

**Gesamte Rechtsvorschrift für Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2008, Fassung vom 22.03.2016**

**Langtitel**

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend Bestimmungen über den Flugbetrieb sowie die Voraussetzungen für die Erteilung und Aufrechterhaltung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) 2008 (Luftverkehrsbetreiberzeugnis- und Flugbetriebs-Verordnung 2008 – AOCV 2008)  
StF: BGBl. II Nr. 254/2008

**Änderung**

BGBl. II Nr. 363/2011 (VfGH)  
BGBl. II Nr. 78/2013  
BGBl. II Nr. 200/2014

**Präambel/Promulgationsklausel**

Aufgrund der §§ 21, 131 und 134 des Luftfahrtgesetzes 1957, BGBl. Nr. 253, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 83/2008 wird verordnet:

**Inhaltsverzeichnis**

*(Anm.: wurde nicht im BGBl. kundgemacht.)*

**Art /  
Paragraf**

**Gegenstand / Bezeichnung**

**1. Abschnitt  
Luftverkehrsbetreiberzeugnis**

**1. Allgemeiner Teil**

- § 1. Geltungsbereich
- § 2.
- § 3. Ausnahmebestimmungen
- § 4. Behördenzuständigkeit
- § 5. Organisation von Luftfahrtunternehmen
- § 6. Flugdienstberatungsstelle
- § 7. Einverständniserklärung
- § 8. Handbücher (Manuals)
- § 9. Leasing von Luftfahrzeugen

**Vermietung von Luftfahrzeugen außerhalb des Anwendungsbereiches der EU-OPS und**

- § 10. JAR-OPS 3
- § 11. Meldepflichten

**2. Besonderer Teil  
A. Flugbetrieb**

- § 12. Flugscheine (Tickets)
- § 13. Flugbetriebliches Personal
- § 14.
- § 15.
- § 16. Sonderbestimmung für Hubschrauber

**B. Technik**

- § 17. Technische Organisation
- § 18. Luftfahrzeuge

**Art /  
Paragraf**
**Gegenstand / Bezeichnung**
**C. Besondere Maßnahmen**

- § 19. Betriebliche Hinweise
- § 20. Gültigkeit des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses

**D. Unionsrechtliche Bestimmungen**

- § 20a. Übergangsbestimmungen

**2. Abschnitt  
Sonstiger Flugbetrieb**

- § 20b. Anwendungsbereich
- § 20c. Unionsrechtliche Bestimmungen
- § 20d.

**3. Abschnitt  
Schlussbestimmungen**

- § 21. Personenbezogene Bezeichnungen
- § 22. Inkrafttreten
- Anhang 1 Flug- und Dienstzeiten und Ruhevorschriften für Flugbesatzungsmitglieder von Flugzeugen
- Anhang 2 Flug- und Dienstzeiten und Ruhevorschriften für Flugbesatzungsmitglieder von Hubschraubern

**Text**
**1. Abschnitt  
Luftverkehrsbetreiberzeugnis**
**1. Allgemeiner Teil  
Geltungsbereich**

§ 1. (1) Dieser Abschnitt regelt die flugbetrieblichen und technischen Grundlagen für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Air Operator Certificate – AOC) als Voraussetzung für die Erteilung und Aufrechterhaltung einer Betriebsgenehmigung für den gewerblichen Luftverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 293 vom 31.10.2008 S. 3, in der jeweils geltenden Fassung.

(2) Ein AOC darf von der zuständigen Behörde nur ausgestellt oder verlängert werden, wenn ein Unternehmen die Voraussetzungen dieser Verordnung und des Anhanges III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt ABl. Nr. 373 vom 31.12.1991 S. 4 in der jeweils geltenden Fassung (in der Folge: „EUOPS“) oder der JAR-OPS 3 in der jeweils verlautbarten geltenden Fassung, sowie der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen, ABl. Nr. L 315 vom 28.11.2003, S. 1 und der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2005 (ZLLV 2005), BGBl. II Nr. 424/2005 in der jeweils geltenden Fassung erfüllt. Die von der zuständigen Behörde und von den Joint Aviation Authorities veröffentlichten Interpretationen und Erläuterungen zu JAR-OPS 1 und 3 sollen bei der Nachweisführung beachtet werden. Der Antragsteller kann von diesen Interpretationen und Erläuterungen in begründeten Fällen abweichen.

(3) Anträge auf Ausstellung und auf Änderung eines AOC sind bei der zuständigen Behörde einzubringen. Das AOC ist im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt für die Dauer eines Jahres ab seiner Ausstellung und danach auf jeweils fünf Jahre zu befristen. In begründeten Fällen kann eine Verlängerung auch auf einen kürzeren Zeitraum befristet werden. Die zuständige Behörde hat in regelmäßigen Abständen, jedoch jedenfalls vor einer Verlängerung, eine Überprüfung des Luftfahrtunternehmens durchzuführen.

(4) Bewilligungen aufgrund dieser Verordnung und aufgrund der in Abs. 2 angeführten Rechtsvorschriften sind unbeschadet anderer Bestimmungen zu erteilen, wenn Interessen der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegenstehen. Sie sind im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen; sie sind im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde. Die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51 in der jeweils geltenden Fassung bleiben unberührt.

§ 2. (1) Unternehmen haben ihren Betrieb nach den Bestimmungen dieser Verordnung und nach den in Abs. 2 angeführten Rechtsvorschriften durchzuführen. Sie haben dabei für eine ordnungsgemäße und sichere Durchführung des Flugbetriebes, insbesondere im Hinblick auf die von ihnen zu erbringende Beförderungsdienstleistung zu sorgen.

(2) Die jeweils geltende Fassung der JAR-OPS 3 ist von der zuständigen Behörde in luftfahrtüblicher Weise in deutscher Sprache auf elektronischem Weg zu verlautbaren.

#### **Ausnahmebestimmungen**

§ 3. (1) Die Bestimmungen der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung (ZARV – 1985), BGBl. Nr. 126/1985 in der jeweils geltenden Fassung bleiben von dieser Verordnung insofern unberührt, als nicht die EU-OPS bzw. die JAR-OPS 3 anders lautende Regelungen vorsehen.

(2) Über dicht besiedeltem Gebiet, Menschenansammlungen im Freien und auf Hubschrauberflugplätzen mit schwierigen Umgebungsbedingungen sind nur Flüge mit Hubschraubern der Flugleistungsklasse I zulässig.

(3) Soweit die EU-OPS bzw. die JAR-OPS 3 Verweise auf die JAR-FCL enthalten, sind die entsprechenden Bestimmungen der Zivilluftfahrtpersonalverordnung 2006 (ZLPV 2006), BGBl. II Nr. 205/2006 in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

#### **Behördenzuständigkeit**

§ 4. Die zuständige Behörde ist die Austro Control GmbH.

#### **Organisation von Luftfahrtunternehmen**

§ 5. (1) Das Luftfahrtunternehmen hat unbeschadet der Bestimmungen der EU-OPS und der JAROPS 3

1. im Betriebshandbuch (Operations Manual – OM), Teil A, zusätzlich zu den geforderten Fachbereichsleitern Stellvertreter zu benennen oder in der Organisation eine Stellvertreterregelung zu treffen und
2. das sonstige flugbetriebliche und technische Personal in einem Stellenbesetzungsplan der zuständigen Behörde bekannt zu geben.

(2) Das Luftfahrtunternehmen kann zusätzliche Unterteilungen in der Organisationsstruktur vornehmen, wenn die Verantwortlichkeiten und Qualifikationserfordernisse im Betriebshandbuch (OM) entsprechend geregelt sind.

(3) Sofern Bedenken gegen einzelne gemäß Abs. 1 zu meldende Personen bestehen, hat die zuständige Behörde deren Einsatz zu untersagen oder sonstige Maßnahmen zu treffen, damit die Sicherheit des Flugbetriebes oder des technischen Bereiches nicht beeinträchtigt wird. Wird der Einsatz einer gemäß Abs. 1 zu meldenden Person untersagt, hat neben dem Luftfahrtunternehmen auch die betroffene Person Parteistellung in diesem Verfahren.

(4) Das Luftfahrtunternehmen hat sicherzustellen, dass verantwortlichen Personen, welche die deutsche Sprache nicht ausreichend beherrschen, luftfahrtrechtlich relevante gesetzliche Bestimmungen, Bescheide sowie sonstige Bewilligungen, deren Anwendung für die Sicherheit des Flugbetriebes zu berücksichtigen sind, in einer entsprechenden Übersetzung zur Verfügung stehen.

(5) Weisungen dürfen nur von den Fachbereichsleitern, von deren Stellvertretern oder von diesen besonders ermächtigten Personen erteilt werden und sind entsprechend zu dokumentieren.

(6) Die zuständige Behörde kann aufgrund des Betriebsumfanges des Luftfahrtunternehmens eine zusätzliche Unterteilung der Organisationsstruktur vorschreiben, wenn dies im Interesse der Sicherheit des Flugbetriebes und dessen ordnungsgemäßer Abwicklung erforderlich ist.

