

Verbinden Sie sich mit dem Internet – auf diesem Flug



Für Ihre Sicherheit
For your safety

A321 A321-100
A321-200

FLIEGEN MIT UFO:
EASA FTL EINFACH ERKLÄRT
AUFLAGE NOVEMBER 2024

präsentiert von der **AG Flugsicherheit**



INHALTSVERZEICHNIS

WO FINDEST DU WAS?

VORWORT	4
GROSSES LEXIKON	
Homebase (Heimatbasis)	6
Accommodation (Unterbringung)	6
Augmented Flight Crew (Verstärkte Cockpit-Besatzung)	7
Break Time (Pause)	7
Rostering (Dienstplanerstellung)	8
Duty Period (Dienstzeit)	10
Flight Time (Flugzeit)	11
Flight Duty Period (Flugdienstzeit)	11
Split Duty	15
Commander's Discretion (Kommandantenentscheid)	16
Minimum Rest (Minimale Ruhezeiten)	17
Reserve (Reservedienst)	19
Standby (Bereitschaftsdienst)	19
Airport Standby (Flughafen-Bereitschaft)	20
Fatigue Risk Management (Ermüdungsrisikomanagement)	21
KLEINES WÖRTERBUCH	22
QUELLEN UND VERWEISE	23

VORWORT

Liebe Kolleg*innen,

Du hast es mit dieser Ausgabe von „EASA FTL - einfach erklärt“ in der Hand, den Überblick über die wichtigen Regeln rund um Dienstzeiten und Ruhezeiten zu behalten. So musst Du Dich nicht auf Aussagen von anderen verlassen bzw. kannst diese selbst nachvollziehen.

Die EASA Flight Time Limitations sind der Mindeststandard, den Fluggesellschaften in der EU einhalten müssen, um die Flugsicherheit zu gewährleisten. Darüber hinaus setzt sich UFO für Dich ein, damit für Dich möglichst nicht nur dieser absolute Minimalstandard gilt:

1. Der Abschluss von Manteltarifverträgen durch UFO verhindert in tarifierten Flugbetrieben ein „Leben am Limit“, indem dort strengere Regelungen in Bezug auf Arbeits- und Ruhezeiten verbindlich vorgeschrieben werden.
2. Wir engagieren uns für evidenzbasierte Verbesserungen der EASA-FTL-Regelungen, um die zivile Luftfahrt noch sicherer zu machen
3. Über unseren europäischen Dachverband EurECCA setzen wir uns für die Etablierung einer EU-Sozialgesetzgebung für Airline-Crews ein. Denn: Die EASA FTL regeln ausschließlich das Wechselspiel von Dienst- und Ruhezeiten. Das Leben besteht jedoch nicht nur aus Arbeit und Schlaf!

Mit diesem Heft versuchen wir, das sehr komplexe und komplizierte Regelungswerk der EASA - Flight Time Limitations „einfach“ zu erklären. Wir erläutern die wichtigsten Bestimmungen der EASA FTL möglichst verständlich und geben Dir eine Hilfestellung zu den zentralen Themen für Kabinenbesatzungen an die Hand.

Das „Große Lexikon“ führt umfassend in die Welt von Dienst- und Ruhezeiten ein. Das „Kleine Wörterbuch“ gibt eher kurze, stichwortartige

Erklärungen. Wenn Du es dann noch genauer wissen willst, sind für Dich die „Quellen und Verweise“ genau das Richtige.

Wir freuen uns über jedes Feedback: Schreib uns zu Themen, die wir aufnehmen sollten, zu Fragen, die Dir beim Durchlesen aufkommen oder zum Meinungsaustausch über vorbildliches/regelwidriges Verhalten in Deinem Flugbetrieb.

Always happy and safe landings!

Deine **AG Flugsicherheit**

HOMEBASE (HEIMATBASIS)

Deine Homebase ist der Flughafen, den Dir Dein Arbeitgeber als Arbeitsstätte zugewiesen hat; hier beginnst Du in der Regel Deinen Dienst. Diese ist aus fliegerischer Sicht Dein Zuhause.

Dein Arbeitgeber kann Dir selbstverständlich nicht vorschreiben, wo Du wohnst. Er darf aber erwarten, dass Deine Anreise zur Homebase unter normalen Verkehrsbedingungen 90 Minuten nicht überschreitet. Aus diesem Grund bist Du auch für Deine Unterbringung selbst verantwortlich, wenn der Dienst an Deiner Homebase endet.

Beispiel

- Wenn Du in einem 4-tägigen Arbeitsband bist, das jeden Abend an der Homebase endet, hast Du drei Übernachtungen an der Homebase. Dein Dienst endet also bei der Landung und geht am nächsten Morgen zur Meldezeit wieder los. Für die Zeitspanne zwischen Ende des Dienstes an der Homebase und der Meldezeit am nächsten Morgen hast Du keinen Anspruch auf Spesen für Deinen Verpflegungsmehraufwand.

ACCOMMODATION (UNTERBRINGUNG)

UNTERBRINGUNG

Bei einem „standby airport“ (Bereitschaftsdienst am Flughafen) und bei „split-duty“ muss Dir eine „accommodation“ (Unterbringung) zur Verfügung gestellt werden.

Die „allgemeine Unterbringung“ muss folgende Vorgaben erfüllen:

- ein ruhiger Raum mit Beleuchtungs- und Temperaturregler
- ein angemessenes Mobiliar zum Schlafen (ein Sitz mit mind. 45° Neigungsmöglichkeit der Lehne, mind. 50 cm breit, Bein- und Fußablage)
- ausreichend Platz, um alle Besatzungsmitglieder gleichzeitig unterzubringen
- es muss die Möglichkeit geben, sich Essen und Getränke zu besorgen

GEEIGNETE UNTERBRINGUNG

Bei einer „suitable accommodation“ (geeignete Unterbringung) werden diese Kriterien erweitert:

- Für jedes Besatzungsmitglied muss ein separater Raum zur Verfügung stehen.

