



---

**Dokumentation**

---

**Vertragsgestaltung sowie Arbeits- und Flugdienstzeiten für Piloten in der Europäischen Union**

Rechtslage in ausgewählten Mitgliedstaaten

---

**Vertragsgestaltung sowie Arbeits- und Flugdienstzeiten für Piloten in der Europäischen Union**  
Rechtslage in ausgewählten Mitgliedstaaten

Aktenzeichen: WD 6 - 3000 - 017/16  
Abschluss der Arbeit: 29. April 2016  
Fachbereich: WD 6: Arbeit und Soziales

---

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>■ Anfrage</b>	<b>4</b>
2.1.	Fragen	4
2.2.	Rechtslage in Deutschland	5
2.3.	Antworten	7
<b>3.</b>	<b>Regelungen zur Vertragsgestaltung von Piloten</b>	<b>7</b>
<b>4.</b>	<b>Regelungen zu Arbeits- und Flugdienstzeiten von Piloten</b>	<b>7</b>
4.1.	Dänemark	7
4.2.	Estland	7
4.3.	Finnland	8
4.4.	Frankreich	8
4.5.	Griechenland	9
4.6.	Irland	9
4.7.	Kroatien	9
4.8.	Lettland	10
4.9.	Litauen	10
4.10.	Niederlande	10
4.11.	Österreich	11
4.12.	Polen	11
4.13.	Portugal	13
4.14.	Rumänien	13
4.15.	Schweden	14
4.16.	Slowakei	14
4.17.	Slowenien	15
4.18.	Tschechien	16
4.19.	Ungarn	17
4.20.	Vereinigtes Königreich	18

## 1. Einleitung

Die Universität Gent hat 2015 mit Unterstützung der Europäischen Kommission eine Studie über atypische Beschäftigungsverhältnisse von Piloten in der Europäischen Union erstellt.<sup>1</sup> Empirische Grundlage ist eine Befragung durch die europäischen Sozialpartner der Luftfahrtbranche, die von mehr als 6.600 Piloten verschiedener europäischer Fluggesellschaften beantwortet wurde. Davon waren ca. 16 Prozent atypisch beschäftigt, zum Teil in befristeter oder unbefristeter Zeitarbeit, zum Teil als Selbständige. Problematisch im Hinblick auf europäisches Recht sind der Studie zufolge vor allem Scheinselbständigkeit und andere rechtlich angreifbar erscheinende Gestaltungen, die unter Umständen auch Einfluss auf die Sicherheit in der Luftfahrt haben könnten. Zur effektiven Bekämpfung missbräuchlicher Praktiken gebe es aber nicht in jedem Mitgliedstaat die gesetzlichen Voraussetzungen.

Die vorliegende Arbeit soll einen Überblick darüber geben, welche gesetzlichen Vorschriften es in Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) zur Regelung der Arbeits- und Flugdienstzeiten von Piloten gibt und ob für die Luftfahrtunternehmen gesetzliche Beschränkungen hinsichtlich der Vertragsgestaltung gelten.

## 2. [REDACTED] Anfrage

### 2.1. Fragen

Folgende Fragen wurden unterbreitet:

1. Wie sind in Ihrem Land die Arbeitsbedingungen von Piloten in Bezug auf die Arbeitszeit gesetzlich ausgestaltet?
2. Gibt es gesetzliche Beschränkungen bei der Gestaltung des Vertragsverhältnisses zwischen Piloten und Luftfahrtunternehmen?

---

1 *Jorens, Yves; Gillis, Dirk; Valcke, Lien; De Coninck, Joyce: Atypical Employment in Aviation. Final Report. Gent 2015. Engl. Abrufbar z.B. im Internetauftritt des Europäischen Parlaments: [http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014\\_2019/documents/tran/dv/report\\_atypicalemploymentinaviation\\_/Report\\_AtypicalEmploymentInAviation\\_en.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/documents/tran/dv/report_atypicalemploymentinaviation_/Report_AtypicalEmploymentInAviation_en.pdf) (letzter Abruf: 19. April 2016); eine Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse der Studie in deutscher Sprache bietet die Vereinigung Cockpit in ihrem Internetauftritt: Atypische Beschäftigung in der Luftfahrt. [http://www.vcockpit.de/fileadmin/dokumente/presse/2015/Brosch%C3%BCre\\_atypische-Besch%C3%A4ftigung-Luftfahrt\\_web.pdf](http://www.vcockpit.de/fileadmin/dokumente/presse/2015/Brosch%C3%BCre_atypische-Besch%C3%A4ftigung-Luftfahrt_web.pdf) (letzter Abruf: 19. April 2016).*

