

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**

präsentiert von der AG Flugsicherheit

**UFO**  
Gemeinsam stark.

# INHALTSVERZEICHNIS

## WO FINDEST DU WAS?

<b>VORWORT</b>	<b>3</b>
<b>GROSSES LEXIKON</b>	
<b>Homebase</b> (Heimatbasis)	4
<b>Accommodation</b> (Unterbringung)	4
<b>Augmented Flight Crew</b> (Verstärkte Cockpit-Besatzung)	5
<b>Break Time</b> (Pause)	5
<b>Rostering</b> (Dienstplanerstellung)	6
<b>Duty Period</b> (Dienstzeit)	8
<b>Flight Time</b> (Flugzeit)	8
<b>Flight Duty Period</b> (Flugdienstzeit)	8
<b>Commander's Discretion</b> (Kommandantenentscheid)	12
<b>Minimum Rest</b> (Minimale Ruhezeiten)	13
<b>Reserve</b> (Reservedienst)	15
<b>Standby</b> (Bereitschaftsdienst)	15
<b>Airport Standby</b> (Flughafen-Bereitschaft)	16
<b>Fatigue Risk Management</b> (Ermüdungsrisikomanagement)	17
<b>KLEINES WÖRTERBUCH</b>	<b>18</b>
<b>QUELLEN UND VERWEISE</b>	<b>19</b>

# VORWORT

Liebe Kollegin, lieber Kollege,

Du hältst die zweite und überarbeitete Ausgabe unseres „EASA FTL einfach erklärt“ in den Händen.

Mit diesem Heft versuchen wir, das sehr komplexe und komplizierte Regelwerk der EASA, die Flight Time Limitations, „einfach“ zu erklären. Du hältst die aktuelle, textlich überarbeitete Ausgabe – digital oder gedruckt – in den Händen. Inhaltlich hat sich am mehrere tausend Seiten langen Verordnungstext im letzten Jahr nichts geändert.

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 ein in die Welt von Dienst- und Ruhezeiten. Das „Kleine Wörterbuch“ gibt eher kurze, stichwortartige Erklärungen. Wenn Du es dann noch genauer wissen willst, ist das Kapitel „Verweise“ für Dich das Richtige.

Wir freuen uns über jedes Feedback: Schreib' uns an für Themen, die wir aufnehmen sollten, für Fragen, die Dir beim Durcharbeiten aufkommen oder zum Meinungsaustausch über vorbildliches/regelwidriges Verhalten Deines Flugbetriebes.

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. Dies 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 - wenn der Dienst an Deiner Homebase endet - für Deine Unterbringung selbst verantwortlich.

### Beispiel

- Wenn Dir ein 4-tägiges Arbeitsband zugewiesen wird, 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“ (siehe [Erläuterung auf Seite 15](#)) 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.

### Achtung Spezialfall-Falle

- Bei „split-duty“ reicht bei unbekanntem Akklimatisierungszustand eine nur
- „allgemeine Unterbringung“ nicht aus!

### AUGMENTED FLIGHT CREW (VERSTÄRKTEN COCKPIT-BESATZUNG)

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

Die verstärkte Cockpitcrew hat Auswirkungen auf die maximal mögliche Flugdienstzeit aller Crewmitglieder, also auch auf Deine als Flugbegleiter! 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 Arten von Ruhemöglichkeiten (in Klammern die wichtigsten Anforderungen):

- **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.)**.

### Extrembeispiel

- Ist das Flugzeug Deiner Airline 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. 3:50 Stunden Pause zu. Muss nun wegen unvorhersehbarer Umstände ein Kommandantenentscheid getroffen werden, kann das Limit um bis zu 3 Stunden erhöht werden. Summa summarum könnte 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 mehr Spielraum in der Ausgestaltung.

Damit Deine Leistungsfähigkeit während des Flugs nicht beeinträchtigt wird, muss Dir die Möglichkeit gegeben werden, 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 hat.

### 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, wie z.B. Lufthansa, haben aufgrund dokumentierter Mitgestaltungsmöglichkeiten der Beschäftigten bei der Dienstplanerstellung und veröffentlichter Vorabinformationen hiervon abweichende Regelungen erwirken können (siehe LH 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.
- und 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 bekanntgegeben werden können.
- dass sie innerhalb des erlaubten Flugdienstzeitraums 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 Kollegen verteilt ist.

