

Fragenkatalog zu EU-OPS 1 Abschnitt Q i. V. m. §§ 8 bis 15 der 1. DV LuftBO

<p>OPS .1.1090 Nr. 2.3</p>	<p>Gibt es nähere Ausführung zu der Frage, was die Bedingung „Der Luftfahrtunternehmer hat für alle Flüge sicherzustellen, dass die Dienstpläne so frühzeitig ausgearbeitet und bekannt gegeben werden, dass die Besatzungsmitglieder die Möglichkeit haben, angemessene Ruhezeiten einzuplanen“ noch erfüllt?</p>	<p>Bei Dienstplänen, die den Zeitraum vom 1. bis 30./31. eines Monats umfassen, ist es angemessen und der Definition "rechtzeitig" entsprechend, den Plan 3 Tage vor in Kraft treten zu veröffentlichen. Bei anderen Zeiträumen, z.B. wöchentlich, gilt analog auch eine Frist von mindestens 3 Tagen.</p>
<p>OPS 1.1090 Nr. 3.1. i.V.m. OPS 1.1095 Nr. 1.7.</p>	<p>Ein Flugzeug wird grundsätzlich nicht mehr ab einer Heimatbasis betrieben sondern fliegt, wenigstens Europaweit, immer nur die von Kunden gewünschten Strecken und bleibt dann – wo auch immer – bis zum nächsten Einsatz stehen. Die Crew bleibt jeweils für 14 Tage beim Flugzeug und wird dann ausgetauscht. Wo ist hier die Homepage anzusetzen?</p>	<p>Die OPS 1.1095 Nr. 1.7. ist eindeutig: Heimatbasis ist der vom Luftfahrtunternehmer bestimmte Ort, an dem das Besatzungsmitglied normalerweise eine Dienstzeit beginnt und beendet und wo der Luftfahrtunternehmer nicht für die Unterbringung verantwortlich ist. Bei Flugbetrieben, die Besatzungsmitglieder über einen längeren Zeitraum im Ausland fliegen lassen, wird der Flugplatz als Heimatbasis benannt, an dem das Unternehmen seinen Sitz hat.</p>
<p>OPS 1.1090 Nr. 3.2 und 3.3</p>	<p>Gibt es nähere Ausführung zu der Frage, was ein Luftfahrtunternehmer tun sollte, um die Vorgaben aus OPS 1.1090 3.2 sowie 3.3 zu erfüllen?</p>	<p>Hier gibt es gegenwärtig seitens des europäischen Verordnungsgebers keine näheren Durchführungsbestimmungen. Grundsätzlich ist aber jeder Unternehmer aufgefordert, die benannten Aspekte bei seinen Planungen zu berücksichtigen.</p>
<p>OPS 1.1090 Nr. 3.3</p>	<p>Der Unternehmer hat Dienste so zu planen, dass ernsthafte Störungen von Schlaf- oder Arbeitszyklen vermieden werden, z.B. aufgrund wechselnder Früh- und Spätschichten. Wann ist von unerwünschten Praktiken zu sprechen?</p>	<p>Die zu vermeidenden „unerwünschten Praktiken“ setzen eine mehr oder weniger regelmäßige Anwendung voraus. In der Regel sollte der Wechsel von Früh- auf Spätschicht nach einer ausreichenden Ruhezeit geplant werden, damit das Besatzungsmitglied sich vom vorausgegangenen Dienst erholen und den nachfolgenden Dienst ausgeruht antreten kann. Eine empfehlenswerte Praxis ist der Wechsel nach einer wöchentlichen Ruhezeit.</p>
<p>OPS 1.1090 Nr. 3.4 i.V.m. § 8 (3) und (4) 1. DV LuftBO</p>	<p>Wie ist die Mindestanzahl dienstfreier Ortstage zu planen?</p>	<p>Gem. OPS 1.1090 Nr. 3.4 i. V. m. § 8 Abs. 3 und 4 der 1. DV LuftBO hat der Luftfahrtunternehmer unbeschadet des gesetzlich geregelten Jahresurlaubs monatlich mindestens sieben dienstfreie Ortstage und jährlich mindestens 96 dienstfreie Ortstage einzuplanen, und sie den Besatzungsmitgliedern im Voraus bekannt zu geben.</p> <p>Es muss davon ausgegangen werden, dass das Besatzungsmitglied seine Freizeit entsprechend geplant hat und diese Planung nicht kurzfristig zu ändern ist. Eine Änderung der festgelegten Mindestortstage kann nach unserer Auslegung nur in Absprache und mit dem Einverständnis des Besatzungsmitgliedes erfolgen.</p> <p>Die Ortstage sind so zu planen, dass sie am dienstlichen Wohnsitz verbracht werden können.</p>

