

GEN 3.3 FLUGVERKEHRSDIENSTE

1. VERANTWORTLICHKEIT

1.1. Für Flugverkehrsdienste ist Austro Control GmbH zuständig.

1.2. Kontakt:
Austro Control GmbH
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 (0)5 1703 * (* Durchwahlmöglichkeit)
FAX: +43 (0)5 1703 / 2006
AFTN: LOWWYEYX

1.3. Flugverkehrsdienste werden grundsätzlich entsprechend den internationalen Normen der Anhänge 2 und 11 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt sowie den ICAO-Doc 4444, 7030, 8168 und den SERA ausgeübt, soweit im folgenden nichts anderes festgelegt wird.

2. ZUSTÄNDIGKEITSBEREICH

2.1. Die Flugsicherung, welche der Austro Control GmbH obliegt, erstreckt sich auf das gesamte Gebiet der Republik Österreich und den Luftraum über diesem mit Ausnahme der durch Verordnung festgelegten militärisch reservierten Bereiche (militärische Nahkontrollbezirke, militärische Kontrollzonen, militärische Flugplatzverkehrszonen und militärische Trainingsgebiete), welche nur während ihrer zeitweiligen militärischen Nutzung existieren und innerhalb welcher die Ausübung der Flugverkehrsdienste (Flugverkehrskontrolldienst, Fluginformationsdienst und Flugalarmdienst) durch die zuständigen Militärflugleitungen erfolgt. Weiterführende Informationen betreffend die militärisch reservierten Bereiche siehe ENR 1.1.

2.2. Die Flughäfen Wien-Schwechat, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Salzburg sind kontrollierte Flugplätze, für welche Flugverkehrsdienste durch die zuständige Flugverkehrsdienststelle erbracht werden.

Anmerkung: Unbeschadet SERA.6001 lit. a Z 4 gelten Flughäfen außerhalb der Betriebszeiten als unkontrollierte Flugplätze, für die kein Flugplatzkontrolldienst zu erbringen ist.

3. ARTEN DER DIENSTE

3.1. SERA.7001 Allgemeines — Aufgaben der Flugverkehrsdienste

3.1.1. Vermeidung von Zusammenstößen zwischen Luftfahrzeugen;

GEN 3.3 AIR TRAFFIC SERVICES

1. RESPONSIBLE SERVICE

1.1. Responsible for the provision of air traffic services is Austro Control GmbH.

1.2. Contact:
Austro Control GmbH
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 (0)5 1703 * (* direct dialing possible)
FAX: +43 (0)5 1703 / 2006
AFTN: LOWWYEYX

1.3. Air traffic services are provided in accordance to the Standards of the Annexes 2 and 11 to the Convention on International Civil Aviation and Doc 4444, 7030, 8168 and the SERA if not otherwise stated in the following.

2. AREA OF RESPONSIBILITY

2.1. Austro Control GmbH is responsible for the provision of air navigation services within the entire territory of the Republic of Austria and the airspace above except military reserved areas (military terminal control areas, military control zones, military aerodrome traffic zones and military training areas), which are defined by ordinance and exist only during their temporary military usage and within which air traffic services (air traffic control service, flight information service and alerting service) are provided by the responsible military flight operation offices.

For further information concerning military reserved areas see ENR 1.1.

2.2. The airports Wien-Schwechat, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz and Salzburg are controlled aerodromes for which air traffic services are provided by the relevant air traffic services unit.

Remark: Notwithstanding SERA.6001(a)(4), airports outside operating hours are considered as uncontrolled aerodromes for which no aerodrome control service is to be provided.

3. TYPES OF SERVICES

3.1. SERA.7001. General — Objectives of the air traffic services

3.1.1. prevent collisions between aircraft;

3.1.2. Vermeidung von Zusammenstößen zwischen Luftfahrzeugen auf dem Rollfeld und dortigen Hindernissen;

3.1.3. Organisation und Aufrechterhaltung eines geordneten Verkehrsflusses;

3.1.4. Erteilung von Hinweisen und Informationen, die für die sichere und effiziente Durchführung von Flügen zweckdienlich sind;

3.1.5. Benachrichtigung der zuständigen Stellen über Luftfahrzeuge, die Such- und Rettungsdienste benötigen, und, wenn nötig, Unterstützung dieser Stellen.

3.2. Die Flugverkehrsdienste (ATS) umfassen

- den Flugverkehrskontrolldienst (ATC),
- den Fluginformationsdienst (FIS) sowie
- den Flugalarmdienst

3.2.1. Die Ausübung der Flugverkehrsdienste erfolgt durch Außenstellen der Austro Control GmbH, die "Flugsicherungsstellen".

3.2.2. Flugsicherungsstellen befinden sich auf den Flugplätzen Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg, Wien und in der Flugverkehrskontrollzentrale (ATCC) Wien.

3.3. Der Flugverkehrskontrolldienst gliedert sich in

- den Bezirkskontrolldienst,
- den Anflugkontrolldienst und
- den Flugplatzkontrolldienst.

3.3.1. SERA.8001 Anwendung

Der Flugverkehrskontrolldienst ist zu erbringen für:

3.3.1.1. alle Flüge nach Instrumentenflugregeln in Lufträumen der Klassen A, B, C, D und E;

3.3.1.2. alle Flüge nach Sichtflugregeln in Lufträumen der Klassen B, C und D;

3.3.1.3. alle Sonderflüge nach Sichtflugregeln;

3.3.1.4. den gesamten Flugplatzverkehr auf kontrollierten Flugplätzen.

3.3.2. SERA.8005 Betrieb des Flugverkehrskontrolldienstes

3.3.2.1. Zur Erbringung des Flugverkehrskontrolldienstes

3.1.2. prevent collisions between aircraft on the manoeuvring area and obstructions on that area;

3.1.3. expedite and maintain an orderly flow of air traffic;

3.1.4. provide advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights;

3.1.5. notify appropriate organisations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organisations as required.

3.2. Air traffic services (ATS) comprise

- air traffic control service (ATC),
- flight information service (FIS) and
- alerting service

3.2.1. Air traffic services are provided by units forming part of Austro Control GmbH, the so-called "Flugsicherungsstellen".

3.2.2. "Flugsicherungsstellen" are established at the aerodromes Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg, Wien and at the air traffic control centre (ATCC) Wien.

3.3. The air traffic control service is divided into

- area control service.
- approach control service and
- aerodrome control service.

3.3.1. SERA.8001 Application

Air traffic control service shall be provided:

3.3.1.1. to all IFR flights in airspace Classes A, B, C, D and E;

3.3.1.2. to all VFR flights in airspace Classes B, C and D;

3.3.1.3. to all special VFR flights;

3.3.1.4. to all aerodrome traffic at controlled aerodromes.