Wenn in einer Flugplanperiode mehr als ein Drittel der Flüge ihre maximale 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.

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) 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. Sie wird auch Blockzeit genannt.

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

Der Dienst nach dem Flug gilt als Dienstzeit. Der Arbeitgeber muss in seinem Betriebshandbuch den Mindestzeitraum für die Nachbereitung des Flugs angeben.

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.

### WAS IST ARBEITSZEIT?

Dein Dienstbeginn ist der Beginn Deines Briefings! 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.

**GRUNDLEGENDE HÖCHSTZULÄSSIGE TÄGLICHE FLUGDIENSTZEIT**

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“ auf Seite 18). Beginnt Deine Flug-
- dienstzeit 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 ma-
- ximale Flugdienstzeit nur noch bei 10 Stunden usw. Wenn Dein Akklimati-
- sierungszustand nicht genau bekannt ist, entspricht Deine höchstzulässige
- tägliche Flugdienstzeit der nachfolgenden Tabelle.

### Maximale tägliche Flugdienstzeit nach Flugabschnitten

1-2	3	4	5	6	7	8
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 sicherstellen und überwachen, dass das geforderte Sicherheitsniveau kontinuierlich aufrechterhalten wird.

### Maximale tägliche Flugdienstzeit nach Flugabschnitten

1-2	3	4	5	6	7	8
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 Kabinenbesatzung 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 dürfen nicht mit Verlängerungen aufgrund von Ruhezeiten während des Flugs oder unterbrochener Flugdienstzeit (split 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 (**siehe Seite 5**) kann die höchstzulässige Flugdienstzeit auf bis zu 17 Stunden (je nach Ruhemöglichkeit der Klassen 1-3) erweitert werden, dies gilt dann auch für die Kabinencrew. Eine weitere Verlängerung um 1 Stunde kann erfolgen, wenn ein Flug maximal 2 Flugabschnitte beinhaltet, von denen einer eine Flugzeit von mindestens 9 Stunden hat.

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 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.

Deine Flugdienstzeit beginnt ab der neuen, verschobenen Meldezeit. 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.

- Wenn die Verschiebung **4 Stunden oder mehr** beträgt, berechnet sich die maximale Flugdienstzeit auf Grundlage der stärker einschränken- den Zeit, d.h. der ursprünglichen oder der verschobenen Meldezeit.

Wenn sich die Meldezeit nochmals ändert, beginnt Deine Flugdienstzeit entweder 1 Stunde nach der zweiten Benachrichtigung zu zählen oder zu der ursprünglichen Meldezeit, wenn diese früher ist.

### Achtung!

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

## COMMANDER'S DISCRETION (KOMMANDANTENENTSCHEID)

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

Der Kapitän kann mit Hilfe eines Kommandantenentscheids z.B. die **tägliche höchstzulässige Flugdienstzeit verlängern**. Treten ab der Meldezeit (Briefing) oder danach unvorhersehbare Umstände ein, so kann er die tägliche maximale Flugdienstzeit um bis zu 2 Stunden verlängern, bei verstärkter Cockpitbesatzung sind sogar bis zu 3 Stunden Verlängerung möglich.

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 entweder 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.

Der Kapitän 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 Kapitän jedes Besatzungsmitglied in Hinblick auf dessen Grad der Aufmerksamkeit konsultieren.
- Ein Kommandantenentscheid ist die Ausnahme, nicht die Regel.



- 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 verlängert 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** (siehe „Kleines Wörterbuch“ auf Seite 18).

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

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

Durchquerst Du während eines Umlaufs mindestens 6 Zeitzonen und im Folgeumlauf mindestens 4 Zeitzonen in die Gegenrichtung (Ost-West oder eben West-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 Dich Deiner Airline zur Verfügung halten musst, damit sie Dich mit einer mindestens 10 Stunden im Voraus erfolgten Benachrichtigung für eine Flugdienstzeit, 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 die Möglichkeit von 8 Stunden Schlaf zu gewährleisten, legt der Arbeitgeber für jeden Reservetag einen Zeitraum von 8 Stunden im Dienstplan fest, in denen 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 kommenden Flug ohne dazwischenliegende Ruhezeit einsetzen kann. Dieser Bereitschaftsdienst kann entweder zu Hause oder in einer **geeigneten Unterbringung** stattfinden (siehe Seite 4).