Fragenkatalog zu EU-OPS 1 Abschnitt Q i. V. m. §§ 8 bis 15 der 1. DV LuftBO

<p>OPS 1.1095 Nr. 1.5 i.V.m. § 8 der 1. DV LuftBO</p>	<p>Sind Arbeitszeit und Dienstzeit äquivalent, was bedeutet, dass die Definitionen der Begriffe als sich gegenseitig ergänzend zu verstehen sind?</p>	<p>Arbeitszeit und Dienstzeit werden in der EU-OPS und der 1. DV LuftBO synonym verwendet, d. h. es taucht ausschließlich der Begriff der Dienstzeit auf. Gegenseitig ergänzend sind die europäischen Vorschriften zu dem Thema, nämlich die Richtlinie 2000/79/EG und die OPS-1.</p>
<p>OPS 1.1095 Nr. 1.10.</p>	<p>Ein „einzelner dienstfreier Tag“ wird definiert als ein freier Tag mit zwei Ortsnächten. Gilt das für jeden Ortstag?</p>	<p>Der einzelne dienstfreie Tag findet sich nur in der Definition, nicht aber in den anschließenden Bestimmungen. Der Ortstag ist eindeutig definiert. Die zwei Ortsnächte sind nur im Zusammenhang mit der wöchentlichen Ruhezeit von 36 Stunden zu gewähren.</p>
<p>OPS 1.1095 Nr. 1.15.</p>	<p>Tagesrhythmus-Tief: Zeitraum zwischen 02:00 Uhr und 05:59 Uhr. Endet der Zeitraum tatsächlich um 05:59 oder um 06:00 Uhr?</p>	<p>Mit 05:59 Uhr ist das <u>Ende</u> der fünften Stunde gemeint - also Glockenschlag 06:00 Uhr. Ab der ersten Sekunde der sechsten Stunde ist kein Tagesrhythmus-Tief mehr zu berücksichtigen.</p>
<p>OPS 1.1095 Nr. 1.15.</p>	<p>Tagesrhythmus-Tief: Innerhalb einer Bandbreite von drei Zeitzonen bedeutet insgesamt also 7 Zeitzonen. Erst ab einem Zeitzonenunterschied von mehr als 3 Zeitzonen wird das WOCL nach der Ortszeit der neuen Zeitzone bestimmt.</p>	<p>Die Festlegung „innerhalb einer Bandbreite von drei Zeitzonen“ bedeutet zum Beispiel bei einer Heimatbasis in der Zeitzone UTC +1, dass für Flüge im Bereich zwischen UTC - 2 und UTC + 4 für die Ermittlung des Tagesrhythmus-Tiefs grundsätzlich immer die Ortszeit der Heimatbasis angewendet wird. Bei einer Heimatbasis in der Zeitzone der UTC wäre dies der Bereich UTC - 3 bis UTC + 3.</p> <p>Erst wenn bei einem Einsatz eine Zeitzone mit einem Unterschied von mehr als drei Zeitzonen gegenüber der Heimatbasis erreicht wird, gilt die Regel, dass sich das Tagesrhythmus-Tief während der ersten 48 Stunden nach Verlassen der Heimatbasis-Zeitzone (relevant ist hierbei der Beginn der Dienstzeit in der Heimatbasis-Zeitzone) auf die Heimatbasiszeit und danach auf die jeweilige Ortszeit (des Abflugortes) bezieht.</p> <p>Die „Bandbreite von 3 Zeitzonen“ ist also als ein Band mit der Länge von 3 Zeitzonen jeweils in westlicher und östlicher Richtung zu verstehen, an dessen einem Ende sich die Heimatzeitzone und an dem anderen Ende die Lokalzeit des Zielorts befindet. Demnach können Flüge mit Bezug auf die Heimatzeitzone von und zu Orten durchgeführt werden, die sich maximal 3 Zeitzonen westlich oder östlich der Heimatzeitzone befinden; vorausgesetzt, dass das Besatzungsmitglied seit Verlassen der Heimatzeitzone keine Übernachtung außerhalb dieses Bereichs von maximal 7 Zeitzonen hatte.</p>
<p>OPS 1.1095 Nr. 1.15. i.V.m. § 12 1. DV LuftBO</p>	<p>Was geschieht bei Zeitzonendifferenzen von genau 3 Stunden zur Heimatbasis?</p>	<p>Bei Zeitzonendifferenzen von genau drei Stunden gilt hinsichtlich des Tagesrhythmus-Tiefs immer die Ortszeit der Heimatbasis. Eine Verlängerung der Ruhezeiten infolge des Zeitzonenunterschiedes ist nicht erforderlich.</p>

Fragenkatalog zu EU-OPS 1 Abschnitt Q i. V. m. §§ 8 bis 15 der 1. DV LuftBO

<p>OPS 1.1095 Nr. 1.15. i.V.m. § 12 1. DV LuftBO</p>	<p>Was geschieht bei Zeitzonendifferenzen von 3 ½ Stunden?</p>	<p>Bei Zeitzonendifferenzen von 3 ½ Stunden gilt die Regel, dass sich das Tagesrhythmus-Tief während der ersten 48 Stunden nach Verlassen der Heimatbasis-Zeitzone (relevant ist hierbei der Beginn der Dienstzeit in der Heimatbasis-Zeitzone) auf die Heimatbasiszeit und danach auf die jeweilige Ortszeit (des Abflugortes) bezieht. Eine Verlängerung der Ruhezeiten infolge des Zeitonenunterschiedes ist nicht erforderlich.</p>
<p>OPS 1.1100</p>	<p>Worauf beziehen sich die Zeiträume von „jeweils 7 bzw. 28 aufeinander folgenden Tagen“?</p>	<p>Es gilt hier die Ortszeit der Heimatbasis. Nach der Systematik der EU-OPS handelt es sich bei Zeitangaben grundsätzlich um Ortszeiten. Ein Tag beginnt um 00:00 Uhr und endet um 24:00 Uhr. Da in Subpart Q auf Ortszeiten Bezug genommen wird, sind diese rollierenden Zeiträume vom ersten Tag 00:00 Ortszeit bis zum siebten (28. Tag) Tag 24:00 Uhr Ortszeit bemessen.</p>
<p>OPS 1.1100 Nr. 1.1. und 1.2.</p>	<p>Begrenzung der Dienst- und Blockzeiten: Die kumulierten Begrenzungen beziehen sich auf die Planung. Müssen im tatsächlichen Flugbetrieb die Beschränkungen eingehalten werden?</p>	<p>Bei der Summe der kumulativen Dienstzeiten und bei der Gesamtblockzeit müssen die tatsächlichen Zeiten vollständig angerechnet und deren Begrenzungen eingehalten werden.</p>
<p>OPS 1.1100 1.2 b)</p>	<p>Begrenzung auf 100 Blockstunden pro Monat: Wie ist die Begrenzung zu sehen bei Planung unterhalb der 100 Blockstundengrenze und zusätzlichen geplanten Bereitschaftsdiensten? Was, wenn das Besatzungsmitglied Ende des Monats aus der Bereitschaft gerufen wird und mit diesem Umlauf/Flug die 100 Blockstundengrenze überschreitet und der Flug mit keinem anderen Besatzungsmitglied durchführbar wäre?</p>	<p>Die 100 Blockstunden sind auf innerhalb jeweils 28 aufeinander folgende Tage beschränkt - ein rollierender Zeitraum, der jeden Tag geprüft werden muss!</p> <p>Wenn die 100 Blockstunden innerhalb jeweils 28 aufeinander folgender Tage erreicht sind, kann das Besatzungsmitglied nicht mehr eingesetzt werden. Eine Überschreitungsmöglichkeit per Kommandanten-Entscheid ist nicht möglich.</p> <p>Die OPS-Vorschriften verlangen eine umfassende gleichmäßige Planung.</p>