3.3.2. SERA.8005 Operation of air traffic control service

3.3.2.1. In order to provide air traffic control service, an air traffic control unit shall:

3.3.2.1.1. müssen der betreffenden Flugverkehrskontrollstelle Informationen über die beabsichtigte Bewegung eines jeden Luftfahrzeugs oder Abweichungen davon und aktuelle Informationen über den tatsächlichen Flugfortschritt eines jeden Luftfahrzeugs bereitgestellt werden;

3.3.2.1.2. hat die Flugverkehrskontrollstelle anhand der empfangenen Informationen die relative Position der bekannten Luftfahrzeuge zueinander zu ermitteln;

3.3.2.1.3. hat die Flugverkehrskontrollstelle folgendes auszugeben: Freigaben, Anweisungen und/oder Informationen, um Kollisionen zwischen Luftfahrzeugen unter ihrer Kontrolle zu vermeiden und einen raschen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zu gewährleisten;

3.3.2.1.4. hat die Flugverkehrskontrollstelle Freigaben mit anderen Stellen zu koordinieren,

3.3.2.1.4.1. falls ein Luftfahrzeug ansonsten mit Verkehr in Konflikt geraten könnte, der unter der Kontrolle dieser anderen Flugverkehrskontrollstellen durchgeführt wird;

3.3.2.1.4.2. bevor die Kontrolle eines Luftfahrzeugs an solche anderen Stellen übergeben wird.

3.3.2.2. Die von Flugverkehrskontrollstellen erteilten Freigaben haben eine Staffelung zu gewährleisten

3.3.2.2.1. zwischen allen Flügen in Lufträumen der Klassen A und B;

3.3.2.2.2. zwischen Flügen nach Instrumentenflugregeln in Lufträumen der Klassen C, D und E;

3.3.2.2.3. zwischen Flügen nach Instrumentenflugregeln und Flügen nach Sichtflugregeln in Lufträumen der Klasse C;

3.3.2.2.4. zwischen Flügen nach Instrumentenflugregeln und Sonderflügen nach Sichtflugregeln;
siehe ENR 1.2, Punkt 2.3. c)

3.3.2.2.5. zwischen Sonderflügen nach Sichtflugregeln, sofern von der zuständigen Behörde nichts anderes vorgeschrieben ist;

Anmerkung: als Ausnahme davon kann auf Anforderung des Piloten eines Luftfahrzeugs und mit Zustimmung des Piloten des anderen Luftfahrzeugs und vorbehaltlich dementsprechender Vorschriften der zuständigen Behörde für die in Buchstabe b) [Punkt 3.3.2.2.] aufgeführten Fälle in Lufträumen der Klassen D und E eine Freigabe für einen Flug erteilt werden, sofern bei diesem eine eigene Staffelung für einen bestimmten Teil des Flugs unter 3 050 m (10 000 ft) während des Steig- oder Sinkflugs am Tag unter Sichtwetterbedingungen beibehalten wird.

3.3.2.1.1. be provided with information on the intended movement of each aircraft, or variations therefrom, and with current information on the actual progress of each aircraft;

3.3.2.1.2. determine from the information received, the relative positions of known aircraft to each other;

3.3.2.1.3. issue one or more of the following: clearances, instructions or information for the purpose of preventing collision between aircraft under its control and of expediting and maintaining an orderly flow of traffic;

3.3.2.1.4. coordinate clearances as necessary with other units:

3.3.2.1.4.1. whenever an aircraft might otherwise conflict with traffic operated under the control of such other units;

3.3.2.1.4.2. before transferring control of an aircraft to such other units.

3.3.2.2. Clearances issued by air traffic control units shall provide separation:

3.3.2.2.1. between all flights in airspace Classes A and B;

3.3.2.2.2. between IFR flights in airspace Classes C, D and E;

3.3.2.2.3. between IFR flights and VFR flights in airspace Class C;

3.3.2.2.4. between IFR flights and special VFR flights;

see ENR 1.2, item 2.3. c)

3.3.2.2.5. between special VFR flights unless otherwise prescribed by the competent authority;

Remark: except that, when requested by the pilot of an aircraft and agreed by the pilot of the other aircraft and if so prescribed by the competent authority for the cases listed under b) [item 3.3.2.2.] above in airspace Classes D and E, a flight may be cleared subject to maintaining own separation in respect of a specific portion of the flight below 3 050 m (10 000 ft) during climb or descent, during day in visual meteorological conditions.

3.3.2.3. Ausgenommen in Fällen, in denen der Flugbetrieb auf parallelen oder nahezu parallelen Pisten gemäß Anhang IV Punkt ATS.TR.255 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission (*) stattfindet oder eine verringerte Mindeststaffelung in der Umgebung von Flugplätzen angewendet werden kann, muss die Staffelung durch eine Flugverkehrskontrollstelle mindestens durch eines der folgenden Verfahren gewährleistet werden:

(*) Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 (ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1).

3.3.2.3.1. Höhenstaffelung, zu gewährleisten durch die Zuweisung unterschiedlicher Flughöhen aus der Tabelle der Reise-flughöhen in Anlage 3; abweichend davon gilt die dort festgelegte Zuordnung von Flughöhen und Kursen über Grund nicht, wenn dies im Luftfahrthandbuch oder in entsprechenden Flugverkehrskontrollfreigaben anders bestimmt ist. Die Mindesthöhenstaffelung beträgt nominell 300 m (1 000 ft) bis einschließlich Flugfläche 410 und nominell 600 m (2 000 ft) oberhalb dieser Flugfläche. Geometrische Höhenangaben dürfen nicht zur Festlegung der Höhenstaffelung verwendet werden;

3.3.2.3.2. Horizontalstaffelung, zu gewährleisten durch

3.3.2.3.2.1. Längsstaffelung durch Aufrechterhaltung eines zeitlichen oder räumlichen Abstands zwischen Luftfahrzeugen, die auf demselben Kurs über Grund, aufeinander zulaufenden Kursen über Grund oder entgegengesetztem Kurs über Grund fliegen, oder

3.3.2.3.2.2. Seitenstaffelung durch Einhaltung verschiedener Flugwege oder Betrieb der Luftfahrzeuge in verschiedenen geografischen Bereichen.

3.3.3. SERA.8010 Staffelungsmindestwerte

3.3.3.1. Die Festlegung der Staffelungsmindestwerte zur Anwendung innerhalb eines bestimmten Teils des Luftraums ist von der für die Erbringung der Flugverkehrsdienste verantwortlichen Flugsicherungsorganisation vorzunehmen und von der zuständigen Behörde zu genehmigen.

3.3.3.2. Für Verkehr, der von einem benachbarten Luftraum in einen anderen wechseln wird, und für Flugstrecken, die der gemeinsamen Grenze benachbarter Lufträume näher kommen als die in den betreffenden Umständen anzuwendenden Staffelungsmindestwerte es erlauben, hat die Festlegung der Staffelungsmindestwerte in Abstimmung zwischen den für die Erbringung der Flugverkehrsdienste in benachbarten Lufträumen verantwortlichen Flugsicherungsorganisationen zu erfolgen.

3.3.2.3. Except for cases of operations on parallel or near-parallel runways as in point ATS.TR.255 of Annex IV to Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373¹, or when a reduction in separation minima in the vicinity of aerodromes can be applied, separation by an ATC unit shall be obtained by at least one of the following:

¹ Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, repealing Regulation (EC) No 482/2008, Implementing Regulations (EU) No 1034/2011, (EU) No 1035/2011 and (EU) 2016/1377 and amending Regulation (EU) No 677/2011 (OJ L 62, 8.3.2017, p. 1).