## 2.2. Rechtslage in Deutschland

Als Musterantwort für die gesetzliche Situation in Deutschland wurden den Adressaten folgende Informationen zur Verfügung gestellt:

Zu 1:

Für Besatzungsmitglieder, die für die gewerbsmäßige Beförderung in Flugzeugen eingesetzt werden, gelten nach § 1 Abs. 1 und 2 der Ersten Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (1. DV LuftBO) die Bestimmungen des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 859/2008 der Kommission vom 20. August 2008<sup>2</sup>.

Die 1. DV LuftBO unterscheidet im Grundsatz nicht zwischen selbständigen und abhängig beschäftigten Piloten. Für die Beschäftigung von Arbeitnehmern als Besatzungsmitglieder von Luftfahrzeugen gelten nach § 20 des Arbeitszeitgesetzes (ArbZG) die Vorschriften der Zweiten Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (2. DV LuftBO), deren Anwendungsbereich in § 1 Abs. 1 der 2. DV LuftBO aber auf Besatzungsmitglieder eines nicht der gewerbsmäßigen Beförderung dienenden Zivilluftfahrzeugs beschränkt wird. Gemäß § 1 Abs. 2 der 2. DV LuftBO unterfallen daher auch abhängig beschäftigte Piloten in der gewerbsmäßigen Beförderung in Flugzeugen den Bestimmungen der 1. DV LuftBO.

Anhang III zu der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 beinhaltet in Abschnitt Q harmonisierte Vorschriften (OPS) zur Beschränkung der Dienst- und Flugdienstzeiten sowie Ruhevorschriften. Artikel 8 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 gestattet den Mitgliedstaaten, in bestimmtem Umfang Abweichungen oder Ausnahmen von den in Abschnitt Q enthaltenen OPS zu treffen. Diesem Zweck dienen die §§ 8 bis 15 der 1. DV LuftBO.

§ 8 modifiziert für Besatzungsmitglieder OPS 1.1100 betreffend die Flug- und Dienstzeitbegrenzung und legt die höchstzulässige kalenderjährliche Dienstzeit auf 2.000 Stunden fest. Sie soll gleichmäßig über das Jahr geleistet werden und ist im Falle nicht ganzjähriger Beschäftigung anteilig zu kürzen. Außerdem enthalten § 8 Abs. 3 und 4 Regelungen zu dienstfreien und beschäftigungsfreien Tagen, wovon grundsätzlich je Kalendermonat mindestens sieben und je Kalenderjahr mindestens 96 zu gewähren sind.<sup>3</sup>

---

2 Eine nichtamtliche konsolidierte Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 ist abrufbar im Internet: [http://publications.europa.eu/resource/ellar/66ed9bcb-90b5-4383-8565-5966c7bb2089.0004.04/DOC\\_1](http://publications.europa.eu/resource/ellar/66ed9bcb-90b5-4383-8565-5966c7bb2089.0004.04/DOC_1) (letzter Abruf: 19. April 2016).

3 § 8 dient auch der Umsetzung der Richtlinie 2000/79/EG des Rates vom 27. November 2000 über die Durchführung der von der Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften (AEA), der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF), der European Cockpit Association (ECA), der European Regions Airline Association (ERA) und der International Air Carrier Association (IACA) geschlossenen Europäischen Vereinbarung über die Arbeitszeitorganisation für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt, abrufbar in der Internet-Rechtsdatenbank der EU: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32000L0079&from=DE> (letzter Abruf: 19. April 2016).