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.
- Dein Arbeitgeber stellt Dir während der Flughafen-Bereitschaft eine Unterbringung zur Verfügung.

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

- Die Flugdienstzeit zählt von Beginn Deiner Bereitschaft.
- 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 \(Seite 35\)](#).





# 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 Home Base 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.

## SPLIT DUTY (UNTERBROCHENE FLUGDIENSTZEIT)

Split Duty bezeichnet eine Flugdienstzeit, die eine mind. 3-stündige Pause am Boden mit Unterbringung beinhaltet. Ziel ist hierbei, die zeitliche Beschränkung einer FDZ um max. die Hälfte der Pausenzeit verlängern zu können. Die Pause unterbricht dabei die FDZ jedoch nicht, sondern zählt mit dazu.

Mehr Informationen findest Du im [EurECCA-Booklet \(Seite 33\)](#).

## WINDOW OF CIRCADIAN LOW (TAGESRHYTHMUS-TIEF)

Dein Tagesrhythmus-Tief (Abk. 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.

# QUELLEN UND VERWEISE

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 relevanten Verordnungstexte im englischen Original.

<https://www.eurecca.eu/post/ftl-eurecca-booklet>

Der Berufsverband der Verkehrspiloten Vereinigung Cockpit stellt uns zwei Dokumente zur Verfügung.

- Das „How To EASA FTL“ legt den Fokus naturgemäß auf Piloten, erklärt aber viele Dinge sehr gut; entspricht etwa unserem Heft hier.
- Der „VC-EASA FTL Guide“ sammelt alle relevanten Texte der EASA auf Englisch; entspricht etwa dem Booklet der EurECCA.

<https://www.vcockpit.de/themen-und-positionen/flight-safety/easa-ftl.html>

## VEREINIGUNG COCKPIT

## ZUSÄTZLICHE INFOS DER FLUGBETRIEBE

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

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

eBase -> Personal -> Arbeitnehmervertretung -> Frankfurt -> DLH - PV Kabine (FRA YO/CAB) -> Archiv unserer Veröffentlichungen -> Expertenrunde

[Link via ebase2go](#)

## LUFTHANSA AIRLINES

## WEITERE AIRLINES

Gibt es bei Deiner Airline auch Hilfreiches?

Dann **schreib uns** ([info@ufo-online.aero](mailto:info@ufo-online.aero)), wir nehmen den Verweis gerne hier mit auf.

# BLEIB SICHER! BEREICH FLUGSICHERHEIT



## HOMEPAGE DER UFO

Alles von Deiner Gewerkschaft:  
[ufo-online.aero](http://ufo-online.aero)

## KONTAKT

Schreib uns :-)  
[ufo-online.aero/kontakte](http://ufo-online.aero/kontakte)

## FLUGSICHERHEIT

Alle Infos zum Thema Flugsicherheit findest  
Du hier

[ufo-online.aero/flugsicherheit](http://ufo-online.aero/flugsicherheit)

## NOCH KEIN MITGLIED?

Hier findest du den Mitgliedsantrag.



In der Probezeit übernehmen wir Deinen  
Mitgliedsbeitrag:

[ufo-online.aero/mitgliedwerden](http://ufo-online.aero/mitgliedwerden)

## MITGLIEDER WERBEN MITGLIEDER

Wir belohnen Dich für jedes erfolgreich  
geworbene Mitglied:

[ufo-online.aero/ufo-mitgliedschaft/  
mitglieder-werben-mitglieder](http://ufo-online.aero/ufo-mitgliedschaft/mitglieder-werben-mitglieder)

**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](http://ufo-online.aero)

Amtsgericht Darmstadt VR 51221

Tel.: 06105/9713-0

Fax: 06105/9713-49

E-Mail: [info@ufo-online.aero](mailto:info@ufo-online.aero)

## Stand

Januar 2022

## Rechtlicher Disclaimer

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