

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, ...
C

Entwurf

VERORDNUNG (EU) Nr. .../... DER KOMMISSION

vom [...]

zur Änderung der Verordnung der Kommission (EU) Nr. .../... zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und betrieblicher Bestimmungen bezüglich Diensten und Verfahren in der Flugsicherung und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2096/2005, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010

(Text von Bedeutung für den EWR)

Entwurf

VERORDNUNG (EU) Nr. .../... DER KOMMISSION

vom [...]

**zur Änderung der Verordnung der Kommission (EU) Nr. .../... zur Festlegung gemeinsamer
Luftverkehrsregeln
und
betrieblicher Bestimmungen bezüglich Diensten und Verfahren in der Flugsicherung und zur
Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2096/2005, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG)
Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION,

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums, geändert durch Verordnung Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EG) Nr. 552/2004 zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit des europäischen Luftfahrtssystems (nachstehend „Rahmenverordnung“) (¹), und insbesondere deren Artikel 5 und 8,

gestützt auf Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum, geändert durch Verordnung Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EG) Nr. 552/2004 zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit des europäischen Luftfahrtssystems (nachstehend „Luftraum-Verordnung“) (²), und insbesondere deren Artikel 4,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, geändert durch Richtlinie (EG) Nr. 1108/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 (nachstehend „EASA-Grundverordnung“), und insbesondere deren Artikel 8 und 8b und deren Anhang Vb,

¹ ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 34.

² ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 34.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung der Kommission (EU) Nr. .../... wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 werden die folgenden Begriffsbestimmungen hinzugefügt:

„Beobachtung mit Luftfahrzeugen“: die Beobachtung von einer oder mehreren Wettererscheinungen von einem fliegenden Luftfahrzeug aus.

„AIRMET-Informationen“: von einer Flugwetterüberwachungsstelle herausgegebene Informationen über das Auftreten oder erwartete Auftreten bestimmter Wettererscheinungen während des Fluges, die die Sicherheit des Flugbetriebs auf niedrigen Flugflächen beeinträchtigen können und die noch nicht in der Wettervorhersage für Flüge auf niedrigen Flugflächen im betreffenden Fluginformationsgebiet oder einem Untergebiet davon enthalten waren.

„Flugmeldung“: eine Meldung von einem im Flug befindlichen Luftfahrzeug, die gemäß den Anforderungen für Positions- und betriebliche und/oder Wettermeldungen erstellt wurde.

„Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle“: Anweisungen der Flugverkehrskontrollstelle, mit denen der Pilot aufgefordert wird, eine bestimmte Maßnahme zu ergreifen.

„Automatischer Terminalinformationsdienst“ (Automatic Terminal Information Service, ATIS): die automatische Bereitstellung aktueller, routinemäßiger Informationen für ankommende und abfliegende Luftfahrzeuge während 24 Stunden am Tag oder in einem festgelegten Teil davon:

a. „Terminalinformationsdienst mittels automatischer Datenübertragung“ (Data Link-Automatic Terminal Information Service, D-ATIS): die Bereitstellung von ATIS über Datalink.

b. „Automatischer Terminalinformationsdienst mittels Sprechverbindung“ (Voice-Automatic Terminal Information Service, Voice-ATIS): die Bereitstellung von ATIS mittels ununterbrochener und sich wiederholender Sprachübermittlungen.

„Freigabegrenze“: der Punkt, bis zu dem ein Luftfahrzeug eine Flugverkehrskontrollfreigabe erhält.

„nachgelagerte Freigabe“: eine Freigabe, die einem Luftfahrzeug von einer anderen Flugverkehrskontrollstelle als der aktuellen Kontrollstelle dieses Luftfahrzeugs erteilt wird.

„Wolke von betrieblicher Bedeutung“: eine Wolke mit einer Wolkenuntergrenze unter 1 500 m (5 000 ft) oder unterhalb der höchsten Sektormindesthöhe, je nachdem, welcher Wert größer ist, oder eine Kumulonimbuswolke oder eine sich auftürmende Kumuluswolke beliebiger Höhe.

„Wettervorhersage“: eine Aussage über die voraussichtlichen Wetterbedingungen für einen bestimmten Zeitpunkt oder Zeitraum und für einen bestimmten Bereich oder Teil des Luftraums.

„funkausrüstungspflichtige Zone“ (Radio Mandatory Zone, RMZ): ein Luftraum definierter Größe, in dem das Mitführen und der Betrieb einer Funkausrüstung obligatorisch sind.

„Funknavigationsdienst“: ein Dienst, der Routenführungsinformationen oder Positionsdaten für den effizienten und sicheren Betrieb eines Luftfahrzeugs liefert, unterstützt von einer oder mehreren Funknavigationshilfen.

„Pistensichtweite“ (Runway Visual Range, RVR): der Bereich, über den der Pilot eines Luftfahrzeugs auf der Mittellinie der Landebahn die Pistenunterflurleuchten oder die Leuchten sehen kann, die die Landebahn seitlich abgrenzen oder die Mittellinie kennzeichnen.

„SIGMET-Informationen“: von einer Flugwetterüberwachungsstelle herausgegebene Informationen über das Auftreten oder erwartete Auftreten bestimmter Wettererscheinungen während des Fluges, die die Sicherheit des Flugbetriebs beeinträchtigen können.

„verirrtes Luftfahrzeug“: ein Luftfahrzeug, das erheblich von seinem Kurs abgekommen ist oder meldet, dass es verirrt ist.

„Ausweichempfehlung“: ein von einer Flugverkehrsdienststelle an Piloten erteilter Ratschlag zur Vermeidung von Kollisionen.

„Verkehrsinformation“: eine von einer Flugverkehrsdienststelle einem Piloten zur Vermeidung von Kollisionen erteilte Information, um diesen auf anderen bekannten oder beobachteten Luftverkehr aufmerksam zu machen, der sich in der Nähe der Position oder der vorgesehenen Flugstrecke befinden könnte.

„Kontrollübergabepunkt“: ein definierter auf dem Flugweg eines Luftfahrzeugs befindlicher Punkt, an dem die Verantwortung für die Bereitstellung des Flugverkehrsdienstes für das Luftfahrzeug von einer Kontrollstelle oder einem Kontrollpunkt an die/den nächste/-n übergeben wird.

„Geradeausflugübergang“: die niedrigste verfügbare Flugfläche für die Verwendung über der Übergangshöhe.

„transponderpflichtige Zone“ (Transponder Mandatory Zone, TMZ): ein Luftraum definierter Größe, in dem das Mitführen und der Betrieb von Transpondern obligatorisch sind, die die Druckhöhe anzeigen.

„nicht identifiziertes Luftfahrzeug“: ein Luftfahrzeug, dessen Betrieb in einem bestimmten Bereich beobachtet oder gemeldet wurde und dessen Identität nicht festgestellt werden konnte.

2. In den Anhang zur Verordnung der Kommission (EU) Nr. .../... wird ein Teil B gemäß dem Anhang zu dieser Verordnung eingefügt.

Artikel 2

1. Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
2. Sie gilt ab dem [XX.XX.XX].

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den [...]

Für die Kommission
[...]
Der Präsident

ANHANG

Teil B – Anforderungen bezüglich Flugsicherungsdiensten

Kapitel 1 – Flugverkehrsdienste

1.1 Allgemeines

1.1.1 Aufgabe der Flugverkehrsdienste

1.1.1.1 Aufgabe der Flugverkehrsdienste ist es:

- a) Kollisionen zwischen Luftfahrzeugen zu verhindern,
- b) Kollisionen zwischen Luftfahrzeugen auf dem Rollfeld und Hindernisse in diesem Bereich zu verhindern,
- c) einen ordnungsgemäß fließenden Luftverkehr zu fördern und aufrechtzuerhalten,
- d) Ratschläge und Informationen für die sichere und effiziente Durchführung von Flügen zu erteilen,
- e) die entsprechenden Organisationen über Luftfahrzeuge zu informieren, für die ein Such- und Rettungsdienst durchgeführt werden muss, und solche Organisationen in der erforderlichen Weise zu unterstützen.

1.1.2 Koordination zwischen Luftfahrzeugbetreiber und Flugverkehrsdiensten

1.1.2.1 Flugverkehrsdienststellen müssen bei der Durchführung ihrer Aufgaben die Bedürfnisse der Luftfahrzeugbetreiber im Zusammenhang mit ihren Verpflichtungen gemäß den einschlägigen Vorschriften der Europäischen Union für den Flugbetrieb in gebührender Weise berücksichtigen und, falls sie von den Luftfahrzeugbetreibern hierzu aufgefordert werden, diesen oder ihren benannten Vertretern verfügbare Informationen zur Verfügung stellen, um es ihnen oder ihren benannten Vertretern zu ermöglichen, ihren Verpflichtungen nachzukommen.

1.1.2.2 Auf Aufforderung eines Luftfahrzeugbetreibers müssen Meldungen (einschließlich Positionsmeldungen), die bei Flugverkehrsdienststellen eingehen und im Zusammenhang mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs stehen, für die dieser Luftfahrzeugbetreiber einen betrieblichen Kontrolldienst durchführt, soweit dies praktisch durchführbar ist, dem Luftfahrzeugbetreiber oder einem benannten Vertreter gemäß den lokal vereinbarten Verfahren unverzüglich zur Verfügung gestellt werden.