---

§§ 9 bis 11 betreffen OPS 1.1105 und regeln die höchstzulässige ununterbrochene Dienstzeit. Nach § 9 Abs. 1 dürfen Flugdienstzeiten, Dienstzeiten vor Flugdiensten sowie Dienstzeiten zwischen Flugdiensten in ihrer Summe grundsätzlich die höchstzulässige Flugdienstzeit nach OPS 1.1105 (13 Stunden) nicht überschreiten. § 9 Abs. 2 bis 8 enthält Ausnahmen von diesen Grundsatz sowie Konkretisierungen. § 10 erklärt für den Flugbetrieb mit nur einem Piloten und für medizinische Notfalleinsätze die Bestimmungen gemäß OPS 1.1105 für entsprechend anwendbar, wobei bei Ersterem die höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit ohne Verlängerungsmöglichkeit lediglich zehn Stunden beträgt.

§ 11 ermöglicht die Verlängerung der zusammenhängenden Dienstzeit auf 18 Stunden bei einer im Sinne der Vorschrift unterbrochenen Flugdienstzeit. Für den Fall der Überschreitung der höchstzulässigen täglichen Flugdienstzeiten enthält § 11 Abs. 2 absolute Grenzen, beispielsweise die Beschränkung der Führung bzw. Bedienung eines Luftfahrzeugs auf zehn Stunden (§ 11 Abs. 2 Nr. 1).

§§ 12 und 13 betreffen die Ruhezeit nach OPS 1.1110. Während § 12 die Verlängerung der Mindestruhezeit auf 14 Stunden bei Zeitzonendifferenzen zwischen den Einsatzorten von vier oder mehr Zeitzonen betrifft, gestattet § 13 die aufsichtsbehördliche Verkürzung der Ruhezeit bei Vorliegen wichtiger Gründe im Einzelfall, wie der Undurchführbarkeit eines Fluges bei Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten, um maximal zwei Stunden auf mindestens zehn Stunden. Verkürzungen der Ruhezeit sind jedoch nur zulässig, wenn die erhöhte Belastung der Besatzung ausgeglichen wird und eine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs ausgeschlossen ist.

§ 14 konkretisiert OPS 1.1115 und regelt die Möglichkeit, aufsichtsbehördlich auf Antrag zweimal die Flugdienstzeit bis höchstens 18 Stunden innerhalb jeweils sieben aufeinander folgender Tage bei Verstärkung der vorgeschriebenen Mindestflugbesatzung sowie Schaffung von gewissen Schlafgelegenheiten zu verlängern. Jedoch darf ein Flugbesatzungsmitglied ein Luftfahrzeug nicht länger als zwölf Stunden führen und bedienen. Weiterhin wird auch hier ein Ausgleich der erhöhten Belastung der Besatzung verlangt. Zudem muss eine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs ausgeschlossen sein.

§ 15 modifiziert schließlich OPS 1.1125 bezüglich der Bereitschaft und regelt, wann Bereitschaftszeit als Flugdienstzeit anzurechnen ist. Dies ist der Fall, wenn Bereitschaftszeit und Flugdienstzeit nicht durch eine Ruhezeit nach OPS 1.1110 unterbrochen werden und entweder dem Besatzungsmitglied kein ruhig gelegener Raum mit Schlafgelegenheit zur Verfügung steht, oder, sofern letzteres nicht der Fall ist, die Bereitschaftszeit weniger als zwei Stunden beträgt. Im Übrigen gelten für die Bereitschaftszeit im Anschluss an die Ruhezeit besondere Bestimmungen.

Zu 2:

Gesetzliche Beschränkungen hinsichtlich der Vertragsgestaltung für den Einsatz von Piloten bei der gewerbsmäßigen Beförderung in Flugzeugen gibt es in Deutschland nicht. Insbesondere ist sowohl der Einsatz von Leiharbeitnehmern als auch von Freelancern uneingeschränkt möglich.

### 2.3. Antworten

Die Anfrage wurde von den meisten der Mitgliedstaaten beantwortet. Ausdrücklich auf eine Antwort verzichtet hat die belgische Abgeordnetenversammlung; auch aus Bulgarien, Italien, Luxemburg, Malta, Spanien und Zypern erreichten den Fachbereich keine Antworten. Die Antworten, die mit Ausnahme von Österreich (deutsch) und Frankreich (französisch) in englischer Sprache verfasst sind, werden im Folgenden nach Mitgliedstaaten - gegebenenfalls zusammenfassend dargestellt. Daneben werden sie jeweils als Anlagen beigefügt, für weitere Einzelheiten wird auf sie Bezug genommen. Die Reihenfolge der Länderdarstellungen folgt der alphabetischen Reihenfolge ihrer deutschen Namen.