#### **Flugdienstberatungsstelle**

§ 6. (1) Luftfahrtunternehmen, die Flüge (Fluglinienverkehr, Charterketten) so planen, dass zwischen Landung und Abflug (Blockzeit) einer Luftfahrzeugbesatzung oder eines Teiles davon weniger als eine Stunde liegt oder die Langstreckenflugbetrieb durchführen, haben im Rahmen ihres Organisationsplanes

eine Flugdienstberatungsstelle einzurichten. Diese hat die betreffenden Besatzungen mit allen für eine sichere Durchführung der nachfolgenden Flüge erforderlichen Unterlagen zu versorgen, insbesondere auch auf Außenstellen des Luftfahrtunternehmens, allenfalls auch im Wege von Handling Agents oder einer anderen adäquaten Organisation.

(2) Während der Durchführung von Langstreckenflugbetrieb ist die Flugdienstberatungsstelle mit entsprechend qualifiziertem Personal besetzt zu halten und die Besatzung des jeweiligen Langstreckenfluges mit allen zur Verfügung stehenden Informationen, soweit sie für die sichere Durchführung von Bedeutung sind, zu versorgen (Flight Watch). Dazu gehört insbesondere auch die Übermittlung von Wetterberichten und -prognosen für den Bereich entlang der Flugstrecke, für den Ziel- und die Ausweichflughäfen sowie die Vorbereitung von daraus resultierenden Abweichungen (Reroutings), Informationen über den allfälligen Ausfall von Navigations- oder Anflughilfen, über den Zustand oder den Status von Ziel- und Ausweichflughäfen sowie die Unterstützung der Besatzungen bei Notfällen.

(3) Die Einrichtung einer Flugdienstberatungsstelle kann unterbleiben, wenn bei der Durchführung von Flügen gemäß Abs. 1 deren Aufgaben durch ein entsprechend qualifiziertes Unternehmen, das im Rahmen des Qualitätssicherungssystems des Luftfahrtunternehmens überprüft wird, erfüllt werden und die zuständige Behörde diese Vorgangsweise genehmigt hat.

#### **Einverständniserklärung**

**§ 7.** (1) Personen, die in den Fachbereichen Flugbetrieb, Instandhaltungssystem, Bodenbetrieb oder Schulung der Besatzung für Tätigkeiten, welche Einfluss auf die Flugsicherheit haben können, eingesetzt werden, aber nicht ausschließlich in diesem Unternehmen beschäftigt sind, haben sämtliche Arten von beruflichen Tätigkeiten und die jeweiligen Dienstzeiten allen betroffenen Unternehmen bekannt zu geben. Die anderen beruflichen Tätigkeiten dürfen nur ausgeübt werden, wenn das Luftfahrtunternehmen bzw. – bei Einsatz in mehreren Luftfahrtunternehmen – die betroffenen Luftfahrtunternehmen dem schriftlich zugestimmt haben. Eine solche Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn sichergestellt ist, dass das in Frage kommende Personal die im jeweiligen Betriebshandbuch (OM) festgelegten Flug-, Dienst- und Ruhezeitenregelungen einhält. Das in Frage kommende Personal ist verpflichtet, den betroffenen Luftfahrtunternehmen die Einhaltung dieser Bestimmungen jeweils schriftlich zu bestätigen.

(2) Das Luftfahrtunternehmen ist dafür verantwortlich, dass vom flugbetrieblichen Personal (§ 13 Abs. 1) die Regelungen über Flug-, Dienst- und Ruhezeiten, auch unter Berücksichtigung der außerhalb des Luftfahrtunternehmens geleisteten Tätigkeiten, eingehalten werden.

(3) Piloten, die anderen beruflichen Tätigkeiten nachgehen, aber den betroffenen Luftfahrtunternehmen die Einhaltung der erforderlichen Ruhezeiten nicht nachweisen, bzw. außerhalb der betroffenen Luftfahrtunternehmen durchgeführte Flüge nicht bekannt geben, dürfen im gewerblichen Flugbetrieb nicht eingesetzt werden.

#### **Handbücher (Manuals)**

**§ 8.** (1) Das Luftfahrtunternehmen hat die nach den in § 1 Abs. 2 genannten Bestimmungen erforderlichen Handbücher, Bordbücher und Aufzeichnungen in deutscher oder englischer Sprache zu erstellen und der zuständigen Behörde zur Genehmigung vorzulegen. Einzelne Teile der Handbücher können in der jeweils anderen Sprache erstellt werden. Die Betriebshandbücher haben ein Verfahren zur regelmäßigen Überprüfung der Einhaltung der gesetzlichen Bestimmung in Form einer Liste der Übereinstimmung („Compliance Checklist“) zu beinhalten. Alle nicht genehmigungspflichtigen Änderungen und Ergänzungen in den Betriebshandbüchern sind der zuständigen Behörde bekannt zu geben.

(2) Änderungen der Mindestausrüstungsliste, die aufgrund eines von der zuständigen Behörde genehmigten Verfahrens erfolgen, sind nur genehmigungspflichtig, wenn diese Änderungen eine neue Einsatz- oder Navigationsart oder behördliche Auflagen betreffen.

(3) Das Betriebshandbuch (OM) hat die in Abschnitt Q der EU-OPS oder im Anhang 1 oder 2 dieser Verordnung normierten Flug-, Dienst- und Ruhezeitenregelung für das fliegende Personal zu enthalten.

#### **Leasing von Luftfahrzeugen**

**§ 9.** (1) Der Betrieb eines nicht im AOC des Luftfahrtunternehmens eingetragenen Luftfahrzeuges bedarf unbeschadet anderer Bestimmungen einer Bewilligung durch die zuständige Behörde.

(2) Sollen Luftfahrzeuge gemäß Abs. 1 einschließlich deren Besatzung zur Deckung eines vorübergehenden Bedarfs im Luftfahrtunternehmen verwendet werden (wet lease), so muss deren Halter oder Eigentümer im Besitz eines entsprechenden Luftverkehrsbetreiberzeugnisses sein. Das leasende Luftfahrtunternehmen hat nachzuweisen, dass das in Frage kommende verleasende Luftfahrtunternehmen

die flugbetriebliche und instandhaltungstechnische Verantwortung bei der Durchführung des Betriebes trägt.

(3) Sollen Luftfahrzeuge gemäß Abs.1 im Flugbetrieb des Luftfahrtunternehmens mit betriebseigenen Besatzungen des Luftfahrtunternehmens betrieben werden (dry lease), so ist der zuständigen Behörde nachzuweisen, dass die flugbetriebliche und/oder technische Verantwortung uneingeschränkt vom Luftfahrtunternehmen getragen wird. Es muss im Falle eines im Ausland registrierten Luftfahrzeuges sichergestellt sein, dass der Flugbetrieb und/oder die Instandhaltung der uneingeschränkten Aufsicht der zuständigen Behörde unterliegt und die jeweilige ausländische Luftfahrtbehörde dieser Vorgangsweise zustimmt.

(4) In den Leasingverträgen gemäß Abs.2 und 3 kann mit Zustimmung der betroffenen Luftfahrtbehörden die flugbetriebliche und technische Verantwortung abweichend von den Bestimmungen der Abs. 2 und 3 geregelt werden.

### **Vermietung von Luftfahrzeugen außerhalb des Anwendungsbereiches der EU-OPS und JAR-OPS 3**

**§ 10.** (1) Die Weitergabe eines im Betrieb eines österreichischen Luftfahrtunternehmens eingesetzten Luftfahrzeuges an Dritte bedarf unbeschadet anderer Bestimmungen einer Bewilligung durch die zuständige Behörde.

(2) Die Vermietung eines im Betrieb eines österreichischen Luftfahrtunternehmens eingesetzten Luftfahrzeuges mit Turbinenantrieb an Betriebsfremde, die nicht im Besitz einer Betriebsgenehmigung sind, ist aus Gründen der Verkehrssicherheit, unbeschadet des Besitzes einer Luftfahrzeug-Vermietungsbewilligung gemäß §§ 116 ff Luftfahrtgesetz, unzulässig.

(3) Werden im Betrieb des Luftfahrtunternehmens eingesetzte Luftfahrzeuge für Flüge außerhalb der Betriebsgenehmigung, wie insbesondere für Privatflüge, Checkflüge, Prüfungsflüge usw. von Piloten verwendet, die nicht im Stellenbesetzungsplan gemäß § 5 Abs.1 Z 2 aufscheinen, so ist vor deren Wiederverwendung im gewerbsmäßigen Luftverkehr des Luftfahrtunternehmens eine Freigabebescheinigung im Sinne der JAR 145/ des Part 145, Certification of Maintenance, auszustellen oder – sofern dies ohne Beeinträchtigung der Sicherheit möglich ist – die Flugklarheit der in Frage kommenden Luftfahrzeuge nach einem im Handbuch für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME) festgelegten Verfahren festzustellen.