3.3.2.3.1. vertical separation, obtained by assigning different levels selected from the table of cruising levels in Appendix 3, except that the correlation of levels to track as prescribed therein shall not apply whenever otherwise indicated in appropriate aeronautical information publications or ATC clearances. The vertical separation minimum shall be a nominal 300 m (1 000 ft) up to and including FL 410 and a nominal 600 m (2 000 ft) above that level. Geometric height information shall not be used to establish vertical separation;

3.3.2.3.2. horizontal separation, obtained by providing:

3.3.2.3.2.1. longitudinal separation, by maintaining an interval between aircraft operating along the same, converging or reciprocal tracks, expressed in time or distance; or

3.3.2.3.2.2. lateral separation, by maintaining aircraft on different routes or in different geographical areas.

3.3.3. SERA.8010 Separation minima

3.3.3.1. The selection of separation minima for application within a given portion of airspace shall be made by the ANSP responsible for the provision of air traffic services and approved by the competent authority concerned.

3.3.3.2. For traffic that will pass from one into the other of neighbouring airspaces and for routes that are closer to the common boundary of the neighbouring airspaces than the separation minima applicable in the circumstances, the selection of separation minima shall be made in consultation between the ANSPs responsible for the provision of air traffic services in neighbouring airspace.

3.3.3.3. Einzelheiten der festgelegten Staffellingsmindestwerte und der Bereiche ihrer Anwendung sind mitzuteilen:

3.3.3.3.1. den betreffenden Flugverkehrsdienststellen und

3.3.3.3.2. den Piloten und Luftfahrzeugbetreibern mittels Veröffentlichungen im Luftfahrthandbuch (AIP), wenn die Staffellung auf der Nutzung bestimmter Navigationshilfen oder bestimmter Navigationstechniken durch die Luftfahrzeuge beruht.

3.3.4. SERA.8012 Anwendung der Wirbelschleppenstaffellung

3.3.4.1. Die Flugverkehrskontrollstellen müssen für Luftfahrzeuge in den An- und Abflugphasen unter folgenden Umständen Mindestwerte für die Wirbelschleppenstaffellung anwenden:

3.3.4.1.1. ein Luftfahrzeug fliegt unmittelbar hinter einem anderen Luftfahrzeug in gleicher Höhe oder weniger als 300 m (1 000 ft) unter diesem;

3.3.4.1.2. beide Luftfahrzeuge benutzen dieselbe Piste oder parallele Pisten mit einem Abstand von weniger als 760 m (2 500 ft);

3.3.4.1.3. ein Luftfahrzeug kreuzt hinter einem anderen Luftfahrzeug in gleicher Höhe oder weniger als 300 m (1 000 ft) unter diesem.

3.3.4.2. Punkt 3.3.4.1 gilt nicht für ankommende VFR-Flüge und für ankommende IFR-Flüge im Sichtanflug, wenn das Luftfahrzeug das vorausfliegende Luftfahrzeug in Sichtweite gemeldet hat und angewiesen wurde, diesem Luftfahrzeug zu folgen und eine Eigenstaffellung zu jenem Luftfahrzeug beizubehalten. In diesen Fällen muss die Flugverkehrskontrollstelle eine Warnung vor Wirbelschleppen herausgeben.

3.3.5. SERA.8015 Flugverkehrskontrollfreigaben

Anmerkung: Die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben durch die Flugverkehrskontrollstellen stellt lediglich eine Erlaubnis dar, auf Basis von bekannten Verkehrsbedingungen zu verfahren. Flugverkehrskontrollfreigaben berechtigen nicht zur Verletzung von Rechtsvorschriften, welche der Flugsicherheit dienen; ebenso entbinden Flugverkehrskontrollfreigaben den verantwortlichen Piloten von keiner seiner Pflichten im Zusammenhang mit einer möglichen Verletzung von geltenden Regeln und Vorschriften.

3.3.5.1. Flugverkehrskontrollfreigaben beruhen ausschließlich auf den folgenden Anforderungen bezüglich der Erbringung des Flugverkehrskontrolldienstes.

3.3.3.3. Details of the selected separation minima and of their areas of application shall be notified:

3.3.3.3.1. to the air traffic services units concerned; and

3.3.3.3.2. to pilots and aircraft operators through aeronautical information publications, where separation is based on the use by aircraft of specified navigation aids or specified navigation techniques.

3.3.4. SERA.8012 Application of wake turbulence separation

3.3.4.1. Air traffic control units shall apply wake turbulence separation minima to aircraft in the approach and departure phases of flight in any of the following circumstances:

3.3.4.1.1. an aircraft is operating directly behind another aircraft at the same altitude or less than 300 m (1 000 ft) below it;

3.3.4.1.2. both aircraft are using the same runway or parallel runways separated by less than 760 m (2 500 ft);

3.3.4.1.3. an aircraft is crossing behind another aircraft at the same altitude or less than 300 m (1 000 ft) below it.

3.3.4.2. Paragraph 3.3.4.1 shall not apply to arriving VFR flights and to arriving IFR flights executing visual approach when the aircraft has reported the preceding aircraft in sight and has been instructed to follow and maintain own separation from that aircraft. In those cases, the air traffic control unit shall issue caution for wake turbulence.

3.3.5. SERA.8015 Air traffic control clearances

Remark: The issuance of ATC clearances by air traffic control units constitutes authority for an aircraft to proceed only in so far as known air traffic is concerned. ATC clearances do not constitute authority to violate any applicable regulations for promoting the safety of flight operations or for any other purpose; neither do clearances relieve a pilot-in-command of any responsibility whatsoever in connection with a possible violation of applicable rules and regulations.

3.3.5.1. Air traffic control clearances shall be based solely on the following requirements for providing air traffic control service:

3.3.5.1.1. Freigaben sind ausschließlich zur raschen Abwicklung und Staffellung des Flugverkehrs zu erteilen und müssen auf bekannten Verkehrsbedingungen beruhen, die Einfluss auf die Sicherheit des Flugbetriebs haben. Diese Verkehrsbedingungen umfassen nicht nur in der Luft und auf dem Rollfeld befindliche Luftfahrzeuge, über die die Kontrolle ausgeübt wird, sondern auch jeglichen Fahrzeugverkehr oder sonstige nicht permanente Hindernisse auf dem genutzten Rollfeld.

3.3.5.1.2. Flugverkehrskontrollstellen haben solche Flugverkehrskontrollfreigaben zu erteilen, die zur Vermeidung von Kollisionen und zur raschen Abwicklung und Aufrechterhaltung eines geordneten Flugverkehrsflusses erforderlich sind.

3.3.5.1.3. Flugverkehrskontrollfreigaben sind so früh zu erteilen, dass eine rechtzeitige Übermittlung an das Luftfahrzeug gewährleistet ist, so dass dieses die Freigaben einhalten kann.