## 3. Regelungen zur Vertragsgestaltung von Piloten

Hinsichtlich der Art und Gestaltung der Vertragsverhältnisse für den Einsatz von Piloten durch Luftfahrtunternehmen gibt es - soweit aus den eingegangenen Antworten ersichtlich - wie in Deutschland in keinem der Mitgliedstaaten spezielle gesetzliche Regelungen. Insbesondere Leiharbeit und der Einsatz selbständiger Piloten sind ohne Einschränkung möglich.

Auf diese Frage wird bei der Darstellung der Antworten der Länder nicht mehr gesondert eingegangen.

## 4. Regelungen zu Arbeits- und Flugdienstzeiten von Piloten

### 4.1. Dänemark

In Dänemark sind die Arbeits- und Flugdienstzeiten für Piloten durch kollektivrechtliche Vereinbarungen geregelt. Die Arbeitszeiten sind dabei auch von der Art der Flüge abhängig. Die Vereinbarungen müssen jedoch die verbindlichen EU-rechtlichen Vorgaben beachten.

### 4.2. Estland

In Estland regelt das Luftfahrtgesetz die Arbeitsbedingungen einschließlich der Arbeits- und Flugdienstzeiten von Piloten in der zivilen und staatlichen Luftfahrt.

Vorgesehen sind

- eine jährliche Höchstleistungszeit von 2.000 Stunden,
- eine jährliche Blockflugzeit von höchstens 900 Stunden,
- mindestens sieben Ruhetage pro Monat und
- mindestens 96 Ruhetage pro Jahr.



---

#### 4.5. Griechenland

Die Arbeitsbedingungen der Piloten in der zivilen Luftfahrt sind der Antwort des griechischen parlamentarischen Fachdienstes zufolge in Tarifverträgen geregelt. Die Flugdienstzeitenregelungen nach Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 finden Anwendung.

#### 4.6. Irland

Für Irland wird zunächst ebenfalls auf die in der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 mit den Änderungsverordnungen verwiesen. Ergänzende Regelungen für die Arbeits- und Flugdienstzeiten von Bordpersonal sind in der nationale Rechtsverordnung (*Statutory instrument*) S.I. Nr. 507/2006<sup>5</sup> enthalten. Darin wird die höchstzulässige Jahresarbeitszeit von Flugzeugbesatzungsmitgliedern auf 2000 Stunden und die höchstzulässige Flugdienstzeit auf 900 Stunden festgelegt. Die Verordnung enthält im Übrigen Kontroll- und Strafvorschriften.

#### 4.7. Kroatien

In Kroatien werden die Arbeitszeiten von Besatzungsmitgliedern auf Flugzeugen durch ein Luftverkehrsgesetz geregelt. Danach beträgt die höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit 13 Stunden einschließlich der Flugvorbereitungszeit und der Zeit zwischen zwei Flügen sowie der Pflichten nach Abschluss des Fluges. Daran muss sich eine Ruhezeit von mindestens derselben Dauer, mindestens aber 12 Stunden, anschließen. Die Blockflugzeit darf 900 Stunden, die jährliche Arbeitszeit 2.000 Stunden nicht überschreiten.

---

#### 4.8. Lettland

In Lettland enthält eine Kabinettsverordnung (*Cabinet Regulations*) 505 vom 24. Juli 2012 Regelungen zur Arbeitszeit von Piloten, die nach Auskunft des lettischen Parlaments die Regelungen der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 umsetzen. Zum Inhalt der Regelungen wird nicht weiter Stellung genommen.<sup>6</sup>

[REDACTED]

[REDACTED]

#### 4.9. Litauen

In Litauen gibt es keine nationalen gesetzlichen Regelungen für die Flugdienstzeiten von Piloten. Es findet Anhang III der Verordnung (EWG) 3922/91 Anwendung.

