



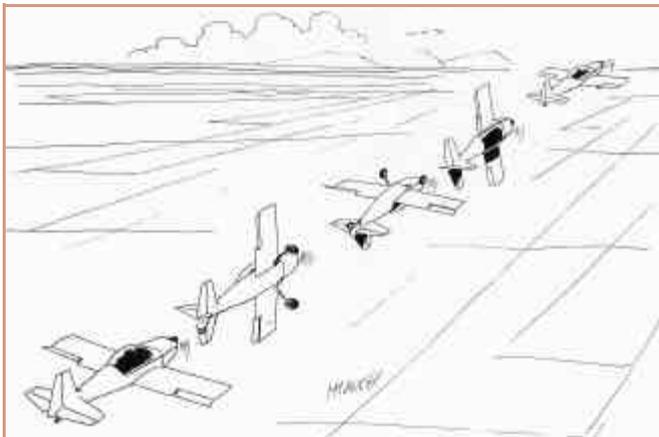
In der letzten Zeit wurden wiederholt Fragen der Berechnung und Erfassung der Flugdienst- und Ruhezeiten, insbesondere des 7-Tage-Zeitraumes und der 36-stündigen Ruhezeit nach § 6 Abs. 3 der 2. DV LuftBO, an uns herangetragen. Nach dieser Vorschrift ist jedem Besatzungsmitglied eine zusammenhängende Ruhezeit von 36 Stunden so zu gewähren, dass eine solche Ruhezeit mindestens einmal innerhalb jeweils 7 aufeinander folgender Tage beginnt. Der konkrete Anlass für diese Anfragen entzieht sich unserer Kenntnis. Da sie aber sowohl aus der Pilotenschaft als auch von Luftfahrtunternehmen gestellt wurden und sich in den letzten Monaten häuften, kann davon ausgegangen werden, dass sie mit den Einsparungsbestrebungen in der Branche nach den Ereignissen des 11. September 2001 in Zusammenhang stehen.

[Weiter auf den Seiten 6 und 7](#)



Abgrenzung: Kunstflug oder Trudeln?

Nur Trudeln ist schöner!



In der Fliegerei gibt es nicht nur das „Geradeausfliegen“ sondern auch Sonderformen der Fluglage: Kurven. Diese werden in der Regel durch Schräglage des Luftfahrzeuges eingeleitet.

Manche Piloten nehmen es mit diesen Schräglagen (bis 45°) aber nicht immer so genau. So werden da schon Kurvenlagen um die 60° gerne genutzt. Angenehmer Nebeneffekt: Höhere G-Belastungen - eine Herausforderung für den abenteuerlichen Piloten. Ungeachtet der zulässigen Belastbarkeit des Luftfahrzeuges entstehen damit aber noch andere Probleme: Rechtliche und versicherungstechnische!

Auf diese Schwerpunkte hin stellt Rechtsanwalt Wolfgang Hirsch seine Ausarbeitung den Lesern zur weiteren Lesermeinung vor.

[Weiter auf Seite 10](#)

783-mal Waffen und Sprengstoffe geschmuggelt

Eine Testreihe des US-Verkehrsministeriums deckt unglaubliche Sicherheitsmängel bei den Gepäck- und Passagierkontrollen auf.
Ein Exklusiv-Interview mit Georg Fongern (Vereinigung Cockpit)

[Seite 12](#)

Die schnellste mobile Datenautobahn der Welt

Jeder hätte es gerne - eine hat es: Die Deutsche Lufthansa AG! Als Vorreiterin in der Forschung und Entwicklung stellt die Lufthansa ihren Passagieren auf den Flügen mit der Boeing 747-400 „Sachsen-Anhalt“ mobilen Datenzugang ins Internet zur Verfügung.

[Seite 4](#)

Intimität beim Check-In

Chefpsychologe der Lufthansa AG Reiner Kemmler: „Man muss sich von wildfremden Menschen berühren und abtasten lassen.“

[Seite 11](#)



Sehr geehrte(r) Leser(in), liebe Mitglieder!