1.1.3 Uhrzeit bei Flugverkehrsdiensten

1.1.3.1 Platzkontrollstellen müssen, bevor ein Luftfahrzeug zum Start rollt, dem Piloten die korrekte Uhrzeit bekannt geben, sofern nicht Vorkehrungen dafür getroffen wurden, dass der Pilot diese von anderen Quellen beziehen kann. Außerdem müssen Flugverkehrsdienststellen Luftfahrzeugen auf Aufforderung die korrekte Uhrzeit mitteilen. Zeitansagen müssen auf eine halbe Minute genau sein.

1.2 Klassifizierung von Lufträumen

1.2.1 Die Mitgliedstaaten müssen in einer ihren Bedürfnissen entsprechenden Weise Lufträume gemäß der folgenden Luftraumklassifizierung und gemäß Anlage 4 festlegen:

Luftraumklasse A. Es sind nur IFR-Flüge erlaubt. Für alle Flüge wird ein Flugverkehrskontrolldienst erbracht, und sie sind voneinander gestaffelt. Für alle Flüge ist eine ununterbrochene Bord/Boden-Sprechfunkverbindung erforderlich. Alle Flüge unterliegen einer ATC-Freigabe.

Luftraumklasse B. Es sind IFR- und VFR-Flüge erlaubt. Für alle Flüge wird ein Flugverkehrskontrolldienst erbracht, und sie sind voneinander gestaffelt. Für alle Flüge ist eine ununterbrochene Bord/Boden-Sprechfunkverbindung erforderlich. Alle Flüge unterliegen einer ATC-Freigabe.

Luftraumklasse C. Es sind IFR- und VFR-Flüge erlaubt. Für alle Flüge wird ein Flugverkehrskontrolldienst erbracht, und IFR-Flüge sind von anderen IFR-Flügen und von VFR-Flügen gestaffelt. VFR-Flüge sind von IFR-Flügen gestaffelt und erhalten auf Anfrage Verkehrsinformationen über andere VFR-Flüge und Ausweichempfehlungen. Für alle Flüge ist eine ununterbrochene Bord/Boden-Sprechfunkverbindung erforderlich. Für VFR-Flüge gilt unter 3 050 m (10 000 ft) ü. NN eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 250 kn angezeigte Fluggeschwindigkeit (Indicated Airspeed, IAS). Alle Flüge unterliegen einer ATC-Freigabe.

Luftraumklasse D. Es sind IFR- und VFR-Flüge erlaubt, und für alle Flüge wird ein Flugverkehrskontrolldienst erbracht. IFR-Flüge sind von anderen IFR-Flügen gestaffelt und erhalten auf Anfrage Verkehrsinformationen über VFR-Flüge und Ausweichempfehlungen. VFR-Flüge erhalten auf Anfrage Verkehrsinformationen über alle anderen Flüge und Ausweichempfehlungen. Für alle Flüge ist eine ununterbrochene Bord/Boden-Sprechfunkverbindung erforderlich, und für alle Flüge unter 3 050 m (10 000 ft) ü. NN gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 250 kn IAS. Alle Flüge unterliegen einer ATC-Freigabe.

Luftraumklasse E. Es sind IFR- und VFR-Flüge erlaubt. Für IFR-Flüge wird ein Flugverkehrskontrolldienst erbracht, und sie sind voneinander gestaffelt. Alle Flüge erhalten Verkehrsinformationen, soweit dies praktisch durchführbar ist. Für IFR-Flüge ist eine ununterbrochene Bord/Boden-Sprechfunkverbindung erforderlich. Für alle Flüge unter 3 050 m (10 000 ft) ü. NN gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 250 kn IAS. Alle IFR-Flüge unterliegen einer ATC-Freigabe. Luftraumklasse E darf nicht für Kontrollzonen verwendet werden.

Luftraumklasse F. Es sind IFR- und VFR-Flüge erlaubt. Für alle teilnehmenden IFR-Flüge wird ein Flugverkehrsberatungsdienst und für alle Flüge, falls angefordert, Fluginformationsdienste erbracht. Für am Beratungsdienst teilnehmende IFR-Flüge ist eine ununterbrochene Bord/Boden-Sprechfunkverbindung erforderlich und alle IFR-Flüge müssen eine Bord/Boden-Sprechfunkverbindung herstellen können. Für alle Flüge unter 3 050 m (10 000 ft) ü. NN gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 250 kn IAS. Eine ATC-Freigabe ist nicht erforderlich.

Luftraumklasse G. Es sind IFR- und VFR-Flüge erlaubt, und für sie werden, falls angefordert, Fluginformationsdienste erbracht. Alle IFR-Flüge müssen eine Bord/Boden-Sprechfunkverbindung herstellen können. Für alle Flüge unter 3 050 m (10 000 ft) ü. NN gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 250 kn IAS. Eine ATC-Freigabe ist nicht erforderlich.

- 1.2.2 Die Umsetzung von Luftraumklasse F ist als vorläufige Maßnahme zu betrachten, bis sie durch eine alternative Klassifizierung ersetzt werden kann.

1.3 Anforderungen an Kommunikation und SSR-Transponder

1.3.1 Funkausrüstungspflichtige Zone (Radio Mandatory Zone, RMZ)

- 1.3.1.1 Auf VFR-Flügen, die in Teilen der Luftraumklassen E, F oder G, und IFR-Flügen, die in Teilen der Luftraumklassen F oder G durchgeführt werden, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde

als funkausrüstungspflichtige Zone (Radio Mandatory Zone, RMZ) festgelegt wurden, muss eine ununterbrochene Bord/Boden-Sprechfunk-Wachverbindung aufrechterhalten und bei Bedarf eine Zweiweg-Verbindung auf dem entsprechenden Kommunikationskanal hergestellt werden, sofern nicht alternative Bestimmungen eingehalten werden, die die zuständige Aufsichtsbehörde für diesen jeweiligen Luftraum vorgeschrieben hat.

1.3.1.2 Vor dem Eintritt in eine funkausrüstungspflichtige Zone müssen Piloten auf dem entsprechenden Kommunikationskanal einen ersten Anruf tätigen, mit dem die Bezeichnung der angerufenen Station, das Rufzeichen, der Luftfahrzeugtyp, die Position, die Flugfläche, der Zweck des Fluges und weitere von der zuständigen Aufsichtsbehörde vorgeschriebene Informationen übermittelt werden.

1.3.2 Transponderpflichtige Zone (Transponder Mandatory Zone, TMZ)

1.3.2.1 Auf allen Flügen in Zonen, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde als transponderpflichtige Zone (Transponder Mandatory Zone, TMZ) festgelegt wurden, müssen SSR-Transponder mitgeführt und betrieben werden, die in Betriebsart A und C oder in Betriebsart S arbeiten können, sofern nicht alternative Bestimmungen eingehalten werden, die die zuständige Aufsichtsbehörde für diesen jeweiligen Luftraum vorgeschrieben hat.

1.3.3 Lufträume, die als funkausrüstungspflichtige Zone und/oder transponderpflichtige Zone festgelegt werden, müssen im Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication, AIP) ordnungsgemäß angezeigt werden.

1.4 Dienste für Luftfahrzeuge in einem Notfall

1.4.1 Wenn von einem Luftfahrzeug bekannt ist oder angenommen wird, dass es sich in einer Notsituation befindet, wozu auch rechtswidrige Eingriffe gehören, gewähren die Flugverkehrsdienststellen dem Luftfahrzeug je nachdem, wie es die Umstände erfordern, maximale Aufmerksamkeit, Unterstützung und Priorität gegenüber anderen Luftfahrzeugen.

1.4.2 Wenn auf einem Luftfahrzeug ein rechtswidriger Eingriff stattfindet oder ein entsprechender Verdacht besteht, müssen Flugverkehrsdienststellen auf Anforderungen des Luftfahrzeugs unverzüglich reagieren. Es müssen weiterhin Informationen für die sichere Durchführung des Fluges gesendet werden und es sind die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um die Durchführung aller Phasen des Fluges zu beschleunigen, insbesondere die sichere Landung des Luftfahrzeugs.

1.4.3 Wenn auf einem Luftfahrzeug ein rechtswidriger Eingriff stattfindet oder ein entsprechender Verdacht besteht, müssen Flugverkehrsdienststellen gemäß den lokal vereinbarten Verfahren unverzüglich die entsprechende von dem Staat bestimmte Behörde informieren und mit dem Luftfahrzeugbetreiber oder dessen benanntem Vertreter die erforderlichen Informationen austauschen.

1.5 Unvorhergesehene Ereignisse während des Fluges

1.5.1 Verirrte oder nicht identifizierte Luftfahrzeuge

1.5.1.1 Wenn eine Flugverkehrsdienststelle ein verirrtes Luftfahrzeug feststellt, hat sie alle notwendigen Schritte gemäß 1.5.1.1.1 und 1.5.1.1.3 zu ergreifen, um das Luftfahrzeug zu unterstützen und seinen Flug zu sichern.