(4) Jedes im Betrieb des Luftfahrtunternehmens eingesetzte Luftfahrzeug darf unbeschadet des Besitzes einer Ausbildungsbewilligung (Zivilluftfahrerschule) aus Gründen der Verkehrssicherheit zur Schulung (Training, Einweisung und Umschulung, udgl.) von Betriebsfremden nur verwendet werden, wenn ein betriebszugehöriger Pilot mit entsprechender Musterberechtigung im Cockpit anwesend ist.

#### **Meldepflichten**

**§ 11.** Unbeschadet der Meldeverpflichtungen nach anderen Bestimmungen sind der zuständigen Behörde von den Luftfahrtunternehmen Ergebnisse von Proficiency-Checks gemäß § 14 mit negativem Ergebnis zu melden.

## **2. Besonderer Teil**

### **A. Flugbetrieb**

#### **Flugscheine (Tickets)**

**§ 12.** (1) Es dürfen nur Personen befördert werden, für die ein Flugschein – allenfalls auch in elektronischer Form (ETIX) – ausgestellt wurde, auf dem in geeigneter Weise auf die Haftungsverpflichtungen aus dem Beförderungsvertrag hingewiesen wird. Ausgenommen davon sind Rettungsflüge im Sinne der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung (ZARV – 1985) BGBl. Nr. 126/1985 in der jeweils geltenden Fassung.

(2) Die Kontrolle über das Vorhandensein von Flugscheinen für beförderte Personen obliegt einem vom Luftfahrtunternehmen namhaft gemachten Vertreter oder dem verantwortlichen Piloten. Die vom Luftfahrtunternehmen ausgestellten Flugscheine sind fortlaufend zu nummerieren und auf den Namen der beförderten Person auszustellen. Das Luftfahrtunternehmen muss nachweisen können, unter welcher Ordnungsnummer es für eine bestimmte Person für einen bestimmten Flug einen Flugschein ausgestellt hat.

(3) Die Ausstellung von Sammelflugscheinen ist zulässig, wenn sie die für Einzelflugscheine vorgeschriebenen Hinweise auf die Haftungsverpflichtungen enthalten und die transportierten Personen namentlich angeführt werden.

(4) Werden Flüge außerhalb der Betriebsgenehmigung des Luftfahrtunternehmens durchgeführt, sind die beförderten Personen vor Antritt des Fluges vom verantwortlichen Piloten nachweislich darüber zu informieren, dass es sich nicht um einen gewerblichen Flug im Rahmen des Luftfahrtunternehmens handelt.

(5) Unterlagen über die Ausstellung von Flugscheinen sowie Nachweise gemäß Abs. 4 sind mindestens drei Jahre lang aufzubewahren.

### **Flugbetriebliches Personal**

**§ 13.** (1) Das Luftfahrtunternehmen hat eine für die Durchführung eines sicheren und geordneten Flugbetriebes ausreichende Anzahl an Prüfern, bzw. – soweit anwendbar – Fluglehrern, verantwortlichen Piloten, Kopiloten und, soweit erforderlich, Bordtechnikern, Flugbegleitern und sonstigem flugbetrieblichen Personal bereitzustellen.

(2) Das Luftfahrtunternehmen hat der zuständigen Behörde nachzuweisen, dass die für die ordnungsgemäße Durchführung der erforderlichen Checkflüge ausreichende Anzahl von Prüfern dem Unternehmen zur Verfügung steht.

(3) Die von einem Luftfahrtunternehmen für Hubschrauber eingesetzten verantwortlichen Piloten sowie alle Piloten, die Außenlasttransporte durchführen, müssen unbeschadet der in den JAR-OPS 3 und in der Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006 (ZLPV 2006), BGBl. II Nr. 205/2006 normierten Voraussetzungen Mindestqualifikationen erfüllen, die von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise zu verlautbaren sind.

**§ 14.** (1) Die für den Einsatz in Luftfahrtunternehmen vorgesehenen Piloten haben unbeschadet der Bestimmungen der Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006 (ZLPV 2006), BGBl. II Nr. 205/2006 in der jeweils geltenden Fassung, vor ihrem ersten Einsatz einen Überprüfungsflug in Form eines Proficiency-Checks sowie in der Folge halbjährlich auf jedem Luftfahrzeugmuster, auf der sie im Unternehmen verwendet werden, einen Proficiency-Check unter Aufsicht eines Prüfers oder Hubschrauberfluglehrers (Prüfer für FCL 2) einwandfrei auszuführen.

(2) Die für den Einsatz auf Motorflugzeugen der Flugleistungsklasse B nach Sichtflugregeln vorgesehenen Piloten haben vor ihrem ersten Einsatz sowie in der Folge jährlich auf den im Unternehmen verwendeten Flugzeugmuster einen Überprüfungsflug in Form eines Proficiency-Checks ohne Berücksichtigung der für Instrumentenflüge erheblichen Teile unter Aufsicht eines Motorflugzeugfluglehrers einwandfrei auszuführen.

(3) Verwendet das Luftfahrtunternehmen Flugzeuge der Flugleistungsklasse A oder C oder Hubschrauber der Flugleistungsklasse 1, 2 oder 3, so sind der Checkflug vor dem Einsatz des jeweiligen Piloten gemäß Abs. 1 im Luftfahrtunternehmen sowie die Befähigungsüberprüfungen (Proficiency-Checks) entweder auf einem synthetischen Übungsgerät, dessen Verwendung die zuständige Behörde genehmigt hat, oder auf einem Flugzeug bzw. Hubschrauber des betreffenden Musters zu absolvieren.

(4) Wird ein Proficiency-Check gemäß Abs. 3 auf einem synthetischen Übungsgerät eines von der zuständigen Behörde genehmigten Ausbildungs- oder Trainingsunternehmens unter Verwendung des dortigen Personals durchgeführt, so sind die Prüfer vom jeweiligen Luftfahrtunternehmen über dessen flugbetrieblichen Verfahren nachweislich zu unterrichten. Für die Verwendung von synthetischem Übungsgerät für Trainings- und Ausbildungszwecke ist auf Antrag des Luftfahrtunternehmens von der zuständigen Behörde bei Vorliegen der Voraussetzungen gemäß den diesbezüglich von den JAA verabschiedeten Regelungen (JAR-STDs) eine Anwendungsgenehmigung (user approval) zu erteilen.

(5) Über die Durchführung von Proficiency-Checks auf Luftfahrzeugen, welche nur über einen Pilotensitz verfügen und die ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden, ist das Einvernehmen mit der zuständigen Behörde herzustellen.

(6) Werden Piloten im Flugbetrieb eines Luftfahrtunternehmens auf zwei oder mehreren Flugzeugmustern eingesetzt (Mixed Fleet Flying), bei denen bei der Erlangung einer Musterberechtigung auf große Teile einer bereits bestehenden Musterberechtigung zurückgegriffen werden konnte (Cross Crew Qualification CCQ) oder die ein vom Hersteller genehmigtes Differenztraining absolviert haben, so können mit Genehmigung der zuständigen Behörde abweichend von den Bestimmungen des Abs. 1 Proficiency-Checks jeweils abwechselnd auf den betreffenden Flugzeugmustern erfolgen. Im Zuge des Genehmigungsverfahrens ist das Proficiency-Checkprogramm unter Bedachtnahme auf die jeweiligen

Flugzeugmuster festzulegen. Die Bestimmungen der Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006 (ZLPV 2006), BGBl. II Nr. 205/2006 bleiben davon unberührt.

(7) Bei negativem Ergebnis eines Proficiency-Checks ist dieser binnen einer Frist von mindestens einer Woche, höchstens jedoch vier Wochen, unter Aufsicht eines anderen Prüfers zu wiederholen, nachdem der betreffende Pilot über die aufgetretenen Mängel aufgeklärt wurde und eine Nachschulung erhalten hat. Bis zur Wiederholung des Proficiency-Checks ist der betroffene Pilot vom Flugdienst abzuziehen. Auf Verlangen des betroffenen Piloten erfolgt die Namhaftmachung des Prüfers für die Wiederholungsprüfung durch die zuständige Behörde.

(8) Die zuständige Behörde kann als Aufsichtsbehörde (§ 141 Luftfahrtgesetz) Überprüfungen von Besatzungsmitgliedern durch amtliche Kontrollorgane durchführen. Für behördliche Überprüfungen im Fluge ist nach Maßgabe der technischen Möglichkeiten ein Sitzplatz im Cockpit oder ein zur Wahrnehmung dieser Kontrollaufgaben geeigneter Sitzplatz oder ein Sitzplatz im synthetischen Übungsgerät, bereitzustellen.

(9) Der Fachbereichsleiter Flugbetrieb oder von diesem besonders ermächtigte Piloten mit der entsprechenden Klassen- oder Musterberechtigung haben – auch ohne vorherige Bekanntgabe – Überprüfungen des flugbetrieblichen Personals im Fluge vorzunehmen bzw. zu veranlassen und darüber Aufzeichnungen zu führen.

(10) Das Luftfahrtunternehmen ist dafür verantwortlich, dass vom flugbetrieblichen Personal die flugbetrieblich relevanten Bestimmungen, wie insbesondere die im Anhang 1 und 2 geregelten Flug-, Dienst- und Ruhezeiten, eingehalten werden.