Sicherlich sind Terror-Drohungen auch im Luftverkehr insbesondere seit dem 11.09.2001 sehr ernst zu nehmen. Es stellt allerdings schon - fast - einen Missbrauch der Pressefreiheit dar, wenn die (Boulevard-)Presse in bekannt aufreißerischer Manier die Bevölkerung mit Meldungen über angeblich konkret geplante Anschläge verunsichert, die - nach überzeugender Mitteilung der Geheimdienste und der damit befassten Behörden - in der berichteten konkreten Form nicht zu befürchten waren. Mit dieser verantwortungslosen Angstmacherei wird den Terroristen geradezu in die Hände gearbeitet.

Sicherlich ist das - glücklicherweise abstrakte - Gefahrenpotenzial nicht zu verharmlosen, möglichst genaue Kontrollen bereits am Boden sind geboten, um das Risiko zu minimieren. Verbesserungen bei den Bodenkontrollen sind sicherlich erforderlich, wie unser Beitrag auf Seite 12 zeigt. Kritik ist in vielen Fällen angebracht und gerechtfertigt. Aber wir sollten uns nicht unnötig durch Falschmeldungen Angst machen lassen. Das Luftfahrzeug ist nach wie vor eines der sichersten Verkehrsmittel überhaupt. Es soll durch Einbau schuhsicherer Cockpittüren und Videoüberwachungen noch sicherer gemacht werden. Auch beim Autofahren - und auch für Fussgänger - bleibt bekanntlich immer ein gewisses Restrisiko bestehen. Aber: Bange machen gilt nicht! Ich wünsche Ihnen einen erholsamen (Flug-)Urlaub!

Ihr Wolfgang Hirsch (Vorsitzender)

Titelthemen

Rauchen im Cockpit	2
Vorstandshaftung	3/15
Surfen bei 900 km/h	4
Kein Flugzeug will...	5
Der verflixte 7. Tag	6-7
Mythos CargoLifter AG	8-9
Mach´ mir eine Figur	10
Intimität beim Check-In	11
Waffenschmuggel	12-13
Airliner-Unfälle	14-15

Luftfahrt-Personal

Der verflixte 7. Tag!

Fortsetzung von Seite 1

**Prof. Dr. jur. Elmar Giemulla
Dr. jur. Heiko van Schyndel
Rechtsanwälte, Berlin**

Es geht dabei um die sowohl die Besatzungsmitglieder als auch die Unternehmensleitungen interessierende Frage, wie der Wortlaut der genannten Vorschrift unter Berücksichtigung der Spezifik der gewerblichen Luftfahrt zu interpretieren ist. Im Wesentlichen geht es darum, in welchem Verhältnis der „7-Tage-Zeitraum“ und die „36-stündige Ruhezeit“ zueinander stehen.

Folgende Fragen sind dabei von besonderer Bedeutung:

- 1.) Kann eine Ruhezeit außerhalb der 7 aufeinander folgenden Tage enden?
- 2.) Kann sie mehr als einmal innerhalb der 7 aufeinander folgenden Tage beginnen?
- 3.) Bilden die jeweils 7 aufeinander folgenden Tage einen zusammenhängenden 7-Tage-Zeitraum?
- 4.) Markiert das Ende des einen 7-Tage-Zeitraumes (24.00 Uhr UTC des siebten Tages) jeweils den Anfang des nächsten 7-Tage-Zeitraumes (00.00 Uhr des nächsten ersten Tages)?

Folgende Sichtweisen wurden hierzu vorgetragen bzw. sind in der Literatur bekannt:

Die Ruhezeit beendet oder verlängert den 7-Tage-Zeitraum

Danach beginnt ein 7-Tage-Zeitraum jeweils nach dem Ende der 36-stündigen Ruhezeit, d. h. unabhängig davon, ob der vorangegangene 7-Tage-Zeitraum vollständig abgelaufen ist oder inklusive der Ruhezeit gar überzogen wurde.