Eine „suitable accommodation“ muss grundsätzlich für diejenige Ruhezeit zur Verfügung gestellt werden, welche nicht an der Homebase, sondern in einem Crew-Hotel stattfindet.

AUGMENTED FLIGHT CREW (VERSTÄRKTE COCKPIT-BESATZUNG)

Die normale Cockpitbesatzung besteht aus 2 Pilot*innen. Eine verstärkte Flugbesatzung erweitert die Mindestanzahl der erforderlichen Pilot*innen auf 3 oder 4.

Die verstärkte Cockpitcrew hat Auswirkungen auf die maximal mögliche Flugdienstzeit aller Crewmitglieder, also auch auf Deine als Flugbegleiter*in! Den umgekehrten Fall einer verstärkten Kabinencrew kennt die EASA nicht, insbesondere hat das Überschreiten der Minimum Crew nichts damit zu tun.

BREAK TIME (PAUSE)

Die EASA-Richtlinien unterscheiden zwischen der Pause zum **Ausruhen** und der Pause für die **Nahrungsaufnahme**.

PAUSE BEI VERLÄNGERTEN FLÜGEN

Als Ausgleich zu allen dienstlichen Verpflichtungen am Boden sowie an Bord gibt es bei langen Flugdiensten eine Zeitspanne, in der Du von jeglichem Dienst während des Flugs befreit wirst: die Pause.

Je nach Ausstattung des Flugzeuges, Länge des Dienstes und Anzahl der Besatzungsmitglieder unterscheidet sich die Länge der Pause.

Es gibt 3 Klassen von Ruhemöglichkeiten, die unterschiedliche Anforderungen erfüllen müssen:

- **Klasse 1:** zum Beispiel ein eigenes Crew Rest (Lehne mind. 80° nach hinten verstellbar, also fast vollständig flach, muss in einem zur Kabine abgetrennten Bereich liegen und Isolation von Lärm und Störungen bieten)

- **Klasse 2:** zum Beispiel ein typischer Business-Class-Sitz (Lehne mind. 45° nach hinten verstellbar, Bein-/Fußauflage, Vorhang, kaum Störungen durch Passagiere oder Besatzungsmitglieder)
- **Klasse 3:** zum Beispiel ein typischer Premium-Economy-Class-Sitz (Lehne mind. 40° nach hinten verstellbar, Bein-/Fußauflage, Vorhang, um von den Passagieren getrennt zu sein, Sitz neben Dir darf nicht von einem Passagier besetzt sein)

Eine Tabelle mit der detaillierten Übersicht zu den Pausenregelungen findest Du im **EurECCA-Booklet (Seite 27f.)**.

Grenzwertiges Beispiel

- Ist Dein Flugzeug mit einem Crew Rest ausgestattet und wurde das Cockpit auf 4 Personen verstärkt, beträgt die maximale Flugdienstzeit 17 Stunden. Fliegst Du maximal 2 Legs, eins davon länger als 9 Stunden, verlängert sich das Limit der maximal zulässigen Flugdienstzeit um eine weitere Stunde auf 18 Stunden. Auf diesem Flug stehen Dir dann mind. 3 Std. 50 Min. Pause zu. Muss nun wegen unvorhersehbarer Umstände ein Kommandantenentscheid getroffen werden, kann das Limit um bis zu 3 Stunden erhöht werden. In Summe kann Deine Flugdienstzeit im Extremfall 21 Stunden betragen.

PAUSE FÜR ESSEN UND TRINKEN

Die Regelungen zum Essen und Trinken sind weniger restriktiv und lassen Deinem Arbeitgeber einen großen Spielraum in der Ausgestaltung.

Damit Deine Leistungsfähigkeit während des Flugs nicht beeinträchtigt wird, muss er Dir die Möglichkeit geben, eine Mahlzeit und Getränke einzunehmen, insbesondere bei Flugdienstzeiten länger als 6 Stunden.

Für diese Art der Pause schreibt die EASA weder einen festen Ort noch eine bestimmte Länge vor. In Deinem Betriebshandbuch (z. B. OM-A) kannst Du nachlesen, wie Dein Arbeitgeber diese Art von Pausen im von der EASA vorgegebenen Rahmen ausgestaltet.

ROSTERING (DIENSTPLANERSTELLUNG)

Deine Airline muss Deine Dienstpläne so frühzeitig bekanntgeben, dass Du die Möglichkeit hast, angemessene Ruhezeiten einzuplanen.

Daher müssen Dienstpläne 14 Tage vor Beginn des jeweiligen Planes veröffentlicht werden.

Sonderregel

- Einzelne Luftfahrtunternehmen, z. B. Lufthansa Airlines, haben aufgrund dokumentierter Mitgestaltungsmöglichkeiten der Beschäftigten bei der Dienstplanerstellung und veröffentlichter Vorabinformationen hiervon abweichende Regelungen erwirken können (siehe z. B. DLH OM-A 7.DE.1.110.2).

Die Dienstplanerstellung muss bei der Planung Deiner Flugdienstzeiten sicherstellen,

- dass Du ausreichend ermüdungsfrei bleiben kannst, um jederzeit ein befriedigendes Sicherheitsniveau bei der Ausübung Deines Dienstes zu gewährleisten.
- dass Du ausreichend Zeit für Deine Aufgaben am Boden hast.
- dass Häufigkeit, Länge und Abfolge von Flugdienstzeiten und Ruhezeiten in ihren Wirkweisen beachtet und die kumulativen Auswirkungen von langen Dienstzeiten, die mit Mindestruhezeiten verbunden sind, berücksichtigt werden.
- dass häufige unerwünschte Belastungen vermieden werden, die Deinen Schlaf-/Arbeitsrhythmus durcheinanderbringen, wie der Wechsel von Tag- zu Nachtdiensten oder der Wechsel von Ost- auf West-Verbindungen über mehrere Zeitzonen hinweg oder häufige (Re-)Positionierungen.