1.5.1.1.1 Wenn die Position des Luftfahrzeugs nicht bekannt ist, muss die Flugverkehrsdienststelle:

- a) versuchen, eine Zweiweg-Verbindung mit dem Luftfahrzeug herzustellen, wenn noch keine solche Verbindung besteht,

- b) mit allen verfügbaren Mitteln versuchen, dessen Position zu bestimmen,
- c) andere Flugverkehrsdienststellen informieren, in deren Bereich sich das Luftfahrzeug verirrt haben oder verirren könnte, wobei alle Faktoren zu berücksichtigen sind, die die Navigation des Luftfahrzeugs unter den gegebenen Umständen beeinflusst haben könnten,
- d) gemäß den lokal vereinbarten Verfahren geeignete militärische Stellen informieren und diesen den entsprechenden Flugplan und sonstige das verirrte Luftfahrzeug betreffende Daten mitteilen,
- e) von den in Buchstabe c und d genannten Stellen und von anderen in der Luft befindlichen Luftfahrzeugen jegliche Hilfe anfordern, um eine Verbindung mit dem Luftfahrzeug herzustellen und dessen Position zu bestimmen.

1.5.1.1.2 Die Anforderungen gemäß Buchstabe d und e gelten auch für die gemäß Buchstabe c informierten Flugverkehrsdienststellen.

1.5.1.1.3 Wenn die Position des Luftfahrzeugs ermittelt wurde, hat die Flugverkehrsdienststelle:

- a) dem Luftfahrzeug seine Position und die zu ergreifenden Abhilfemaßnahmen mitzuteilen; diese Mitteilung muss unverzüglich erfolgen, wenn dem Flugverkehrsdienst bekannt ist, dass die Möglichkeit eines Abfangens oder eine anderweitige Gefahr für die Sicherheit des Luftfahrzeugs besteht, und
- b) anderen Flugverkehrsdienststellen und entsprechenden militärischen Stellen einschlägige Informationen über das verirrte Luftfahrzeug und die diesem Luftfahrzeug erteilten Ratschläge zur Verfügung zu stellen.

1.5.1.2 Wenn eine Flugverkehrsdienststelle ein nicht identifiziertes Luftfahrzeug in ihrem Bereich feststellt, hat sie zu versuchen, die Identität des Luftfahrzeugs festzustellen, wenn dies für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten erforderlich ist oder wenn sie von den entsprechenden militärischen Behörden gemäß den lokal vereinbarten Verfahren hierzu aufgefordert wird. Zu diesem Zweck unternimmt die Flugverkehrsdienststelle die unter den Umständen angemessenen folgenden Schritte:

- a) Versuch, eine Zweiweg-Verbindung mit dem Luftfahrzeug aufzunehmen,
- b) Einholung von Erkundigungen bei anderen Flugverkehrsdienststellen innerhalb des Fluginformationsgebiets über den Flug und Anforderung von Unterstützung bei diesen zur Herstellung einer Zweiweg-Verbindung mit dem Luftfahrzeug,
- c) Einholung von Erkundigungen bei Flugverkehrsdienststellen, die die benachbarten Fluginformationsgebiete betreuen, über den Flug und Anforderung von Unterstützung bei diesen zur Herstellung einer Zweiweg-Verbindung mit dem Luftfahrzeug,
- d) Versuch, von anderen Luftfahrzeugen im Bereich Informationen zu erhalten.

1.5.1.2.1 Die Flugverkehrsdienststelle informiert die entsprechende militärische Stelle in der erforderlichen Weise, sobald die Identität des Luftfahrzeugs festgestellt wurde.

1.5.1.3 Im Falle eines verirrtten oder nicht identifizierten Luftfahrzeugs ist die Möglichkeit in Betracht zu ziehen, dass das Luftfahrzeug einem rechtswidrigen Eingriff ausgesetzt ist. Wenn die Flugverkehrsdienststelle die Möglichkeit in Betracht zieht, dass ein verirrttes oder nicht identifiziertes Luftfahrzeug einem rechtswidrigen Eingriff ausgesetzt ist, ist die entsprechende vom Staat benannte Behörde unverzüglich gemäß den lokal vereinbarten Verfahren zu informieren.

1.5.2 Abfangen eines zivilen Luftfahrzeugs

- 1.5.2.1 Sobald eine Flugverkehrsdienststelle Kenntnis davon erlangt, dass ein Luftfahrzeug in ihrem Zuständigkeitsbereich angesteuert wird, hat sie die unter den Umständen angemessenen folgenden Schritte zu ergreifen:
- Versuch, eine Zweiweg-Verbindung mit dem angesteuerten Flugzeug über jedes zur Verfügung stehende Mittel herzustellen, einschließlich der Notruffrequenz 121,5 MHz, wenn noch keine solche Verbindung besteht,
 - Information des Piloten des angesteuerten Luftfahrzeugs über das Ansteuern,
 - Herstellung eines Kontakts mit der Abfangleitstelle unter Aufrechterhaltung einer Zweiweg-Verbindung mit dem ansteuernden Luftfahrzeug und Zurverfügungstellung von Informationen über das Luftfahrzeug an die Abfangleitstelle,
 - Weiterleitung von Mitteilungen zwischen dem ansteuernden Luftfahrzeug oder der Abfangleitstelle und dem angesteuerten Luftfahrzeug in der erforderlichen Weise,
 - Ergreifen aller notwendigen Schritte zur Gewährleistung der Sicherheit des angesteuerten Luftfahrzeugs,
 - Information von Flugverkehrsdienststellen benachbarter Fluginformationsgebiete, wenn anzunehmen ist, dass sich das Luftfahrzeug aus einem benachbarten Fluginformationsgebiet verirrt hat.
- 1.5.2.2 Sobald eine Flugverkehrsdienststelle Kenntnis davon erlangt, dass ein Luftfahrzeug außerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs angesteuert wird, hat sie die unter den Umständen angemessenen folgenden Schritte zu ergreifen:
- Information der Flugverkehrsdienststelle des Luftraums, in dem das Ansteuern erfolgt, wobei dieser Stelle verfügbare Informationen zur Verfügung gestellt werden, die zu einer Identifizierung des Luftfahrzeugs beitragen können, und diese Stelle ersucht wird, Maßnahmen gemäß Punkt 1.5.2.1 zu ergreifen,
 - Weiterleitung von Mitteilungen zwischen dem angesteuerten Luftfahrzeug und der entsprechenden Flugverkehrsdienststelle, der Abfangleitstelle oder dem abfangenden Luftfahrzeug.

Kapitel 2 – Flugverkehrskontrolldienst

2.1 Anwendung

- 2.1.1 Flugverkehrskontrolldienst ist zu erbringen:
- für alle IFR-Flüge in den Luftraumklassen A, B, C, D und E,
 - für alle VFR-Flüge in den Luftraumklassen B, C, und D,
 - für alle Flüge nach Sonder-Sichtflugregeln,
 - für allen Flugplatzverkehr auf kontrollierten Flugplätzen.

2.2 Durchführung des Flugverkehrskontrolldienstes

- 2.2.1 Für die Durchführung des Flugverkehrskontrolldienstes muss eine Flugverkehrskontrollstelle:
- Informationen über die vorgesehene Bewegung eines jeden Luftfahrzeugs bzw. von Abweichungen hiervon und aktuelle Informationen über die tatsächliche Fortbewegung eines Luftfahrzeugs erhalten,

- b) anhand der erhaltenen Informationen die relativen Positionen der bekannten Luftfahrzeuge zueinander bestimmen,
- c) Freigaben und Informationen erteilen, um Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen unter ihrer Kontrolle zu vermeiden sowie einen geordneten Verkehrsfluss herzustellen und aufrechtzuerhalten,
- d) gegebenenfalls Freigaben mit anderen Stellen abstimmen:
 - 1) wenn andernfalls ein Luftfahrzeug in Konflikt mit Verkehr geraten könnte, der unter der Kontrolle dieser anderen Stellen abgewickelt wird,
 - 2) bevor die Kontrolle eines Luftfahrzeugs an diese anderen Stellen übergeben wird.

2.2.2 Von der Flugverkehrskontrollstelle erteilte Freigaben müssen eine Staffelung herstellen:

- a) von allen Flügen in den Luftraumklassen A und B,
- b) von IFR-Flügen in den Luftraumklassen C, D und E,
- c) von IFR-Flügen und VFR-Flügen in Luftraumklasse C,
- d) von IFR-Flügen und VFR-Sonderflügen,
- e) von Flügen nach Sonder-Sichtflugregeln, sofern nicht von der zuständigen Behörde etwas anderes vorgeschrieben wurde,

wobei jedoch, wenn dies vom Piloten eines Luftfahrzeugs gewünscht wird und der Pilot des anderen Luftfahrzeugs hiermit einverstanden ist, und soweit dies von der zuständigen Aufsichtsbehörde für die oben unter Buchstabe b aufgeführten Fälle in den Luftraumklassen D und E vorgeschrieben wurde, ein Flug am Tage unter Sichtwetterbedingungen freigegeben werden kann, sofern auf einem bestimmten Teil des Fluges unter 3 050 m (10 000 ft) während Steigflug oder Sinkflug eine eigene Staffelung eingehalten wird.