**§ 15.** (1) Wenn ein Luftfahrtunternehmen nachweist, dass für die Ausbildung des notwendigen flugbetrieblichen und technischen Personals kein geeignetes, entsprechend qualifiziertes Ausbildungspersonal aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union zur Verfügung steht, können für einen Zeitraum von höchstens sechs Monaten Fluglehrer und Prüfer oder technisches Ausbildungspersonal aus einem Staat, der nicht Mitglied der Europäischen Union ist, eingesetzt werden. Dieses Personal muss Inhaber einer den österreichischen Berechtigungen gleichwertigen ausländischen Berechtigung sein.

(2) Die Verwendung von Ausbildungspersonal, das nicht aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union stammt, bedarf einer Bewilligung durch die zuständige Behörde.

#### **Sonderbestimmung für Hubschrauber**

**§ 16.** (1) Die zuständige Behörde kann Luftfahrtunternehmen in begründeten Fällen für den ausschließlichen Transport von Außenlasten mit Hubschraubern Ausnahmen von bestimmten Teilen der JAR-OPS 3 genehmigen. Bei Außenabflügen und -landungen (§ 9 Luftfahrtgesetz), die bei Tag durchgeführt werden, muss der Start- und Landeplatz in einem Ausmaß von mindestens zwei Rotordurchmessern in der Länge und zwei Rotordurchmessern in der Breite von Personen und Sachen freigehalten werden. Bei Außenabflügen und -landungen in der Nacht ist dieser in einem Ausmaß von mindestens zwei Rotordurchmessern in der Breite und vier Rotordurchmessern in der Länge vorzusehen. In unmittelbarer Nähe bewohnter Gebiete oder einer Menschenansammlung ist dieser darüber hinaus im Ausmaß von mindestens 50 m in der Länge und 40 m in der Breite abzusperren. Bei Einweisung des Piloten mittels Funk oder durch Handzeichen können diese Absperrungen um die Hälfte reduziert werden, wenn dadurch die Sicherheit des Flugbetriebes nicht gefährdet wird. Das Verbot des Betretens der abgegrenzten Flächen durch Unbefugte ist außerdem durch Verbotstafeln anzuzeigen. Wird ein Flughelfer als Hilfe des Piloten eingesetzt, so ist dieser über die Gefahren und das richtige Verhalten bei Start und Landung zu belehren. Diese Einschränkungen gelten nicht für Ambulanz- und Rettungsflüge. Start und Landung haben so zu erfolgen, dass auch bei einem allfälligen Fehlstart weder Personen noch Sachen gefährdet werden.

(2) Die gleichzeitige Beförderung von Personen und Sachen ist nur zulässig, wenn die beförderten Sachen mit dem Hubschrauber fest verbunden oder in geeigneter Weise gegen Lageveränderungen gesichert sind. Werden Sachen als Unterlasten (Außenlasten) befördert, dürfen nur die für die Beförderung zweckdienlichen Personen mitgeführt werden. Der Pilot hat vor dem Start die Funktionsfähigkeit der Aufhängevorrichtung zu überprüfen (Funktionsprobe). Es ist verboten, mit nicht ausklinkbaren Aufhängevorrichtungen Lasten zu befördern. Über die sichere Durchführung der Aufhängung der Lasten entscheidet der Pilot und erteilt die erforderlichen Anweisungen an das mit dem Verladen betraute Personal. Der Pilot darf erst starten, wenn vom Flughelfer Zeichen für eine sichere Startdurchführung erteilt wurden. Der Pilot hat den Flug so zu wählen, dass bei einer eventuellen Auslösung der Aufhängevorrichtung während des Fluges die herab fallende Last weder Personen noch Sachen auf der Erde gefährdet.

(3) Beim Mehrlastentransport mit seitlich an der Kabine aufgelegter oder in Netzen versorgter Ladung, sowie Ladungen in der Kabine sind vom Piloten genaue Anweisungen zu erteilen, wie die Ladung auf den seitlichen Auslegern, in den Transportnetzen und in der Kabine sicher zu befestigen, zu verteilen und zu sichern ist.

## **B. Technik**

### **Technische Organisation**

§ 17. Die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen, ABl. Nr. L 315 vom 28.11.2003 in der jeweils geltenden Fassung S.1 sowie der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2005 (ZLLV 2005), BGBl. II Nr. 424/2005 in der jeweils geltenden Fassung sind anzuwenden.

### **Luftfahrzeuge**

§ 18. Ein Luftfahrzeug darf im Luftfahrtunternehmen nur eingesetzt werden, wenn alle Voraussetzungen gemäß § 9 sowie gemäß den §§ 12, 15, 18 und 24b Luftfahrtgesetz erfüllt werden.

## **C. Besondere Maßnahmen**

### **Betriebliche Hinweise**

§ 19. Allgemeine im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gelegene Anforderungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit oder der Betriebstüchtigkeit sowie die zur Vollziehung der unionsrechtlichen Bestimmungen erforderlichen allgemeinen Hinweise sind von der zuständigen Behörde mittels Betriebstüchtigkeitsanweisungen und -hinweisen in luftfahrtüblicher Weise auf elektronischem Weg vorzuschreiben und kundzumachen.

### **Gültigkeit des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses**

§ 20. (1) Die zuständige Behörde hat, erforderlichenfalls unter Setzung einer angemessenen Frist, einem Luftfahrtunternehmen zusätzliche flugbetriebliche oder technische Maßnahmen aufzutragen, wenn dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

(2) Das Luftfahrtunternehmen hat dafür zu sorgen, dass die zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit des AOC festgelegten oder aufgetragenen Verpflichtungen gemäß dieser Verordnung oder der anwendbaren unionsrechtlichen Bestimmungen erfüllt werden. Die Nichterfüllung der gemäß dieser Verordnung oder der anwendbaren unionsrechtlichen Bestimmungen normierten oder aufgetragenen Verpflichtungen hat die gänzliche oder teilweise Ungültigkeit des AOC zur Folge, sofern der Mangel nicht innerhalb der von der zuständigen Behörde festgelegten Frist behoben wird. Darüber hat die zuständige Behörde von Amts wegen einen Feststellungsbescheid zu erlassen. In diesem Fall ist die Rückgabe des AOC vorzuschreiben.

## **D. Unionsrechtliche Bestimmungen**

### **Übergangsbestimmungen**

§ 20a. (1) Soweit Bestimmungen über den Betrieb von Zivilluftfahrzeugen, die Erteilung, die Aufrechterhaltung, die Änderung, die Einschränkung, die Aussetzung, die Ungültigkeit oder den Widerruf eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses oder von Sondergenehmigungen sowie über Vorfeldinspektionen in der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. Nr. L 79 vom 19.3.2008 S.1, in der jeweils geltenden Fassung, und in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. Nr. L 296 vom 25.10.2012 S.1, festgelegt sind, sind diese, soweit in Abs. 2 nicht etwas anderes festgelegt ist, ab 28. Oktober 2014 anzuwenden.

(2) Gemäß Art. 10 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 wird festgelegt:

1. Anträge auf Ausstellung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses gemäß Art. 7 Abs. 1 lit. b der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sind ab dem 28. Februar 2014 bis längstens 28. April 2014 bei der zuständigen Behörde einzubringen. Die zuständige Behörde hat ab Einlangen dieses Antrages sämtliche mit der Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zusammenhängende Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 anzuwenden;

2. Anträge auf Umwandlung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses im Hinblick auf Hubschrauber sind ab dem im Umwandlungsbericht gemäß Art. 7 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 genannten Zeitpunkt bei der zuständigen Behörde einzubringen. Dieser Zeitpunkt und die von den Antragstellern für die Umwandlung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zu erfüllenden Anforderungen sind von der zuständigen Behörde mittels Betriebstüchtigkeitshinweis kundzumachen;
3. Die zuständige Behörde kann mittels Betriebstüchtigkeitshinweis unter Beachtung des öffentlichen Interesses der Sicherheit der Luftfahrt sowie der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit festlegen, dass die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Gänze oder teilweise bereits vor dem in Z 1 genannten Zeitraum bzw. vor dem 28. Oktober 2014 anwendbar ist; Anträge auf Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen und/oder Genehmigungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 können in dem im Betriebstüchtigkeitshinweis festgelegten Umfang und ab dem im Betriebstüchtigkeitshinweis festgelegten Zeitpunkt bei der zuständigen Behörde eingebracht werden. Ab dem Zeitpunkt der Ausstellung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses oder der Erteilung einer Genehmigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sind auch alle anderen mit diesen Berechtigungen im Zusammenhang stehenden Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 anzuwenden.

## 2. Abschnitt

### Sonstiger Flugbetrieb

#### Anwendungsbereich

**§ 20b.** In diesem Abschnitt werden bestimmte flugbetriebliche Regelungen für die jeweils angeführten Luftfahrzeugarten, soweit diese nicht im Rahmen von Luftfahrtunternehmen (§ 101 Z 1 Luftfahrtgesetz) verwendet werden, festgelegt.