Einzelne Dienste sind so zu planen,

- dass Praktiken wie permanent abwechselnde Tag-/Nachtdienste vermieden werden, da sie zur ernsthaften Störung etablierter Schlaf-/Arbeitszyklen führen. Diese Bestimmungen sind gesondert unter dem Begriff „disruptive Dienstpläne“ in der ARO.OPS.230 erfasst.
- dass sich Ruhezeiten von ausreichender Länge an sie anschließen, die Dir ermöglichen, Dich von den Auswirkungen des vorangegangenen Dienstes zu erholen und zu Beginn der darauffolgenden Flugdienstzeit ausgeruht zu sein.
- dass wiederkehrende verlängerte Ruhezeiten zur Erholung eingeplant und Dir rechtzeitig im Voraus bekanntgeben werden können.

- dass sie innerhalb der erlaubten Flugdienstzeit beendet werden können, wobei der Zeitbedarf für Flugvorbereitungen, einzelne Flugabschnitte und die Roll- und Turnaround-Zeiten sowie Aufenthaltszeiten am Boden berücksichtigt werden muss.

Um einen funktionellen Dienstplan zu erstellen, muss die Airline eigene wirtschaftliche Belange und Deine individuellen Möglichkeiten, effektiv zu arbeiten, gleichermaßen berücksichtigen. Daraus folgend sind Dienstpläne so zu gestalten, dass die Arbeitsmenge gleichmäßig unter Dir und Deinen Kolleg*innen verteilt ist.

Wenn in einer Flugplanperiode mehr als ein Drittel der Flüge ihre maximale geplante Flugdienstzeit überschreiten, so muss die Airline die betroffenen Dienste für die nächste Flugplanperiode anpassen, z. B. als verlängert planen oder mit „in-flight rest“ durchführen.

DUTY PERIOD (DIENSTZEIT)

Die „duty period“ (Dienstzeit) ist der Zeitraum, der beginnt, wenn Du Dich auf Verlangen Deines Arbeitgebers für einen Dienst meldest oder den Dienst beginnst. Sie endet, wenn Du wieder frei von allen dienstlichen Verpflichtungen bist. Zur Dienstzeit gehört auch die Nachbereitung des Flugs. Der Arbeitgeber muss in seinem Betriebshandbuch (z. B. OM-A) den Mindestzeitraum für die Nachbereitung des Flugs angeben.

Achtung!

- Die EASA-Nacharbeitszeit unterscheidet sich bei manchen Airlines
- von tarifvertraglich vereinbarten Nacharbeitszeiten. Bei der Be-
- rechnung von EASA-Dienstzeiten gilt die im Betriebshandbuch ver-
- öffentlichte Nacharbeitszeit.

Deine Gesamtdienstzeiten dürfen folgende Werte nicht überschreiten:

- 60 Dienststunden an 7 aufeinanderfolgenden Tagen
- 110 Dienststunden an 14 aufeinanderfolgenden Tagen
- 190 Dienststunden an 28 aufeinanderfolgenden Tagen

FLIGHT TIME (FLUGZEIT)

Die „flight time“ (Flugzeit oder auch Blockzeit) beginnt mit der ersten Bewegung des Luftfahrzeugs beim Verlassen der Parkposition um abzufliegen und endet mit dem Halten auf der zugewiesenen Parkposition und Stillstand aller Triebwerke.

Die Gesamtflugzeit, in der Du on duty eingesetzt wirst, darf folgende Werte nicht überschreiten:

- 100 Flugstunden an 28 aufeinanderfolgenden Tagen
- 900 Flugstunden in einem Kalenderjahr
- 1.000 Flugstunden in 12 aufeinanderfolgenden Kalendermonaten

Du findest diese Informationen auch im [EurECCA-Booklet \(Seite 32\)](#).

FLIGHT DUTY PERIOD (FLUGDIENSTZEIT)

„Flight duty period“ (Flugdienstzeit) bezeichnet den Zeitraum Deines Dienstbeginns bis zum endgültigen Stillstand des Flugzeuges (inklusive Abschalten der Triebwerke) am Ende Deines Flugs bzw. Deines letzten Legs. Die Abkürzungen FDZ für den deutschen und FDP für den englischen Begriff sind beide gebräuchlich. Für die Verschiebung eines Flugdienstzeitbeginns gibt es verpflichtende Vorschriften (siehe [Verschobene Meldung zu Dienstbeginn](#)).

WAS IST ARBEITSZEIT?

Dein Dienstbeginn ist der Beginn Deines Briefings, bei Bodendiensten und Schulungen die veröffentlichte Uhrzeit. Alle Arbeiten davor zählen für die EASA nicht zu Deiner Dienstzeit und sind Freizeit. Deine Airline muss bei der Planung Deiner Flugdienstzeit sicherstellen, dass Du ausreichend ermüdungsfrei bleibst, um den Dienst sicher ausüben zu können. Sie muss in diesem Zusammenhang auch Verfahren festlegen, unter welchen Umständen der Kommandant die tatsächliche Flugdienstzeit verkürzen und/oder die Ruhezeiten verlängern muss, damit die Flugsicherheit weiterhin gewährleistet ist.

Des Weiteren muss sie Dir konkrete Meldezeiten vorgeben, die Dir ausreichend Zeit für die Aufgaben am Boden geben. Bei der Planung Deiner Flugdienstzeiten muss Deine Airline sicherstellen, dass Du sie innerhalb des erlaubten Rahmens beenden kannst, wobei die Zeit für die Flugvorbereitung (gemeint ist hier das Briefing), die Flugabschnitte und die Aufenthaltszeiten am Boden zu berücksichtigen ist.

MAXIMALE TÄGLICHE FLUGDIENSTZEIT - AKKLIMATISIERT

Deine höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit findest Du in der nachfolgenden Tabelle. Sie gilt, wenn Du akklimatisiert bist und wenn Deine Flugdienstzeit nicht verlängert wurde.