2.2.3 Außer in den Fällen, in denen in der Nähe von Flugplätzen eine Verringerung der Staffelung angewandt werden kann, muss die Staffelung durch eine Flugverkehrskontrollstelle mindestens mittels einer der folgenden Möglichkeiten vorgenommen werden:

- a) Höhenstaffelung, ermittelt durch Zuweisung unterschiedlicher Höhen aus der Tabelle der Reiseflughöhen in Anlage 2 des Anhangs dieser Verordnung, wobei jedoch gilt, dass die dort vorgeschriebene Korrelierung von Höhen und Kurs im Falle anderslautender entsprechender Veröffentlichungen luftfahrttechnischer Informationen oder anderslautender Freigaben von Flugverkehrskontrollstellen keine Anwendung findet. Die Höhenstaffelung muss mindestens nominell 300 m (1 000 ft) bis FL 410 und darüber nominell 600 m (2 000 ft) betragen,
- b) horizontale Staffelung, ermittelt durch Bereitstellung:
 - 1) einer longitudinalen Staffelung durch Aufrechterhaltung eines Abstands zwischen Luftfahrzeugen, die auf demselben konvergierenden oder reziproken Kurs fliegen, ausgedrückt in Zeit oder Entfernung, oder
 - 2) einer seitlichen Staffelung dadurch, dass Luftfahrzeuge auf unterschiedlichen Strecken oder in unterschiedlichen geografischen Bereichen geführt werden.

2.3 Mindeststaffelung

2.3.1 Die Auswahl einer Mindeststaffelung für die Anwendung innerhalb eines bestimmten Teils des Luftraums ist von der Flugsicherungsorganisation vorzunehmen, die für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten verantwortlich ist und von der zuständigen Aufsichtsbehörde zugelassen wurde.

- 2.3.2 Für Verkehr zwischen benachbarten Lufträumen und für Strecken, die näher als die unter den jeweiligen Umständen geltende Mindeststaffelung an der gemeinsamen Grenze der benachbarten Lufträume liegen, muss die Auswahl der Mindeststaffelung in Absprache zwischen den Flugsicherungsorganisationen getroffen werden, die für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten in den benachbarten Lufträumen verantwortlich sind.
- 2.3.3 Einzelheiten der ausgewählten Mindeststaffelungen und ihrer Geltungsbereiche sind bekannt zu geben:
- den betreffenden Flugverkehrsdienststellen und
 - Piloten und Luftfahrzeugbetreibern über Luftfahrthandbücher, wobei die Staffelung auf der Grundlage der Verwendung spezifizierter Navigationshilfen oder spezifizierter Navigationstechniken durch die Luftfahrzeuge erfolgt.

2.4 Freigaben durch Flugverkehrskontrollstellen

- 2.4.1 Freigaben durch Flugverkehrskontrollstellen dürfen sich ausschließlich auf die Anforderungen für die Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten stützen.
- 2.4.2 Inhalt von Freigaben
- 2.4.2.1 In einer Flugverkehrskontrollfreigabe muss Folgendes angegeben sein:
- Luftfahrzeugkennung wie im Flugplan angegeben,
 - Freigabegrenze,
 - Flugstrecke,
 - Flugfläche(n) für die gesamte Strecke oder einen Teil davon und ggf. Änderungen der Flugflächen,
 - sonstige erforderliche Anweisungen oder Informationen über Angelegenheiten wie z. B. Landeanflug- oder Abflugmanöver, Mitteilungen und die Ablaufzeit der Freigabe.
- 2.4.3 Freigaben für Flüge im schallnahen Bereich
- 2.4.3.1 Die Flugverkehrskontrollfreigabe für die Beschleunigungsphase im schallnahen Bereich eines Überschallfluges muss mindestens bis zum Ende dieser Phase reichen.
- 2.4.3.2 Die Flugverkehrskontrollfreigabe für die Verlangsamung und den Sinkflug eines Luftfahrzeugs aus dem Überschall-Reiseflug in den Unterschallflug sollte möglichst einen ununterbrochenen Sinkflug während der Phase im schallnahen Bereich ermöglichen.
- 2.4.4 Wiederholung von Freigaben und sicherheitsrelevanten Informationen
- 2.4.4.1 Die Flugbesatzung wiederholt gegenüber dem Fluglotsen sicherheitsrelevante Teile der ATC-Freigaben und -Anweisungen, die über Sprechverkehr übermittelt werden. Die folgenden Punkte müssen immer wiederholt werden:
- ATC-Flugstreckenfreigaben,
 - Freigaben und Anweisungen für Eintritt in, Landung auf, Starten von, Anhalten kurz vor, Überqueren von, Rollen auf und Einnahme eines Gegenkurses auf einer Landebahn,
 - Betriebspiste, Höhenmessereinstellungen, SSR-Codes, neu zugewiesene Kommunikationskanäle, Anweisungen für die Flugfläche, Steuerkurs- und Fluggeschwindigkeitsanweisungen,
 - Übergangsflächen, gleich ob vom Fluglotsen zugewiesen oder in ATIS-Sprach-Übermittlungen enthalten.

- 2.4.4.1.1 Sonstige Freigaben oder Anweisungen, einschließlich bedingter Freigaben und Rollanweisungen, sind in einer solchen Weise zu wiederholen oder zu bestätigen, dass klar ist, dass sie verstanden wurden und eingehalten werden.
- 2.4.4.1.2 Der Fluglotse hört die Wiederholung ab, um sich zu vergewissern, dass die Freigabe bzw. Anweisung von der Flugbesatzung korrekt bestätigt wurde, und ergreift unverzüglich Maßnahmen, falls bei der Wiederholung Unstimmigkeiten auftreten.
- 2.4.4.2 Eine Wiederholung von CPDLC-Mitteilungen ist nicht erforderlich, sofern die Flugsicherungsorganisation nicht etwas anderes angibt.
- 2.4.5 Koordination von Freigaben
- 2.4.5.1 Flugverkehrskontrollfreigaben müssen über die gesamte Flugstrecke eines Luftfahrzeugs oder einen festgelegten Teil davon gemäß den Bestimmungen von 2.4.5.1.1 bis 2.4.5.4 zwischen den Flugverkehrskontrollstellen koordiniert werden.
- 2.4.5.1.1 Ein Luftfahrzeug erhält eine Freigabe für die gesamte Strecke bis zum Flugplatz der ersten vorgesehenen Landung:
- a) wenn es vor dem Abflug möglich war, die Freigabe zwischen allen Stellen zu koordinieren, unter deren Kontrolle das Luftfahrzeug gelangt, oder
 - b) wenn mit angemessener Sicherheit feststeht, dass eine vorherige Koordination zwischen den Stellen, unter deren Kontrolle das Luftfahrzeug als Nächstes gelangt, durchgeführt werden wird.
- 2.4.5.2 Wenn eine Koordination gemäß 2.4.5.1.1 nicht erreicht wurde oder nicht erwartet wird, erhält das Luftfahrzeug eine Freigabe nur bis zu dem Punkt, bis zu dem eine Koordination angemessen sichergestellt ist; bevor dieser Punkt erreicht wird oder an diesem Punkt erhält das Luftfahrzeug eine weitere Freigabe mit Anweisungen, die in der erforderlichen Weise erteilt werden.
- 2.4.5.2.1 Falls von der Flugverkehrsdienststelle vorgeschrieben, kontaktiert das Luftfahrzeug vor dem Kontrollübergabepunkt eine nachfolgende Flugverkehrskontrollstelle, um eine nachgeordnete Freigabe zu erhalten.
- 2.4.5.2.1.1 Luftfahrzeuge erhalten während der Beschaffung einer nachgeordneten Freigabe die erforderliche Zweiweg-Verbindung mit der aktuellen Flugverkehrskontrollstelle aufrecht.
- 2.4.5.2.1.2 Eine Freigabe, die als nachgeordnete Freigabe erteilt wird, muss für den Piloten deutlich als solche erkennbar sein.
- 2.4.5.2.1.3 Sofern dies nicht koordiniert wurde, darf eine nachgeordnete Freigabe keine Auswirkungen auf das ursprüngliche Flugprofil des Luftfahrzeugs in einem anderen Luftraum als demjenigen der Flugverkehrskontrollstelle haben, die für die Erteilung der nachgeordneten Freigabe zuständig ist.
- 2.4.5.3 Wenn ein Luftfahrzeug von einem Flugplatz innerhalb eines Kontrollgebiets abfliegen und innerhalb eines Zeitraums von dreißig Minuten oder eines anderen von den betreffenden Bezirkskontrollstellen vereinbarten Zeitraums in ein anderes Kontrollgebiet eintreten möchte, muss die Koordination mit der nachgeordneten Bezirkskontrollstelle vor der Erteilung der Abflugfreigabe erfolgen.
- 2.4.5.4 Wenn ein Luftfahrzeug ein Kontrollgebiet für einen Flug außerhalb des kontrollierten Luftraums verlassen und anschließend wieder in dasselbe oder ein anderes Kontrollgebiet eintreten möchte, kann eine Freigabe ab dem Abflugort bis zum Flugplatz der ersten vorgesehenen Landung erteilt werden. Eine solche Freigabe oder Änderungen hieran gelten nur für diejenigen Teile des Fluges, die innerhalb des kontrollierten Luftraums liegen.