[REDACTED]

[REDACTED]

#### 4.10. Niederlande

In den Niederlanden sind Arbeits- und Flugdienstzeiten der Besatzungsmitglieder von Luftfahrzeugen in Abschnitt 4 des Arbeitszeitdekrets für das Transportwesen geregelt.<sup>7</sup> Danach darf die Arbeitszeit von Besatzungsmitgliedern 2.000 Stunden pro Jahr nicht überschreiten. Die Flugdienstzeit ist begrenzt auf 33 Stunden innerhalb von sieben Tagen, 110 Stunden pro Monat und 900 Stunden pro Jahr.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

---

6 Der Text der Kabinettsverordnung ist in lettischer Sprache im Internet abrufbar: <http://m.lukumi.lv/doc.php?id=250469> (letzter Abruf: 20. April 2016).

7 Der Text der Regelung ist in niederländischer Sprache abrufbar in der niederländischen Internet-Gesetzesdatenbank: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0009386/2016-03-02#Hoofdstuk4> (letzter Abruf: 21. April 2016).

#### 4.11. Österreich

In Österreich gelten neben den allgemeinen Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes (AZG)<sup>8</sup> und des Arbeitsruhegesetzes (ARG)<sup>9</sup> nach § 18e AZG besondere Bestimmungen für das Bordpersonal auf Flugzeugen.

§ 18e AZG schreibt eine jährliche Höchstarbeitszeit von 2.000 Stunden und eine höchstzulässige Flugzeit (Blockzeit) von 900 Stunden vor. Daneben gelten besondere Bestimmungen für bestimmte nach EU-Recht spezifizierte Flüge. Dies gilt ebenso für die Bestimmungen des § 19 Abs. 4 ARG zur Einhaltung von Ruhezeiten.

In Anhang 1 der Luftverkehrsbetreiberzeugnis- und Flugbetriebs-Verordnung 2008 (AOCV 2008)<sup>10</sup> sind Abweichungen von den Vorgaben des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 vorgesehen. Sie betreffen

- die maximale tägliche Flugzeit (OPS 1.1105),
- die verlängerte Flugdienstzeit (unterbrochene Flugdienstzeit) (OPS 1.1105 Nr. 6.1),
- die Mindestruhezeiten bei Zeitzonendifferenzen bzw. der verkürzten Ruhezeiten (OPS 1.1110),
- die Verlängerung der Flugdienstzeit aufgrund einer Ruhezeit während des Flugs (OPS 1.1115) und
- die Bereitschaft auf dem Flughafen (OPS 1.1125 Punkt 1).

#### 4.12. Polen

In Polen sind die Arbeits- und Ruhezeiten von Piloten im zivilen Luftverkehr im Arbeitsgesetzbuch und im Luftverkehrsgesetz vom 3. Juli 2002 geregelt, das die Vorgaben der EU-Richtlinie 2000/78/EC zu den jährlichen Höchstgrenzen der Arbeits- und Flugzeiten umsetzt.

---

8 Das AZG ist im Internet abrufbar: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10008238> (letzter Abruf: 22. April 2016).

9 Das ARG ist im Internet abrufbar: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10008541> (letzter Abruf: 22. April 2016).

10 Der Text dieser Vorschrift und ihrer Anlagen ist im Internet abrufbar: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20005895> (letzter Abruf: 22. April 2016).



---

#### 4.13. Portugal

Die Arbeitsbedingungen einschließlich der Flugdienstzeiten der Besatzungsmitglieder auf zivilen Flugzeugen werden in Portugal durch Gesetzesdekret Nr. 139/2004<sup>11</sup> geregelt.

Darin werden neben einer zwingenden halbstündigen Flugvorbereitungszeit unter anderem je nach Tageszeit des Dienstbeginns und Besatzungsgröße Höchstzeiten für zusammenhängende Flugdienstzeiten festgelegt. Einzelheiten können den beiden Tabellen in der Antwort des parlamentarischen Fachdienstes entnommen werden.