3.3.5.2. Einer Freigabe unterliegender Flugbetrieb

3.3.5.2.1. Eine Flugverkehrskontrollfreigabe muss vor Beginn eines kontrollierten Flugs oder eines Flugabschnitts als kontrollierter Flug eingeholt werden. Die Freigabe muss durch Abgabe eines Flugplans bei einer Flugverkehrskontrollstelle angefordert werden.

3.3.5.2.2. Ist in einem Flugplan festgelegt, dass der erste Teil eines Fluges unkontrolliert ist und dass der anschließende Teil des Fluges einem Flugverkehrskontrolldienst unterliegt, muss die Flugbesatzung die Freigabe von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle einholen, bevor sie in den Bereich einfliegt, in dem der kontrollierte Flug beginnt.

3.3.5.2.3. Ist in einem Flugplan festgelegt, dass der erste Teil eines Fluges einem Flugverkehrskontrolldienst unterliegt und der anschließende Teil unkontrolliert ist, muss das Luftfahrzeug in der Regel bis zu dem Punkt freigegeben werden, an dem der kontrollierte Flug endet.

3.3.5.2.4. Der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs muss der Flugverkehrskontrollstelle eine nicht zufriedenstellende Flugverkehrskontrollfreigabe mitteilen. In solchen Fällen stellt die Flugverkehrskontrollstelle eine geänderte Freigabe aus, sofern dies praktikabel ist.

3.3.5.2.5. Hat ein Luftfahrzeug eine Freigabe angefordert, die mit einem Vorrang verbunden ist, muss die Notwendigkeit eines solchen Vorrangs erläutert werden, wenn die zuständige Flugverkehrskontrollstelle dies fordert.

3.3.5.1.1. Clearances shall be issued solely for expediting and separating air traffic and be based on known traffic conditions which affect safety in aircraft operation. Such traffic conditions include not only aircraft in the air and on the manoeuvring area over which control is being exercised, but also any vehicular traffic or other obstructions not permanently installed on the manoeuvring area in use.

3.3.5.1.2. ATC units shall issue such ATC clearances as necessary to prevent collisions and to expedite and maintain an orderly flow of air traffic.

3.3.5.1.3. ATC clearances shall be issued early enough to ensure that they are transmitted to the aircraft in sufficient time for it to comply with them.

3.3.5.2. Operation subject to clearance

3.3.5.2.1. An air traffic control clearance shall be obtained prior to operating a controlled flight, or a portion of a flight as a controlled flight. Such clearance shall be requested through the submission of a flight plan to an air traffic control unit.

3.3.5.2.2. When a flight plan specifies that the initial portion of a flight will be uncontrolled, and that the subsequent portion of the flight will be subject to air traffic control service, the flight crew shall obtain the clearance from the appropriate air traffic control unit prior to entering the area where controlled flight will be commenced.

3.3.5.2.3. When a flight plan specifies that the initial portion of a flight will be subject to air traffic control service, and that the subsequent portion will be uncontrolled, the aircraft shall normally be cleared to the point at which the controlled flight terminates.

3.3.5.2.4. The pilot-in-command of an aircraft shall inform the air traffic control unit if an air traffic control clearance is not satisfactory. In such cases, the air traffic control unit will issue an amended clearance, if practicable.

3.3.5.2.5. Whenever an aircraft has requested a clearance involving priority, a report explaining the necessity for such priority shall be submitted, if requested by the appropriate air traffic control unit.

3.3.5.2.6. Mögliche Erteilung einer Freigabeänderung während des Flugs. Falls vor Abflug zu erwarten ist, dass in Abhängigkeit von der kraftstoff-/energiebedingten Höchstflugdauer und vorbehaltlich einer Freigabeänderung während des Flugs möglicherweise entschieden wird, den Flug zu einem anderen Zielflugplatz fortzusetzen, müssen die zuständigen Flugverkehrskontrollstellen davon unterrichtet werden, indem in den Flugplan Informationen zur geänderten Flugstrecke (soweit bekannt) und dem geänderten Zielflugplatz eingetragen werden.

3.3.5.2.7. Ein Luftfahrzeug, das auf einem kontrollierten Flugplatz betrieben wird, darf nicht ohne Freigabe der Flugplatzkontrolle auf das Rollfeld rollen und muss alle Anweisungen dieser Stelle befolgen.

3.3.5.2.8. Bei der Radarführung oder Zuweisung einer direkten Streckenführung, die nicht im Flugplan enthalten ist und bei der bei einem IFR-Flug von einer veröffentlichten Flugverkehrsstrecke oder einem Instrumentenflugverfahren abgewichen wird, muss der den ATS-Überwachungsdienst erbringende Fluglotse Freigaben so erteilen, dass die vorgeschriebene Hindernisfreiheit ununterbrochen besteht, bis das Luftfahrzeug den Punkt erreicht, an dem der Pilot wieder zu der nach dem Flugplan gültigen Flugstrecke oder zu einer veröffentlichten Flugverkehrsstrecke zurückkehrt oder ein Instrumentenflugverfahren anwendet.

3.3.5.2.8.1. Radarkursführung zu einer Funknavigationshilfe für den Endanflug

Wenn die Anflugfreigabe erteilt wird, wird von der Flugzeugbesatzung erwartet, dass sie die letzte zugewiesene Höhe beibehält, bis der festgelegte oder Soll-Gleitweg des Anflugverfahrens erfasst wird. Wenn der Fluglotse verlangt, dass ein Luftfahrzeug den Gleitweg auf einer anderen Höhe als auf der Instrumentenanflugkarte dargestellt interceptieren soll, muss der Fluglotse den Piloten anweisen, diese bestimmte Höhe beizubehalten, bis der Gleitweg erfasst ist.

3.3.5.3. Freigaben für den Transschallflug

3.3.5.3.1. Die Flugverkehrskontrollfreigabe für die Transschall-Beschleunigungsphase eines Flugs mit Überschallgeschwindigkeit muss sich mindestens bis zum Ende dieser Phase erstrecken.

3.3.5.3.2. Die Flugverkehrskontrollfreigabe für die Geschwindigkeitsverringerung und den Sinkflug eines Luftfahrzeugs vom Reiseflug mit Überschallgeschwindigkeit zum Flug mit Unterschallgeschwindigkeit muss nach Möglichkeit einen ununterbrochenen Sinkflug mindestens während der Transschallphase gewährleisten.

3.3.5.4. Inhalt von Freigaben

In der Flugverkehrskontrollfreigabe sind anzugeben:

3.3.5.4.1. Kennung des Luftfahrzeugs gemäß Flugplan;

3.3.5.2.6. Potential reclearance in flight. If, prior to departure, it is anticipated that, depending on fuel/energy endurance and subject to reclearance in flight, a decision may be taken to proceed to a revised destination aerodrome, the appropriate air traffic control units shall be so notified by the insertion in the flight plan of information concerning the revised route (where known) and the revised destination.

3.3.5.2.7. An aircraft operated on a controlled aerodrome shall not taxi on the manoeuvring area without clearance from the aerodrome control tower and shall comply with any instructions given by that unit.