2.5 Kontrolle von Personen und Fahrzeugen auf Flugplätzen

- 2.5.1 Die Bewegungen von Personen und Fahrzeugen, einschließlich geschleppter Luftfahrzeuge, auf dem Rollfeld eines Flugplatzes müssen von der Platzkontrollstelle in der erforderlichen Weise überwacht werden, um eine Gefährdung dieser Personen und Fahrzeuge oder von landenden, rollenden oder startenden Luftfahrzeugen zu verhindern.
- 2.5.2 Bei Bedingungen, unter denen Verfahren bei geringer Sicht gelten:
- a) müssen Bewegungen von Personen und Fahrzeugen auf dem Rollfeld eines Flugplatzes auf das unerlässliche Mindestmaß beschränkt werden, wobei insbesondere bei Präzisionsinstrumentenbetrieb der Kategorie II oder Kategorie III die Anforderungen zum Schutz von ILS/MLS-sensiblen Bereichen zu beachten sind,
 - b) unterliegt vorbehaltlich der Bestimmungen von Punkt 2.5.3 die Mindeststaffelung zwischen Fahrzeugen und rollenden Luftfahrzeugen den Anweisungen der Flugsicherungsorganisation und der Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde unter Berücksichtigung der vorhandenen Hilfsmittel,
 - c) müssen bei ständigem gemischtem Präzisionsinstrumentenbetrieb der Kategorie II oder Kategorie III auf derselben Landebahn die restriktiveren ILS- oder MLS-kritischen Bereiche geschützt werden.
- 2.5.3 Rettungsfahrzeuge, die zu einem Luftfahrzeug in Not unterwegs sind, erhalten Vorrang vor allem anderen Oberflächenverkehr.
- 2.5.4 Vorbehaltlich der Bestimmungen in Punkt 2.5.3 müssen auf dem Rollfeld befindliche Fahrzeuge die folgenden Vorschriften einhalten:
- a) Fahrzeuge und Fahrzeuge, die Luftfahrzeuge schleppen, räumen landenden, startenden oder rollenden Luftfahrzeugen Vorrang ein,
 - b) Fahrzeuge räumen anderen Fahrzeugen Vorrang ein, die Luftfahrzeuge schleppen,
 - c) Fahrzeuge räumen anderen Fahrzeugen Vorrang gemäß den Anweisungen der Flugverkehrsdienststelle ein,
 - d) unbeschadet der Bestimmungen von Buchstabe a, b und c befolgen Fahrzeuge und Fahrzeuge, die Luftfahrzeuge schleppen, die von der Platzkontrollstelle erteilten Anweisungen.

2.6 Sonder-Sichtflugregeln in Kontrollzonen

- 2.6.1 Flüge nach Sonder-Sichtflugregeln innerhalb einer Kontrollzone können vorbehaltlich einer ATC-Freigabe genehmigt werden. Außer mit Genehmigung der zuständigen Behörde für Hubschrauber in Sonderfällen, wie z. B. HEMS-Flügen, Such- und Rettungseinsätzen und Brandbekämpfung, gelten folgende zusätzliche Bedingungen:
- a) durch den Piloten:
 - i) wolkenfrei und mit Erdsicht,
 - ii) die Flugsicht beträgt nicht weniger als 1 500 m bzw. für Hubschrauber nicht weniger als 800 m,
 - iii) mit einer Geschwindigkeit von 140 kn IAS oder weniger, bei der eine ausreichende Möglichkeit besteht, anderen Verkehr und Hindernisse zu erkennen und einen Zusammenstoß zu vermeiden, und
 - b) durch die ATC:
 - i) nur am Tage, sofern von der zuständigen Aufsichtsbehörde nichts anderes festgelegt ist,

- ii) die Sichtweite am Boden beträgt nicht weniger als 1 500 m bzw. für Hubschrauber nicht weniger als 800 m,
- iii) die Hauptwolkenuntergrenze liegt nicht unter 180 m (600 ft).

Kapitel 3 – Fluginformationsdienste

3.1 Anwendung

- 3.1.1 Fluginformationsdienste werden von den zuständigen Flugverkehrsdienststellen für alle Flugzeuge erbracht, die von den Informationen betroffen sein könnten und
 - a) für die Flugverkehrskontrolldienste erbracht werden oder
 - b) die auf andere Weise bei den entsprechenden Flugverkehrsdienststellen bekannt sind.
- 3.1.2 Der Empfang von Fluginformationsdiensten entbindet den verantwortlichen Luftfahrzeugführer eines Luftfahrzeugs nicht von seiner Verantwortung, und dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer obliegt die endgültige Entscheidung über eine vorgeschlagene Änderung des Flugplans.
- 3.1.3 Wenn Flugverkehrsdienststellen sowohl Fluginformationsdienste als auch Flugverkehrskontrolldienste erbringen, hat die Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten Vorrang vor der Erbringung von Fluginformationsdiensten, wenn die Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten dies erfordert.

3.2 Umfang der Fluginformationsdienste

- 3.2.1 Fluginformationsdienste umfassen die Bereitstellung einschlägiger:
 - a) SIGMET- und AIRMET-Informationen,
 - b) Informationen über vulkanische Aktivitäten vor einem Ausbruch, Vulkanausbrüche und Vulkanaschewolken,
 - c) Informationen über die Freisetzung von radioaktiven Stoffen oder giftigen Chemikalien in die Atmosphäre,
 - d) Informationen über Änderungen bei der Verfügbarkeit von Funknavigationsdiensten,
 - e) Informationen über Änderungen des Zustands von Flugplätzen und der zugehörigen Infrastruktur, einschließlich Informationen über den Zustand der Bewegungsflächen des Flugplatzes, wenn diese von Schnee, Eis oder erheblichem Hochwasser betroffen sind,
 - f) Informationen über unbemannte Freiballons,und aller sonstigen Informationen, die die Sicherheit beeinträchtigen könnten.
- 3.2.2 Fluginformationsdienste für Flüge müssen zusätzlich zu dem unter 3.2.1 Gesagten Informationen über Folgendes bereitstellen:
 - a) Wetterbedingungen, die an Start-, Bestimmungs- und Ausweichflugplätzen gemeldet oder vorhergesagt werden,
 - b) Kollisionsgefahren für in den Luftraumklassen C, D, E, F und G befindliche Luftfahrzeuge,
 - c) für einen Flug über Wassergebieten, soweit dies praktisch durchführbar ist und vom Piloten angefordert wird, alle verfügbaren Informationen wie Rufzeichen, Position,

rechtweisenden Kurs über Grund, Geschwindigkeit usw. von Überwasserschiffen in dem Gebiet.

3.2.3 Fluginformationsdienste für VFR-Flüge umfassen zusätzlich zu dem in 3.2.1 Genannten die Bereitstellung von verfügbaren Informationen über Verkehr und Wetterbedingungen entlang der Flugstrecke, die einen Betrieb unter Sichtflugregeln undurchführbar machen könnten.

3.3 Automatischer Terminalinformationsdienst (Automatic Terminal Information Service, ATIS)

3.3.1 Verwendung der ATIS-Meldungen bei gerichteten Anfrage/Antwort-Übertragungen

3.3.1.1 Wenn vom Piloten angefordert, muss(müssen) die ATIS-Meldung(en) von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle übermittelt werden.

3.3.1.2 Wenn Voice-ATIS und/oder D-ATIS bereitgestellt wird:

- a) müssen Luftfahrzeuge den Erhalt der Informationen nach Aufbau der Verbindung mit der Flugverkehrsdienststelle, die den Anflugkontrolldienst bereitstellt, der Platzkontrollstelle oder dem Flugplatz-Fluginformationsdienst (AFIS) bestätigen und
- b) muss die zuständige Flugverkehrsdienststelle bei der Antwort an das Luftfahrzeug, das den Erhalt einer ATIS-Meldung bestätigt, bzw. bei ankommenden Luftfahrzeugen zu einem anderen Zeitpunkt, den die zuständige Aufsichtsbehörde vorgeschrieben hat, dem Luftfahrzeug die aktuelle Höhenmessereinstellung übermitteln.

3.3.1.3 In einer aktuellen ATIS-Meldung enthaltene Informationen, deren Erhalt vom betreffenden Luftfahrzeug bestätigt wurde, brauchen nicht in eine an das Luftfahrzeug gerichtete Übertragung aufgenommen werden, ausgenommen die Höhenmessereinstellung, die gemäß 3.3.1.2 zur Verfügung gestellt werden muss.

3.3.1.4 Wenn ein Luftfahrzeug den Erhalt einer nicht mehr aktuellen ATIS-Meldung bestätigt, müssen alle zu aktualisierenden Informationsbestandteile unverzüglich an das Luftfahrzeug gesendet werden.