Bei Besatzungen mit nur einem Piloten ist die Höchstflugdienstzeit auf höchstens sieben Stunden verkürzt, wenn das Flugzeug nicht mit einem zertifizierten Autopiloten ausgerüstet ist. Demgegenüber sind auf Crews mit zwei Piloten, die mit einem oder zwei weiteren Piloten verstärkt sind, höhere Höchstflugdienstzeiten (bis zu 16,5 bzw. 18 Stunden) festgelegt.

Beschränkungen gibt es auch hinsichtlich der Nachtdienste. Es dürfen nicht mehr als zwei Nachtdienste hintereinander oder mehr als drei Nachtdienste innerhalb einer Woche geleistet werden.



#### 4.14. Rumänien

In Rumänien gibt es keine besonderen Regelungen zu den Flugdienstzeiten von Piloten.

---

11 Der Text des Gesetzesdekrets ist nur in portugiesischer Sprache im Internet abrufbar: [http://www.anac.pt/vPT/Generico/LegislacaoRegulamentacao/LegislacaoSector/Documents/Opera%C3%A7%C3%B5es/dl\\_139\\_2004.pdf](http://www.anac.pt/vPT/Generico/LegislacaoRegulamentacao/LegislacaoSector/Documents/Opera%C3%A7%C3%B5es/dl_139_2004.pdf) (letzter Abruf: 20. April 2016).

#### 4.15. Schweden

In Schweden gibt es keine von Anhang III der Verordnung (EWG) 3922/91 abweichenden Regelungen über die Arbeitsbedingungen von Piloten. In der Antwort des parlamentarischen Fachdienstes wird auf die besondere Rolle von Tarifverträgen in Schweden hingewiesen.<sup>12</sup> Insoweit stellt sich die Situation offenbar ähnlich dar wie in Dänemark und Finnland.

#### 4.16. Slowakei

In der Slowakei sind die Arbeits- und Flugdienstzeiten für das Bordpersonal auf Flugzeugen durch das Gesetz Nr. 462/2007 *Coll.* über Arbeitszeiteinteilung im Transportwesen geregelt.

Danach dürfen die Flugdienstzeiten eines Besatzungsmitglieds unter anderem folgende Höchstgrenzen nicht überschreiten:

- 900 Stunden pro Kalenderjahr,
- 110 Stunden pro Kalendermonat oder pro 30 aufeinanderfolgende Tage,
- zwölf Stunden innerhalb von 24 Stunden auf Langstrecken und
- zehn Stunden innerhalb von 24 Stunden auf anderen Strecken.

Die jährliche Gesamtarbeitszeit eines Besatzungsmitglieds darf 2.000 Stunden nicht überschreiten. Innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden gelten folgende Höchstarbeitszeiten:

- zwölf Stunden im Flugdienst (*aerial work*),
- zwölf Stunden bei mehr als sechs Starts der Stammbesatzung,
- 14 Stunden bei bis zu sechs Starts der Stammbesatzung,
- 16 Stunden bei verstärkter Besatzung und
- 18 Stunden bei doppelter Besatzung.

Innerhalb dieser Grenzen kann die Arbeitszeit einer Besatzung unter bestimmten Umständen in bis zu drei Teile mit jeweils dreistündiger Ruhezeit dazwischen aufgeteilt werden. Die Grenzen gelten nicht bei Rettungseinsätzen.

Während des Flugdienstes muss jedem Besatzungsmitglied nach spätestens drei Stunden eine 20-minütige Pause gewährt werden.

---

<sup>12</sup> Ein neuer Tarifvertrag zwischen der Pilotengewerkschaft und den Arbeitgebern der gewerblichen Luftfahrt ist erst vor wenigen Wochen verabschiedet worden und in schwedischer Sprache im Internet abrufbar: <http://www.swealpa.se> (letzter Abruf: 20. April 2016).

---

Die tägliche Ruhezeit kann auf neun Stunden verringert werden, wenn das Besatzungsmitglied die Möglichkeit hat, mindesten acht Stunden in einem Bett zu schlafen. Es ist eine wöchentliche Bereitschaftsdienstfreie Ruhezeit einzuhalten von mindestens

- 36 Stunden pro Woche oder mindestens 60 Stunden in zehn aufeinanderfolgenden Tagen,
- sieben Tage pro Kalendermonat und
- 96 Tagen pro Kalenderjahr.

