung und Bedienung des Luftfahrzeugs berechtigten Luftfahrzeugführern bestehen muss, ein zweiter Luftfahrzeugführer nicht erforderlich ist, wenn an seiner Stelle eine Person den Sprechfunk ausübt, welche die Berechtigung zur Ausübung des Flugfunkdienstes in englischer Sprache bei Flügen nach Instrumentenflugregeln besitzt. Diese Person gehört dann ebenfalls zur Besatzung und ist nicht Fluggast. Das mitfliegende weitere Besatzungsmitglied ist nicht PIC.

Zu beachten ist allerdings, dass Besatzungsmitglieder nicht unter den Schutz der Passagierhaftpflichtversicherung (CSL – Versicherung) fallen.

Für Nachtflüge gilt, dass auch dann, wenn der PIC innerhalb der letzten 90 Tage zwar mindestens drei Starts und Landungen, aber keine bei Nacht durchgeführt hat, er ein weiteres Besatzungsmitglied mitnehmen darf.

⁷ Hirsch aaO

Anhang:

LuftBO

2. Flugbesatzung

§ 32 Zusammensetzung der Flugbesatzung

(1) Die Zusammensetzung der Flugbesatzung eines Luftfahrzeugs muss mindestens den im Flughandbuch und in anderen Betriebsanweisungen enthaltenen Forderungen entsprechen.

(2) Für Flüge nach Instrumentenflugregeln muss die Flugbesatzung mindestens aus zwei zur Führung und Bedienung des Luftfahrzeugs nach Instrumentenflugregeln berechtigten Luftfahrzeugführern bestehen.

(3) In Luftfahrzeugen, die mit nicht mehr als neun Fluggastsitzen ausgerüstet sind, ist abweichend von Absatz 2 ein zweiter Luftfahrzeugführer nicht erforderlich, wenn

1. an seiner Stelle eine Person den Sprechfunk ausübt, welche die Berechtigung zur Ausübung des Flugfunkdienstes in englischer Sprache bei Flügen nach Instrumentenflugregeln besitzt, oder
2. der verantwortliche Luftfahrzeugführer durch einen betriebsbereiten Flugregler, der mindestens über eine Höhen- und Kurshaltung verfügt, so entlastet wird, dass er das Luftfahrzeug allein sicher führen und bedienen kann.

Part FCL.060:

Ein Pilot darf ein Luftfahrzeug im gewerblichen Luftverkehr oder zum Transport von Fluggästen nur betreiben:

- (1) als PIC oder als Kopilot, wenn er in den letzten 90 Tagen mindestens 3 Starts, Landeanflüge und Landungen in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse oder in einem FFS absolviert hat, der dieses Muster oder diese Klasse nachbildet. Die 3 Starts und Landungen müssen entsprechend den Rechten des Piloten beim Führen eines Luftfahrzeugs mit mehreren Piloten oder mit einem Piloten absolviert werden und
- (2) als PIC bei Nacht,
 - i. wenn er in den letzten 90 Tagen mindestens einen Start, Landeanflug und Landung bei Nacht als Pilot in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse oder in einem FFS absolviert hat, der dieses Muster oder diese Klasse nachbildet, oder
 - ii. eine IR besitzt