RZ, T1, T2, T3, RZ, T1, T2, T3, T4, T5, T6, RZ, T1, T2, ...

(RZ = Ruhezeit // Tx = Tag 1, Tag 2, usw.)

Schablonen-Theorie

Nach der Schablonen-Theorie von Schmid muss unabhängig davon, wann eine „7-Tage-Schablone“ an den entsprechenden Dienstplan eines Besatzungsmitgliedes angelegt wird, innerhalb dieses Zeitraumes mindestens einmal eine Ruhezeit beginnen, d. h. es dürfen nie mehr als 7 Tage vergehen, in denen keine Ruhezeit beginnt.

(Ende RZ) T1, T2, T3, T4, T5, T6, (RZ), T2, T3, (RZ), T6, T7, T1, T2,

Kontinuierliche Abfolge der 7-Tage-Zeiträume

Der (jeweils nächste) 7-Tage-Zeitraum beginnt nach Ablauf des vorhergehenden 7-Tage-Zeitraumes unabhängig davon, wann innerhalb dieses Zeitraumes die Ruhezeit beginnt oder endet, d. h. er beginnt kontinuierlich neu. Die Ruhezeiten haben keine Auswirkungen auf diese Abfolge. T1, T2, T3, T4, T5, T6, T7, T1, T2, ..., T7, T1, T2, ...

Rechtsgrundlage

Die für die Betrachtung dieser Frage einschlägige Rechtsvorschrift ist die Zweite Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (Flug-, Flugdienst- und Ruhezeiten von Besatzungsmitgliedern in Luftfahrtunternehmen und außerhalb von Luftfahrtunternehmen bei berufsmäßiger Betätigung sowie Dienst- und Ruhezeiten von Flugdienstberatern) (2. DV LuftBO) und hier insbesondere § 9 Abs. 3 i. V. m. § 8 Abs. 1 Satz 3 dieser Durchführungsverordnung. Im Einzelnen heißt es dort:

§ 9 Abs. 3 2. DV LuftBO

„Jedem Besatzungsmitglied ist eine zusammenhängende Ruhezeit von 36 Stunden so zu gewähren, dass eine solche Ruhezeit mindestens einmal innerhalb jeweils 7 aufeinander folgender Tage beginnt.“ § 8 Abs. 1 Satz 3 gilt entsprechend.“

§ 8 Abs. 1 Satz 3 2. DV LuftBO

„Der Zeitraum von 7 aufeinander folgenden Tagen beginnt jeweils um 00.00 Uhr Mittlere Greenwich-Zeit (MGZ) des ersten und endet um 24.00 Uhr MGZ des siebten Tages.“

Die für den hier zu erörternden Zusammenhang wesentlichen Regelungen dieser Normen sind:

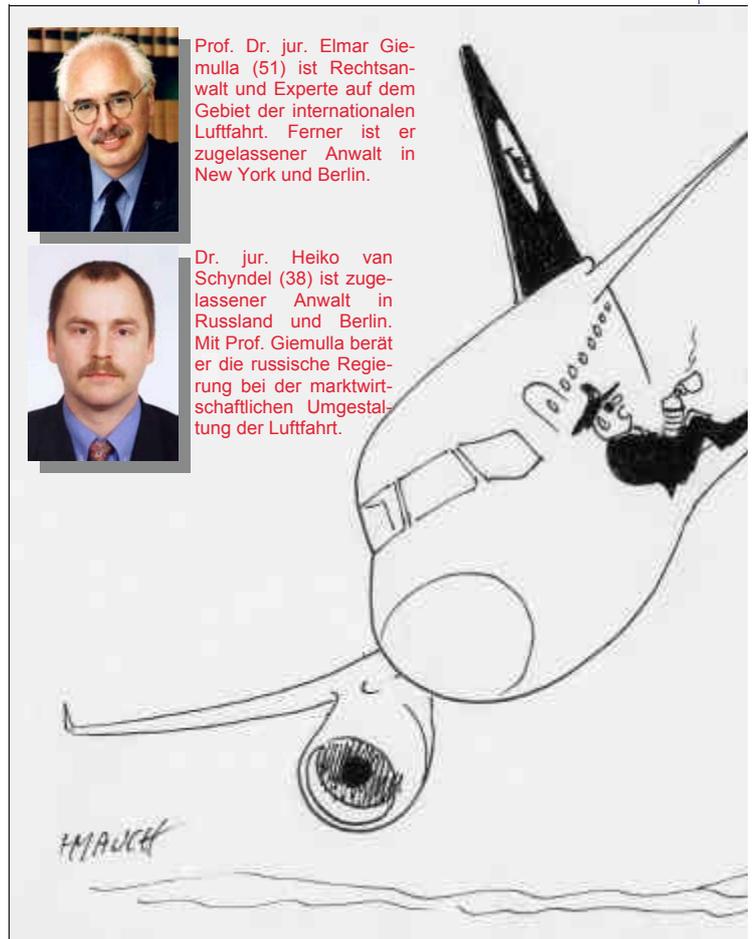
- A.) Die Ruhezeit muss *innerhalb* von jeweils 7 aufeinander folgenden Tagen *beginnen*,
- B.) sie muss innerhalb dieser jeweils 7 aufeinander folgenden Tage *mindestens einmal* beginnen,
- C.) die jeweils 7 aufeinander folgenden Tage bilden *jeweils* einen *Zeitraum*,
- D.) dieser Zeitraum beginnt *jeweils* um 00.00 Uhr UTC des ersten und endet (*jeweils*) um 24.00 Uhr des siebten Tages,
- E.) die 7-Tage-Zeiträume folgen *jeweils* aufeinander.



Prof. Dr. jur. Elmar Giemulla (51) ist Rechtsanwalt und Experte auf dem Gebiet der internationalen Luftfahrt. Ferner ist er zugelassener Anwalt in New York und Berlin.



Dr. jur. Heiko van Schyndel (38) ist zugelassener Anwalt in Russland und Berlin. Mit Prof. Giemulla berät er die russische Regierung bei der marktwirtschaftlichen Umgestaltung der Luftfahrt.



Sichtweise 1:

Die Ruhezeit beendet oder verlängert den 7-Tage-Zeitraum

Die Verfechter dieser Sichtweise sind der Auffassung, dass der '7-Tage-Zeitraum' jeweils nach dem Ende der '36-stündigen Ruhezeit' beginnt, d. h. unabhängig davon, ob der vorangegangene '7-Tage-Zeitraum' bereits vollständig abgelaufen ist oder inklusive der Ruhezeit gar überzogen wurde.

RZ, T1, T2, T3, RZ, T1, T2, T3, T4, T5, T6, RZ, T1, T2, ...

Diese Sichtweise lässt sich mit den genannten Rechtsvorschriften nicht vereinbaren. Der erste „7-Tage-Zeitraum“ würde nämlich – im o. g. Beispiel – auf 3 Tage (d. h. wohl genauer auf 4,5 Tage) verkürzt. Eine solche Verkürzung lässt der Text der 2. DV LuftBO aber nicht zu. Sowohl § 9 Abs. 3 als auch § 8 Abs. 1 Satz 3 statuieren, dass der Zeitraum jeweils 7 Tage umfassen soll. Eine Verkürzung ist in der 2. DV LuftBO nicht vorgesehen oder zugelassen.

Außerdem würde eine Verkürzung auch insofern dem Wortlaut des § 9 Abs. 3 widersprechen, als dort die Rede davon ist, dass eine Ruhezeit

mindestens einmal innerhalb von 7 aufeinander folgenden Tagen beginnen muss – möglich ist damit eben auch ein mehrmaliges Beginnen von Ruhezeit. Hätte der Verordnungsgeber beabsichtigt zu regeln, dass nach jeder Ruhezeit ein neuer Zeitraum neu beginnen soll, so hätte er auf das Wort „mindestens“ verzichten können, ja müssen, da dann ja nur ein einmaliges Beginnen von Ruhezeit überhaupt möglich wäre.