3.3.2 ATIS für ankommende und abfliegende Luftfahrzeuge

3.3.2.1 ATIS-Meldungen mit Informationen sowohl für Ankunft als auch für Abflug müssen die folgenden Informationsbestandteile in der angegebenen Reihenfolge enthalten:

- a) Name des Flugplatzes,
- b) Ankunfts- bzw. Abflugindikator,
- c) Vertragstyp, wenn über D-ATIS kommuniziert wird,
- d) Kennung,
- e) Zeit der Beobachtung, soweit erforderlich,
- f) voraussichtliche Art des Landeanflugs/der Landeanflüge,
- g) die benutzte(n) Landebahn(en); Status des Fangsystems, das ggf. eine potenzielle Gefahr darstellt,
- h) wichtige Zustandsmeldungen für die Landebahnfläche und ggf. Bremswirkung,
- i) Warteverspätung, sofern zutreffend,
- j) Geradeausflugübergang, falls zutreffend,
- k) sonstige wichtige betriebliche Informationen,

- l) Bodenwindrichtung und -geschwindigkeit mit relevanten Unterschieden und, wenn Bodenwindsensoren speziell für die verwendeten Abschnitte von Landebahn(en) vorhanden sind und die Informationen von Luftfahrzeugbetreibern angefordert werden, Bezeichnung der Landebahn und des Abschnitts der Landebahn, auf den sich die Informationen beziehen,
- m) Sicht und ggf. Pistensichtweite, (³)
- n) aktuelles Wetter, (*)
- o) Wolke unter 1 500 m (5 000 ft) oder unterhalb der höchsten Sektormindesthöhe, je nachdem, welcher Wert höher ist; Kumulonimbuswolken; wenn der Himmel verdunkelt ist; vertikale Sichtweite, sofern verfügbar, (*)
- p) Lufttemperatur,
- q) Taupunkttemperatur,
- r) Höhenmessereinstellung(en),
- s) alle verfügbaren Informationen über wichtige Wetterphänomene für den Anflug- und Steigflugbereich, einschließlich Windscherung, und Informationen über das aktuelle Wetter, die für den Betrieb von Bedeutung sind,
- t) Wettervorhersage, sofern verfügbar, und
- u) spezifische ATIS-Anweisungen.

3.3.3 ATIS für ankommende Luftfahrzeuge

3.3.3.1 ATIS-Meldungen mit Informationen nur für die Ankunft müssen die folgenden Informationsbestandteile in der angegebenen Reihenfolge enthalten:

- a) Name des Flugplatzes,
- b) Ankunftsindikator,
- c) Vertragstyp, wenn über D-ATIS kommuniziert wird,
- d) Kennung;
- e) Zeit der Beobachtung, soweit erforderlich,
- f) Art des (der) voraussichtlichen Landeanflugs (Landeanflüge);
- g) Hauptlandebahn(en); Status des Fangsystems, das ggf. eine potenzielle Gefahr bildet,
- h) wichtige Bedingungen für die Landebahnfläche und ggf. Bremswirkung;
- i) Warteverspätung, sofern zutreffend;
- j) Geradeausflugübergang, falls zutreffend,
- k) andere wichtige betriebliche Informationen,
- l) Bodenwindrichtung und -geschwindigkeit mit relevanten Unterschieden und, wenn Bodenwindsensoren speziell für die verwendeten Abschnitte von Landebahn(en) vorhanden sind und die Informationen von Luftfahrzeugbetreibern angefordert werden, Bezeichnung der Landebahn und des Abschnitts der Landebahn, auf den sich die Informationen beziehen,

³ *) Diese Elemente werden durch den Begriff „CAVOK“ ersetzt, wenn die folgenden Bedingungen zum Zeitpunkt der Beobachtung gleichzeitig auftreten: a) die Sicht beträgt 10 km oder mehr und die geringste Sicht wird nicht gemeldet, b) keine Wolke von Bedeutung für den Betrieb und c) kein Wetter von Bedeutung für den Luftverkehr.

- m) Sicht und ggf. RVR, (*)
- n) aktuelles Wetter, (4)
- o) Wolke unter 1 500 m (5 000 ft) oder unterhalb der höchsten Sektormindesthöhe, je nachdem, welcher Wert höher ist; Kumulonimbuswolken; wenn der Himmel verdunkelt ist; vertikale Sichtweite, sofern verfügbar, (*)
- p) Lufttemperatur,
- q) Taupunkttemperatur,
- r) Höhenmessereinstellung(en),
- s) alle verfügbaren Informationen über wichtige Wetterphänomene für den Anflugbereich, einschließlich Windscherung, und Informationen über das aktuelle Wetter, die für den Betrieb wichtig sind,
- t) Wettervorhersage, sofern verfügbar, und
- u) spezifische ATIS-Anweisungen.

3.3.4 ATIS für abfliegende Luftfahrzeuge

3.3.4.1 ATIS-Meldungen mit Informationen nur für den Abflug müssen die folgenden Informationsbestandteile in der angegebenen Reihenfolge enthalten:

- a) Name des Flugplatzes,
- b) Abflugindikator,
- c) Vertragstyp, wenn über D-ATIS kommuniziert wird,
- d) Kennung;
- e) Zeit der Beobachtung, soweit erforderlich,
- f) die für den Start benutzte(n) Landebahn(en); Status des Fangsystems, das ggf. eine potenzielle Gefahr bildet,
- g) wichtige Zustandsmeldungen für die für den Start verwendete(n) Piste(n) und ggf. die Bremswirkung,
- h) Abflugverspätung, soweit zutreffend,
- i) Geradeausflugübergang, soweit zutreffend,
- j) sonstige wichtige betriebliche Informationen,
- k) Bodenwindrichtung und -geschwindigkeit mit relevanten Unterschieden und, wenn Bodenwindsensoren speziell für die verwendeten Abschnitte von Landebahn(en) vorhanden sind und die Informationen von Luftfahrzeugbetreibern angefordert werden, Bezeichnung der Landebahn und des Abschnitts der Landebahn, auf den sich die Informationen beziehen,
- l) Sicht und ggf. RVR, (*)
- m) aktuelles Wetter, (5)

⁴ *) Diese Elemente werden durch den Begriff „CAVOK“ ersetzt, wenn die folgenden Bedingungen zum Zeitpunkt der Beobachtung gleichzeitig auftreten: a) die Sicht beträgt 10 km oder mehr und die geringste Sicht wird nicht gemeldet, b) keine Wolke von Bedeutung für den Betrieb und c) kein Wetter von Bedeutung für den Luftverkehr.

⁵ *) Diese Elemente werden durch den Begriff CAVOK ersetzt, wenn die folgenden Bedingungen gleichzeitig zum Zeitpunkt der Beobachtung auftreten: a) die Sicht beträgt 10 km oder mehr und die geringste Sicht wird nicht gemeldet, b) keine Wolke von Bedeutung für den Betrieb und c) kein Wetter von Bedeutung für den Luftverkehr.

- n) Wolke unter 1 500 m (5 000 ft) oder unterhalb der höchsten Sektormindesthöhe, je nachdem, welcher Wert höher ist; Kumulonimbuswolken; wenn der Himmel verdunkelt ist; vertikale Sichtweite, sofern verfügbar, (*)
- o) Lufttemperatur,
- p) Taupunkttemperatur,
- q) Höhenmessereinstellung(en),
- r) alle verfügbaren Informationen über wichtige Wetterphänomene im Steigflugbereich, einschließlich Windscherung,
- s) Wettervorhersage, sofern verfügbar, und
- t) entsprechende ATIS-Anweisungen.

Kapitel 4 – Flugalarmdienst

4.1 Anwendung

4.1.1 Die Flugverkehrsdienststellen müssen einen Flugalarmdienst erbringen:

- a) für alle Luftfahrzeuge mit einem Flugverkehrskontrolldienst,
- b) soweit dies praktisch durchführbar ist, für alle anderen Luftfahrzeuge, die einen Flugplan eingereicht haben oder die den Flugverkehrsdienststellen anderweitig bekannt sind, und
- c) für alle Flugzeuge, von denen bekannt ist oder angenommen wird, dass sie einem rechtswidrigen Eingriff ausgesetzt sind.

4.2 Informationen für Luftfahrzeuge, die sich in der Nähe eines in Not geratenen Luftfahrzeugs befinden

- 4.2.1 Wenn eine Verkehrsdienststelle feststellt, dass ein Luftfahrzeug in Not geraten ist, müssen andere Luftfahrzeuge, von denen bekannt ist, dass sie sich in der Nähe des in Not geratenen Luftfahrzeugs befinden, unter Beachtung des in 4.2.2 Gesagten so bald wie möglich über die Art des Notfalls informiert werden.
- 4.2.2 Wenn einer Flugverkehrsdienststelle bekannt ist oder sie annimmt, dass ein Luftfahrzeug einem rechtswidrigen Eingriff ausgesetzt ist, darf in der Flugverkehrsdienst-Bord/Boden-Kommunikation die Art des Notfalls nicht erwähnt werden, es sei denn, sie wurde in der Kommunikation seitens des betreffenden Luftfahrzeugs bereits erwähnt und es ist sicher, dass eine solche Erwähnung die Situation nicht verschärfen wird.

Kapitel 5 – Wetterdienste – Luftfahrzeugbeobachtungen und -meldungen über Sprechfunkverkehr

5.1 Arten von Luftfahrzeugbeobachtungen

5.1.1 Die folgenden Luftfahrzeugbeobachtungen sind während jeder Flugphase durchzuführen:

- a) Sonder-Luftfahrzeugbeobachtungen und
- b) sonstige nicht routinemäßige Luftfahrzeugbeobachtungen.

5.2 Sonder-Luftfahrzeugbeobachtungen

- 5.2.1 Sonderbeobachtungen müssen von allen Luftfahrzeugen durchgeführt und gemeldet werden, wenn die folgenden Situationen auftreten oder beobachtet werden:
- a) mittelschwere oder schwere Turbulenzen oder
 - b) mittelschwere oder schwere Vereisung oder
 - c) schwere Leewellen oder
 - d) Gewitter ohne Hagel, die verdeckt, eingeschlossen, verbreitet oder in Böenlinien auftreten, oder
 - e) Gewitter mit Hagel, die verdeckt, eingeschlossen, verbreitet oder in Böenlinien auftreten, oder
 - f) schwerer Staubsturm oder schwerer Sandsturm oder
 - g) Vulkanaschewolke oder
 - h) vulkanische Aktivitäten vor einem Ausbruch oder ein Vulkanausbruch.
- 5.2.2 Die zuständigen Aufsichtsbehörden schreiben, soweit erforderlich, sonstige Bedingungen vor, die von allen Luftfahrzeugen gemeldet werden müssen, wenn sie beobachtet werden bzw. auftreten.