Fragenkatalog zu EU-OPS 1 Abschnitt Q i. V. m. §§ 8 bis 15 der 1. DV LuftBO

<p>OPS 1.1105 i.V.m. § 9 der 1. DV LuftBO</p>	<p>Wie lang ist die maximale Flugdienstzeit für einen Dienst mit unterbrochener Flugdienstzeit, bei dem die Dienstzeit das Tagesrhythmus-Tief komplett überschneidet, die Flugdienstzeit das TRT jedoch gar nicht berührt?</p>	<p>1. Beispiel (alles Ortszeiten) 2 Flugabschnitte 1. leg C/I 20:00 OnBlock 02:00 C/O 02:30 Pause 02:30 bis 06:00 2. leg C/I 06:00 OnBlock 08:30 C/O 09:00 FDZ 8:30 Std. Dienstzeit 13:00 Std. Mindest-Ruhezeit 13 Std. max. FDZ: 13 Stunden - Das Tagesrhythmus-Tief wird nicht durch die FDZ berührt.</p> <p>2. Beispiel 1. leg C/I 20:00 On Block 22:30 C/O 23:00 Pause 23:00 bis 04:00 2. leg C/I <u>04:00</u> OnBlock 09:00 C/O 09:30 FDZ 7:30 Std. Dienstzeit 13:30 Std. Mindest-Ruhezeit 13:30 Std. max. FDZ: 13 Stunden - <u>02:00</u>*100% = max. planbare FDZ 11:00 Stunden - FDZ und Tagesrhythmus-Tief überschneiden sich.</p>
<p>OPS 1.1105 i.V.m. § 9 (1) der 1. DV LuftBO</p>	<p>Für die Dienstzeit besteht keine tägliche Begrenzung; sie kann daher beliebig lang dauern?</p>	<p>Nein, die tägliche Begrenzung ist in § 9 der 1. DV LuftBO eindeutig geregelt: Die Summe aus Flugdienstzeit, Dienstzeit vor und zwischen dem Flugdienst darf die zu Beginn der Dienstzeit höchstzulässige Flugdienstzeit nach OPS 1.1105 nicht überschreiten. Wird eine Flugdienstzeit mit 4 Landungen ohne TRT-Überschneidung geplant, ist die höchstzulässige Flugdienstzeit 12 Std. bzw. mit Verlängerung 13 Std.; diese Begrenzung gilt auch für die Dienstzeit. Beginnt eine Dienstzeit beispielsweise im TRT, ist die Überschneidung mit dem TRT voll von der grundsätzlich höchstzulässigen täglichen Flugdienstzeit abzuziehen. Die Abschlussarbeiten und eine Positionierung nach dem letzten Flugabschnitt können darüber hinaus ausgeführt werden.</p>
<p>OPS 1.1105 i.V.m. § 11 (1) der 1.DV LuftBO</p>	<p>Nach der Definition der unterbrochenen Flugdienstzeit darf eine max. Dienstzeit für eine Besatzung von 18:00 Stunden geplant werden, wenn diese durch eine vierstündige (oder min. dreistündige) Pause per Definition unterbrochen ist, sofern die höchstzulässigen Dienstzeiten nach OPS 1.1105 und § 10 1.DVO LuftBO nicht überschritten sind.</p> <p>Also z.B. 06.45 FDZ + 00.15 Nachbearbeitungszeit + 04.00 Pause im Hotel + 06.45 FDZ + 00.15 Nachbearbeitungszeit. Ich kann also einen verlängerten Flugdienst mit Unterbrechung auf 18.00 Stunden Dienstzeit planen?</p>	<p>Bei der Planung einer unterbrochenen Flugdienstzeit ist die höchstzulässige Flugdienstzeit nach den Nummern 1.3 bis 2.7 zu berechnen.</p> <p>Wenn die <u>Dienstzeiten</u> die höchstzulässigen <u>Flugdienstzeiten</u> nach OPS 1.1105 oder § 10 überschreiten, nämlich die nach OPS 1.1105 Nummern 1 und 2 (Abarbeitung wie oben beschrieben) höchstzulässige planbare Flugdienstzeit, dann ist die Planung einer unterbrochenen Flugdienstzeit mit einer mindestens 3 stündigen Pause bis zu einer zusammenhängenden Dienstzeit von 18 Stunden zulässig.</p> <p>z.B. geplante FDZ 11:30 Std. - höchstzul. FDZ und DZ 13:00 Std. - geplante Pause 3:30 Std. = Flugdienstzeit 11:30 Std. Dienstzeit 15:00 Std.</p> <p>Wenn die unterbrochene Dienstzeit 14 Stunden oder weniger beträgt, ist § 9 anzuwenden.</p>

Fragenkatalog zu EU-OPS 1 Abschnitt Q i. V. m. §§ 8 bis 15 der 1. DV LuftBO

<p>§ 11 der 1. DV LuftBO</p>	<p>Steht §11 Abs. (2) allein und ist nicht an die Erfüllung des Abs. (1) gebunden? Folgt daraus, dass immer dann, wenn z.B. die Nacharbeitszeit oder eine Positionierungszeit (Dienstzeiten) die maximal zulässige Flugdienstzeit überschießt (zulässig nach § 9 der 1. DVO), die „Time on Controls“ (d.h. Blockzeit) auf 10 Stunden begrenzt ist?</p>	<p>Diese Sichtweise ist nicht korrekt, da Abs. 2 nicht ohne Abs. 1 gelesen werden kann.</p>
<p>OPS 1.1105 i.V.m. § 14 der 1. DV LuftBO</p>	<p>Wenn innerhalb jeweils sieben aufeinander folgender Tage am 1. und 3. Tag Flugdienstzeiten gemäß § 14 der 1. DV LuftBO mit einer Länge bis 18 Stunden geplant und durchgeführt werden, sind dann innerhalb dieses Zeitraums weitere Einsätze mit verlängerten Flugdienstzeiten gemäß OPS 1.1105 Nr. 2.1 bis zu 14 Stunden zulässig?</p>	<p>Gemäß OPS 1.1105 Nr. 2.1 i.V.m. Nr. 2.5 kann die höchstzul. tägliche Flugdienstzeit zweimal innerhalb 7 aufeinander folgender Tage bis zu 1 Stunde verlängert werden.</p> <p>Erweiternd dazu kann gem. § 14 auf Antrag eine zweimalige Verlängerung der FDZ nach OPS 1.1105 Nr. 1.3 bis zu 18 Std. genehmigt werden.</p> <p>Die zweimalige Verlängerung innerhalb von 7 Tagen ist zulässig für <u>entweder</u> 2 Einsätze mit verstärkter Besatzung gem. § 14 oder 2 Einsätze nach OPS 1.1105 Nr. 1.3 u.ff. mit Verlängerung oder 1 Einsatz gem. § 14 + 1 Einsatz gem. OPS 1.1105 mit Verlängerung. Nach 2 Einsätzen mit verstärkter Besatzung kann keine Verlängerung nach OPS 1.1105 Nr. 2.1 genutzt werden.</p>

Fragenkatalog zu EU-OPS 1 Abschnitt Q i. V. m. §§ 8 bis 15 der 1. DV LuftBO

OPS 1.1105
i.V.m.
§ 14 der 1.
DV LuftBO

Wie wird der Zeitraum von sieben aufeinander folgenden Tagen gezählt und von wann bis wann werden die verlängerten Flugdienstzeiten gemäß § 14 der 1. DV LuftBO mit einer Länge bis 18 Stunden innerhalb dieses Zeitraums berücksichtigt?