Darüber hinaus könnte der Zeitraum bei einer solchen Betrachtungsweise auch mehr als 7 Tage umfassen, dann nämlich, wenn die Ruhezeit erst am siebten Tag beginnen würde und erst am neunten Tag enden könnte. Auch dies ist nicht vom Text der 2. DV LuftBO gedeckt.

Nach alledem hat diese Sichtweise auszuscheiden.

(RZ = Ruhezeit // Tx = Tag 1, Tag 2, usw.)

Luftfahrt-Personal

Sichtweise 3

Kontinuierliche Abfolge der 7-Tage-Zeiträume

Diese Intention des Verordnungsgebers lässt sich nur umsetzen, wenn man die 7-Tage-Zeiträume als den „fixen Bestandteil“ der Regelung ansieht, d. h. von einer kontinuierlichen Abfolge dieser Zeiträume ausgeht. **Diese Sichtweise, der sich die Autoren ausdrücklich anschließen,**

- **steht** – im Gegensatz zur erstgenannten Sichtweise („Ruhezeit beendet oder verlängert den 7-Tage-Zeitraum“) – der Forderung des Verordnungsgebers nicht entgegen, dass eine Ruhezeit mindestens einmal innerhalb eines 7-Tage-Zeitraumes beginnen muss. Sie lässt aber auch Raum für ein mehrmaliges Beginnen von Ruhezeit.

- **lässt** – im Gegensatz zur erstgenannten Sichtweise – weder eine Verlängerung des Zeitraumes noch dessen Verkürzung zu. Der Zeitraum umfasst somit immer genau 7 aufeinander folgende Tage, unabhängig davon, ob eine oder mehrere Ruhezeiten im Zeitraum beginnen.

- **vermeidet** – im Gegensatz zur „Schablonen-Theorie“ - bewusst Überlappungen von Zeiträumen (Schablonen-Anlegungen). Jeder (Kalender-)Tag ist jeweils nur einem Zeitraum (von jeweils 7 aufeinander folgenden Tagen) zugeordnet. Das entspricht dem Wortlaut der 2. DV LuftBO. Dieser hat „7 aufeinander folgende

Tag“ als den Zeitraum von 00.00 Uhr UTC des ersten Tages bis 24.00 Uhr UTC des siebten Tages definiert und davor das Wort „jeweils“ gesetzt. Mithin folgt einem Zeitraum (von 7 aufeinander folgenden Tagen) *jeweils* ein weiterer Zeitraum (von 7 aufeinander folgenden Tagen).

- **geht** - im Gegensatz zur „Schablonen-Theorie“ - davon aus, dass auf einem Zeitstrahl nacheinander Zeiträume von „jeweils 7 aufeinander folgenden Tagen“ abgebildet werden (fixer Teil). Dabei ist unerheblich, ob der erste Tag ein Montag oder ein anderer beliebiger Wochentag ist, oder ob es sich um den 1. des Monats oder einen anderen Tag handelt. Entscheidend ist allein, dass für das betreffende Besatzungsmitglied ein solcher Tag festgelegt wird und sich hiervon ausgehend die weiteren Fristen/Zeiträume ergeben. Erst danach ist zu prüfen, ob innerhalb dieser Zeiträume mindestens eine Ruhezeit beginnt.

Nur bei der vorliegenden Sichtweise wird dem Willen des Verordnungsgebers entsprochen, das fliegende Personal gegenüber den „normalen“ Beschäftigten weder zu bevorzugen noch zu benachteiligen: sie sollen die gleiche Anzahl an arbeitsfreien Tagen (normalerweise das Wochenende) haben. Auch eine „normale“ Arbeitswoche

hat „jeweils 7 aufeinander folgende Tage“ mit einer (etwa) 36-stündigen Ruhezeit, d. h. zwischen Samstag- (als letzter Werktag der Woche) nachmittag und Montag- (als erster Werktag der folgenden Woche) morgen liegen auch ca. 36 Stunden 'Ruhezeit'. Mit der Gewährung oben beschriebener Freiheit bei der Dienstplanung trägt der Verordnungsgeber jedoch bewusst der Spezifik des Flugbetriebes und des fliegenden Personals Rechnung, indem er den Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit gewährt, die Ruhezeiten beliebig im Zeitraum zu positionieren.