Bereitschaftsdienstzeiten sind beschränkt auf höchstens

- zwölf Stunden innerhalb von 24 Stunden,
- 72 innerhalb von 28 Tagen und
- 400 Stunden pro Kalenderjahr.

Besteht bei Bereitschaftszeiten außerhalb des Arbeitsplatzes die Möglichkeit, in einem angemessenen Raum zu schlafen, zählt die Bereitschaftszeit zur Hälfte als Arbeitszeit.

#### 4.17. Slowenien

Das slowenische Luftfahrtgesetz legt Qualifikationsanforderungen für Piloten fest und regelt Arbeits- und Flugzeiten sowie Ruhezeiten von Besatzungsmitgliedern.<sup>13</sup> Dabei wird auch die jeweils höchstzulässige Zahl von Starts und Landungen festgelegt.

Die Luftfahrtunternehmen müssen danach sicherstellen, dass eine individuelle Gesamtflugzeit von 900 Stunden in zwölf aufeinanderfolgenden Monaten und 85 Flugstunden in 30 aufeinanderfolgenden Tagen nicht überschritten wird.

Die Gesamtarbeitszeit eines Besatzungsmitglieds darf 1.800 Stunden in zwölf aufeinanderfolgenden Monaten, 160 Stunden in 30 aufeinanderfolgenden Tagen und 40 Stunden (im Ausnahmefall bei unvorhersehbaren Verspätungen 42 Stunden) in sieben aufeinanderfolgenden Tagen nicht überschreiten.

Die höchstzulässige zusammenhängende Flugzeit in Abhängigkeit von der Zahl der Starts und Landungen ist in besonderen Tabellen geregelt.

Im Übrigen gelten die Vorschriften des Anhangs III der Verordnung (EWG) 3922/91.

---

13 Die einschlägigen Regelungen sind in slowenischer Sprache im Internet abrufbar:  
Luftfahrtgesetz: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO1620>,  
Arbeitszeitregelungen für Besatzungsmitglieder: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV1010>,  
Flugdienstzeiten für Besatzungsmitglieder: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV9029>  
(letzter Abruf jeweils 20. April 2016).

---

#### 4.18. Tschechische Republik

Die Arbeitszeiten von Flugzeugbesatzungen sind in der Tschechischen Republik im Gesetz Nr. 49/1997 *Coll.*<sup>14</sup> über die zivile Luftfahrt sowie in der Verordnung Nr. 466/2006 *Coll.*<sup>15</sup> über Sicherheitsstandards und insbesondere Art. 22 bis 24 der Verordnung Nr. 589/2006 *Coll.*<sup>16</sup> über Arbeits- und Ruhezeiten im Transportwesen geregelt. Im Übrigen gelten die Vorschriften des Anhangs III der Verordnung (EWG) 3922/91.

Die Dauer der Arbeitsschicht einer Besatzung ist - mit Ausnahmen bei außergewöhnlichen Umständen während des Fluges- begrenzt auf

- 14 Stunden bei normaler Besatzung,
- 16 Stunden bei verstärkter Besatzung und
- 18 Stunden bei doppelter Besatzung.

Die Gesamtarbeitszeit darf 60 Stunden pro Woche und 200 Stunden innerhalb von vier Wochen nicht überschreiten.

Die Ruhezeit zwischen zwei Dienstschichten beträgt mindestens

- 36 Stunden pro Woche,
- 60 Stunden innerhalb von zehn Tagen,
- sieben Kalendertage innerhalb von vier Wochen,
- 24 Kalendertage innerhalb von 13 Wochen und
- 96 Kalendertage innerhalb von 52 Wochen.

Die ununterbrochene wöchentliche Ruhezeit soll innerhalb von vier Wochen einen Samstag und einen Sonntag umfassen.

---

14 Das Gesetz ist in tschechischer Sprache im Internet abrufbar: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49> (letzter Abruf: 22. April 2016).

15 Der Text ist in tschechischer Sprache im Internet abrufbar: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-466> (letzter Abruf: 22. April 2016).

16 Der Text ist in tschechischer Sprache im Internet abrufbar: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-589> (letzter Abruf: 22. April 2016).