Grundsätzlich handelt es sich um einen Zeitraum von sieben vollständigen Tagen, Zu berücksichtigen ist dabei die gesamte verlängerte Flugdienstzeit einschließlich des Flugdienstendes.

Bei einem verlängerten Flugdienst, der an einem Kalendertag zwischen 0.00 und 24.00 Uhr beginnt und endet, startet der 7-Tageszeitraum mit dem Tag, an dem der verlängerte Flugdienst stattfindet. Innerhalb der auf diesen Tag folgenden sechs Tage darf nur eine weitere verlängerte Flugdienstzeit liegen.

→ Tag 1 Verlängerter Flugdienst + Tage 2, 3, 4, 5, 6 bis 7 mit maximal einem weiteren verlängerten Flugdienst

Verl. FDZ						
Beginn und Ende an Tag 1						
Tag 1	Tag 2	Tag 3	Tag 4	Tag 5	Tag 6	Tag 7

Beginnt ein verlängerter Flugdienst an einem Kalendertag und endet am nächsten Kalendertag, zählt als Ereignis einer Flugdienstzeitverlängerung auch das Flugdienstende bei der Berechnung des 7-Tageszeitraums. Neben den auf den Flugdienstbeginn an Tag 1 folgenden Tagen 2, 3, 4, 5, 6 und 7, darf auch innerhalb der auf das Flugdienstende an Tag 2 folgenden sechs Tage 3, 4, 5, 6, 7 und 8 nur eine weitere verlängerte Flugdienstzeit liegen.

→ Tag 1/2 Verlängerter Flugdienst + Tage 2/3, 3/4, 4/5, 5/6, 6/7, bis 7/8 mit maximal einem weiteren verlängerten Flugdienst

Verl. FDZ							
Beginn an Tag 1	Ende an Tag 2						
Tag 1	Tag 2	Tag 3	Tag 4	Tag 5	Tag 6	Tag 7	Tag 8

Fragenkatalog zu EU-OPS 1 Abschnitt Q i. V. m. §§ 8 bis 15 der 1. DV LuftBO

OPS 1.1105 i.V.m. § 14 der 1. DV LuftBO	Steht hinter der Formulierung „... oder einer gleichwertigen Unterbringung“ eine konkrete Vorstellung, wie diese aussehen könnte bzw. besteht dazu ein Kriterienkatalog?	Die Anforderungen an die Unterbringung sind in der LBA-Richtlinie B2-430.04.02.8(6) definiert, die weiterhin Gültigkeit besitzt. Alternative Unterbringungsmöglichkeiten müssen eine mindestens gleichwertige Erholungswirkung gewährleisten. Bei Antragstellung ist der Nachweis über den Einbau einer „Crew Rest Facility Class I,II oder III“ vorzulegen.
OPS 1.1105 1.2.	Die Meldezeiten sind vom Luftfahrtunternehmer vorzugeben. Wie werden diese mit der Behörde festgelegt und wo liegt das Minimum?	Vorerst werden die bisherigen Zeiten für Vor- und Nacharbeiten im OM-A übernommen. Die Aufsichtsbehörde muss dem OM-A zustimmen und wird die Zeiten dahingehend prüfen, ob sie den realen Gegebenheiten entsprechen können.
OPS 1.1105 1.5	Es bestehen unterschiedliche Sichtweisen zur Frage, ob die Überschneidung der Flugdienstzeit (d.h. aktueller Flugdienst) (A) oder die der maximalen FDZ (13h – Landungen) (B) zur Absenkung der grundsätzlichen höchstzulässigen FDZ aus 1.3 heranzuziehen ist?	Es gilt Variante B. Bei der Planung müssen alle Kriterien berücksichtigt werden und in die höchstzulässig planbare Flugdienstzeit einfließen. Bei der aufgrund der Überschreitung mit dem TRT vorzunehmenden Kürzung ist die Gesamtflugdienstzeit, also einschließlich einer eventuell nötigen (geplanten) Verlängerung, zu betrachten.
OPS 1.1105 Nr. 2	Eine Flugdienstzeit wird mit Verlängerung geplant; die Verlängerung überschneidet sich mit dem TRT. Muss diese Überschneidung auch zu 50% von der max. Flugdienstzeit abgezogen werden?	Bei der Planung müssen alle Kriterien berücksichtigt werden und in die höchstzulässig planbare Flugdienstzeit einfließen. Bei der aufgrund der Überschneidung mit dem TRT vorzunehmenden Kürzung ist die Gesamtflugdienstzeit, also einschließlich einer eventuell nötigen Verlängerung, zu betrachten.