5.3 Sonstige nicht routinemäßige Luftfahrzeugbeobachtungen

- 5.3.1 Wenn sonstige nicht unter 5.2.1 aufgeführte Wetterbedingungen, z. B. Windscherung, auftreten, die nach Meinung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers die Sicherheit beeinträchtigen oder die Effizienz des Betriebs anderer Luftfahrzeuge erheblich beeinträchtigen könnten, hat der verantwortliche Luftfahrzeugführer dies der zuständigen Flugverkehrsdienststelle so bald wie möglich mitzuteilen.

5.4 Meldung von Luftfahrzeugbeobachtungen über Sprechverkehr

- 5.4.1 Luftfahrzeugbeobachtungen müssen während des Fluges zum Zeitpunkt der Beobachtung oder zum frühestmöglichen Zeitpunkt danach gemeldet werden.
- 5.4.2 Luftfahrzeugbeobachtungen müssen als Flugmeldungen gemeldet werden und die technischen Spezifikationen in Anhang 5 erfüllen.

5.5 Austausch von Flugmeldungen

- 5.5.1 Die Flugverkehrsdienste übermitteln Sonder- und nicht routinemäßige Flugmeldungen so bald wie möglich an:
- a) andere betroffene Luftfahrzeuge,
 - b) die zuständige Flugwetterüberwachungsstelle (Meteorological Watch Office, MWO) und
 - c) andere betroffene Flugverkehrsdienststellen.
- 5.5.2 Übermittlungen an Luftfahrzeuge werden so lange und so häufig wiederholt, wie dies von der entsprechenden Flugverkehrsdienststelle festgelegt wird.

ANLAGE 4 – ATS-LUFTRAUMKLASSEN – ZU ERBRINGENDE LEISTUNGEN UND FLUGVORSCHRIFTEN

(Teil B, siehe Kapitel 1, Verweis in 1.2.1)

<i>Luft- raum- klasse</i>	<i>Art des Fluges</i>	<i>Staffelung</i>	<i>Erbrachter Dienst</i>	<i>Geschwindigkeits- begrenzung (*)</i>	<i>Funkverkehrs- fähigkeit vorgeschrieben</i>	<i>Kontinuierliche Zweiweg- Bord/Boden- Sprechfunk- verbindung erforderlich</i>	<i>ATC- Freigabe erforder- lich</i>
A	Nur IFR	Alle Luftfahrzeuge	Flugverkehrskontrolldienst	Nicht zutreffend	Ja	Ja	Ja
B	IFR	Alle Luftfahrzeuge	Flugverkehrskontrolldienst	Nicht zutreffend	Ja	Ja	Ja
	VFR	Alle Luftfahrzeuge	Flugverkehrskontrolldienst	Nicht zutreffend	Ja	Ja	Ja
C	IFR	IFR von IFR IFR von VFR	Flugverkehrskontrolldienst	Nicht zutreffend	Ja	Ja	Ja
	VFR	VFR von IFR	1) Flugverkehrskontrolldienst für Staffelung von IFR, 2) VFR/VFR-Verkehrsinformationen (und Ausweichempfehlung auf Anfrage)	250 kn IAS unter 3 050 m (10 000 ft) über NN	Ja	Ja	Ja
D	IFR	IFR von IFR	Flugverkehrskontrolldienst, Verkehrsinformationen über VFR-Flüge (und Ausweichempfehlung auf Anfrage)	250 kn IAS unter 3 050 m (10 000 ft) über NN	Ja	Ja	Ja

<i>Luft- raum- klasse</i>	<i>Art des Fluges</i>	<i>Staffelung</i>	<i>Erbrachter Dienst</i>	<i>Geschwindigkeits- begrenzung (*)</i>	<i>Funkverkehrs- fähigkeit vorgeschrieben</i>	<i>Kontinuierliche Zweiweg- Bord/Boden- Sprechfunk- verbindung erforderlich</i>	<i>ATC- Freigabe erforder- lich</i>
	VFR	Keine	IFR/VFR- und VFR/VFR- Verkehrsinformation (und Ausweichempfehlung auf Anfrage)	250 kn IAS unter 3 050 m (10 000 ft) über NN	Ja	Ja	Ja
E	IFR	IFR von IFR	Flugverkehrskontrolldienst und, soweit dies praktisch durchführbar ist, Verkehrsinformationen über VFR-Flüge	250 kn IAS unter 3 050 m (10 000 ft) über NN	Ja	Ja	Ja
	VFR	Keine	Verkehrsinformationen, soweit dies praktisch durchführbar ist	250 kn IAS unter 3 050 m (10 000 ft) über NN	Nein ()	Nein ()	Nein
F	IFR	IFR von IFR soweit möglich	Flugverkehrsberatungsdienst, Fluginformationsdienst, falls angefordert	250 kn IAS unter 3 050 m (10 000 ft) über NN	Ja ()	Nein ()	Nein
	VFR	Keine	Fluginformationsdienst, falls angefordert	250 kn IAS unter 3 050 m (10 000 ft) über NN	Nein ()	Nein ()	Nein

<i>Luft- raum- klasse</i>	<i>Art des Fluges</i>	<i>Staffelung</i>	<i>Erbrachter Dienst</i>	<i>Geschwindigkeits- begrenzung (*)</i>	<i>Funkverkehrs- fähigkeit vorgeschrieben</i>	<i>Kontinuierliche Zweiweg- Bord/Boden- Sprechfunk- verbindung erforderlich</i>	<i>ATC- Freigabe erforder- lich</i>
G	IFR	Keine	Fluginformationsdienst, falls angefordert	250 kn IAS unter 3 050 m (10 000 ft) über NN	Ja ()	Nein ()	Nein
	VFR	Keine	Fluginformationsdienst, falls angefordert	250 kn IAS unter 3 050 m (10 000 ft) über NN	Nein ()	Nein ()	Nein

(*) Wenn die Übergangshöhe niedriger als 3 050 m (10 000 ft) über NN ist, sollte Flugfläche 100 statt 10 000 ft verwendet werden.

(**) Der Pilot erhält eine ununterbrochene Bord/Boden-Sprechfunk-Wachverbindung aufrecht und stellt ggf. eine Zweiweg-Verbindung auf dem entsprechenden Kommunikationskanal in der RMZ her.

(***) Bord/Boden-Sprechfunkverbindung obligatorisch für Flüge, die am Beratungsdienst teilnehmen. Piloten erhalten eine ununterbrochene Bord/Boden-Sprechfunk-Wachverbindung aufrecht und stellen ggf. eine Zweiweg-Verbindung auf dem entsprechenden Kommunikationskanal in der RMZ her.

ANLAGE 5

ANFORDERUNGEN BEZÜGLICH FLUGSICHERUNGSDIENSTEN

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN IN BEZUG AUF LUFTFAHRZEUGBEOBACHTUNGEN UND -MELDUNGEN ÜBER SPRECHFUNKVERKEHR

1. INHALT VON FLUGMELDUNGEN

1.1 SONDER-FLUGMELDUNGEN

1.1.1 Sonder-Flugmeldungen müssen die folgenden Angaben enthalten:

Kennung Meldungstyp

Abschnitt 1 (Positionsinformationen)

Luftfahrzeugkennung

Position oder geografische Breite und Länge

Uhrzeit

Flugfläche oder Flugflächenbereich

Abschnitt 3 (Wetterinformationen)

Bedingung, die die Absetzung einer Sonder-Flugmeldung auslöst, auszuwählen aus der Liste in Teil B, Kapitel 5, Absatz 5.2.1.

2. SPEZIFISCHE BESTIMMUNGEN ÜBER DIE MELDUNG VON WINDSCHERUNG UND VULKANASCHÉ

2.1 Meldung von Windscherung

2.1.1 Bei der Meldung von Luftfahrzeugbeobachtungen über Windscherung, die während der Steig- und Landeflugphase auftritt, muss das Luftfahrzeugmuster angegeben werden.

2.1.2 Wenn Windscherungsbedingungen während der Steigflug- oder Landeanflugphase gemeldet oder vorhergesagt wurden, die aber tatsächlich nicht auftraten, teilt der verantwortliche Luftfahrzeugführer dies der Flugverkehrsdienststelle so bald wie möglich mit, soweit nicht dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer bekannt ist, dass die betreffende Flugverkehrsdienststelle bereits von einem früheren Luftfahrzeug informiert wurde.

2.2 Meldungen nach dem Flug über vulkanische Aktivitäten

2.2.1 Bei Ankunft eines Fluges am Flugplatz übergibt der Luftfahrzeugbetreiber oder ein Mitglied der Flugbesatzung dem Flugwetterdienst des Flugplatzes unverzüglich einen vollständigen Bericht über die vulkanischen Aktivitäten. Wenn ein solcher Dienst für die Mitglieder der Flugbesatzung nicht ohne Weiteres erreichbar ist, wird das ausgefüllte

Formular gemäß den von der Flugwetterbehörde und dem Luftfahrzeugbetreiber festgelegten lokalen Verfahren behandelt.

