

# Verordnung des UVEK über die Flug- und Dienstzeiten sowie die Arbeitszeitorganisation im gewerbsmässigen Luftverkehr mit Flugzeugen (Flug- und Dienstzeitenverordnung)

vom 26. September 2008 (Stand am 1. April 2011)

---

*Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK),*

gestützt auf Artikel 57 Absatz 1 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948<sup>1</sup>,  
in Ausführung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91<sup>2,3</sup>

*verordnet:*

## 1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

**Art. 1** Gegenstand, Geltungsbereich und Verhältnis zum internationalen  
Recht

<sup>1</sup> Diese Verordnung regelt diejenigen Aspekte der Flug- und Dienstzeiten für Besatzungsmitglieder von Flugzeugen, die gemäss der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 auf einzelstaatlicher Ebene geregelt werden können.

<sup>2</sup> Sie gilt für Flugbetriebsunternehmen mit Sitz in der Schweiz, die eine Bewilligung für die gewerbsmässige Beförderung von Personen oder Gütern haben müssen.

<sup>3</sup> Sie gilt zusammen mit Anhang III Abschnitt Q der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 für sämtliche Flüge dieser Unternehmen, einschliesslich der als privat zu qualifizierenden Flüge.<sup>4</sup>

AS 2008 4505

<sup>1</sup> SR 748.0

<sup>2</sup> Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dez. 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt, in der für die Schweiz gemäss Anhang Ziffer 3 des Abk. vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr (SR 0.748.127.192.68) jeweils verbindlichen Fassung.

<sup>3</sup> Fassung gemäss Ziff. 1 2 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1155).

<sup>4</sup> Fassung gemäss Ziff. 1 2 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1155).

**Art. 2** Ausnahmen

<sup>1</sup> Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) kann Ausnahmen von einzelnen Bestimmungen dieser Verordnung bewilligen, wenn:

- a. die Ausnahmen aus wichtigen Gründen nötig sind, insbesondere:
  1. um Härtefälle abzuwenden,
  2. um der technischen Entwicklung Rechnung zu tragen,
  3. für Besatzungsmitglieder, die ausschliesslich im Ausland operieren (Fernfähigkeit); und
- b. das Betriebshandbuch Regelungen vorsieht, die für die Sicherheit gleichwertig sind.

<sup>2</sup> Es befristet die Ausnahmen und kann sie mit Auflagen oder Bedingungen versehen.

**Art. 3** Begriffe

In dieser Verordnung bedeuten:

- a. *Besatzungsmitglied*: Person, die vom Flugbetriebsunternehmen bestimmt ist, während der Flugzeit Aufgaben in einem Luftfahrzeug zu erfüllen;
- b. *Flugbesatzungsmitglied*: Besatzungsmitglied, dem Aufgaben übertragen sind, die für die Führung eines Luftfahrzeuges während der Flugzeit wesentlich sind;
- c. *Arbeitszeit*: Zeit, während der das Besatzungsmitglied eine berufliche Tätigkeit ausübt;
- d. *berufliche Tätigkeit*: jede selbstständige und unselbstständige Erwerbstätigkeit, deren Einkünfte gemäss den Artikeln 17 und 18 des Bundesgesetzes vom 14. Dezember 1990<sup>5</sup> über die direkte Bundessteuer der direkten Bundessteuer unterliegen;
- e. *Dienstzeit*: siehe Ziffer 1.1095/1.5 des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91;
- f. *Flugdienstzeit*: siehe Ziffer 1.1095/1.6 des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91;
- g. *Blockzeit*: siehe Ziffer 1.1095/1.2 des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91;
- h. *Bereitschaft*: siehe Ziffer 1.1095/1.14 des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91;
- i. *Ruhezeit*: siehe Ziffer 1.1095/1.13 des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91;
- j. *Pause*: siehe Ziffer 1.1095/1.3 des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91;

<sup>5</sup> SR 642.11

- k. *angemessene Unterkunft*: eine Übernachtungsgelegenheit, welche die folgenden Anforderungen erfüllt:
  - 1. sie entspricht dem Standard eines Hotelzimmers der Mittelklasse und ist mit einer Toilette und einem Bad oder einer Dusche ausgestattet,
  - 2. das Zimmer ist belüftet, wo nötig klimatisiert und schallisoliert,
  - 3. das Zimmer kann vollständig abgedunkelt werden und die Bewohnerin oder der Bewohner des Zimmers kann die Lichtquellen selber steuern;
- l. *geeignete Räumlichkeit*: eine Räumlichkeit, die einem Besatzungsmitglied die Möglichkeit bietet, sich umzuziehen und seine Pause erholsam zu gestalten; es müssen hierzu mindestens komfortable Sitzgelegenheiten für jedes einzelne Besatzungsmitglied zur Verfügung stehen; der Raum muss von der Öffentlichkeit und vom Arbeitsplatz abgetrennt sein und über eine Lüftung verfügen;
- m. *Betriebshandbuch (Operational Manual, OM)*: Zusammenstellung der für die Wahrnehmung der Aufgaben des Flugbetriebspersonals erforderlichen Anweisungen und Angaben nach Anhang III Abschnitt P der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91.