Diese Sichtweise gewährleistet des Weiteren, dass die Besatzungsmitglieder in einem bestimmten Zeitabschnitt (z. B. Monat oder Jahr) genauso viele Ruhezeiten („Wochenenden“) haben, wie die „normal“ Beschäftigten. In jeder Arbeitswoche („7 aufeinander folgende Tage“) werden demnach (im Durchschnitt) 36 Stunden Ruhezeit gewährt. Wenn diese Regenerationsphase angesichts der in anderen Branchen mittlerweile längeren Wochenenden als zu kurz empfunden werden sollte, wäre es ein Leichtes, die 36-Stunden-Ruhezeit in der Verordnung zu verlängern. Jedenfalls ist dieser Weg interessengerechter, „Interpretationen“ über den Wortlaut der Verordnung hinaus vorzuziehen.

von Schablone 2 als auch von Schablone 3 erfasst werden. Dieser Tag würde somit von 2 *unterschiedlichen* Schablonen-Perioden, d. h. mindestens doppelt erfasst werden.

Eine solche Überlappung (z. B. auch der Schablonen 2, 3) widerspricht der Formulierung des Verordnungsgebers. Dieser hat ausdrücklich vor die Formulierung „innerhalb 7 aufeinander folgender Tage“ das Wort „jeweils“ gesetzt. Damit hat er zum Ausdruck ge-

auf der Zeitachse als fixe Punkte verteilt werden. Auf diesen wird dann eine „7-Tage-Schablone“ als variabler Teil gelegt.

Der Verordnungsgeber folgt aber genau dem entgegengesetzten Konzept. Für ihn sind die Zeiträume von „jeweils 7 aufeinander folgenden Tagen“ fix und die Ruhezeiten innerhalb dieser Zeiträume variabel. Die Ruhezeiten müssen „lediglich“ jeweils mindestens einmal in einem Zeitraum beginnen. Wann dies genau der Fall ist, bleibt der Dienstpla-

folgenden Perioden, als ja wieder innerhalb der nächsten 7 Tage eine Ruhezeit beginnen müsste – mithin eher als bei „vollen“ 5,5 Tagen. Letztlich wären durchschnittliche 5,5 Tage nur zu erreichen, wenn jeweils die gleiche Anzahl an Dienstagen vor bzw. nach einer Ruhezeit gewährt werden würde, d. h. 5,5 Arbeitstage und 1,5 Ruhetage (36 Stunden).

Das hätte aber zur Folge, dass die Flexibilität des Dienstplaners stark eingeschränkt wäre. Dies wiederum würde aber dem Anliegen des Verordnungsgebers widersprechen, dem Dienstplaner im Luftfahrtunternehmen *mehr* Flexibilität zu geben als bei einer Arbeitswoche in „normalen“ Wirtschaftszweigen, in denen die Arbeitswoche (normalerweise, gesetzlich festgeschriebene) 6 Werktag hat, der Sonntag arbeitsfrei ist sowie zwischen dem Ende des letzten *Werktag*es der Woche (Samstagabend) und Anfang des ersten *Werktag*es der neuen Arbeitswoche (Montagmorgen) ca. 36 Stunden liegen.

Jede Verkürzung des zusammenhängenden Dienstzeitraumes hätte Auswirkungen für alle nachfolgenden Zeiträume dergestalt, dass diese in Richtung des Beginns der Zeitachse verschoben werden würden. Da solche Verkürzungen im Jahresverlauf sicherlich mehrfach auftreten, erhöht sich zwangsläufig die Summe der Ruhezeiten. Dies hätte zur Folge, dass die Besatzungsmitglieder mehr Ruhezeiten („Wochenenden“) hätten als Arbeitnehmer in „normalen“ Wirtschaftszweigen.