Beginn der FDZ nach Referenzzeit	1-2 Flugabschnitte	3 Flugabschnitte	4 Flugabschnitte	5 Flugabschnitte	6 Flugabschnitte
06:00 - 13:29	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00
13:30 - 13:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45
14:00 - 14:29	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30
14:30 - 14:59	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15
15:00 - 15:29	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00
15:30 - 15:59	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45
16:00 - 16:29	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30
16:30 - 16:59	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15
17:00 - 04:59	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
05:00 - 05:14	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00
05:15 - 05:29	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15
05:30 - 05:44	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30
05:45 - 05:59	12:45	12:15	11:45	11:45	10:45

Die komplette Tabelle mit bis zu 10 Flugabschnitten findest Du im [EurECCA-Booklet \(Seite 22\)](#).

Wie lese ich die Tabelle?

- Die Anfangszeit der Flugdienstzeit in der Tabelle bezieht sich auf die ‚Referenzzeit‘ (siehe „Kleines Wörterbuch“). Beginnt Deine Flugdienstzeit z. B. zwischen 16:00 und 16:29 Uhr und Du fliegst 3 Legs, so darf Deine Flugdienstzeit max. 11 Stunden betragen. Bei 5 Legs liegt Deine maximale Flugdienstzeit nur noch bei 10 Stunden usw.
- Wenn Dein Akklimatisierungszustand nicht genau bekannt ist, entspricht Deine höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit der nachfolgenden Tabelle.

Maximale tägliche Flugdienstzeit - nicht akklimatisiert

1-2 Flugabschnitte	3 Flugabschnitte	4 Flugabschnitte	5 Flugabschnitte	6 Flugabschnitte	7 Flugabschnitte	8 Flugabschnitte
11:00	10:30	10:00	9:30	9:00	9:00	9:00

Wenn Dein Arbeitgeber ein Fatigue Risk Management (FRM) eingeführt hat, darfst Du bis zu einer Stunde länger fliegen. Deine Airline muss hierbei jedoch sicher-

stellen und überwachen, dass das geforderte Sicherheitsniveau kontinuierlich aufrechterhalten wird.

Maximale tägliche Flugdienstzeit - nicht akklimatisiert, mit FRM

1-2 Flugabschnitte	3 Flugabschnitte	4 Flugabschnitte	5 Flugabschnitte	6 Flugabschnitte	7 Flugabschnitte	8 Flugabschnitte
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

FLUGDIENSTZEIT MIT UNTERSCHIEDLICHER MELDEZEIT FÜR FLUGBESATZUNG UND KABINENBESATZUNG

Wenn die Einsatzbesprechung (Briefing) der Kabinenbesatzung vor dem Flug mehr Zeit als die des Cockpits benötigt, so kann die Flugdienstzeit für die Kabine um bis zu 1 Stunde verlängert werden. Dabei beginnt dann Deine FDZ mit dem Briefing der Kabine, Deine maximale tägliche FDZ bezieht sich jedoch auf den späteren Arbeitsbeginn des Cockpits.

HÖCHSTZULÄSSIGE TÄGLICHE FLUGDIENSTZEIT FÜR AKKLIMATISIERTE BESATZUNGSMITGLIEDER BEI VERLÄNGERUNGEN OHNE RUHEZEITEN WÄHREND DES FLUGS

Deine maximale tägliche Flugdienstzeit darf in einem 7-Tages-Zeitraum höchstens zweimal um bis zu 1 Stunde verlängert werden. Dies geht jedoch nur, wenn zeitgleich Deine Ruhezeit um 4 Stunden verlängert wird. Dabei gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder wird Deine Mindestruhezeit **vor und nach dem Flug um jeweils 2 Stunden oder nach dem Flug um 4 Stunden verlängert**. Wird Deine maximale Flugdienstzeit an aufeinanderfolgenden Tagen verlängert, müssen die zusätzlichen Ruhezeiten auch aufeinanderfolgend gewährt werden.

Solche Verlängerungen der Flugdienstzeit sind immer im Voraus zu planen und müssen klare zeitliche Begrenzungen beinhalten, je nachdem zu welcher Tageszeit die Flüge stattfinden. Eine Verlängerung der maximalen Flugdienstzeit ohne Ruhezeiten an Bord darf nicht mit Verlängerungen aufgrund von Ruhezeiten während des Flugs oder unterbrochener Flugdienstzeit (siehe **splitt duty**) in derselben Dienstzeit kombiniert werden.

Nähere Informationen dazu findest Du im **EurECCA-Booklet (Seite 26)**.

HÖCHSTZULÄSSIGE TÄGLICHE FLUGDIENSTZEIT BEI VERLÄNGERUNGEN MIT RUHEZEITEN WÄHREND DES FLUGS (VERSTÄRKUNG)

Bei einer Erweiterung der Flugdienstzeit mit Ruhe im Flug gemäß ORO.FTL.205 (e) gelten folgende Regeln:

- Die Flugdienstzeit ist auf maximal 3 Flugabschnitte begrenzt.

- Die minimale Ruhezeit im Flug beträgt 90 aufeinanderfolgende Minuten für jedes Besatzungsmitglied.

Bei verstärkter **Cockpitbesatzung** kann die höchstzulässige Flugdienstzeit auf bis zu 17 Stunden (je nach Ruhemöglichkeit der Klassen 1 bis 3) erweitert werden, dies gilt dann auch für die Kabinencrew. Eine weitere Verlängerung um 1 Stunde kann erfolgen, wenn die Flugdienstzeit maximal 2 Flugabschnitte beinhaltet, von denen einer mindestens 9 Stunden lang ist.

Die Ruhezeit an Bord zählt immer zu Deiner Flugdienstzeit. Die sich an den Flug anschließende Ruhezeit am Zielort ist dann mindestens so lang wie die vorangegangene Dienstzeit, jedoch nie kürzer als 14 Stunden.

Nähere Infos und Tabellen zur maximalen FDZ mit Ruhemöglichkeiten während des Flugs findest Du im **EurECCA-Booklet (Seite 28)**.

FLUGDIENSTZEITEN BEI NACHTDIENSTEN

Bei aufeinanderfolgenden **Nachtdiensten** darfst Du maximal 4 Legs pro Dienst arbeiten.