3.3.5.2.8. When vectoring or assigning a direct routing not included in the flight plan, which takes an IFR flight off published ATS route or instrument procedure, an air traffic controller providing ATS surveillance service shall issue clearances such that the prescribed obstacle clearance exists at all times until the aircraft reaches the point where the pilot re-joins the flight plan route or joins a published ATS route or instrument procedure.

3.3.5.2.8.1. Vectoring to pilot-interpreted final approach aid

When clearance for the approach is issued, the aircraft is expected to maintain the last assigned level until intercepting the specified or nominal glide path of the approach procedure. If the air traffic controller requires an aircraft to intercept the glide path at a level other than a level flight segment depicted on the instrument approach chart, the air traffic controller should instruct the pilot to maintain the particular level until established on the glide path.

3.3.5.3. Clearances for transonic flight

3.3.5.3.1. The air traffic control clearance relating to the transonic acceleration phase of a supersonic flight shall extend at least to the end of that phase.

3.3.5.3.2. The air traffic control clearance relating to the deceleration and descent of an aircraft from supersonic cruise to subsonic flight shall seek to provide for uninterrupted descent at least during the transonic phase.

3.3.5.4. Contents of clearances

An air traffic control clearance shall indicate:

3.3.5.4.1. aircraft identification as shown in the flight plan;

3.3.5.4.2. Freigabegrenze;

3.3.5.4.2. clearance limit;

3.3.5.4.3. Flugstrecke:

3.3.5.4.3. route of flight;

3.3.5.4.3.1. Die Flugstrecke muss in jeder Freigabe angegeben werden, wenn dies für notwendig erachtet wird;

3.3.5.4.3.1. the route of flight shall be detailed in each clearance when deemed necessary;

3.3.5.4.3.2. die Sprechgruppe „cleared flight planned route“ („Freigabe für die Strecke gemäß Flugplan“) darf nicht verwendet werden, wenn eine Freigabeänderung erteilt wird;

3.3.5.4.3.2. the phrase “cleared flight planned route” shall not be used when granting a re-clearance;

3.3.5.4.4. Flughöhe(n) für die gesamte Flugstrecke oder einen Teil davon und Änderungen der Flughöhe, falls erforderlich;

3.3.5.4.4. level or levels of flight for the entire route or part thereof and changes of levels if required;

3.3.5.4.5. alle erforderlichen Anweisungen oder Informationen zu anderen Punkten, wie z. B. ATFM-Startzeitnische, falls zutreffend, An- oder Abflugverfahren, Kommunikation und zeitliche Begrenzung der Gültigkeit der Freigabe.

3.3.5.4.5. any necessary instructions or information on other matters, such as ATFM departure slot if applicable, approach or departure manoeuvres, communications and the time of expiry of the clearance.

3.3.5.5. Wiederholung von Freigaben, Anweisungen und sicherheitsrelevanten Informationen

3.3.5.5. Read back of clearances, instructions and safety-related information

3.3.5.5.1. Die Flugbesatzung hat dem Fluglotsen die sicherheitsrelevanten Teile von Flugverkehrskontrollfreigaben und Anweisungen, die im Sprechfunkverkehr übermittelt werden, zu wiederholen. Die folgenden Punkte sind stets zu wiederholen:

3.3.5.5.1. The flight crew shall read back to the air traffic controller safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back:

3.3.5.5.1.1. Streckenfreigaben der Flugverkehrskontrolle;

3.3.5.5.1.1. ATC route clearances;

3.3.5.5.1.2. Freigaben und Anweisungen für das Aufrollen und Landen auf, den Start von, das Anhalten vor, das Kreuzen von, das Rollen auf und Zurückrollen auf Pisten und

3.3.5.5.1.2. clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, taxi and backtrack on any runway; and

3.3.5.5.1.3. Betriebspiste, Höhenmessereinstellungen, SSR-Codes, neu zugeteilte Funkkanäle, Anweisungen zur Flughöhe, Kurs- und Geschwindigkeitsanweisungen und

3.3.5.5.1.3. runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, newly assigned communication channels, level instructions, heading and speed instructions; and

3.3.5.5.1.4. Übergangsflächen, unabhängig davon, ob diese von einem Lotsen übermittelt wurden oder in ATIS-Aussendungen enthalten sind.

3.3.5.5.1.4. transition levels, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts.

In ATIS-Aussendungen übermittelte Übergangsflächen sind in Österreich mittels Bestätigung des ATIS-Kennbuchstabens durch den verantwortlichen Piloten als zurückgelesen anzusehen.

In Austria transition levels transmitted via ATIS broadcasts are considered to be confirmed by means of confirmation of the ATIS-Code letter by the pilot-in-command.

3.3.5.5.2. Andere Freigaben oder Anweisungen, einschließlich konditioneller Freigaben und Rollanweisungen, sind zu wiederholen oder auf eine Weise zu bestätigen, aus der ersichtlich wird, dass sie verstanden wurden und eingehalten werden.

3.3.5.5.2. Other clearances or instructions, including conditional clearances and taxi instructions, shall be read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with.

3.3.5.5.3. Der Lotse hat sich durch Anhören der Wiederholung zu vergewissern, dass die Freigabe oder Anweisung von der Flugbesatzung ordnungsgemäß bestätigt wurde, und ergreift unmittelbar Maßnahmen, um bei der Wiederholung gegebenenfalls festgestellte Unstimmigkeiten zu berichtigen.

3.3.5.5.3. The controller shall listen to the read-back to ascertain that the clearance or instruction has been correctly acknowledged by the flight crew and shall take immediate action to correct any discrepancies revealed by the read-back.

3.3.5.5.4. Die Wiederholung von CPDLC-Mitteilungen im Sprechfunkverkehr ist nicht vorgeschrieben, sofern dies nicht von der Flugsicherungsorganisation anders bestimmt wurde.

3.3.5.5.4. Voice read-back of CPDLC messages shall not be required, unless otherwise specified by the ANSP.

3.3.5.5.5. Der Fahrer eines Fahrzeugs, das auf dem Rollfeld betrieben wird oder betrieben werden soll, muss sicherheitsrelevante Teile der per Sprechfunk vom Fluglotsen übermittelten Anweisungen wiederholen, d. h. Anweisungen für das Befahren von, das Anhalten vor, das Kreuzen von und den Betrieb auf einer in Betrieb befindlichen Piste oder einer Rollbahn.

3.3.5.5.5. Vehicle drivers operating or intending to operate on the manoeuvring area shall read back to the air traffic controller safety-related parts of instructions which are transmitted by voice, e.g. instructions to enter, hold short of, cross and operate on any operational runway or taxiway.

3.3.5.5.6. Der Lotse muss sich durch Anhören der Wiederholung vergewissern, dass die Anweisung vom Fahrzeugführer ordnungsgemäß bestätigt wurde, und ergreift unmittelbar Maßnahmen, um bei der Wiederholung gegebenenfalls festgestellte Unstimmigkeiten zu berichtigen.

3.3.5.5.6. The controller shall listen to the read-back to ascertain that the instruction has been correctly acknowledged by the vehicle driver and shall take immediate action to correct any discrepancies revealed by the read-back.