Es muss bezweifelt werden, ob dies von Verordnungsgeber gewollt ist. Vielmehr liegt die Betrachtungsweise nahe, dass er den Bediensteten trotz oder gerade wegen aller notwendigen Flexibilität ihre 'Wochenenden' sichern wollte.

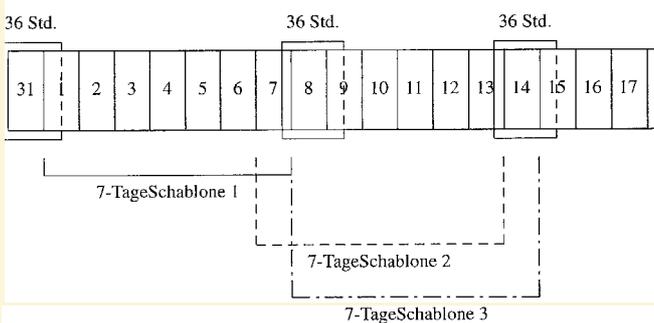
Sichtweise 2

Schablonentheorie

Danach muss unabhängig davon, wann eine 7-Tage-Schablone an die entsprechende Zeitachse (des Dienstplanes eines Besatzungsmitgliedes) angelegt wird, innerhalb dieses Zeitraumes mindestens einmal eine Ruhezeit beginnen. Eine Ruhezeit muss nach dieser Auffassung in jedem Fall bei täglicher Betrachtung in einem beliebigen gewählten Zeitabschnitt von 7 aufeinander folgenden Tagen beginnen, d. h. es dürfen nie mehr als knapp 7 Tage vergehen, in denen keine Ruhezeit beginnt. Im Ergebnis – so Schmid – zeigt sich, dass im *Durchschnitt* nur eine 5½-Tage-Dienstzeit möglich ist.

Anhand der Grafik wird deutlich, dass Schmid bereits beim „erstmaligen“ Anlegen einer Schablone („7-Tage-Schablone 1“) entgangen ist, dass – folgte man seiner Theorie von der täglichen Betrachtungsweise – diese Schablone auch an den Beginn von T31 (00:00 Uhr UTC) hätte angelegt werden können. Dann aber hätte innerhalb der 7-Tage-Schablone (Schablone 0) keine Ruhezeit begonnen. Dies ist aber seiner Meinung nach ausgeschlossen.

Anhand der Grafik wird weiterhin deutlich, dass bei der Anlegung der Schablone Überlappungen zulässig sein sollen, d. h. ein bestimmter Tag (z. B. T8) kann sowohl beim Anlegen



bracht, dass er die Periode von „7 aufeinander folgenden Tagen“ als abgeschlossenen Zeitraum betrachtet. Da nur ein Zeitraum „jeweils“ dem nächsten folgen kann, ist eine Überlappung nicht „vorgesehen“. Dies wird zusätzlich durch den Umstand untermauert, dass § 8 Abs. 1 Satz 3 der 2. DV LuftBO ausdrücklich bestimmt, dass der Zeitraum von 7 aufeinander folgenden Tagen *jeweils* um 00.00 Uhr UTC des ersten Tages beginnt und um 24.00 Uhr UTC des siebten Tages endet.

Diese „Schablonen“-Sichtweise geht offensichtlich zunächst von (der Notwendigkeit von) Pausen aus, die

überlassen. Es erscheint sachgerecht, dass der Verordnungsgeber doch den Dienstplanern der gewerblichen Luftfahrtunternehmen eine gewisse Flexibilität bei der Erstellung der Einsatzpläne gewähren wollte.

Es ist schließlich unwahrscheinlich, dass bei der hier in Rede stehenden „Schablonen“-Sichtweise langfristig wirklich eine durchschnittliche Dienstzeit von 5,5 Dienstagen erreicht werden kann. Sobald eine Dienstzeit weniger als „volle“ 5,5 Tage hätte (was wiederum in einem Luftfahrtunternehmen nichts Ungeübliches sein dürfte), hätte dies insofern Auswirkungen auf alle nach-