Wenn Du Nachtdienste von mehr als 10 Stunden Dauer absolvierst, muss Deine Airline ein angemessenes **Ermüdungsrisikomanagement (FRM)** anwenden.

VERSCHOBENE MELDUNG ZU DIENSTBEGINN

Eine verschobene Meldung zu Dienstbeginn (delayed reporting) ist die Verlegung einer geplanten Flugdienstzeit auf einen späteren Zeitpunkt, bevor Du Deinen Ruheort (Heimatbasis/Hotel) verlassen hast.

Deine Airline ist verpflichtet, ein Verfahren im Betriebshandbuch (z. B. OM-A) zu veröffentlichen. Dort findest Du genauere Informationen zum Ablauf, z. B. Benachrichtigungszeiten oder die Art, wie Du informiert wirst. Für den Fall, dass es zu einer verschobenen Meldung zu Dienstbeginn kommt, muss Deine Airline das dokumentieren.

Für Deine maximale Flugdienstzeit bedeutet das Folgendes:

- Wenn die Verschiebung **weniger als 4 Stunden** beträgt, **berechnet** sich die maximale Flugdienstzeit auf der Grundlage der ursprünglichen Meldezeit. Die Flugdienstzeit **beginnt** allerdings erst mit der verschobenen Meldezeit.
- Wenn die Verschiebung **4 Stunden oder mehr** beträgt, **berechnet** sich die maximale Flugdienstzeit auf Grundlage der ursprünglichen oder der verschobenen Meldezeit, je nachdem, welche die FDZ stärker einschränkt. Die Flugdienstzeit **beginnt** allerdings erst mit der verschobenen Meldezeit.

Wenn sich die Meldezeit nochmals ändert, ändert sich an der **Berechnung** der FDZ durch die Änderung der Meldezeit nichts mehr. Deine Flugdienstzeit **beginnt** entweder 1 Stunde nach der zweiten Benachrichtigung oder zu der ersten verschobenen Meldezeit, wenn diese früher ist.

Achtung!

- Wenn Deine Airline Dich über eine Verschiebung der Meldezeit um
- 10 Stunden oder mehr informiert und Dich dann nicht weiter stört,
- zählt diese Verschiebung von 10 Stunden oder mehr als Ruhezeit.

SPLIT DUTY

Die zulässige maximale Flugdienstzeit kann durch eine Pause am Boden um maximal die Hälfte der Dauer dieser Pause verlängert werden. Dazu müssen sämtliche folgende Bedingungen erfüllt sein:

- Die Pause ist mindestens 3 Stunden lang.
- Diese Zeit umfasst nicht die Flugnachbereitung und Flugvorbereitung. Jede Airline veröffentlicht die dafür vorgesehene Zeit in ihrem Betriebshandbuch. Für beides zusammen sind es mindestens 30 Minuten. Dein Arbeitgeber muss Dir für Pausen von 6 Stunden oder länger eine **geeignete Unterbringung** zur Verfügung stellen. Dies gilt auch, wenn Deine Pause das **Tagesrhythmus-Tief** berührt.
- Für Pausen von 3 bis 6 Stunden muss er Dir eine (allgemeine) **Unterbringung** zur Verfügung stellen.

Einschränkungen:

- Die größtmögliche Verlängerung Deiner maximalen Flugdienstzeit beträgt also 3 Stunden.
- Pausenzeiten im **Tagesrhythmus-Tief** bleiben bei der Berechnung der Verlängerung unberücksichtigt.
- Das Split-Duty-Verfahren kann nicht mit der **Nutzung einer Pause bei verlängerten Flügen** kombiniert werden.

Die Flugdienstzeit läuft während der Pause weiter. Weitere Infos findet Du im **EurECCA-Booklet (Seite 33)**.

COMMANDER'S DISCRETION (KOMMANDANTENENTSCHEID)

Bei unvorhersehbaren Umständen während des Flugbetriebs können die geltenden Beschränkungen für Flugdienst-, Dienst- und Ruhezeiten durch die/den Kapitän*in geändert werden. Der offizielle Begriff der EASA für diesen Fall ist „commander's discretion“ (Ermessen der/des Kommandant*in), bei vielen Airlines ist das Verfahren als „Kommandantenentscheid“ bekannt.

Der/die Kapitän*in kann mit Hilfe eines Kommandantenentscheids z. B. die **tägliche höchstzulässige Flugdienstzeit verlängern**. Treten ab der Meldezeit (Briefing) unvorhersehbare Umstände ein, so kann sie/er die tägliche maximale Flugdienstzeit um bis zu 2 Stunden verlängern, bei verstärkter Cockpitbesetzung sogar um bis zu 3 Stunden.

Treten die unvorhersehbaren Umstände erst nach dem Start auf und ist bereits dann abzusehen, dass die tägliche höchstzulässige Flugdienstzeit überschritten wird, so kann der Flug dennoch zum Zielort oder auch zu einem Ausweichflughafen erfolgen. Eine sich daran anschließende **Ruhezeit** darf in der Folge **verkürzt** werden, muss aber in jedem Fall mindestens 10 Stunden betragen.

Die/der Kapitän*in kann weiterhin die **tägliche höchstzulässige Flugdienstzeit verkürzen und/oder die Ruhezeit verlängern**. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn unvorhersehbare Umstände zu einer starken Ermüdung führen können und soll die Aufrechterhaltung der Flugsicherheit gewährleisten.

Folgende Dinge sind bei einem Kommandantenentscheid zu beachten:

- Vor einer Entscheidung muss der/die Kapitän*in jedes Besatzungsmitglied in Hinblick auf dessen Grad der Aufmerksamkeit konsultieren.
- Ein Kommandantenentscheid ist die Ausnahme, nicht die Regel.
- An der Heimatbasis und den Drehkreuzen Deiner Airline sollte vorrangig auf Standby- oder Reservepersonal ausgewichen werden.
- Um eventuelle Unregelmäßigkeiten in den Dienstplänen aufzudecken, sollten alle Fälle überwacht werden, in denen es zu einem Kommandantenentscheid kam.