#### Unionsrechtliche Bestimmungen

**§ 20c.** (1) Soweit Bestimmungen über den nichtgewerblichen Luftverkehrsbetrieb mit Flugzeugen, Hubschraubern, Ballonen und Segelflugzeugen (NCO) und von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen (NCC) sowie über die Durchführung von Flugschulungen im Rahmen von Ausbildungseinrichtungen in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 800/2013 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. Nr. L 227 vom 24.08.2013 S.1, festgelegt sind, sind diese, soweit in Abs. 2 nicht etwas anderes festgelegt ist, ab dem 25. August 2016 anzuwenden.

(2) Gemäß Art. 10 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 800/2013 wird festgelegt:

1. Erklärungen über die Fähigkeit und Mittel zur Erfüllung der Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen gemäß Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 800/2013 sowie Anträge auf Sondergenehmigungen gemäß Anhang V (Teil-SPA) und Anträge auf Erteilung von Genehmigungen gemäß Anhang VI (Teil-NCC) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 800/2013 sind ab dem 25. Dezember 2015 bis längstens 25. Februar 2016 bei der Austro Control GmbH einzubringen. Die Austro Control GmbH hat ab Einlangen dieser Erklärungen bzw. Anträge sämtliche mit dem nichtgewerblichen Luftverkehrsbetrieb mit Flugzeugen, Hubschraubern, Segelflugzeugen und Ballonen sowie technisch komplizierten motorgetriebenen Flugzeugen und Hubschraubern zusammenhängende Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 800/2013 anzuwenden;
2. Die Austro Control GmbH kann mittels Betriebstüchtigkeitshinweis unter Beachtung des öffentlichen Interesses der Sicherheit der Luftfahrt sowie des Grundsatzes der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit festlegen, dass die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 800/2013 zur Gänze oder teilweise bereits vor dem in Z 1 genannten Zeitraum bzw. vor dem 25. August 2016 anwendbar ist. Erklärungen über die Fähigkeit und Mittel zur Erfüllung der Verantwortlichkeiten und/oder Anträge auf Erteilung von Genehmigungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 800/2013 können in dem im Betriebstüchtigkeitshinweis festgelegten Umfang und ab dem im Betriebstüchtigkeitshinweis festgelegten Zeitpunkt bei der Austro Control GmbH eingebracht werden. Ab dem Zeitpunkt der Einbringung einer Erklärung über die Fähigkeit und Mittel zur

Erfüllung der Verantwortlichkeiten oder der Erteilung einer Genehmigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 800/2013 sind auch alle anderen mit diesen Berechtigungen im Zusammenhang stehenden Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 800/2013 anzuwenden.

**§ 20d.** (1) Soweit Bestimmungen über

1. den spezialisierten Flugbetrieb (SPO) sowie
2. den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb (CAT)
  - a) mit Flugzeugen der Flugleistungsklasse B oder nicht technisch komplizierten Hubschraubern, der auf demselben Flugplatz/Einsatzort beginnt und endet, oder
  - b) mit Ballonen oder Segelflugzeugen

in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 379/2014 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. Nr. L 123 vom 24.04.2014 S.1, festgelegt sind, sind diese, soweit in Abs. 2 nicht etwas anderes festgelegt ist, ab dem 21. April 2017 anzuwenden.

(2) Gemäß Art. 10 Abs. 4 und 5 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 379/2014 wird festgelegt:

1. Erklärungen oder Anträge auf Genehmigung im Hinblick auf den spezialisierten Flugbetrieb gemäß Art. 1 Abs. 3 und 4 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 379/2014 sowie Anträge auf Ausstellung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses für den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb (CAT) mit Flugzeugen der Flugleistungsklasse B oder nicht technisch komplizierten Hubschraubern, der auf demselben Flugplatz/Einsatzort beginnt und endet, oder mit Ballonen und Segelflugzeugen sind ab dem 21. August 2016 bis längstens 21. Oktober 2016 bei der Austro Control GmbH einzubringen. Die Austro Control GmbH hat ab Einlangen dieser Erklärungen bzw. Anträge sämtliche mit dem spezialisierten Flugbetrieb bzw. dem gewerblichen Luftverkehrsbetrieb mit Flugzeugen der Flugleistungsklasse B oder nicht technisch komplizierten Hubschraubern, der auf demselben Flugplatz/Einsatzort beginnt und endet, oder mit Ballonen und Segelflugzeugen zusammenhängende Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 379/2014 anzuwenden;
2. Die Austro Control GmbH kann mittels Betriebstüchtigkeitshinweis unter Beachtung des öffentlichen Interesses der Sicherheit der Luftfahrt sowie des Grundsatzes der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit festlegen, dass die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 379/2014 zur Gänze oder teilweise bereits vor dem in Z 1 genannten Zeitraum bzw. vor dem 21. April 2017 anwendbar ist. Erklärungen sowie Anträge auf Erteilung von Genehmigungen oder die Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 379/2014 können in dem im Betriebstüchtigkeitshinweis festgelegten Umfang und ab dem im Betriebstüchtigkeitshinweis festgelegten Zeitpunkt bei der Austro Control GmbH eingebracht werden. Ab dem Zeitpunkt der Einbringung einer Erklärung oder der Ausstellung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses oder der Erteilung einer Genehmigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 379/2014 sind auch alle anderen mit diesen Berechtigungen im Zusammenhang stehenden Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 379/2014 anzuwenden.

### **3. Abschnitt**

#### **Schlussbestimmungen**

##### **Personenbezogene Bezeichnungen**

**§ 21.** Bei den in dieser Verordnung verwendeten personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter.

##### **Inkrafttreten**

**§ 22.** (1) Diese Verordnung tritt am 16. Juli 2008 in Kraft.

(2) Mit dem In-Kraft-Treten dieser Verordnung tritt die Verordnung betreffend die Voraussetzungen für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) 2004 (Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2004 – AOCV 2004), BGBl. II Nr. 425/2004, außer Kraft.

(3) Die gemäß der AOCV 2004, BGBl. II Nr. 425/2004, erteilten Luftverkehrsbetreiberzeugnisse behalten im Rahmen ihrer jeweiligen Befristung ihre Gültigkeit.

(4) § 1 Abs. 1, die Überschrift der Untergliederung B, § 18 samt Überschrift, die Untergliederung C samt Überschrift, § 19 samt Überschrift, § 20 samt Überschrift, die Untergliederung D samt Überschrift, § 20a samt Überschrift sowie die Untergliederung E samt Überschrift, jeweils in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 78/2013, treten mit 1. April 2013 in Kraft.

(5) Der Titel, die Untergliederungsbezeichnung 1. Abschnitt samt Überschrift, § 1 Abs. 1, der 2. Abschnitt und die Untergliederungsbezeichnung 3. Abschnitt samt Überschrift jeweils in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 200/2014 treten mit dem der Kundmachung im Bundesgesetzblatt folgenden Tag in Kraft.

## Anhang 1

### **Flug- und Dienstzeiten und Ruhevorschriften für Flugbesatzungsmitglieder von Flugzeugen**

1. Im Hinblick auf Art. 8 Abs. 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt ABl. Nr. L 373 vom 31.12.1991, S. 4 in der jeweils geltenden Fassung gelten folgende Flug- und Dienstzeiten und Ruhevorschriften:
  2. Die Bestimmungen über die maximale tägliche Flugdienstzeit gemäß OPS 1.1105 des Abschnittes Q der EU-OPS sind sinngemäß auch bei Flugbetrieb mit nur einem Piloten sowie auf medizinische Notfalleinsätze anzuwenden.
    - 2.1. Für den Flugbetrieb mit nur einem Piloten beträgt die höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit 10 Stunden.
    - 2.2. Für Ambulanz- oder Rettungsflüge können im Einvernehmen mit der zuständigen Behörde unter der Voraussetzung, dass dadurch die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt wird und die in dieser Verordnung normierten anderen Höchstgrenzen eingehalten werden, von Punkt 2. abweichende Regelungen getroffen werden.
3. **Verlängerte Flugdienstzeit**
  - 3.1. Die zuständige Behörde kann einen Flugbetrieb auf der Grundlage einer verlängerten Flugdienstzeit (unterbrochene Flugdienstzeit/Split Duty) gemäß OPS 1.1105 Nummer 6.1 unter Einschluss einer Pause unter folgenden Voraussetzungen genehmigen:
    - 3.2. Beträgt die Bodenzeit zwischen Block-on und Block-off oder jede andere geplante Pause mehr als 90 Minuten, so wird die Flugdienstzeit (FDP) um 50 % der darüber hinaus gehenden Pausenzeit verlängert, sofern die Pause frei von dienstlichen Verpflichtungen ist („Wartezeit“).
    - 3.3. Beträgt die Dauer der Pause mehr als 6 Stunden, jedoch weniger als die anwendbare Mindestruhezeit, so wird die Pause unter der Voraussetzung, dass sie frei von dienstlichen Verpflichtungen ist und eine horizontale Ruhemöglichkeit zur Verfügung steht, pauschal mit einer Stunde Flugdienstzeit (FDP) angerechnet.
4. **Mindestruhezeiten bei Zeitonenunterschieden**
  - 4.1. Die zuständige Behörde kann Mindestruhezeiten bei Zeitonenunterschieden gemäß OPS 1.1110 Nummer 1.3 unter folgenden Voraussetzungen genehmigen:
    - 4.2. Zeitonenunterschiede bis zur 3. Zeitzone bleiben unberücksichtigt. Besteht zwischen dem Ort des Antrittes des Flugdienstes und der Beendigung des Flugdienstes (Einsatzort) ein Zeitonenunterschied von 4 oder mehr Zeitonen, ist die Mindestruhezeit um 2 Stunden zu erhöhen.
    - 4.3. Zeitonenunterschiede bleiben unberücksichtigt, wenn der Rückflug unmittelbar oder nach absolvierter Ruhezeit wieder in die ursprüngliche Zeitzone (-/+ 1 Std.) erfolgt und sich der Körper nicht auf die geänderte Zeitzone umstellen muss.
5. **Verkürzte Ruhezeiten**
  - 5.1. Grundsätzlich dauert die Mindestruhezeit so lange wie die vorangegangene Dienstzeit.
  - 5.2. Unter Berücksichtigung dieses Prinzips kann die zuständige Behörde verkürzte Ruhezeiten gemäß OPS 1.1110 Nummern 1.4.1 und 2.1 unter folgenden Voraussetzungen genehmigen:
    - 5.3. Auf der Heimatbasis beträgt die Ruhezeit mindestens 8 Stunden, sofern die vorhergehende Dienstzeit nicht mehr als 8 Stunden beträgt, sowie mindestens 9 Stunden, sofern die vorhergehende Dienstzeit nicht mehr als 9 Stunden beträgt. Wenn die vorhergehende Dienstzeit mehr als 9 Stunden beträgt, ist die Regelung nach OPS 1.1110 Nummer 1.1 anwendbar.