Fragenkatalog zu EU-OPS 1 Abschnitt Q i. V. m. §§ 8 bis 15 der 1. DV LuftBO

<p>OPS 1.1105 Nr. 2.7.</p>	<p>Bezieht sich die in 2.7 vorgegebene Zeitspanne von 22:00 Uhr bis 4:59 Uhr auf Ortszeit der Heimatbasis oder auf die des Startflugplatzes – zum Beispiel bei einem mehrtätigen Umlauf?</p>	<p>Der Zeitraum des Tagesrhythmus-Tiefs ist zwischen 02:00 und 05:59 Uhr – davon unabhängig ist der Zeitraum von 22:00 bis 04:59 Uhr zu sehen.</p> <p>Es ist – wie in der gesamten Vorschrift – die Ortszeit zu berücksichtigen; hier im speziellen die des Startflugplatzes. Ziel dieses Absatzes 2.7 ist es, die negativen Einflüsse von Nachtflügen auf die Ermüdung von Besatzungsmitgliedern zu berücksichtigen. Daher bezieht sich die dort benannte Zeitspanne auf die tatsächlich örtlich vorhandene Nacht und damit immer auf die Ortszeit des Startflugplatzes.</p>										
<p>OPS 1.1105 Nr. 2.7.</p>	<p>Eine Flugdienstzeit soll um 04:00 Uhr beginnen.</p> <p>Beispiel 1: mit 4 Landungen</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">1.3 Grundsätzliche Flugdienstzeit</td> <td style="text-align: right;">13:00 Std.</td> </tr> <tr> <td>1.4 Abzug ab dem 3. Flugabschnitt</td> <td style="text-align: right;">- 1:00 Std.</td> </tr> <tr> <td>1.5 Abzug für Tagesrhythmus-Tief</td> <td style="text-align: right;">- 2:00 Std.</td> </tr> <tr> <td>2.3 planbare Verlängerung</td> <td style="text-align: right;">+ 1:00 Std.</td> </tr> <tr> <td>höchstzul. planbare FDZ</td> <td style="text-align: right;">11:00 Std.</td> </tr> </table> <p>2.7 Beginnt eine verlängerte Flugdienstzeit in der Zeit von 22:00 Uhr bis 04:59 Uhr, ist die Flugdienstzeit auf 11:45 Std. zu begrenzen.</p> <p>Darf die Flugdienstzeit grundsätzlich 11:45 Std. betragen oder muss sie errechnet werden aufgrund der Flugabschnitte und des TRT und darf deswegen wie im Beispiel nur 11:00 Std. betragen?</p>	1.3 Grundsätzliche Flugdienstzeit	13:00 Std.	1.4 Abzug ab dem 3. Flugabschnitt	- 1:00 Std.	1.5 Abzug für Tagesrhythmus-Tief	- 2:00 Std.	2.3 planbare Verlängerung	+ 1:00 Std.	höchstzul. planbare FDZ	11:00 Std.	<p>Die Flugdienstzeit muss erst nach den Vorgaben Nr. 1.3 u. ff. berechnet werden. Die höchstzulässige Flugdienstzeit ist der daraus errechnete Wert oder 11:45 Std., maßgebend ist der <u>niedrigere</u> Wert.</p> <p>Im Beispiel ist die höchstzul. planbare FDZ 11:00 Std.</p> <p>Dabei ist zu beachten, dass sich die Zeitspanne in 2.7. von 22:00 bis 04:59 Uhr auf die jeweilige Ortszeit des Startflugplatzes bezieht – unabhängig von der Zeitspanne in OPS 1.1095 Nr. 1.15 (TRT-Definition) und dem darin festgelegten Bezug zur Heimatbasis</p>
1.3 Grundsätzliche Flugdienstzeit	13:00 Std.											
1.4 Abzug ab dem 3. Flugabschnitt	- 1:00 Std.											
1.5 Abzug für Tagesrhythmus-Tief	- 2:00 Std.											
2.3 planbare Verlängerung	+ 1:00 Std.											
höchstzul. planbare FDZ	11:00 Std.											
<p>OPS 1.1105 3.1.</p>	<p>Meldezeit für Cockpit und Kabine: Wie ist die unterschiedliche Meldezeit festzulegen, mit welcher Begründung und wo ist das Minimum für die Kabine anzusetzen?</p>	<p>Diese Regelung ermöglicht, dass eine Kabinenbesatzung <u>vor</u> der Flugbesatzung den Flugdienst antritt, weil z.B. die Herrichtung der Kabine für das Boarding der Passagiere mehr Zeit in Anspruch nimmt, als die 60 Minuten für Vorarbeiten der Flugbesatzung. Die Differenz zwischen den beiden Check-In Zeiten darf nicht mehr als 1 Stunde betragen.</p>										
<p>OPS 1.1105 4.1</p>	<p>Ist es korrekt, dass 4.1 es zulässt, dass 33% aller Flüge in ihren tatsächlichen Zeiten die der Planung zugrunde liegende maximal zulässige Flugdienstzeit in einer nicht näher eingeschränkten Dauer überschreiten dürfen? Wann wird eine Planung unrealistisch? Tatsächlich erst, wenn die 33% überschritten werden?</p>	<p>Ja. Dieses Verständnis ist nach der EU-Verordnung zulässig und das Verständnis des europäischen Verordnungsgebers.</p>										

Fragenkatalog zu EU-OPS 1 Abschnitt Q i. V. m. §§ 8 bis 15 der 1. DV LuftBO

<p>OPS 1.1105 Nr. 5.3.</p>	<p>Wenn der Positionierungsflugabschnitt die Positionierung direkt im Anschluss an einen aktiven Flugdienst ist (egal welches Transportmittel), dann zählt die Positionierung nicht zur Flugdienstzeit sondern zur Dienstzeit. Heißt das, dass sich in diesem Fall die zu gewährende Ruhezeit nicht nach der vorher abgeleisteten Flugdienstzeit richtet, sondern nach der abgeleisteten Dienstzeit inklusive der Positionierungszeit nach dem Flug, unabhängig davon welches Verkehrs- oder Beförderungsmittel gewählt wurde?</p> <p>Wird zwischen „Selbstfahren“ und „Transportiert-werden“ unterschieden?</p>	<p>Die zu gewährende Ruhezeit richtet sich grundsätzlich nach der vorangegangenen Dienstzeit. Und zur Dienstzeit zählt <u>jede</u> Dienstleistung, egal ob Bürozeit/Positionierung/Pause vor/nach/oder zwischen dem Flugdienst.</p> <p>Mit der ersten Aufnahme einer Dienstleistung, die gleichzeitig das Ende einer Ruhezeit festlegt, beginnt die Dienstzeit, die endet, wenn das Besatzungsmitglied die nächste Ruhezeit antritt. Der gesamte Zeitraum ist Dienstzeit, der in die Summe der wöchentlich höchstzulässigen Dienstzeit von 60 Stunden einfließt.</p> <p>Es wird nicht zwischen Selbstfahrern und anderen Positionierungen unterschieden – Positionierung ist grundsätzlich volle Dienstzeit.</p>
<p>§ 9 der 1. DV LuftBO</p>	<p>In Absatz 1 wird von "Flugdienst-" und "Dienstzeiten" gesprochen, die in Ihrer Summe das Limit nach OPS 1.1105 und § 10 der LuftBO nicht überschreiten dürfen. Das ist irreführend, da die OPS 1.1105 nur von "Flugdienstzeiten" spricht (und hier Höchstgrenzen festlegt), nicht jedoch von Dienstzeiten.</p>	<p>Die Verbindung zwischen Dienstzeiten und Flugdienstzeiten ist mit Bedacht gewählt worden. In der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einberufenen Arbeitsgruppe zur Erarbeitung der nationalen Ergänzungsregelungen bestand Einvernehmen darüber, dass aufgrund der Tatsache, dass in EU-OPS die Summe der täglichen Dienstzeit nicht begrenzt ist, diese in den nationalen Ergänzungsregelungen analog zur 10-in-24 Stunden-Regelung der 2. DV LuftBO eingeschränkt werden soll.</p> <p>In Absatz 1 wird die Dienstzeit auf die Höhe der höchstzulässigen Flugdienstzeit begrenzt und das ist je nach Anzahl der Flugabschnitte und Nachtabsenkung unterschiedlich; im Höchstfall bei 2 Legs außerhalb des Tagesrhythmus-Tiefs darf die Flugdienstzeit 14 Stunden (13 + 1) betragen – zur Dienstzeit gehört darüber hinaus noch die Zeit für Abschlussarbeiten. Dienstzeit vor Flugdiensten kann eine Bürozeit oder eine Beförderung oder eine Bereitschaft am Flughafen sein, die zusammen mit der Flugdienstzeit die höchstzul. planbare Flugdienstzeit nicht überschreiten darf.</p> <p>D.h. also höchstzul. 14 Std. Dienstzeit kann sich aus FDZ 11 Std. + 1 Std. Beförderung + 2 Std. Bürozeit zusammensetzen. Ist eine Flugdienstzeit auf 12 Std. begrenzt, weil 4 Flugabschnitte ausgeführt werden, kann sich die Dienstzeit zusammensetzen aus 2 Std. Büro vor dem Flugdienst und 10 Std. Flugdienst.</p> <p>Positionierungszeiten und Abschlussarbeiten nach dem letzten Flugabschnitt dürfen über die 14 Stunden Dienstzeit hinausgehen.</p>