#### 4.20. Vereinigtes Königreich

Im Vereinigten Königreich sind die Arbeits- und Flugdienstzeiten der Besatzungsmitglieder in der zivilen Luftfahrt durch Rechtsverordnung (*Statutory instrument*) SI 2004/756<sup>18</sup>, geändert durch SI 2010/1226<sup>19</sup>, geregelt. Danach gilt

- eine Blockflugzeit von höchstens 900 Stunden pro Jahr,
- eine Gesamtarbeitszeit von höchstens 2.000 Stunden pro Jahr,
- mindestens sieben Ruhetage pro Monat,
- mindestens 96 Ruhetage pro Jahr sowie
- ein bezahlter jährlicher Mindesturlaub von vier Wochen.

Die Änderungsverordnung aus dem Jahr 2010 betrifft die Regelung der Bereitschaftszeit, die grundsätzlich voll auf die Höchstarbeitszeit anzurechnen ist. In Fällen, in denen das Besatzungsmitglied zwischen 22 Uhr und 8 Uhr zu Hause ist und ungestört ruhen kann, wird sie nur zur Hälfte angerechnet.

## 5. Zusammenfassung

Aufgrund des engen europarechtlichen Rahmens unterscheiden sich die Regelungen über Arbeits- und Flugdienstzeiten von Besatzungspersonal auf Flugzeugen in den Mitgliedstaaten nicht wesentlich voneinander.

Die Umsetzung der Richtlinie 2000/78/EC erfolgte, soweit ersichtlich, in den meisten Mitgliedstaaten wie auch in Deutschland durch wörtliche Übernahme der dort genannten jährlichen Obergrenzen für die Arbeits- und Blockflugzeiten sowie die Mindestruhezeiten und der Bestimmung, dass die Arbeitszeit nach Möglichkeit gleichmäßig über das Jahr zu verteilen ist. In einzelnen Mitgliedstaaten wird die gleichmäßige Verteilung durch detailliertere Regelungen sichergestellt. Eine niedrigere jährliche Höchstarbeitszeit als in der EU-Richtlinie vorgesehen, gilt in Polen, in der Slowakei, in Slowenien und in Ungarn. Eine besonders detaillierte Ruhezeitenregelung wurde in der Tschechischen Republik getroffen.

In neun der Mitgliedstaaten (Dänemark, Finnland, Griechenland, Irland, Kroatien, Niederlande, Rumänien und Schweden) gelten die Bestimmungen von Anhang III der Verordnung (EWG)

---

18 Der Text dieser Verordnung ist in englischer Sprache abrufbar in der Internet-Gesetzesdatenbank der britischen Regierung: [http://www.legislation.gov.uk/uksi/2004/756/pdfs/uksi\\_20040756\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/uksi/2004/756/pdfs/uksi_20040756_en.pdf) (letzter Abruf: 21. April 2016).

19 Der Text dieser Verordnung ist in englischer Sprache abrufbar in der Internet-Gesetzesdatenbank der britischen Regierung: [http://www.legislation.gov.uk/uksi/2010/1226/pdfs/uksi\\_20101226\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/uksi/2010/1226/pdfs/uksi_20101226_en.pdf) (letzter Abruf: 21. April 2016).

---

3922/91 ohne Abweichung. Soweit in den übrigen Staaten abweichende Regelungen über die Arbeitsbedingungen von Besatzungsmitgliedern in der Zivilluftfahrt erlassen wurden, unterscheiden Sie sich zwar zum Teil erheblich hinsichtlich ihres Detaillierungsgrades und auch hinsichtlich der einzubeziehenden Parameter, absolute Ober- und Untergrenzen weisen aber von Land zu Land letztlich kaum Unterschiede auf. In Dänemark, Finnland und Schweden wird hinsichtlich der Arbeitsbedingungen auf die besondere Bedeutung kollektivrechtlicher Vereinbarungen hingewiesen.

Beschränkungen hinsichtlich der Vertragsgestaltung beim Einsatz von Piloten bestehen den eingegangenen Antworten zufolge in keinem der hier aufgeführten Mitgliedstaaten.

Ende der Bearbeitung