



## Luftfahrt-Bundesamt

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Luftfahrt-Bundesamt - Postfach 30 54 - 38020 Braunschweig

An alle  
deutschen Luftfahrtunternehmen,  
die Flugbetrieb nach der 2. DV LuftBO  
- zukünftig EU-OPS Abschnitt Q - durchführen

Ihr Zeichen:  
Ihre Nachricht vom:  
Unser Zeichen: B 239-30301.430.01.03  
Unsere Nachricht vom:

Auskunft erteilt: Frau Leuer  
Telefon: 0531 2355-547  
Fax: 0531 2355-742  
E-Mail: Monika.Leuer@lba.de

Datum: 06. Juni 2008

### **LBA-Rundschreiben Flugbetrieb 12/2008**

#### **Umsetzung der EU-OPS 1 ab 16.07.2008**

#### **hier: Anwendung EU-OPS Abschnitt Q in Verbindung mit der 1. DV LuftBO**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in wenigen Wochen ist es soweit – die Dienst-, Flugdienst- und Ruhezeit-Regelungen des Abschnittes Q sowie die ergänzenden nationalen Regelungen in der 1. DV LuftBO müssen ab 16. Juli 2008 angewendet werden.

Nach Abstimmung mit dem BMVBS, LR 24, möchten wir Ihnen im Folgenden einige Erläuterungen und Auslegungen zu den Vorschriften geben.

#### **OPS 1.1095 Nr. 1.7 Heimatbasis**

Heimatbasis kann nur ein Ort (Flugplatz) sein; eine Doppel-Stationierung an zwei unterschiedlichen Orten ist nicht zulässig. Eine Ausnahme davon kann zugelassen werden, wenn bei zwei nicht weit voneinander entfernten Flugplätzen dem Luftfahrt-Bundesamt nachgewiesen wird, dass das Besatzungsmitglied vom privaten Wohnsitz zu beiden Meldepunkten in etwa die gleiche Entfernung/Fahrzeit zurückzulegen hat.

#### **OPS 1.1105 Nr. 1.4 Maximale tägliche Flugdienstzeit**

Die Kürzung der grundsätzlich höchstzulässigen täglichen Flugdienstzeit von 30 Minuten gilt ab dem dritten Flugabschnitt – d.h. bereits für den dritten Flugabschnitt müssen 30 Minuten abgezogen werden.

#### **OPS 1.1110 Nr. 2.1 i.V.m. 1.1095 Nr. 1.9**

Abweichend von OPS 1.1095 Nr. 1.9 kann die Luftfahrtbehörde festlegen, dass die zweite Ortsnacht um 20:00 Uhr beginnen kann. Gemäß § 13 Abs. 1 der 1. DV LuftBO kann diese Abweichung bei Vorliegen wichtiger Gründe zugelassen werden.

Wenn die durch § 13 (1) eingeräumte Möglichkeit zur Verkürzung der zweiten Ortsnacht genutzt werden soll, ist ein Antrag mit einer Begründung der betrieblichen Notwendigkeit dieser Regelung beim Luftfahrt-Bundesamt einzureichen. Der Antrag bzw. die Genehmigung muss sich nicht auf einzelne Umläufe beziehen. Im Normalfall wird eine Allgemeingenehmigung für einen definierten Personenkreis (alle Besatzungsmitglieder des

...

Unternehmens oder alle an einem bestimmten Flugplatz stationierten Besatzungsmitglieder) beantragt und bewilligt. Dem Luftfahrt-Bundesamt ist regelmäßig über die Nutzung der Regelung zu berichten.

### **OPS 1.1120 Kommandantenentscheid**

Nr. 1.1 Kann die geplante höchstzulässige Flugdienstzeit, die aufgrund der Anzahl der Flugabschnitte und/oder einer Überschneidung des Tagesrhythmus-Tiefs geringer als die grundsätzlich höchstzulässige Flugdienstzeit von 13 Stunden sein kann, aus unvorhersehbaren Gründen nicht eingehalten werden, kann die grundsätzlich höchstzulässige Flugdienstzeit gemäß OPS 1.1105 Nr. 1.3 um 2 Stunden verlängert werden. Die gemäß Nr. 1.3.2 erforderliche Meldung an das Luftfahrt-Bundesamt muss einen detaillierten Bericht des Kommandanten sowie eine Stellungnahme des Luftfahrtunternehmers enthalten, aus denen eindeutig die Gründe für die Nichteinhaltung hervorgehen.

Ein Grund für die Nichteinhaltung der Ruhezeit kann nur eine Überschreitung der vorangegangenen geplanten Flugdienstzeit sein; dazu sind auch die Gründe für die Verlängerung der geplanten Flugdienstzeit anzugeben.

Nr. 1.1.3 Eindeutig ist, dass eine Ruhezeit nur verkürzt werden darf, wenn die vorausgegangene geplante Flugdienstzeit überschritten wurde. Denn wird die geplante Flugdienstzeit eingehalten, kann in der Regel auch die entsprechend geplante Ruhezeit eingehalten werden.

Die Ruhezeit darf jedoch niemals die Mindestruhezeit gemäß OPS 1.1110 Nr. 1.2 unterschreiten. Danach ist eine Ruhezeitverkürzung möglich:

- an der Heimatbasis nach einer Dienstzeit weniger als 12 Std. (gemäß OPS 1.1110 Nr. 1.1 muss die Ruhezeit mindestens 12 Stunden betragen). Die Mindestruhezeit bei Anwendung des Kommandantenentscheides muss mindestens so lang wie die vorangegangene Dienstzeit, mindestens jedoch 10 Stunden betragen – maßgebend ist der größere Wert.
- bei Flugdienstzeiten über vier oder mehr Zeitzonen; am Einsatzort müssen 14 Std. Ruhezeit – unabhängig von der vorangegangenen Dienstzeit – gewährt werden. Beträgt die vorangegangene Dienstzeit z.B. 12 Std. oder weniger, kann die erforderliche Ruhezeit um bis zu 2 Stunden auf 12 Std. gekürzt werden.
- bei verlängerten Ruhezeiten infolge einer geplanten Verlängerung des Flugdienstes nach OPS 1.1105 Nr. 2.6.