3.3.5.5.6.1. Änderungen der Freigabe bezüglich Streckenführung oder Flughöhe

3.3.5.5.6.1. Changes in clearance regarding route or level

3.3.5.5.6.1.1. Bei der Erteilung einer Freigabe, die eine angeforderte Änderung der Streckenführung oder der Flughöhe umfasst, ist die Art der Änderung in der Freigabe genau anzugeben.

3.3.5.5.6.1.1. When issuing a clearance covering a requested change in route or level, the exact nature of the change shall be included in the clearance.

3.3.5.5.6.1.2. Erlauben die Verkehrsbedingungen keine Freigabe einer angeforderten Änderung, ist das Wort „UNABLE“ zu verwenden. Wenn es die Umstände erfordern, ist eine alternative Streckenführung oder Flughöhe anzubieten.

3.3.5.5.6.1.2. When traffic conditions will not permit clearance of a requested change, the word “UNABLE” shall be used. When warranted by circumstances, an alternative route or level shall be offered.

3.3.5.5.6.2. Freigabe im Zusammenhang mit Höhenangaben/Höhenmessereinstellungen

3.3.5.5.6.2. Clearance related to altimetry

3.3.5.5.6.2.1. Für Flüge in Gebieten, in denen eine Übergangshöhe festgelegt ist, ist die vertikale Position des Luftfahrzeugs, ausgenommen gemäß 3.3.5.5.6.2.5., in oder unterhalb der Übergangshöhe als Höhe über NN und in oder oberhalb der Übergangsfläche als Flugfläche anzugeben. Beim Durchfliegen der Übergangsschicht ist die vertikale Position im Steigflug als Flugfläche und im Sinkflug als Höhe über NN anzugeben.

3.3.5.5.6.2.1. For flights in areas where a transition altitude is established, the vertical position of the aircraft shall, except as provided for in 3.3.5.5.6.2.5. below, be expressed in terms of altitudes at or below the transition altitude and in terms of flight levels at or above the transition level. While passing through the transition layer, the vertical position shall be expressed in terms of flight levels when climbing and in terms of altitudes when descending.

3.3.5.5.6.2.2. Der Flugbesatzung ist die Übergangsfläche rechtzeitig vor deren Erreichen im Sinkflug mitzuteilen.

3.3.5.5.6.2.2. The flight crew shall be provided with the transition level in due time prior to reaching it during descent.

3.3.5.5.6.2.3. Außer wenn bekannt ist, dass das Luftfahrzeug die Informationen bereits in einer gerichteten Übermittlung erhalten hat, ist eine QNH-Höhenmessereinstellung aufzunehmen in:

3.3.5.5.6.2.3. Except when it is known that the aircraft has already received the information in a directed transmission, an QNH altimeter setting shall be included in:

- i) die Sinkflugfreigabe, wenn die erste Freigabe für eine Höhe über NN unterhalb der Übergangsfläche erteilt wird;
- ii) die Anflugfreigabe oder Freigabe für den Einflug in die Platzrunde;
- iii) die Rollfreigabe für abfliegende Luftfahrzeuge.

- (i) the descent clearance, when first cleared to an altitude below the transition level;
- (ii) the approach clearance or the clearance to enter the traffic circuit;
- (iii) the taxi clearance for departing aircraft.

3.3.5.5.6.2.4. Eine QFE-Höhenmessereinstellung ist Luftfahrzeugen auf Anforderung oder regelmäßig gemäß örtlichen Vereinbarungen mitzuteilen.

3.3.5.5.6.2.4. A QFE altimeter setting shall be provided to aircraft on request or on a regular basis in accordance with local arrangements.

3.3.5.5.6.2.5. Wenn einem Luftfahrzeug eine Landefreigabe erteilt wurde oder einem Luftfahrzeug mitgeteilt wurde, dass die Piste zur Landung auf AFIS-Flugplätzen verfügbar ist und das Luftfahrzeug den Anflug mit Bezug auf den Luftdruck auf Flugplatzhöhe (QFE) durchführt, ist die vertikale Position des Luftfahrzeugs als Höhe über Grund über der Flugplatzhöhe während dieses Teils seines Flugs, für den QFE verwendet werden darf, anzugeben, abweichend wovon die vertikale Position in folgenden Fällen als Höhe über Grund über der Landebahnschwellenhöhe anzugeben ist:

3.3.5.5.6.2.5.1. für Instrumentenlandebahnen, wenn die Schwelle 2 M (7 FT) oder mehr unterhalb der Flugplatzhöhe liegt; und

3.3.5.5.6.2.5.2. für Landebahnen für Präzisionsanflüge.

3.3.5.5.6.3. Konditionelle Freigaben

3.3.5.5.6.3.1. Konditionelle Redewendungen, wie „behind landing aircraft“ („hinter landendem Luftfahrzeug“) oder „after departing aircraft“ („nach startendem Luftfahrzeug“) dürfen nicht für Bewegungen verwendet werden, die die aktive(n) Piste(n) betreffen, außer wenn der jeweilige Lotse und der Pilot die betreffenden Luftfahrzeuge oder Bodenfahrzeuge sieht. Das Luftfahrzeug oder das Bodenfahrzeug, das Ursache für die Angabe einer Bedingung in der erteilten Freigabe ist, muss das erste Luftfahrzeug/Bodenfahrzeug sein, das sich vor dem anderen betroffenen Luftfahrzeug vorbeibewegt. In allen Fällen ist eine konditionelle Freigabe in der nachstehenden Reihenfolge zu erteilen und muss Folgendes umfassen:

3.3.5.5.6.3.1.1. das Rufzeichen;

3.3.5.5.6.3.1.2. die Bedingung;

3.3.5.5.6.3.1.3. die Freigabe; und

3.3.5.5.6.3.1.4. eine kurze Wiederholung der Bedingung.

3.3.5.6. Koordinierung von Freigaben

3.3.5.6.1. Eine Flugverkehrskontrollfreigabe ist zwischen Flugverkehrskontrollstellen zu koordinieren, so dass sie den gesamten Flugweg eines Luftfahrzeugs oder einen bestimmten Teil davon gemäß den Bestimmungen unter Nummer 2 bis 6 [Punkt 3.3.5.6.2. - 3.3.5.6.6.] abdeckt.

3.3.5.6.2. Einem Luftfahrzeug ist eine Freigabe für den gesamten Flugweg bis zum ersten Zielflugplatz zu erteilen:

3.3.5.6.2.1. wenn es vor dem Abflug möglich war, die Freigabe zwischen allen Flugverkehrskontrollstellen zu koordinieren, unter deren Kontrolle sich das Luftfahrzeug befinden wird, oder

3.3.5.5.6.2.5. When an aircraft has been given clearance to land or where an aircraft has been informed that the runway is available for landing at AFIS aerodromes and that aircraft is completing its approach using atmospheric pressure at aerodrome elevation (QFE), the vertical position of that aircraft shall be expressed in terms of height above aerodrome elevation during that portion of its flight for which QFE may be used, except that it shall be expressed in terms of height above runway threshold elevation:

3.3.5.5.6.2.5.1. for instrument runways if the threshold is 2 M (7 FT) or more below the aerodrome elevation; and

3.3.5.5.6.2.5.2. for precision approach runways.