5.4. Außerhalb der Heimatbasis beträgt die Ruhezeit mindestens 9 Stunden, sofern die vorhergehende Dienstzeit nicht mehr als 8 Stunden beträgt und die Möglichkeit von 8 Stunden Schlaf gewährleistet wird.

## **6. Verkürzte Ruhezeiten in besonderen Fällen**

6.1. Die zuständige Behörde kann Abweichungen von den Vorschriften von Punkt 5 sowie gemäß OPS 1.1110 genehmigen, wenn triftige Gründe für die Verkürzung der Ruhezeit vorliegen. Die Mindestruhezeiten können höchstens um 2 Stunden verkürzt werden, eine Mindestruhezeit von 10 Stunden bleibt davon unberührt. Sie kann ferner in begründeten Einzelfällen eine Abweichung entsprechend OPS 1.1110 Nummer 2.1 genehmigen.

6.2. Triftige Gründe für die Verkürzung der Ruhezeit können insbesondere sein:

6.2.1. Undurchführbarkeit eines Fluges auf Grund der vorgeschriebenen Ruhezeiten und mangels geeigneter Flugplätze für Zwischenlandungen,

6.2.2. nachteilige Auswirkungen auf die Gesamtbelastung der Besatzungsmitglieder bei Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten,

6.2.3. unverhältnismäßig hoher Mehraufwand für bestimmte Flüge bei Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten.

6.3. Verkürzungen der Ruhezeiten gemäß Punkt 6.1 sind nur zulässig, wenn die erhöhte Belastung der Besatzung ausgeglichen wird und eine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs ausgeschlossen ist.

## **7. Verlängerung der Flugdienstzeit aufgrund einer Ruhezeit während des Flugs**

7.1. Die zuständige Behörde kann eine Verlängerung der Flugdienstzeit aufgrund einer Ruhezeit während des Flugs gemäß OPS 1.1115 Nummern 1.1 (Verstärkung der Flugbesatzung) und 1.2 (Kabinenbesatzung) unter folgenden Voraussetzungen genehmigen:

7.2. Die Verlängerung der Flugdienstzeit ist nur zulässig, sofern allen Besatzungsmitgliedern eine angemessene ununterbrochene Ruhezeit gewährt wird und eine entsprechende Anzahl an zusätzlichen Besatzungsmitgliedern ist eingesetzt wird. Nähere Regelungen bezüglich der Verstärkung der Basisflugbesatzung und der Dauer der Mindestruhezeit der Besatzungsmitglieder sind jeweils im Betriebshandbuch des Luftfahrtunternehmens festzulegen und bedürfen einer Bewilligung durch die zuständige Behörde.

7.3. Das zusätzliche Besatzungsmitglied muss die notwendigen Berechtigungen besitzen, um das ruhende Besatzungsmitglied während seiner Ruhezeit ersetzen zu können.

7.4. Für die ruhenden Besatzungsmitglieder sind vom Cockpit getrennte komfortable verstellbare Sitze oder Betten (Bunks) zur Verfügung zu stellen. Jedes Besatzungsmitglied hat während eines solchen Einsatzes Anspruch auf eine angemessene ununterbrochene Ruhezeit, wobei Start und Landung die Ruhezeit jedenfalls unterbrechen. Die Dauer dieser Ruhezeit ist möglichst gleichmäßig unter den Mitgliedern der Cockpitbesatzung einerseits bzw. unter den Mitgliedern der Kabinenbesatzung andererseits aufzuteilen und jeweils im Betriebshandbuch des Luftfahrtunternehmens festzulegen. Diese Regelung bedarf einer Bewilligung durch die zuständige Behörde.

7.5. Wird Besatzungsmitgliedern ein komfortabler verstellbarer Sitz zur Verfügung gestellt, darf die Flugdienstzeit auf höchstens 15 Stunden, verlängert werden.

Wird Besatzungsmitgliedern ein Bett (Bunks) zur Verfügung gestellt, darf die Flugdienstzeit auf höchstens 18 Stunden, verlängert werden.

Nähere Regelungen bezüglich der Dauer der Mindestruhezeit der Besatzungsmitglieder in diesen beiden Fällen sind jeweils im Betriebshandbuch des Luftfahrtunternehmens festzulegen und bedürfen einer Bewilligung durch die zuständige Behörde.

## **8. Bereitschaft**

8.1. Die zuständige Behörde kann die Bereitschaft auf dem Flughafen (auf dem Flugplatz) gemäß OPS 1.1125 Punkt 1 unter folgenden Voraussetzungen genehmigen:

8.1.2. Die Höchstdauer eines Bereitschaftsdienstes auf dem Flughafen beträgt 12 Stunden.

8.1.3. Wird ein Besatzungsmitglied nach Ablauf von 6 Stunden Bereitschaft für einen Einsatz aktiviert, so beträgt die maximale Dienstzeit die Summe aus vergangener Bereitschaftszeit und jeweiliger anwendbarer maximaler Flugdienstzeit gemäß OPS 1.1105. Dieser Wert ist um jenen Betrag zu reduzieren, der während der Bereitschaftszeit über 6 Stunden bereits als Dienstzeit verbraucht wird.

- 8.1.4. Wenn im Verlauf des Bereitschaftsdienstes kein Dienst zugewiesen wurde, folgt auf den Bereitschaftsdienst eine Ruhezeit von mindestens 10 Stunden.
- 8.2. Die zuständige Behörde kann andere Formen der Bereitschaft gemäß OPS 1.1125 Punkt 2 unter folgenden Voraussetzungen genehmigen:
- 8.2.1 Die Höchstdauer eines ununterbrochenen Bereitschaftsdienstes an einem anderen Ort als einer vorgegebenen Meldestelle beträgt 24 Stunden.
- 8.2.2. Die Regelungen bezüglich der Beziehung zwischen Bereitschaft an einem anderen Ort als einer vorgegebenen Meldestelle und dem zugewiesenen Flugdienst, der sich aus der Bereitschaft ergibt, sind im Betriebshandbuch des Luftfahrtunternehmens festzulegen und bedürfen einer Bewilligung durch die zuständige Behörde.
- 8.2.3. Eine Bereitschaftszeit an einem anderen Ort als einer vorgegebenen Meldestelle wird in einem Ausmaß von mindestens 50% zur jährlichen höchstzulässigen Dienstzeit gezählt.