## 2. Abschnitt: Arbeitszeitorganisation

### Art. 4

Für die Arbeitszeitorganisation gilt die Richtlinie 2000/79/EG in der für die Schweiz jeweils verbindlichen Fassung gemäss Ziffer 1 des Anhangs zum Luftverkehrsabkommen<sup>6</sup>.

## 3. Abschnitt: Maximale Arbeits- und Blockzeit pro Kalenderjahr

### Art. 5

<sup>1</sup> Pro Kalenderjahr gelten folgende Maximalzeiten:

- a. Arbeitszeit: 2000 Stunden;
- b. Blockzeit: 900 Stunden.

<sup>2</sup> Die Arbeits- und die Blockzeit, die bei anderen beruflichen Tätigkeiten auflaufen, müssen in die Berechnung einbezogen werden.

<sup>3</sup> Die Blockzeit und die übrige Arbeitszeit sind über das Kalenderjahr möglichst gleichmässig zu verteilen.

<sup>6</sup> SR 0.748.127.192.68. Die Richtlinie kann beim Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern, eingesehen und bezogen werden ([www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)).

## 4. Abschnitt: Bereitschaft

### Art. 6

<sup>1</sup> Bereitschaft am Flughafen gilt, wenn ein Flug auf sie folgt, in folgendem Umfang als Flugdienstzeit:

- a. wenn eine geeignete Räumlichkeit zur Verfügung steht: zur Hälfte;
- b. wenn keine geeignete Räumlichkeit zur Verfügung steht: in vollem Umfang.

<sup>2</sup> Nicht als Dienstzeit gilt die Bereitschaft:

- a. zu Hause;
- b. wenn eine angemessene Unterkunft zur Verfügung steht.

## 5. Abschnitt: Mindestruhezeit

### Art. 7 Generelle Mindestruhezeiten

<sup>1</sup> Jedes Besatzungsmitglied hat, über den in Artikel 329a des Obligationenrechts<sup>7</sup> geregelten Mindestanspruch auf Ferien hinaus, Anspruch auf mindestens:

- a. 7 arbeitszeit- und bereitchaftsfreie Ortstage pro Kalendermonat;
- b. 96 arbeitszeit- und bereitchaftsfreie Ortstage pro Kalenderjahr.

<sup>2</sup> Ein Ortstag ist ein Zeitraum von 24 Stunden, gerechnet ab 00.00 Uhr Ortszeit.

<sup>3</sup> Die arbeits- und bereitchaftsfreien Ortstage müssen dem Besatzungsmitglied im Voraus, spätestens mit Erscheinen des Dienstplanes für den entsprechenden Monat, bekannt gegeben werden.

<sup>4</sup> Die Ruhezeit kann in die arbeits- und bereitchaftsfreien Ortstage eingeschlossen werden.

<sup>5</sup> Der Anspruch nach Absatz 1 Buchstabe a reduziert sich beim Bezug von Ferien, bei Teilzeitarbeit, bei Krankheit und bei Militärdienst pro rata temporis.

### Art. 8 Mindestruhezeit bei Überwindung mehrerer Zeitzonen

Beträgt der Unterschied der Zeit am Ort des Beginns einer Flugdienstzeit und am Ort der Beendigung der Flugdienstzeit vier Stunden oder mehr, so muss die darauf folgende Ruhezeit für jede Stunde Zeitunterschied um 30 Minuten ausgedehnt werden.

<sup>7</sup> SR 220

**Art. 9**           Mindestruhezeit und Bereitschaft

<sup>1</sup> Die Mindestruhezeit, welche auf eine Bereitschaft am Flughafen ohne anschließenden Flugeinsatz folgt, beträgt 10 Stunden.

<sup>2</sup> In der Mindestruhezeit, welche auf eine Flugdienstzeit oder auf eine Bereitschaft folgt, ist eine Bereitschaft unzulässig.

**6. Abschnitt:  
Flugdienstzeit bei Flügen mit nur einer Pilotin oder einem Piloten**

**Art. 10**

Bei Flügen, welche mit nur einer Pilotin oder einem Piloten durchgeführt werden, beträgt die zulässige tägliche Flugdienstzeit der Pilotin oder des Piloten:

- a. bei bis zu 4 Landungen: 12 Stunden;
- b. bei 5 Landungen: 11 Stunden;
- c. bei 6 Landungen: 10 Stunden;
- d. ab 7 Landungen: 9 Stunden.