3.3.5.5.6.3. Conditional clearances

3.3.5.5.6.3.1. Conditional phrases, such as “behind landing aircraft” or “after departing aircraft”, shall not be used for movements affecting the active runway(s), except when the aircraft or vehicles concerned are seen by the appropriate controller and pilot. The aircraft or vehicle causing the condition in the clearance issued shall be the first aircraft/vehicle to pass in front of the other aircraft concerned. In all cases, a conditional clearance shall be given in the following order and consist of:

3.3.5.5.6.3.1.1. the call sign;

3.3.5.5.6.3.1.2. the condition;

3.3.5.5.6.3.1.3. the clearance; and

3.3.5.5.6.3.1.4. a brief reiteration of the condition.

3.3.5.6. Coordination of clearances

3.3.5.6.1. An air traffic control clearance shall be coordinated between air traffic control units to cover the entire route of an aircraft or a specified portion thereof as described in provisions 2. to 6 [item 3.3.5.6.2. - 3.3.5.6.6.].

3.3.5.6.2. An aircraft shall be cleared for the entire route to the aerodrome of first intended landing:

3.3.5.6.2.1. when it has been possible, prior to departure, to coordinate the clearance between all the units under whose control the aircraft will come; or

3.3.5.6.2.2. wenn mit ausreichender Sicherheit feststeht, dass eine vorherige Koordinierung zwischen den Flugverkehrskontrollstellen erfolgen wird, unter deren Kontrolle sich das Luftfahrzeug später befinden wird.

3.3.5.6.3. Ist die Koordinierung nach Nummer 2 [Punkt 3.3.5.6.2.] nicht erfolgt oder vorgesehen, ist dem Luftfahrzeug eine Freigabe nur bis zu dem Punkt zu erteilen, bis zu dem eine Koordinierung mit ausreichender Sicherheit gewährleistet ist; vor dem Erreichen eines solchen Punkts oder an einem solchen Punkt ist dem Luftfahrzeug eine weitere Freigabe zu erteilen, wobei gegebenenfalls Warteanweisungen erteilt werden.

3.3.5.6.4. Wenn dies von der Flugverkehrsdienststelle vorgeschrieben wird, hat das Luftfahrzeug Verbindung zu einer nachfolgenden Flugverkehrskontrollstelle aufzunehmen, um eine nachgelagerte Freigabe vor Erreichen des Kontrollübergabepunkts einzuholen.

3.3.5.6.4.1. Das Luftfahrzeug hat die erforderliche Zweiweg-Sprechfunkverbindung mit der aktuellen Flugverkehrskontrollstelle aufrechtzuerhalten, während eine nachgelagerte Freigabe eingeholt wird.

3.3.5.6.4.2. Eine Freigabe, die als nachgelagerte Freigabe erteilt wird, muss als solche für den Piloten eindeutig erkennbar sein.

3.3.5.6.4.3. Sofern nachgelagerte Freigaben nicht koordiniert sind, dürfen sie sich nur in dem Luftraum auf das ursprüngliche Flugprofil eines Luftfahrzeugs auswirken, in dem die für die Erteilung der nachgelagerten Freigabe verantwortliche Flugverkehrskontrollstelle zuständig ist.

3.3.5.6.5. Beabsichtigt ein Luftfahrzeug, von einem Flugplatz innerhalb eines Kontrollbezirks zu starten und innerhalb von 30 Minuten oder innerhalb einer anderen, zwischen den betreffenden Bezirkskontrollstellen vereinbarten Zeitspanne in einen anderen Kontrollbezirk einzufliegen, hat eine Koordinierung mit der nachfolgenden Bezirkskontrollstelle zu erfolgen, bevor die Startfreigabe erteilt wird.

3.3.5.6.6. Beabsichtigt ein Luftfahrzeug, einen Kontrollbezirk für einen Flug außerhalb des kontrollierten Luftraums zu verlassen und anschließend in denselben oder einen anderen Kontrollbezirk einzufliegen, kann eine Freigabe vom Abflugort bis zum ersten Zielflugplatz erteilt werden. Solche Freigaben oder Änderungen daran gelten nur für diejenigen Teile des Flugs, die innerhalb des kontrollierten Luftraums durchgeführt werden.

3.3.5.7. Horizontale Geschwindigkeitsanweisungen

3.3.5.7.1. Geschwindigkeitsanweisungen bleiben solange in Kraft, bis sie ausdrücklich vom Fluglotsen aufgehoben oder geändert werden.

3.3.5.6.2.2. when there is reasonable assurance that prior coordination will be effected between those units under whose control the aircraft will subsequently come.

3.3.5.6.3. When coordination as in 2 [item 3.3.5.6.2.] has not been achieved or is not anticipated, the aircraft shall be cleared only to that point where coordination is reasonably assured; prior to reaching such point, or at such point, the aircraft shall receive further clearance, holding instructions being issued as appropriate.

3.3.5.6.4. When prescribed by the ATS unit, aircraft shall contact a downstream air traffic control unit, for the purpose of receiving a downstream clearance prior to the transfer of control point.

3.3.5.6.4.1. Aircraft shall maintain the necessary two-way communication with the current air traffic control unit whilst obtaining a downstream clearance.

3.3.5.6.4.2. A clearance issued as a downstream clearance shall be clearly identifiable as such to the pilot.

3.3.5.6.4.3. Unless coordinated, downstream clearances shall not affect the aircraft's original flight profile in any airspace, other than that of the air traffic control unit responsible for the delivery of the downstream clearance.

3.3.5.6.5. When an aircraft intends to depart from an aerodrome within a control area to enter another control area within a period of thirty minutes, or such other specific period of time as has been agreed between the area control centres concerned, coordination with the subsequent area control centre shall be effected prior to issuance of the departure clearance.

3.3.5.6.6. When an aircraft intends to leave a control area for flight outside controlled airspace, and will subsequently re-enter the same or another control area, a clearance from the point of departure to the aerodrome of first intended landing may be issued. Such clearance or revisions thereto shall apply only to those portions of the flight conducted within controlled airspace.

3.3.5.7. Horizontal speed control instructions

3.3.5.7.1. Speed control instructions should remain in effect unless explicitly cancelled or amended by the air traffic controller.

Anmerkung: Die Aufhebung einer Geschwindigkeitsanweisung entbindet die Flugbesatzung nicht von der Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen im Zusammenhang mit Luftraumklassifizierungen gemäß Anhang 4 „ATS-Luftraumklassen - erbrachte Dienste und Fluganforderungen“ zum Anhang der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 (ENR 1.4).

3.3.5.8. Geschwindigkeitsbeschränkungen für Standard-Instrumentenabflugstrecken (SID) und Standard-Instrumentenanflugstrecken (STAR)

3.3.5.8.1. Die Flugbesatzung muss die veröffentlichten SID- und STAR-Geschwindigkeitsbeschränkungen einhalten, sofern die Beschränkungen nicht ausdrücklich vom Fluglotsen aufgehoben oder geändert werden.