## Anhang 2

### **Flug- und Dienstzeiten und Ruhevorschriften für Flugbesatzungsmitglieder von Hubschraubern**

#### **1. Ziel und Anwendungsbereich**

- 1.1. Das Luftfahrtunternehmen hat für die Besatzungsmitglieder eine Regelung zur Begrenzung der Flug- und Dienstzeiten und zu Ruhezeiten festzulegen.
- 1.2. Das Luftfahrtunternehmen hat für alle Flüge sicherzustellen, dass
- 1.2.1. die Regelung zur Begrenzung der Flug- und Dienstzeiten und zu Ruhezeiten in Einklang steht sowohl mit
- a) den Bestimmungen dieses Abschnitts als auch
  - b) allen zusätzlichen Bestimmungen, die von der zuständigen Behörde gemäß den Bestimmungen dieses Abschnitts zur Aufrechterhaltung der Flugsicherheit angewandt werden;
- 1.2.2. die Flüge so geplant werden, dass sie innerhalb des erlaubten Flugdienstzeitraums beendet werden, wobei die für die Flugvorbereitung notwendige Zeit, die Flugzeiten und die Aufenthaltszeiten am Boden zu berücksichtigen sind;
- 1.2.3. die Dienstpläne so frühzeitig ausgearbeitet und bekannt gegeben werden, dass die Besatzungsmitglieder die Möglichkeit haben, angemessene Ruhezeiten einzuplanen.
- 1.3. Pflichten des Luftfahrtunternehmens
- 1.3.1. Das Luftfahrtunternehmen hat für jedes Besatzungsmitglied die Heimatbasis anzugeben.
- 1.3.2. Das Luftfahrtunternehmen hat die Beziehung zwischen der Häufigkeit und der Länge und Abfolge von Flugdienstzeiten und Ruhezeiten zu beachten und die kumulativen Auswirkungen von langen Dienstzeiten, die nur von Mindestruhezeiten unterbrochen werden, angemessen zu berücksichtigen.
- 1.3.3. Das Luftfahrtunternehmen hat die Dienste so zu planen, dass unerwünschte Praktiken wie abwechselnder Tag-/Nachtdienst oder die Positionierung von Besatzungsmitgliedern in einer Weise, die zu einer ernsthaften Störung etablierter Schlaf-/Arbeitszyklen führt, vermieden werden.
- 1.3.4. Das Luftfahrtunternehmen hat dienstfreie Ortstage einzuplanen und sie den Besatzungsmitgliedern im Voraus bekannt zu geben.
- 1.3.5. Das Luftfahrtunternehmen hat sicherzustellen, dass die Ruhezeiten den Besatzungsmitgliedern ausreichend Zeit geben, sich von den Auswirkungen des vorangegangenen Dienstes zu erholen und zu Beginn der darauf folgenden Flugdienstzeit gut ausgeruht zu sein.
- 1.3.6. Das Luftfahrtunternehmen hat sicherzustellen, dass die Flugdienstzeiten so geplant werden, dass die Besatzungsmitglieder ausreichend ermüdungsfrei bleiben können, um ihren Dienst unter allen Umständen mit befriedigendem Sicherheitsniveau ausüben zu können.
- 1.4. Pflichten des Besatzungsmitglieds
- 1.4.1. Ein Besatzungsmitglied darf keinen Hubschrauber führen, wenn ihm bewusst ist, dass es ermüdet ist oder die Gefahr der Ermüdung besteht, oder es sich so unwohl fühlt, dass der Flug gefährdet sein könnte.

1.4.2. Besatzungsmitglieder sollten die zur Verfügung gestellten Gelegenheiten und Einrichtungen für Ruhepausen bestmöglich nutzen und ihre Ruhezeiten ordnungsgemäß planen und in Anspruch nehmen.

## 2. Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

### 2.1. „Blockzeit (Hubschrauber)“

Der Zeitraum vom erstmaligen Drehen der Rotoren bis zum Absetzen und dem nachfolgenden Stillstand der Rotoren.

### 2.2. „Pause“

Als Dienstzeit geltender Zeitraum, der frei von allen dienstlichen Verpflichtungen und kürzer als eine Ruhezeit ist.

### 2.3. „Dienst“

Alle Aufgaben, die ein Besatzungsmitglied im Zusammenhang mit dem Geschäftsbetrieb des Inhabers eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) wahrzunehmen hat. Soweit diese Verordnung diesbezüglich keine besonderen Vorschriften enthält, legt die zuständige Behörde fest, ob und in welchem Umfang Bereitschaft als Dienst angerechnet wird.

### 2.4. „Dienstzeit“

Zeitraum, der beginnt, wenn ein Besatzungsmitglied auf Verlangen des Luftfahrtunternehmens den Dienst beginnt, und der endet, wenn das Besatzungsmitglied frei von allen dienstlichen Verpflichtungen ist.

Als Dienstzeit gilt auch:

außer den Flugdienstzeiten täglich mindestens eine halbe Stunde vor Beginn des ersten Fluges und eine halbe Stunde nach dem Ende des letzten Fluges sowie sämtliche Zeiten, in welchen durch andere dienstliche Tätigkeiten körperliche oder geistige Beanspruchungen jedes einzelnen Flugbesatzungsmitgliedes zu gewärtigen sind, einschließlich der Bereitschaftszeit zur Aufgabenzuweisung. Als solche Tätigkeiten, durch welche körperliche oder geistige Beanspruchungen auftreten, gelten insbesondere dienstlich notwendige Besprechungen sowie extreme körperliche Beanspruchung.

### 2.5. „Dienstperiode“

Ein durchgehender Zeitraum, in dem ein Besatzungsmitglied für maximal sieben aufeinander folgende Tage zum Dienst eingeteilt werden darf. Jedes Besatzungsmitglied muss zumindest vor Beginn und nach Ende einer solchen Dienstperiode zumindest 36 Stunden dienstfrei gestellt werden.

### 2.6. „Flugdienstzeit“

Flugdienstzeit ist die gesamte Zeitspanne, während deren eine Person in einem Luftfahrzeug als Besatzungsmitglied tätig ist. Die Flugdienstzeit beginnt zu dem Zeitpunkt, zu dem sich das Besatzungsmitglied auf Verlangen des Luftfahrtunternehmens für einen Flug oder eine Abfolge von Flügen zu melden hat; sie endet mit dem Ende des letzten Flugs, auf dem es dienst tuendes Besatzungsmitglied ist.

### 2.7. „Heimatbasis“

Vom Luftfahrtunternehmen gegenüber dem Besatzungsmitglied benannter Ort, an dem das Besatzungsmitglied normalerweise eine Dienstzeit oder eine Abfolge von Dienstzeiten beginnt und beendet und an dem das Luftfahrtunternehmen normalerweise nicht für die Unterbringung des betreffenden Besatzungsmitglieds verantwortlich ist.

### 2.8. „Ortstag“

Ein Zeitraum von 24 Stunden, der um 0.00 Uhr Ortszeit beginnt.

### 2.9. „Ortsnacht“

Ein Zeitraum von 8 Stunden zwischen 22.00 Uhr und 8.00 Uhr Ortszeit.

### 2.10. „Einzelner dienstfreier Tag“

Ein einzelner dienstfreier Tag umfasst zwei Ortsnächte. Eine Ruhezeit kann Teil des freien Tags sein.

### 2.10. „Diensttuendes Besatzungsmitglied“

Besatzungsmitglied, das seine Aufgaben an Bord eines Luftfahrzeugs während des Fluges oder während eines Teils des Fluges wahrnimmt.

### 2.11. „Positionierung“

Beförderung eines nicht diensttuenden Besatzungsmitglieds von einem Ort zum anderen auf Verlangen des Luftfahrtunternehmens, ausgenommen die Reisezeit. Reisezeit ist

- die Zeit für Hin- und Rückfahrt zwischen dem Wohnort und einer designierten Dienstmeldestelle;
- die Zeit für den örtlichen Transfer vom Ruheort zum Ort des Dienstbeginns und für die Rückfahrt.

### 2.12. „Ruhezeit“

Festgelegter ununterbrochener Zeitraum, in dem das Besatzungsmitglied von allen dienstlichen Verpflichtungen befreit und nicht in Bereitschaft an einem vom Luftfahrtunternehmen definiertem Ort ist.

### 2.13. „Bereitschaft“

Festgelegter Zeitraum, in dem sich das Besatzungsmitglied dem Luftfahrtunternehmen zur Verfügung halten muss, um für einen Flug, eine Positionierung oder einen anderen Dienst ohne vorhergehende Ruhezeit eingesetzt werden zu können.

## 3. Flug- und Dienstzeit-Begrenzung

### 3.1. Kumulative Dienstzeiten

Das Luftfahrtunternehmen hat sicherzustellen, dass die gesamten Dienstzeiten, für die das Besatzungsmitglied eingeteilt ist, folgende Werte nicht überschreiten:

- a) 196 Dienststunden innerhalb von jeweils 28 aufeinander folgenden Tagen, die möglichst gleichmäßig über diesen Zeitraum zu verteilen sind und in Fällen von 6 oder 7 aufeinander folgenden Tagen maximal zwei „Dienstperioden“ umfassen darf,
- b) 70 Dienststunden innerhalb von jeweils 7 aufeinander folgenden Tagen mit einer Mindestruhezeit von 36 Stunden davor,
- c) 2000 Stunden innerhalb eines Jahres

Bei nicht ganzjähriger Beschäftigung ist die maximale Dienstzeit anteilig zu kürzen.

### 3.2. Begrenzung der gesamten Blockzeit und der Dienstzeit

Das Luftfahrtunternehmen hat sicherzustellen, dass die Gesamtblockzeit der Flüge, auf denen das Besatzungsmitglied als diensttuendes Besatzungsmitglied eingeteilt ist, folgende Werte nicht überschreitet:

- a) 900 Blockstunden im Kalenderjahr,
- b) 100 Blockstunden innerhalb von jeweils 28 aufeinander folgenden Tagen.
- c) 7 Blockstunden pro Tag bei Flugbetrieb für Hubschrauber mit nur einem Piloten,
- d) 8 Blockstunden pro Tag bei Flugbetrieb für Hubschrauber mit zwei Piloten.