Fragenkatalog zu EU-OPS 1 Abschnitt Q i. V. m. §§ 8 bis 15 der 1. DV LuftBO

<p>§ 9 der 1. DV LuftBO</p>	<p>Absatz 2 regelt z. T. eine unterbrochene Flugdienstzeit (Split Duty). Das ist sehr verwirrend, da in § 11 1. DV LuftBO die "Unterbrochene Flugdienstzeit" eigentlich geregelt wird.</p>	<p>Der Absatz 2 regelt die bisher nach der 2. DV LuftBO praktizierte "Neutralzeit". Zum Unterschied zu § 11 sind hier höchstens 14 Std. Dienstzeit mit einer Unterbrechung von mindestens 2 Std. im Hotelzimmer zulässig.</p> <p>In § 11 wird die unterbrochene Flugdienstzeit nach dem bisherigen § 8a der 2. DV LuftBO geregelt. Die Pause muss mindestens 3 Std. im Hotelzimmer betragen, nach der Pause dürfen höchstens 2 Landungen geplant sein, die "stick time" darf nicht mehr als 10 Std. betragen; unter diesen Voraussetzungen kann die Dienstzeit auf 18 Std. verlängert werden. Aber: Die Mindestruhezeit ist in beiden Fällen so lang wie die vorangegangene Dienstzeit.</p>
<p>§ 9 der 1. DV LuftBO</p>	<p>Die Dienstzeit zwischen zwei Ruhezeiten darf nach § 9 Absatz 4 14 Stunden nicht überschreiten, hiervon ausgenommen sind Abschlussarbeiten und Positionierungen nach dem letzten Flugabschnitt. Damit widerspricht sich der Absatz 4 mit dem Absatz 1. Denn was kann man in einer Stunde vor einem eigentlichen Flugdienst machen, außer Büro oder Ground-Training? Und das ist nach Absatz 1 ja "Dienstzeit vor Flugdiensten", also gilt die Höchstgrenze nach Absatz 1 und eben nicht 14 Stunden, oder doch?</p>	<p>Absatz 4 ermöglicht - wie in der 2. DV LuftBO - eine Beförderung nach dem Dienst über die höchstzulässige Dienstzeit hinaus. Neu ist, dass diese Beförderung nicht nur an die HomeBase sondern an jeden Einsatzort möglich ist. Darüber hinaus wird die Definition der Flugdienstzeit in OPS 1.1095 Nr. 1.6 berücksichtigt, die Abschlussarbeiten nicht als Flugdienstzeit zählt sondern nur als Dienstzeit.</p> <p>Die Begrenzung nach Absatz 4 bezieht sich insbesondere auf Dienste ohne Flugdienste, die ansonsten außer durch das 7-Tages-limit von 60 Stunden nicht begrenzt wären.</p>
<p>§ 9 der 1. DV LuftBO</p>	<p>Welche Zeit ist im § 9, Absatz 2, gemeint. Beziehen sich die 14 Stunden auf die höchstzulässige Flugdienstzeit oder auf die höchstzulässige Dienstzeit. Wenn damit die Dienstzeit gemeint ist, wie ist dann das Limit, wenn keine 2 Stunden Pause mit Schlafgelegenheit gegeben sind?</p>	<p>Ohne Unterbrechung ist die höchstzul. Dienstzeit gem. § 9 Abs. 1 entsprechend der höchstzul. Flugdienstzeit nach OPS 1.1105, wobei Abschlussarbeiten und Positionierung nach dem Dienst nach Erreichen der Höchstgrenze ausgeführt werden können. Sie sind jedoch Dienstzeit und die erforderliche Ruhezeit berechnet sich nach der Länge der vorangegangenen Dienstzeit. Mit mindestens 2 Std. Pause ist die höchstzul. Dienstzeit 14 Stunden.</p>
<p>OPS 1.1110 i.V.m. § 9 der 1. DV LuftBO</p>	<p>Welche Maßgaben gelten für Ruhezeiten z.B. vor einem Simulator Ereignis bzw. vor einer Dienstzeit, die keinen Flugdienst enthält?</p>	<p>§ 9 Absatz 1 der 1. DV LuftBO legt fest, dass die Summe aus Flugdienstzeit, Dienstzeit vor Flugdiensten und Dienstzeit zwischen den Flugdiensten die vor Antritt der Dienstzeit höchstzulässige Flugdienstzeit nicht überschreiten darf. Über diesen Zeitrahmen hinaus können die Abschlussarbeiten nach OnBlock und eine Positionierung durchgeführt werden, die zur Dienstzeit zu zählen sind und sich auf die zu gewährende Ruhezeit auswirken.</p> <p>Eine Dienstzeit ist immer erst dann beendet, wenn eine Mindestruhezeit beginnt; die Mindestruhezeit ist in OPS 1.1110 geregelt. Mindestruhezeit beträgt an der Heimatbasis 12 Stunden oder die vorangegangene Dienstzeit, und am Einsatzort 10 Stunden oder die vorangegangene Dienstzeit – maßgebend ist der größere Wert. Die grundsätzliche Mindestruhezeit von 10 Stunden aus § 6 der 2. DV LuftBO gibt es nicht mehr.</p>