Nach einem Kommandantenentscheid muss der/die Kapitän*in darüber einen Bericht verfassen, der dann von Deiner Airline bei Veränderungen von mehr als einer Stunde an die zuständige Behörde weitergeleitet wird. Ein Kommandantenentscheid ist für die/den Kapitän*in sanktionsfrei.

Weitere Informationen findest Du im **EurECCA-Booklet (Seite 29)** unter ORO.FTL.205 (f).

MINIMUM REST (MINIMALE RUHEZEITEN)

RUHEZEIT

Die Ruhezeit ist eine fortlaufende, ununterbrochene Ruhephase vor oder nach einem Dienst.

Wird Deine Ruhezeit von Deinem Arbeitgeber unterbrochen, so beginnt sie ab dem Zeitpunkt der Unterbrechung von vorne.

Weitere Informationen findest Du im [EurECCA-Booklet \(Seite 38\)](#).

RUHEZEIT AN DER HOMEBASE

Grundsätzlich gilt: Deine minimale Ruhezeit an der Homebase darf 12 Stunden nicht unterschreiten. Sie muss außerdem mindestens so lang sein wie Dein vorangegangener Dienst (siehe [duty period](#)).

Ausnahme

- Stellt Dir Dein Arbeitgeber eine **geeignete Unterbringung** an Deiner Homebase zur Verfügung, beträgt Deine minimale Ruhezeit auch an der Homebase nur 10 Stunden. Auch hier gilt, dass die Ruhezeit mindestens genauso lang sein muss, wie Dein vorangegangener Dienst.

RUHEZEIT AUSSERHALB DER HOMEBASE

Deine minimale Ruhezeit außerhalb der Homebase darf 10 Stunden nicht unterschreiten.

Sie muss zudem mindestens so lang sein wie Dein vorangegangener Dienst ([duty period](#)).

Die Mindestruhezeit von 10 Stunden außerhalb der Homebase setzt sich wie folgt zusammen:

- 1 Stunde für Deine physiologischen Bedürfnisse (essen, duschen, Sport treiben etc.)
- 1 Stunde für Deine An- und Abreise, also je 30 Minuten für Hin- und für Rückfahrt zum Flughafen. Jede Minute länger muss Dir als zusätzliche Ruhezeit gegeben werden.
- 8 Stunden Schlaf (oder wohl eher die Möglichkeit zu schlafen)

Beispiel: Lange Busfahrt

- Die Fahrt zum Crew-Hotel dauert pro Richtung 42 Minuten, Du sitzt
- also insgesamt 1 Stunde und 24 Minuten im Crew-Bus. Dann ver-
- längert sich Deine Minimum-Ruhezeit um 24 Minuten.

VERKÜRZTE RUHEZEIT

Wird Deine minimale Ruhezeit um eine Stunde verkürzt, muss auch Dein nächster Flugdienst um eine Stunde verkürzt und die Ruhezeit nach dem Dienst um eine Stunde verlängert werden.

WIEDERKEHRENDE VERLÄNGERTE RUHEZEIT

Die wiederkehrende verlängerte Ruhezeit (recurrent extended recovery rest periods, Abk. Rec-Rest) ist eine verlängerte Ruhezeitperiode, um kumulative Ermüdung zu vermeiden. Die Rec-Rest muss folgende Bedingungen erfüllen:

- Sie umfasst mindestens 2 **Ortsnächte**.
- Sie dauert mindestens 36 Stunden.
- Zwischen dem Ende der vorherigen Rec-Rest und dem Anfang der nächsten Rec-Rest dürfen maximal 168 Stunden Dienstzeit liegen.
- Sie muss mindestens zwei Mal im Monat 2 volle **Ortstage** umfassen.

RUHEZEITEN BEI ZEITVERSCHIEBUNG

Bei Einsätzen, in denen Du mindestens 2 Zeitzonen durchquerst, greift das Prinzip der **Akklimatisierung**.

Wenn Du mindestens 4 Zeitzonen durchquerst, erfolgt eine Verlängerung der Ruhezeit:

Die Ruhezeit außerhalb der Homebase muss mindestens so lang sein wie der vorgegangene Dienst und darf 14 Stunden nicht unterschreiten.

Durchquerst Du während eines Umlaufs mindestens 6 Zeitzonen und im Folgeumlauf mindestens 4 Zeitzonen in die Gegenrichtung (*von Ost zu West oder eben von West zu Ost*), so muss die Ruhezeit an der Homebase mindestens 3 Ortsnächte umfassen.

REC-REST BEI DISRUPTIVEN DIENSTPLÄNEN

Folgt auf einen Spät- oder Nachtdienst ein Frühdienst, muss zwischen beiden Diensten eine lokale Nacht geplant sein.

Wenn Du zwischen zwei Rec-Rests 4 oder mehr Nachtdienste, Frühdienste oder Spätdienste (dies sind nicht ausschließlich Flugdienste, sondern auch Schulungstermine o. ä.) hast, verlängert sich die zweite Rec-Rest auf mindestens 60 Stunden.

RESERVE (RESERVEDIENST)

Die Reserve ist ein Zeitraum, in dem Du für Deine Airline erreichbar sein musst, damit sie Dich mit mindestens 10 Stunden Vorlauf für einen Flugdienst, eine Positionierung oder einen anderen Dienst einsetzen kann.

Wenn der Arbeitgeber Dich zu Reserve einteilt, gilt:

- Er muss die Reserve in Deinem Dienstplan vermerken.
- Er muss die Höchstdauer jedes einzelnen Reservezeitraums angeben.
- Er muss die Anzahl aufeinanderfolgender Reservetage angeben, die Dir zugewiesen werden können.
- Eine zugewiesene Flugdienstzeit zählt ab der Meldezeit.