**7. Abschnitt:  
Verlängerung der zulässigen täglichen Flugdienstzeit  
aufgrund einer Pause (Split Duty)**

**Art. 11**           Grundsatz

Wird die Flugdienstzeit durch eine Pause unterbrochen (Split Duty), so verlängert sich die zulässige tägliche Flugdienstzeit wie folgt:

Dauer der ununterbrochenen Pause	Zulässige Verlängerung der Flugdienstzeit
a. 3 Std.–6 Std. 59 Min.	Verlängerung um die Hälfte der Länge der Pause
b. 7 Std.–9 Std. 59 Min.	Verlängerung um: <ul style="list-style-type: none"> <li>1. zwei Drittel der Länge der Pause, oder</li> <li>2. die gesamte Länge der Pause, wenn mindestens 7 Stunden der Pause auf die Zeit zwischen 20.00–08.00 Uhr Ortszeit fallen.</li> </ul>

**Art. 12**           Einschränkungen

<sup>1</sup> Die zulässige tägliche Flugdienstzeit kann durch höchstens eine Pause verlängert werden.

<sup>2</sup> Eine Split Duty ist den Besatzungsmitgliedern mit Beginn des Flugdienstes zur Kenntnis zu bringen.

<sup>3</sup> Sie darf nicht auf eine verkürzte Ruhezeit folgen.

<sup>4</sup> Sie ist nur zulässig, sofern der Zeitunterschied zwischen dem ersten Abflugort und dem letzten Zielort weniger als zwei Stunden beträgt.

<sup>5</sup> Beträgt die Reisezeit zwischen einem Flugplatz und einer geeigneten Räumlichkeit oder einer angemessenen Unterkunft für den Hin- und den Rückweg insgesamt mehr als eine Stunde, so ist die Zeit, die eine Stunde überschreitet, von der Pause der verlängerten Flugdienstzeit abzuziehen.

#### **Art. 13** Maximale Dauer

<sup>1</sup> Die Dauer eines einzelnen Teils einer Split Duty darf 10 Stunden nicht überschreiten.

<sup>2</sup> Die Split Duty darf gesamthaft nicht mehr als 20 Stunden betragen.

<sup>3</sup> Die Dauer der einzelnen Teile und die Gesamtdauer der Split Duty können gemäss Ziffer 1.1105/2 des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 verlängert werden.

#### **Art. 14** Angemessene Unterkunft und geeignete Räumlichkeiten

<sup>1</sup> Zwischen den zwei Teilen einer Split Duty haben Besatzungsmitglieder Anspruch auf eine angemessene Unterkunft, wenn:

- a. die geplante Pause mindestens 6 Stunden dauert; oder
- b. von der geplanten Pause mindestens 3 Stunden auf die Zeit zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr Ortszeit fallen.

<sup>2</sup> Für alle anderen Pausen hat das Flugbetriebsunternehmen den Besatzungsmitgliedern eine geeignete Räumlichkeit zur Verfügung zu stellen.

#### **Art. 15** Regelung der Split Duty im Flugbetriebshandbuch

Das Flugbetriebsunternehmen regelt die Split Duty im Betriebshandbuch. Die Regelung bedarf der Genehmigung durch das BAZL.

### **8. Abschnitt: Verlängerung der zulässigen täglichen Flugdienstzeit aufgrund einer Ruhezeit während des Fluges**

#### **Art. 16** Grundsätze

<sup>1</sup> Die zulässige tägliche Flugdienstzeit verlängert sich, wenn:

- a. mit verstärkter Flugbesatzung geflogen wird;

- b. das Flugzeug mit genügend Besatzungskojen oder Ruhesitzen ausgestattet ist; und
- c. das Besatzungsmitglied während des Fluges eine Ruhezeit hat.

<sup>2</sup> Eine Verlängerung ist nur möglich, wenn während der gesamten Flugdienstzeit höchstens 4 Landungen stattfinden.

**Art. 17** Anforderungen an Besatzungskojen und Ruhesitze

<sup>1</sup> Als Besatzungskoje (Crew Bunk) gilt ein bequemes Bett, welches räumlich von der Passagierkabine und vom Führerstand des Flugzeuges abgetrennt und in ausreichendem Masse isoliert ist, sodass einzig die für Flugzeuge kaum vermeidbaren aerodynamischen und antriebsbezogenen Geräusche zu hören und die Lichtverhältnisse steuerbar sind.