Fragenkatalog zu EU-OPS 1 Abschnitt Q i. V. m. §§ 8 bis 15 der 1. DV LuftBO

OPS 1.1110 i.V.m. OPS 1.1095 Nr. 1.9	Der Zeitraum einer Ortsnacht ist zwischen 22:00 Uhr und 08:00 Uhr Ortszeit. Wenn der Dienst erst um 23:30 Uhr endet, beginnt dann die erste Ortsnacht oder hätte der Dienst spätestens um 22:00 Uhr enden müssen?	Ein Zeitraum von 8 Stunden zwischen 22:00 Uhr und 08:00 Uhr ist eine Ortsnacht. Die Ortsnacht kann somit um 22:00 Uhr beginnen und um 06:00 Uhr enden, um 23:00 Uhr beginnen und um 07:00 Uhr enden, oder um 24:00 Uhr beginnen und um 08:00 Uhr enden bzw. zu jedem Zeitpunkt zwischen 22:00 Uhr und 24:00 Uhr beginnen und 8 Stunden später enden.
OPS 1.1110 i.V.m. § 12 der 1. DV LuftBO	Eine Besatzung positioniert zu einem Einsatzort über 4 oder mehr Zeitzonen; da vor dem aktiven Flugdienst eine Ruhezeit eingehalten wird, ist diese Positionierung von 11 Stunden Dienstzeit. Wie viel Ruhezeit muss die Besatzung am Einsatzort vor dem Flugdienst einhalten: 11 Stunden aufgrund der vorangegangenen Dienstzeit oder 14 Stunden gemäß § 12 1. DV LuftBO?	In § 12 der 1. DV LuftBO werden 14 Stunden Mindestruhezeit nach einem aktiven Flugdienst über mehrere Zeitzonen gefordert. Nach einer Positionierung ist die Ruhezeit vor dem nächsten Flugdienst aufgrund der vorangegangenen Dienstzeit zu gewähren.
OPS 1.1110 i.V.m. § 12 der 1. DV LuftBO	§ 12 fordert nach einem Zeitzonenflug über vier oder mehr Zeitzonen am Einsatzort eine Mindestruhezeit von 14 Stunden. Da nicht auf OPS 1.1110 Nr. 1.2 verwiesen wird, ist nicht die Länge der vorangegangenen Dienstzeit zu berücksichtigen?	Die aufgrund OPS 1.1110 Nr. 1.3 erstellte Ruhezeitregelung nach Zeitzonenunterschieden in § 12 der 1. DV LuftBO stellt die Verbindung her. Die Mindestruhezeit am Einsatzort nach einem Flugdienst über vier oder mehr Zeitzonen, die vor Antritt des nächsten Flugdienstes einzuhalten ist, muss mindestens so lang wie die vorhergehende Dienstzeit sein, mindestens jedoch 14 Stunden; maßgebend ist der größere Wert.
OPS 1.1110 i.V.m. 1.DVO § 12	Warum spricht man hier wieder von Winterzeit? Dieser Begriff kommt doch im gesamten Subpart Q nicht mehr vor sondern es wird überall von Ortszeit gesprochen, was Sinn macht, ist dies doch die Zeit an die man sich physiologisch adaptiert!	Hier geht es um die Berechnung von Zeitzonenruhezeiten; die Zeitzonen werden auf einen gemeinsamen Nenner gebracht - die Standardzeit.
OPS 1.1110 1.4.1 i.V.m. 1.DVO § 13 (1) und (2)	Ist hier die Beantragung auf eine Genehmigung zur Verkürzung von Ruhezeiten um bis zu 02.00 Stunden (nicht unter 10.00 Stunden) für ganze saisonale Ketten unter Angabe der unter (2) genannten Gründe möglich?	Diese Ausnahmegenehmigung soll die die Ausnahme bleiben. Sie wird nur im Einzelfall unter Berücksichtigung besonders schwerwiegender Umstände erteilt. Wirtschaftliche Gründe alleine führen nicht zu einer Genehmigung.

Fragenkatalog zu EU-OPS 1 Abschnitt Q i. V. m. §§ 8 bis 15 der 1. DV LuftBO

OPS 1.1120	<p>Muss vor einer möglichen Kürzung der Mindestruhezeit an der Heimatbasis <u>zwingend</u> ein Kommandantenentscheid aufgrund einer verlängerten Flugdienstzeit durchgeführt werden, obwohl diese Flugdienstzeit zwar länger als geplant ist jedoch nicht das höchstzulässige Maß überschreitet?</p>	<p>Voraussetzung für eine Verkürzung der Mindestruhezeit durch Kommandanten-Entscheid ist die Nichteinhaltung der geplanten Flugdienstzeit.</p> <p>Tag 1: 08:00 - 18:00 Uhr; 10 Stunden DZ, d.h. MinRz von 12 Std. an der Heimatbasis Tag 2: 06:00 - 16:00 Uhr Tatsächlich: Tag 1: 08:00 - <u>19:00</u> Uhr, 11 Std. DZ, d.h. MinRz 12 Std. Heimatbasis</p> <p>Um den Dienstzeitbeginn an Tag 2 um 06:00 Uhr einhalten zu können, Ruhezeitverkürzung auf 11 Stunden durch Kommandantenentscheid. Es musste aber die FDZ nicht durch KE verlängert werden.</p> <p>Diese Ruhezeitverkürzung ist nur an der Heimatbasis möglich!</p>
OPS 1.1120	<p>Wann ist ein Kommandantenentscheid zu fällen? (a) ... bei Überschreitung der geplanten Flugdienstzeit (b) ... bei Überschreitung des Flugdienstzeitlimits</p>	<p>Es gilt b. Ein Kommandantenentscheid ist dann zu fällen, wenn der Flugdienst nicht innerhalb des zulässigen Flugdienstzeitlimits zu beenden ist.</p>
OPS 1.1120	<p>Müssen alle Möglichkeiten der Bildung eines FDZ-Limits ausgeschöpft sein, bevor ein Kommandantenentscheid gefällt werden darf? a) ... eine noch mögliche Verlängerung wird ausgeschöpft (b) ... das FDZ- Limit wird erreicht</p>	<p>Es gilt b. Wenn das Flugdienstzeitlimit erreicht wird, kommt ein Kommandantenentscheid in Betracht. Eine theoretisch mögliche, aber nicht geplante Verlängerung nach OPS 1.1105 Nr. 2 spielt dabei keine Rolle, da es sich bei der geplanten Verlängerung nach OPS 1.1105 oder § 14 der 1. DV LuftBO und der ungeplanten Verlängerung infolge eines Kommandantenentscheides nach OPS 1.1120 um völlig verschiedene Sachverhalte handelt. Beispielsweise muss eine Verlängerung gemäß OPS 1.1105 Nr. 2 vor Antritt des Flugdienstes geplant sein. Weiterhin dürfen nur zwei Verlängerungen gemäß OPS 1.1105 Nr. 2 pro Sieben-Tages-Zeitraum geplant werden.</p> <p>Wenn der Flugdienst ohne eine solche Verlängerung geplant wurde, ist nach Erreichen der nach OPS 1.1105 Nr. 1 maximal zulässigen Flugdienstzeit ein Kommandantenentscheid zur Weiterführung des Flugdienstes erforderlich.</p>