- 2.2.2 Der bei einem Flugwetterdienst eingegangene ausgefüllte Bericht über vulkanische Aktivitäten wird unverzüglich der Flugwetterüberwachungsstelle übergeben, die für die Flugwetterüberwachung in einem Fluginformationsgebiet zuständig ist, in der die vulkanischen Aktivitäten beobachtet wurden.

Ergänzung zum Anhang

Verzeichnis der gemeinsam vereinbarten Unterschiede, die der ICAO gemäß Artikel 5 dieser Verordnung mitzuteilen sind:

TEIL B

Unterschiede zwischen Teil B und den Internationalen Normen in Anhang 11 (13. Ausgabe, bis einschließlich Änderung 47-B) und Anhang 3 (17. Ausgabe, bis einschließlich Änderung 75) des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt.

Unterschied A11-01 ICAO Anhang 11 Kapitel 2	<p>Neue Vorschrift. In der Verordnung der Union ist in Absatz 1.5.1.1.2, der auf ICAO Anhang 11, Absatz 2.24.1.1.1, Anmerkung, basiert, festgelegt:</p> <p>1.5.1.1.2 Die Anforderungen gemäß Buchstabe d und e gelten auch für die gemäß Buchstabe c informierten Flugverkehrsdienststellen.</p>
Unterschied A11-02 ICAO Anhang 11 Kapitel 2	<p>Neue Vorschrift. In der Verordnung der Union ist in Absatz 1.5.1.1.3, der auf ICAO Anhang 11 Absatz 2.24.1.1.2 und Absatz 2.24.1.1, Anmerkung, basiert, festgelegt:</p> <p>1.5.1.1.3 Wenn die Position des Luftfahrzeugs ermittelt wurde, hat die Flugverkehrsdienststelle:</p> <p>a) dem Luftfahrzeug seine Position und die zu ergreifenden Abhilfemaßnahmen mitzuteilen. Diese Mitteilung muss unverzüglich erfolgen, wenn der Flugverkehrsdienst erkennt, dass die Möglichkeit eines Abfangens oder einer anderweitigen Gefahr für die Sicherheit des Luftfahrzeugs besteht, und</p> <p>b) anderen Flugverkehrsdienststellen und entsprechenden militärischen Stellen einschlägige Informationen über das verirrte Luftfahrzeug und die diesem Luftfahrzeug erteilten Ratschläge zur Verfügung zu stellen.</p>
Unterschied A11-03 ICAO Anhang 11	<p>Neue Vorschrift. In der Verordnung der Union ist in Absatz 1.5.1.3, der auf ICAO Anhang 11 Absatz 2.23.3 und Absatz 1, Anmerkung, basiert, festgelegt:</p>

<p>Kapitel 2</p>	<p>1.5.1.3 Im Falle eines verirrten oder nicht identifizierten Luftfahrzeugs ist die Möglichkeit in Betracht zu ziehen, dass das Luftfahrzeug einem rechtswidrigen Eingriff ausgesetzt ist. Wenn die Flugverkehrsdienststelle die Möglichkeit in Betracht zieht, dass ein verirrtes oder nicht identifiziertes Luftfahrzeug einem rechtswidrigen Eingriff ausgesetzt ist, ist die entsprechende vom Staat benannte Behörde unverzüglich gemäß den lokal vereinbarten Verfahren zu informieren.</p>
<p>Unterschied A11-04 ICAO Anhang 11 Kapitel 3</p>	<p>Neue Vorschrift. In der Verordnung der Union ist in Absatz 2.2.2 festgelegt:</p> <p>2.2.2 Freigaben von Flugverkehrskontrollstellen müssen eine Staffelung herstellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) von allen Flügen in den Luftraumklassen A und B, b) von IFR-Flügen in den Luftraumklassen C, D und E, c) von IFR-Flügen und VFR-Flügen in Luftraumklasse C, d) von IFR-Flügen und VFR-Sonderflügen, e) von VFR-Sonderflügen, sofern nicht von der zuständigen Aufsichtsbehörde etwas anderes vorgeschrieben wurde, <p>wobei jedoch, wenn dies vom Piloten eines Luftfahrzeugs gewünscht wird und der Pilot des anderen Luftfahrzeugs hiermit einverstanden ist, und soweit dies von der zuständigen Aufsichtsbehörde für die oben unter Buchstabe b aufgeführten Fälle in den Luftraumklassen D und E vorgeschrieben wurde, ein Flug am Tage unter Sichtwetterbedingungen freigegeben werden kann, sofern bezüglich eines bestimmten Teils des Fluges unter 3 050 m (10 000 ft) während Steigflug oder Sinkflug eine eigene Staffelung eingehalten wird.</p>
<p>Unterschied A11-05 ICAO Anhang 11 Kapitel 3</p>	<p>In der Verordnung ist in Absatz 2.4.4.1 festgelegt (unter Hinzufügung des unterstrichenen Textes zur ICAO-Norm in Anhang 11, 3.7.3.1):</p>

	<p>2.4.4 Wiederholung von Freigaben und sicherheitsrelevanten Informationen</p> <p>2.4.4.1 Die Flugbesatzung wiederholt gegenüber dem Fluglotsen sicherheitsrelevante Teile der ATC-Freigaben und -Anweisungen, die über Sprechverkehr übermittelt werden. Die folgenden Punkte müssen immer wiederholt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ATC-Streckenfreigaben, b) Freigaben und Anweisungen für Eintritt in, Landung auf, Starten von, Anhalten kurz vor, Überqueren von, <u>Rollen</u> auf und Einnahme eines Gegenkurses auf einer Landebahn, und c) Betriebspiste, Höhenmessereinstellungen, SSR-Codes, <u>neu zugewiesene Kommunikationskanäle</u>, Anweisungen für die Flugfläche, Steuerkurs- und Fluggeschwindigkeitsanweisungen und d) Übergangsflächen, gleich ob vom Fluglotsen zugewiesen oder in ATIS-Sprach-Übermittlungen enthalten.
<p>Unterschied A11-06 ICAO Anhang 11 Kapitel 3</p>	<p>In der Verordnung ist in Absatz 2.4.4.1.1 festgelegt (unter Hinzufügung des unterstrichenen Textes zur ICAO-Norm in Anhang 11, 3.7.3.1.1):</p> <p>2.4.4.1.1 Sonstige Freigaben oder Anweisungen einschließlich bedingter Freigaben <u>und Roll-Anweisungen</u> sind in einer solchen Weise zu wiederholen oder zu bestätigen, dass klar ist, dass sie verstanden wurden und eingehalten werden.</p>
<p>Unterschied A11-07 ICAO Anhang 11 Kapitel 3</p>	<p>Neue Vorschrift. In der Verordnung ist in Absatz 2.6 festgelegt:</p> <p>2.6 Sonder-Sichtflugregeln in Kontrollzonen</p> <p>2.6.1 Flüge nach Sonder-Sichtflugregeln innerhalb einer Kontrollzone können vorbehaltlich einer ATC-Freigabe genehmigt werden. Außer mit Genehmigung der zuständigen Behörde für Hubschrauber in Sonderfällen wie z. B. HEMS-Flügen, Such- und Rettungseinsätzen und Brandbekämpfung gelten folgende zusätzliche Bedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) durch den Piloten: <ul style="list-style-type: none"> i) wolkenfrei und mit Erdsicht,

<p>Unterschied A11-08 ICAO Anhang 11 Kapitel 4</p> <p>Unterschied A3-01 ICAO Anhang 3 Kapitel 5</p>	<p>ii) die Flugsicht beträgt nicht weniger als 1 500 m bzw. für Hubschrauber nicht weniger als 800 m,</p> <p>iii) mit einer Geschwindigkeit von 140 kn IAS oder weniger, bei der eine ausreichende Möglichkeit besteht, anderen Verkehr und Hindernisse zu erkennen und einen Zusammenstoß zu vermeiden, und</p> <p>b) durch die ATC:</p> <p>i) nur am Tage, sofern von der zuständigen Aufsichtsbehörde nichts anderes festgelegt ist,</p> <p>ii) die Sichtweite am Boden beträgt nicht weniger als 1 500 m bzw. für Hubschrauber nicht weniger als 800 m,</p> <p>iii) die Hauptwolkenuntergrenze liegt nicht unter 180 m (600 ft).</p> <p>Neue Vorschrift. In der Verordnung der Union ist in Absatz 3.1.2, der auf ICAO Anhang 11, Absatz 4.1.1, Anmerkung, basiert, festgelegt:</p> <p>3.1.2 Der Empfang von Fluginformationsdiensten entbindet den verantwortlichen Luftfahrzeugführer eines Luftfahrzeugs nicht von seiner Verantwortung, und dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer obliegt die endgültige Entscheidung über eine vorgeschlagene Änderung des Flugplans.</p> <p>Neue Vorschrift. In der Verordnung der Union, Absatz 5.2.2 ist festgelegt:</p> <p>5.2.2 Die zuständigen Aufsichtsbehörden schreiben, soweit erforderlich, sonstige Bedingungen vor, die von allen Luftfahrzeugen gemeldet werden müssen, wenn sie beobachtet werden bzw. auftreten.</p>
---	---