### **§ 8 Abs. 1 der 1. DV LuftBO – Dienstzeit**

Der Begriff „Dienstzeit“ ersetzt den bisher für jegliche Dienstleistung geführten Begriff „Arbeitszeit“. Eingeschlossen sind auch die bisher „Neutralzeit“ genannten Unterbrechungen einer Flugdienstzeit.

### **§ 8 Abs. 4 der 1. DV LuftBO – Ortstage**

Die Regelung der Ortstage und deren Anzahl – wie seinerzeit aus der Richtlinie 2000/79/EG in die 2. DV LuftBO übertragen – hat weiterhin Gültigkeit. In diesem Zusammenhang weisen wir noch einmal darauf hin, dass die Anzahl der im Voraus festzulegenden Ortstage sowohl für den Kalendermonat als auch für das Kalenderjahr Mindestwerte sind. Besatzungsmitglieder haben Anspruch auf mindestens vier Wochen Jahresurlaub, mindestens 96 Ortstage im Kalenderjahr und mindestens 7 Ortstage im Kalendermonat. Wird vom Luftfahrtunternehmen ein Jahresurlaub von mehr als 4 Wochen gewährt, darf pro voller, über die vier Wochen hinausgehend in Anspruch genommener Urlaubswoche die Anzahl der Ortstage um zwei gekürzt werden. Eine pauschale Kürzung des kalenderjährlichen Anspruches auf 96 Ortstage aufgrund längeren Jahresurlaubs ist nicht zulässig; die Einhaltung der Anzahl der Ortstage wird vom Luftfahrt-Bundesamt geprüft.

### **§ 9 und § 11 der 1. DV LuftBO – ruhig gelegener Raum mit Schlafgelegenheit**

Um eine möglichst optimale Erholung/Entspannung zu gewährleisten, muss den Besatzungsmitgliedern ein Einzelzimmer mit Dusche/WC zur Verfügung stehen – ein Standard-Hotelzimmer. Die Unterbringung in einem öffentlich-zugänglichen Raum oder ein Raum für mehr als eine Person mit Klappliegen oder Ruhesesseln entspricht nicht den Anforderungen an die Unterbringung.

### **§ 9 der 1. DV LuftBO – Positionierung nach dem letzten Flugabschnitt und Abschlussarbeiten**

Gemäß Abschnitt Q endet die Flugdienstzeit nach dem letzten Flugabschnitt; die Abschlussarbeiten sind somit keine Flugdienstzeit, aber Dienstzeit; eine Regelung hierfür muss vom Unternehmer im OM-A festgelegt werden. Positionierungszeit nach dem letzten Flugabschnitt und im Anschluss an die Abschlussarbeiten ist nicht nur zur Heimatbasis, sondern auch an jeden anderen Einsatzort möglich; auch diese dafür aufgewendete Zeit ist Dienstzeit und wirkt sich somit auf die anschließende Ruhezeit aus (Ruhezeit entsprechend der vorangegangenen Dienstzeit). Diese Zeiten müssen in den Aufzeichnungen dokumentiert werden.

### **§ 13 der 1. DV LuftBO – Verkürzte Ruhezeiten in besonderen Fällen**

Mit der Einführung von Abschnitt Q sind nur noch Ausnahmen zur Kürzung der Ruhezeit, nicht aber eine Verlängerung der Flugdienstzeit zulässig. Eine Ausnahmegenehmigung zur Verkürzung der Ruhezeit kann nur in Einzelfällen erteilt werden.

Darüber hinaus sind die Voraussetzungen des Artikels 8 der VO (EWG) 3922/91 zu erfüllen. Das bedeutet, dass dem Antrag eine detaillierte, wissenschaftlich begründete Darlegung beizufügen ist, wie hierbei mit anderen Mitteln ein gleichwertiges Maß an Sicherheit erreicht wird.

### **§ 14 der 1. DV LuftBO – Flüge mit verstärkter Besatzung**

Voraussetzung einer Genehmigung zur Verlängerung der Flugdienstzeit bis zu 18 Stunden ist die Verstärkung der Flugbesatzung und das Vorhandensein von Schlafgelegenheiten in einem von dem Führerraum und der Kabine abgetrennten Raum. Die Anforderungen an die Unterbringung sind in der LBA-Richtlinie U2-430.04.02.8(4), Rev. 3, vom Mai 2004 definiert, die weiterhin Gültigkeit besitzt. Alternative Unterbringungsmöglichkeiten müssen eine mindestens gleichwertige Erholungswirkung gewährleisten. Bei Antragstellung ist der Nachweis über den Einbau eines Compartments bzw. einer gleichwertigen Unterbringung vorzulegen.

Wir wünschen allen Luftfahrtunternehmen bei der Umstellung auf die neuen Vorschriften einen reibungslosen Übergang; sollten in den ersten Wochen Probleme auftreten, wenden Sie sich bitte vertrauensvoll an uns – gemeinsam werden wir versuchen, eine Lösung zu finden.

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag

gezeichnet

M o n n i n g

Referatsleiter i.V.

Referat B 2 (Flugbetrieb)