Fragenkatalog zu EU-OPS 1 Abschnitt Q i. V. m. §§ 8 bis 15 der 1. DV LuftBO

OPS 1.1120	Die in OPS 1.1105 Nr. 1.3 genannte maximale Flugdienstzeit darf um nicht mehr als 2 Stunden verlängert werden. Bedeutet dies, dass eine durch Beginn der Flugdienstzeit im Tagesrhythmus-Tief auf 11 Stunden limitierte maximale Flugdienstzeit um bis zu 4 Stunden auf 15 Stunden verlängert werden darf?	OPS 1.1120 Nr. 1.1 ermöglicht eine Verlängerung der in OPS 1.1105 Nr. 1.3 genannten maximalen Flugdienstzeit durch Kommandantenentscheid um bis zu 2 Stunden. In Nr. 1.3 ist die grundsätzlich höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit auf 13 Stunden festgelegt. Ausgehend von diesem Wert ist eine Verlängerung um 2 Stunden durch Kommandantenentscheid möglich; die Verkürzungen aufgrund Nr. 1.4 und 1.5 sind im tatsächlichen Flugbetrieb bei einem Kommandantenentscheid zu berücksichtigen. Gleiches gilt bei einem Kommandantenentscheid bei verstärkter Besatzung, bei dem die dann grundsätzlich höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit von 18 Stunden um 3 Stunden auf 21 Stunden verlängert werden kann.
OPS 1.1120	Ist das Flugdienstzeit-Limit für einen Kommandanten-Entscheid die maximale Flugdienstzeit, die zum Zeitpunkt des Check-In's die errechnete maximale Flugdienstzeit ist? Oder verändert (verringert) sich das maximale Flugdienstzeit-Limit bei ungeplantem längerem Hineinfliegen in das TRT? Ab welcher erreichten Flugdienstzeit wird der Kommandanten-Entscheid dann wirksam? Die zeitlichen Grenzwerte wären dann fließend?	Ersteres trifft zu. Für jeden Flug/Umlauf sollte neben der geplanten Flugdienstzeit auch eine höchstzulässige Flugdienstzeit (auf Basis von OPS 1.1105 Nrn. 1.3 bis 1.5 sowie ggf. bei Verlängerungen Nrn. 2. bis 2.7) errechnet und der Besatzung mitgeteilt werden. Sobald diese höchstzulässige Flugdienstzeit überschritten wird, muss der Kommandant einen Entscheid nach OPS 1.1120 in Betracht ziehen. Die Berücksichtigung weiterer Abzüge während des aktuellen Umlaufes ist aus der Vorschrift nicht abzuleiten und wäre im Hinblick auf eine pragmatische Anwendung der Bestimmungen nicht sinnvoll.
OPS 1.1120	Wurde ein Flugdienst planmäßig verlängert, darf der Kommandant die Ruhezeit bis zum nächsten Flug um 02.00 Std (bei Aufspaltung der zusätzlichen Ruhezeit nach OPS 1.1105 2.6 auf 02.00 Std vor und 02.00 Std nach dem Umlauf) oder um 04.00 Std kürzen (wenn die zusätzliche Ruhezeit nur nach dem Umlauf geplant wurde). Ist diese Interpretation richtig?	Wenn die Ruhezeitverlängerung von 2 Std. vor dem verlängerten Flugdienst nicht gewährt wurde, dann ist diese auf jeden Fall nach dem Flugdienst zu gewähren. Mit Kommandantenentscheid kann nur die zweite Verlängerung gekürzt werden - die Mindestruhezeit muss in diesem Fall so lang wie die vorangegangene Dienstzeit sein zuzüglich der 2 Std. zusätzlicher Ruhezeit, die nicht vor dem Flugdienst gewährt wurde.

Fragenkatalog zu EU-OPS 1 Abschnitt Q i. V. m. §§ 8 bis 15 der 1. DV LuftBO

<p>OPS 1.1125</p>	<p>Eine Höchstdauer der möglichen Bereitschaftszeit ist nicht festgelegt, wenn die Bereitschaftszeit so abgeleistet werden kann, dass diese als Ruhezeit zu sehen ist, ansonsten würde sie ja als Dienstzeit gewertet werden und unterläge Höchstgrenzen.</p> <p>In welchem Umfang wird dann Bereitschaftszeit als Dienstzeit betrachtet? Wie sieht das Verhältnis aus und wie ist dies zu diskutieren?</p> <p>Eine Bereitschaftszeit, die entsprechend der Definition für die 36 Std-Periode zwei Ortsnächte umfasst, zu Hause oder im Hotel stattfindet und ohne Störung des Besatzungsmitgliedes nicht beansprucht wurde, kann im Nachhinein als 36 Std Ruhezeit gesehen werden?</p>	<p>Über allem steht OPS 1.1090 Pflichten des Luftfahrtunternehmers:</p> <ul style="list-style-type: none"> • OPS 1.1090 Nr. 2.3 frühzeitige Ausgabe von Dienstplänen; • OPS 1.1090 Nr. 3.5 Ruhezeiten müssen ausreichend Zeit geben, sich von den Auswirkungen des vorangegangenen Dienstes zu erholen; • OPS 1.1125 jede Tätigkeit ist im Dienstplan zu vermerken und vorab bekannt zu geben; Beginn und Ende der Bereitschaft sind vorab festzulegen und bekannt zu geben. <p>Diese Pflichten des Unternehmers müssen im OM-A der Unternehmen berücksichtigt werden.</p> <p>Im übrigen ist entsprechend der bisher in Deutschland üblichen Praxis die maximale Dauer von als Ruhezeit angerechneter Bereitschaftszeit durch das Erfordernis der Gewährung von mindestens sieben bereitschaftsfreien Ortstagen pro Kalendermonat nach § 8 der 1. DV LuftBO begrenzt. Alle anderen Formen des Bereitschaftsdienstes werden durch die Regelungen in § 9 der 1. DV LuftBO (ggf. in Verbindung mit den §§ 11 oder 14 der 1. DV LuftBO) auf maximal 14 bzw. 18 Stunden (zusammen mit dem Flugdienst) begrenzt.</p>
<p>OPS 1.1130</p>	<p>Muss in der Einsatzplanung die Möglichkeit der Einnahme von Mahlzeiten berücksichtigt werden?</p>	<p>Aus Gründen der Praktikabilität können die Mahlzeiten auch während des Reisefluges oder während der Umkehrzeit am Boden eingenommen werden. Eine in der Dienstplanung zu berücksichtigende Essenspause kann aus OPS 1.1130 grundsätzlich nicht hergeleitet werden. Bei Kurzstreckeneinsätzen, bei denen die Einnahme von Mahlzeiten weder in der Luft noch am Boden möglich ist, sollte ggf. seitens des Unternehmers im OM-A eine Festlegung hinsichtlich der Einnahme von Mahlzeiten getroffen werden.</p>