### 3.3. Die höchstzulässige tägliche Dienstzeit beträgt:

- a) 16 Stunden pro Tag für Ambulanz und Rettungsflüge,
- b) 14 Stunden pro Tag in allen anderen Fällen.

### 3.4. Für Ambulanz- und Rettungsflüge, können für diesen Bereich im Hinblick auf Punkt 3.1. lit. a) und b) im Einvernehmen mit der zuständigen Behörde unter der Voraussetzung, dass dadurch die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt wird und die in dieser Verordnung normierten anderen Höchstgrenzen eingehalten werden, abweichende Regelungen getroffen werden.

### 3.5. Überschreitungen dieser maximalen täglichen Blockzeit gemäß Punkt 3.2.lit.c und der höchstzulässigen täglichen Dienstzeit gemäß Punkt 3.3. lit. a) sind bei Durchführung von Ambulanz- und Rettungsflügen in begründeten Ausnahmefällen zulässig; diese sind jedoch vom Luftfahrtunternehmen der zuständigen Behörde umgehend schriftlich bekannt zu geben.

## 4. Meldezeit und Positionierung

### 4.1. Das Luftfahrtunternehmen hat Meldezeiten vorzugeben, die die Zeiten zur Durchführung der sicherheitsrelevanten Aufgaben am Boden gemäß der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde in realistischer Weise berücksichtigen.

### 4.3. Positionierung

#### 4.3.1. Die für die Positionierung aufgewendete Zeit gilt als Dienstzeit

#### 4.3.2. Positionierungsflugabschnitte unmittelbar im Anschluss an den Dienst an Bord werden bei der Berechnung der Mindestruhezeit nach berücksichtigt.

4.3.3. Übersteigt jedoch die Summe von Positionierungs- und maximaler Dienstzeit die für die jeweilige Art der Flüge erlaubten Höchststunden pro Tag, ist nach erfolgter Positionierung und vor Beginn der nächsten Dienstzeit eine Ruhezeit von mindestens 8 Stunden einzuhalten.

## 5. Ruhezeit

### 5.1. Mindestruhezeit

5.1.1. Die Mindestruhezeit, die vor einer auf der Heimatbasis beginnenden Flugdienstzeit zu gewähren ist, muss mindestens so lang wie die vorhergehende Dienstzeit sein, mindestens jedoch 12 Stunden; maßgebend ist der größere Wert.

5.1.2. Die Mindestruhezeit, die vor einer außerhalb der Heimatbasis beginnenden Flugdienstzeit zu gewähren ist, muss mindestens so lang wie die vorhergehende Dienstzeit sein, mindestens jedoch 10 Stunden — maßgebend ist der größere Wert; bei Mindestruhezeiten außerhalb der Heimatbasis muss das Luftfahrtunternehmen dafür sorgen, dass die Möglichkeit von 8 Stunden Schlaf gewährt wird, wobei die Reisezeit und andere physiologische Bedürfnisse zu berücksichtigen sind.

5.1.3. Für Ambulanz- und Rettungsflüge können im Einvernehmen mit der zuständigen Behörde unter der Voraussetzung, dass dadurch die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt wird, abweichende Regelungen getroffen werden.

### 5.2. Ruhezeiten

5.2.1. Jeder Dienstzei hat eine Ruhezeit unmittelbar vorauszugehen. Ruhezeiten sind unter Berücksichtigung der vorangegangenen Dienstzeiten festzulegen. Während der Ruhezeit muss den Flugbesatzungsmitgliedern eine horizontale Ruhemöglichkeit in einem ruhigen verdunkelbaren Raum zur Verfügung stehen.

## 6. Bereitschaft

6.1. Die Fristen, innerhalb derer ein Flugbesatzungsmitglied seinen dienstlichen Einsatz aufzunehmen hat, sind im Betriebshandbuch (OM) zu regeln.

### 6.2. Bereitschaft an einem vom Luftfahrtunternehmen definiertem Ort

6.2.1. Ein Besatzungsmitglied befindet sich in Bereitschaft an einem vom Luftfahrtunternehmen definiertem Ort von der Meldung an der üblichen Meldestelle bis zum Ende des bekannt gegebenen Bereitschaftsdienstes.

6.2.2. Die Bereitschaft an diesem Ort zählt vollständig bei der Berechnung kumulativer Dienststunden.

6.2.3. Schließt sich an die Bereitschaft an diesem Ort unmittelbar ein Flugdienst an, so wird die Beziehung zwischen dieser Bereitschaft an diesem Ort und dem zugewiesenen Flugdienst von der zuständigen Behörde festgelegt. Zum Zwecke der Berechnung der Mindestruhezeit wird die Bereitschaft an diesem Ort in diesem Fall der in den Punkten 5.1.1 und 5.1.2 genannten Dienstzeit hinzugerechnet.

6.2.4. Wenn im Verlauf des Bereitschaftsdienstes an einem vom Luftfahrtunternehmen definierten Ort kein Flugdienst zugewiesen wurde, folgt auf den Bereitschaftsdienst an diesem Ort zumindest eine Ruhezeit von 10 Stunden.

6.2.5. Das Luftfahrtunternehmen stellt dem Besatzungsmitglied in Bereitschaft einen ruhigen und bequemen Raum zur Verfügung, der der Öffentlichkeit nicht zugänglich ist.

### 6.3. Andere Formen der Bereitschaft

6.3.1. Alle anderen Formen der Bereitschaft können von der zuständigen Behörde unter Berücksichtigung folgender Punkte genehmigt werden:

6.3.2. Jede Tätigkeit ist im Dienstplan zu vermerken und/oder vorab bekannt zu geben.

6.3.3. Beginn und Ende der Bereitschaft sind vorab festzulegen und bekannt zu geben.

6.3.4. Die Höchstdauer der Bereitschaft an einem anderen Ort als einer vorgegebenen Meldestelle ist festzulegen.

6.3.5. Unter Berücksichtigung der dem Besatzungsmitglied für Ruhezeiten zur Verfügung stehenden Einrichtungen und anderer relevanter Umstände ist die Beziehung zwischen Bereitschaft und dem zugewiesenen Flugdienst, der sich aus der Bereitschaft ergibt, festzulegen.

6.3.6. Es ist festzulegen, wie Bereitschaftszeiten bei der Berechnung kumulativer Dienstzeiten berücksichtigt werden. Bereitschaftszeiten an einem anderen Ort als einer vorgegebenen Meldestelle werden in einem Ausmaß von mindestens 50% zur jährlichen höchstzulässigen Dienstzeit gezählt.

## 7. Nahrungsaufnahme

Die Möglichkeit zur Einnahme einer Mahlzeit und von Getränken muss bestehen, um jede Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit eines Besatzungsmitglieds zu vermeiden, insbesondere wenn die Flugdienstzeit länger als sechs Stunden ist.

## 8. Aufzeichnungen über Flug-, Dienst- und Ruhezeiten

- 8.1. Das Luftfahrtunternehmen hat sicherzustellen, dass die Aufzeichnungen eines Besatzungsmitglieds folgende Angaben enthalten:
- a) Blockzeiten,
  - b) Beginn, Dauer und Ende einer jeden Flug-, oder Dienstzeit,
  - c) Ruhezeiten und Tage, die von jeder dienstlichen Verpflichtung frei sind,
- und dass diese Aufzeichnungen auf dem Laufenden gehalten werden, um sicherzustellen, dass die Anforderungen dieses Abschnitts erfüllt werden; Kopien dieser Aufzeichnungen werden dem Besatzungsmitglied auf Verlangen zur Verfügung gestellt.
- 8.2. Wenn die vom Luftfahrtunternehmen geführten Aufzeichnungen nach Punkt 8.1 sich nicht auf die gesamten Flug-, Dienst- und Ruhezeiten des betreffenden Besatzungsmitglieds erstrecken, hat das betreffende Besatzungsmitglied individuelle Aufzeichnungen über seine Zeiten mit folgenden Angaben zu führen:
- a) Blockzeiten,
  - b) Beginn, Dauer und Ende einer jeden Flug- oder Dienstzeit,
  - c) Ruhezeiten und Tage, die von jeder dienstlichen Verpflichtung frei sind.
- 8.3. Das Besatzungsmitglied hat diese Aufzeichnungen auf Verlangen dem Luftfahrtunternehmen, beim dem es beschäftigt ist, vor Beginn einer Flugdienstzeit vorzulegen.
- 8.4. Die Aufzeichnungen sind mindestens 15 Kalendermonate ab dem Tag der letzten relevanten Eintragung aufzubewahren.
- 8.5. Zusätzlich haben Luftfahrtunternehmen getrennt alle Berichte von Kommandanten über Verlängerungen von Flug- und Dienstzeiten sowie Verkürzungen von Ruhezeiten, die sie in Ausübung ihres Ermessens vorgenommen haben, für mindestens sechs Monate ab dem Ereignis aufzubewahren.