Um Dir 8 Stunden Schlaf zu ermöglichen, legt der Arbeitgeber für jeden Reservetag einen Zeitraum von 8 Stunden im Dienstplan fest, in in welchem er Dich nicht kontaktieren darf.

STANDBY (BEREITSCHAFTSDIENST)

Der Standby ist ein vorab angekündigter und festgelegter Zeitraum, in dem Du Deiner Airline zur Verfügung stehen musst, damit sie Dich für einen Flugdienst, eine Positionierung oder einen anderen Dienst ohne dazwischenliegende Ruhezeit einsetzen kann. Dieser Bereitschaftsdienst kann entweder zu Hause oder in einer **geeigneten Unterbringung** stattfinden.

Für Bereitschaftsdienste gelten folgende Bestimmungen:

- Die maximale Länge beträgt 16 Stunden.
- Bereitschaftsdienst und Flugdienstzeit in Kombination dürfen nicht dazu führen, dass Du über 18 Stunden wach bist.
- 25% der Zeit, die Du in Bereitschaft verbracht hast, zählt zu Deiner Dienstzeit.
- Nach einer Bereitschaft schließt sich eine Ruhezeit an.
- Die Bereitschaft endet, wenn Du Dich am festgelegten Meldepunkt meldest.

- Der Arbeitgeber muss Dir eine angemessene Reaktionszeit zugestehen, die es Dir ermöglicht, von Deinem Ruheort zum Meldepunkt zu gelangen.

Wenn Deine Bereitschaft zwischen 23:00 und 07:00 Uhr beginnt, zählt die Zeit zwischen 23:00 und 07:00 Uhr nicht im Hinblick auf die Reduzierung der Flugdienstzeit, bis Dein Arbeitgeber Dich kontaktiert.

MAXIMALE FDZ

Wenn Deine Bereitschaft innerhalb der ersten 6 Stunden endet, gilt die maximale Flugdienstzeit ab Deiner Meldung. Wenn Deine Bereitschaft nach den ersten 6 Stunden endet, reduziert sich Deine maximale Flugdienstzeit um den Teil, der 6 Stunden übersteigt.

MAXIMALE FDZ MIT IN-FLIGHT REST ODER BEI SPLIT DUTY

Wenn Deine Bereitschaft innerhalb der ersten 8 Stunden endet, gilt die maximale Flugdienstzeit ab Deiner Meldung.

Wenn Deine Bereitschaft nach den ersten 8 Stunden endet, reduziert sich Deine maximale Flugdienstzeit um den Teil, der 8 Stunden übersteigt.

AIRPORT STANDBY (FLUGHAFEN-BEREITSCHAFT)

Du bist in Flughafen-Bereitschaft ab Deiner Meldung bei der Meldestelle bis zum Ende Deines zugeteilten Bereitschaftsdienstes am Flughafen. Der Bereitschaftsdienst am Flughafen muss vorab in Deinem Dienstplan stehen mit Beginn und Ende. Außerdem gelten folgende Bestimmungen:

- Die Flughafen-Bereitschaft zählt vollständig als Dienstzeit.
- Wenn die Flughafen-Bereitschaft nicht zur Zuweisung eines Flugs führt, schließt sich ihr eine Ruhezeit an.
- Deine Flugdienstzeit beginnt bereits ab der Meldezeit zur Flughafen-Bereitschaft, sofern sie nicht aufgrund von unmittelbar vor der Flughafen-Bereitschaft liegenden Flüge ohnehin bereits früher begonnen hat.
- Dein Arbeitgeber stellt Dir während der Flughafen-Bereitschaft eine (allgemeine) **Unterbringung** zur Verfügung.

Wenn Du einen Flug während Deiner Flughafen-Bereitschaft bekommst, gilt folgendes:

- Die Flugdienstzeit zählt von Beginn Deiner Bereitschaft. Bei manchen Airlines wird Flughafen-Bereitschaft im Anschluss an einen oder mehr direkt vor der Flughafen-Bereitschaft

liegende Flüge geplant. In diesem Fall läuft Deine Flugdienstzeit natürlich bereits mit Beginn der Meldung zu diesem Flug bzw. zu diesen Flügen

- Die maximale Flugdienstzeit wird um jegliche Zeit reduziert, die über 4 Stunden hinaus in Bereitschaft verbracht wurde.
- Flughafen-Bereitschaft und Flugdienstzeit dürfen zusammen maximal 16 Stunden lang sein.

Weitere Informationen findest du im [EurECCA-Booklet \(Seite 35\)](#).

FATIGUE RISK MANAGEMENT (ERMÜDUNGSRISIKOMANAGEMENT)

Jede Airline muss dafür sorgen, dass ihre Kabinen- und Cockpitbesetzungen nicht übermüdet arbeiten. Wenn sie sich dafür detaillierte Regeln gibt, die wissenschaftsbasiert sind, sowie proaktive und reaktive Maßnahmen zur Vermeidung von Übermüdung beschreibt, dann nutzt sie ein sogenanntes Fatigue Risk Management (FRM) im Sinne der EASA-Anforderungen.

Die Airline bekommt dann gewisse Privilegien, sie darf z. B. bestimmte FDZ verlängern, die ansonsten wohl definitiv zu Übermüdung geführt hätten.

Jede Airline sollte ein professionelles Ermüdungsrisikomanagement haben. Es steht zu viel auf dem Spiel!

Der Fatigue Report

- Betreibt Deine Airline FRM, dann muss sie Dir nach AMC1 ORO.
- FTL.120 (b) (4) FRM „Identification of hazards“ ermöglichen,
- Fatigue Reports zu verfassen, also Berichte über Deine Über-
- müdung. Da diese Reports jedoch keinen Mindeststandard an
- Verständlichkeit erfüllen müssen, sind sie oft kompliziert konzi-
- piert und nach einem langen Dienst schwer korrekt auszufüllen.
-
- Die AG Flugsicherheit wird daher Ausfüllhilfen für diese Reports
- anbieten. Schicke uns gerne an info@ufo-online.aero ein leeres
- oder besser noch anonymisiertes Fatigue Report Formular zu. Wir
- kümmern uns darum.