<sup>2</sup> Als Ruhesitz (Rest seat) gilt eine Sitzgelegenheit im Flugzeug, welche die folgenden Anforderungen erfüllt:

- a. Die Sitzgelegenheit ist ausschliesslich den Besatzungsmitgliedern vorbehalten.
- b. Ihre Rückenlehne kann um mehr als 30° nach hinten geneigt werden, gemessen aus der Senkrechten.
- c. Sie muss einen ausreichenden Komfort gewährleisten.
- d. Der Ruhesitz muss sich an einem belüfteten Ort befinden, an dem die Lichtverhältnisse gesteuert werden können und der mindestens durch einen schweren Vorhang von Führerstand, Passagieren, Fracht, Patienten und übermässigem Lärm abgetrennt ist.

**Art. 18** Zulässige tägliche Flugdienstzeit für die Flugbesatzung

<sup>1</sup> Die zulässige tägliche Flugdienstzeit für die Mitglieder der Flugbesatzung erhöht sich auf die folgenden Zeitspannen:

Zusammensetzung der verstärkten Flugbesatzung bei maximal 3 Landungen	Mit Besatzungskojen	Mit Ruhesitzen
3 Piloten/Pilotinnen	18 Stunden	16 Stunden
4 Piloten/Pilotinnen	20 Stunden	18 Stunden
Zusammensetzung der verstärkten Flugbesatzung bei 4 Landungen	Mit Besatzungskojen	Mit Ruhesitzen
3 Piloten/Pilotinnen	16 Stunden	14 Stunden
4 Piloten/Pilotinnen	18 Stunden	16 Stunden

<sup>2</sup> Besteht die verstärkte Flugbesatzung aus 4 Pilotinnen oder Piloten, so muss die entsprechende Ruhemöglichkeit für jeweils 2 Pilotinnen oder Piloten während des gesamten Fluges zur Verfügung stehen.

<sup>3</sup> Eine Verlängerung ist nur möglich, wenn jedes Flugbesatzungsmitglied zeitlich jeweils zu gleichen Teilen über die Ruhemöglichkeit verfügt.

<sup>4</sup> Für die Berechnung der Blockzeiten auf Flügen mit verstärkter Flugbesatzung zählen nur die Zeiten, in denen das Flugbesatzungsmitglied tatsächlich mit der Führung des Luftfahrzeuges beschäftigt ist.

<sup>5</sup> Die zulässige tägliche Flugdienstzeit kann zusätzlich gemäss Ziffer 1.1105/2 des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 verlängert werden.

#### **Art. 19** Zulässige tägliche Flugdienstzeit für die Kabinenbesatzung

<sup>1</sup> Die zulässige tägliche Flugdienstzeit für die Mitglieder der Kabinenbesatzung erhöht sich auf die folgenden Zeitspannen:

Prozentualer Mindestanteil der ununterbrochenen Ruhemöglichkeit eines Kabinenbesatzungsmitglieds gemessen an der Gesamtflugdauer (Blockzeit)	Mit Besatzungskojen	Mit Ruhesitzen
20 %	16 Stunden	–
25 %	18 Stunden	16 Stunden
30 %	20 Stunden	18 Stunden

<sup>2</sup> Eine Verlängerung ist nur möglich, sofern jedes Kabinenbesatzungsmitglied zeitlich jeweils zu gleichen Teilen und von sämtlichen Aufgaben befreit über die Ruhemöglichkeiten verfügt.

#### **Art. 20** Einschränkungen

Die Verlängerung der zulässigen täglichen Flugdienstzeit aufgrund einer Ruhezeit während des Fluges darf nicht:

- a. auf eine verkürzte Ruhezeit folgen;
- b. unmittelbar auf eine Bereitschaft auf dem Flughafen von mehr als 6 Stunden folgen.

#### **Art. 21** Verbindung von Split Duty und Verlängerung aufgrund einer Ruhezeit

Bei der Verbindung einer Split Duty und einer Verlängerung aufgrund einer Ruhezeit während des Fluges gilt die höhere der beiden zulässigen Flugdienstzeiten nach den Artikeln 13 und 18.

#### **Art. 22** Regelung der Verlängerung im Betriebshandbuch

Das Flugbetriebsunternehmen regelt die Verlängerung der zulässigen täglichen Flugdienstzeit aufgrund einer Ruhezeit während des Fluges im Betriebshandbuch. Diese Regelung bedarf der Genehmigung durch das BAZL.



## 9. Abschnitt: Schlussbestimmungen

### Art. 23           Aufhebung bisherigen Rechts

Die Verordnung vom 8. September 1997<sup>8</sup> über den Betrieb von Flugzeugen im gewerbmässigen Lufttransport (VJAR-OPS 1) wird aufgehoben.

### Art. 24           Änderung bisherigen Rechts

...<sup>9</sup>

### Art. 25           Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 2008 in Kraft.

<sup>8</sup> [AS 1997 228]

<sup>9</sup> Die Änderung kann unter AS 2008 4505 konsultiert werden.