Weitere Informationen findest du im [EurECCA-Booklet \(Seite 16\)](#) unter ORO.FTL.120.

KLEINES WÖRTERBUCH

AKKLIMATISIERUNG

Wenn sich Deine innere Uhr an die Zeitzone vor Ort angepasst hat, bist Du akklimatisiert. Je nachdem wieviele Zeitzonen Du durchfliegst und wie lange Du Dich in der neuen Zeitzone aufhältst, bist Du entweder noch an Deinen Abflugort oder schon an Deinen Zielort angepasst.

Je mehr Zeitzonen Du durchflogen hast und je länger Du Dich in der neuen Zeitzone aufhältst, desto länger muss die Ruhezeit zu Hause bemessen sein, um Dich wieder umzustellen (Jetlag).

Wenn Du Deinen EASA-offiziellen Akklimatisierungszustand selber ausrechnen willst, findest Du die Tabelle im **EurECCA-Booklet (Seite 8)**.

LOKALER TAG

Ein „local day“ oder Ortstag ist ein kompletter Kalendertag von 00:00 bis 23:59 Uhr in der Ortszeit des Ortes, wo Du Dich gerade befindest.

LOKALE NACHT

Eine „local night“ oder Ortsnacht ist eine 8 Stunden lange Nacht, die im 10-Stunden-Fenster von 22:00 Uhr abends und 08:00 Uhr morgens Ortszeit liegen muss.

MELDEZEIT

Zu dieser Zeit beginnt Dein Flugdienst, auch Check-In-Zeit oder Briefingzeit genannt.

MELDESTELLE

Deine Homepage oder ein Treffpunkt, wenn es außerhalb der Homepage losgeht.

NACHTDIENST

Das ist jede Dienstzeit, die – ganz oder teilweise – zwischen 02:00 und 04:59 Uhr Ortszeit (Referenzzeit) stattfindet.

REFERENZZEIT

Die Ortszeit an der Meldestelle bezieht sich auf die Lokalzeit Deines Startflughafens, wenn dieser sich in einer zwei Stunden breiten Zone um Deine akklimatisierte Lokalzeit befindet.

FLUGABSCHNITTE

Die einzelnen Legs oder Flüge oder Sektoren Deines Flugdienstes.

POSITIONIERUNG

Anreisen zum nächsten Dienst oder Abreise vom letzten Dienst, auch Dead-Head oder Proceeding. Die Positionierung ist oft selbst ein Flug, kann aber auch das Sitzen im Zug oder im Taxi bedeuten.

Mehr Informationen findest Du im **EurECCA-Booklet (Seite 33)**.

WINDOW OF CIRCADIAN LOW (TAGESRHYTHMUS-TIEF)

Dein Tagesrhythmus-Tief (TRT) ist laut EASA der Zeitraum zwischen 02:00 und 05:59 Uhr in der Zeitzone, in der Du akklimatisiert bist. Im Englischen heißt es auch WOCL.

WEITERE AIRLINES

Gibt es bei Deiner Airline auch Hilfreiches?
Dann schreib uns an info@ufo-online.aero,
wir nehmen den Verweis gerne hier mit auf.

Unser europäischer Dachverband European Cabin Crew Association stellt uns die Grundlage für dieses Heft zur Verfügung.

EURECCA

- Das „FTL EurECCA Booklet“ sammelt alle für uns Flugbegleiter*innen relevanten Verordnungstexte im englischen Original.



www.eurecca.eu/post/ftl-eurecca-booklet

ZUSÄTZLICHE INFOS DER FLUGBETRIEBE

Die Personalvertretung der DLH hat mehrere Ausgaben einer Inforeihe zum Thema Flugdienstzeiten, Ruhezeiten, Kommandantenentscheid, Dienstplanänderung und Co. herausgebracht.

LUFTHANSA AIRLINES

- Die „PV-pedia“ stellt wie Wikipedia wichtige Zusammenhänge gut aufbereitet dar und berücksichtigt dabei die besonderen Regelungen bei DLH.

eBase -> Arbeit & Leben -> Arbeitnehmervertretung -> Frankfurt -> DLH - Personalvertretung Kabine (FRA YO/CAB) -> Archiv -> Expertenrunde

<https://ebase2go.lufthansa.com/ebase/hr/de/Anver/Frankfurt/pv-kabine/,DanaInfo=ebase.dlh.de,SSL+archiv.html>

BLEIB SICHER! BEREICH FLUGSICHERHEIT



HOMEPAGE DER UFO

Alles von Deiner Gewerkschaft:

ufo-online.aero

KONTAKT

Schreib uns :-)

ufo-online.aero/kontakt

FLUGSICHERHEIT

Alle Infos zum Thema Flugsicherheit findest

Du hier: ufo-online.aero/flugsicherheit



NOCH KEIN MITGLIED?

Hier findest du den Mitgliedsantrag.



MITGLIEDER WERBEN MITGLIEDER

Wir belohnen Dich für jedes erfolgreich geworbene Mitglied:

www.ufo-online.aero/ufo-mitgliedschaft/mitglieder-werben-mitglieder

In der Probezeit übernehmen wir Deinen Mitgliedsbeitrag:

ufo-online.aero/mitgliedwerden

**Herausgeber (V.i.S.d.P.):
Unabhängige Flugbegleiter Organisation
(UFO) e.V.**

Farmstr. 118 · 64546 Mörfelden-Walldorf
Tel.: 06105/9713-0

Weitere Informationen unter:

ufo-online.aero

Amtsgericht Darmstadt VR 51221

Tel.: 06105/9713-0

Fax: 06105/9713-49

E-Mail: info@ufo-online.aero

Stand

November 2024

Rechtlicher Disclaimer

Alle Infos hier sind nur zu Deiner Information und nach bestem Wissen und Gewissen wiedergegeben. Für die Richtigkeit übernehmen wir keine Gewähr, es gelten immer die jeweils gültigen Gesetze, Rechtsvorschriften und Tarifverträge.