Anmerkung: Einige SID- und STAR- Geschwindigkeitsbeschränkungen gewährleisten die Einhaltung der RNAV Abflug- oder Anflugverfahren (z. B. Höchstgeschwindigkeit in Verbindung mit einem konstanten Kurvenradius zu einem Punkt (RF) Abschnitt).

3.3.6. SERA.8025 Standortmeldungen

3.3.6.1. Sofern von der zuständigen Behörde oder von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unter von der zuständigen Behörde festgelegten Bedingungen keine Ausnahme festgelegt wurde, sind bei einem kontrollierten Flug der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unverzüglich Zeitpunkt und Höhe des Überflugs der vorgegebenen Pflichtmeldepunkte zusammen mit anderen vorgeschriebenen Informationen zu melden. Standortmeldungen sind desgleichen auch für zusätzliche Punkte vorzunehmen, wenn dies von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle verlangt wird. Sind keine Meldepunkte vorgegeben, sind Standortmeldungen in Zeitabständen vorzunehmen, die von der zuständigen Behörde vorgeschrieben oder von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle festgelegt sind.

3.3.6.1.1. Bei kontrollierten Flügen, bei denen Standortmeldungen an die zuständige Flugverkehrsdienststelle mittels Datenverbindung vorgenommen werden, sind Standortmeldungen im Sprechfunkverkehr nur auf Aufforderung abzugeben.

3.3.6.1.2. Wurde ein kontrollierter Flug von der Verpflichtung befreit, sich an vorgegebenen Pflichtmeldepunkten zu melden, hat der Pilot, sofern keine automatisierte Standortmeldung erfolgt, Standortmeldungen im Sprechfunkverkehr oder mittels Datenverbindung wieder abzugeben:

3.3.6.1.2.1. wenn er eine entsprechende Anweisung erhält;

3.3.6.1.2.2. wenn er den Hinweis erhält, dass der ATS-Überwachungsdienst eingestellt wurde; oder

Remark: Cancellation of any speed control instruction do not relieve the flight crew of compliance with the speed limitations associated with airspace classifications as specified in Appendix 4 “ATS airspace classes - services provided and flight requirements” to the Annex to Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 (ENR 1.4).

3.3.5.8. Standard instrument departure (SID) and standard instrument arrival (STAR) speed instructions

3.3.5.8.1. The flight crew should comply with published SID and STAR speed restrictions unless the restrictions are explicitly cancelled or amended by the air traffic controller.

Remark: Some SID and STAR speed restrictions ensure containment within RNAV departure or arrival procedure (e.g. maximum speed associated with a constant radius arc to a fix (RF) leg).

3.3.6. SERA.8025 Position reports

3.3.6.1. Unless exempted by the competent authority or by the appropriate air traffic services unit under conditions specified by that authority, a controlled flight shall report to the appropriate air traffic services unit, as soon as possible, the time and level of passing each designated compulsory reporting point, together with any other required information. Position reports shall similarly be made in relation to additional points when requested by the appropriate air traffic services unit. In the absence of designated reporting points, position reports shall be made at intervals prescribed by the competent authority or specified by the appropriate air traffic services unit.

3.3.6.1.1. Controlled flights providing position information to the appropriate air traffic services unit via data link communications shall only provide voice position reports when requested.

3.3.6.1.2. When a controlled flight has been exempted from the requirement to report at compulsory reporting points, pilots shall, unless automated position reporting is in effect, resume voice or CPDLC position reporting:

3.3.6.1.2.1. when so instructed;

3.3.6.1.2.2. when advised that the ATS surveillance service has been terminated; or

3.3.6.1.2.3. wenn er den Hinweis erhält, dass ein Verlust der Überwachungsidentifikation des Flugverkehrsdienstes eingetreten ist.

3.3.6.2. Unter gebührender Berücksichtigung der in Punkt SERA.14065 festgelegten Anforderungen an den Wechsel des Flugfunk-Sprechfunkkanals muss die Positionsmeldung folgende Elemente enthalten:

3.3.6.2.1. Luftfahrzeugkennung,

3.3.6.2.2. Position,

3.3.6.2.3. Zeit,

3.3.6.2.4. Geschwindigkeit, falls von der Flugverkehrskontrolle zugewiesen, und

3.3.6.2.5. sonstige Elemente nach Anweisung der Flugverkehrskontrolle.

3.3.6.3. Die unter Buchstabe b [Punkt 3.3.6.2.] beschriebenen Elemente müssen, wie in Anlage 5 Abschnitt A Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 erläutert, gemeldet werden.

3.3.7. SERA.8030 Beendigung der Kontrolle

3.3.7.1. Bei einem kontrollierten Flug ist, außer bei Landung auf einem kontrollierten Flugplatz, der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle besonders zu melden, dass der Flug nicht mehr dem Flugverkehrskontrolldienst unterliegt.

3.3.8. SERA.8035 Kommunikation

3.3.8.1. Ein Luftfahrzeug, das einen kontrollierten Flug durchführt, hat dauernde Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufrechtzuerhalten und bei Bedarf eine Zweiweg-Funkverbindung mit dieser herzustellen, sofern nicht von der zuständigen Flugsicherungsorganisation für Luftfahrzeuge, die Teil des Flugplatzverkehrs an einem kontrollierten Flugplatz sind, etwas anderes vorgeschrieben ist.

Anmerkung: Vor der Durchführung von Flugverkehrsüberwachungsdiensten sollte eine direkte Lotse-Pilot Kommunikation hergestellt werden, sofern nicht andere spezielle Umstände, wie beispielsweise eine Notlage, eine andere Vorgehensweise erfordern.

3.3.8.1.1. Die Anforderung, Hörbereitschaft im Flugfunk-Sprechfunkverkehr aufrechtzuerhalten, gilt bei Herstellung einer CPDLC-Kommunikation weiter.

3.3.6.1.2.3. when advised that the ATS surveillance identification is lost.

3.3.6.2. With due regard to requirements in SERA.14065 for communications change over, the position report shall contain the following elements:

3.3.6.2.1. aircraft identification;

3.3.6.2.2. position;

3.3.6.2.3. time;

3.3.6.2.4. speed, if assigned by ATC; and

3.3.6.2.5. other elements as instructed by ATC.

3.3.6.3. The elements described in point (b) [Point 3.3.6.2.] shall be reported as described in point 2 of Point A of Appendix 5 of the Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012.

3.3.7. SERA.8030 Termination of control

3.3.7.1. A controlled flight shall, except when landing at a controlled aerodrome, advise the appropriate ATC unit as soon as it ceases to be subject to air traffic control service.

3.3.8. SERA.8035 Communications

3.3.8.1. An aircraft operated as a controlled flight shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel of, and establish two-way communication as necessary with, the appropriate air traffic control unit, except as may be prescribed by the relevant ANSP in respect of aircraft forming part of aerodrome traffic at a controlled aerodrome.

Remark: Direct controller-pilot communications should be established prior to the provision of ATS surveillance services, unless special circumstances, such as emergencies, dictate otherwise.

3.3.8.1.1. The requirement for an aircraft to maintain an air-ground voice communication watch shall remain in effect when CPDLC has been established.

Anmerkung: Kann bei einem Ausfall der Kommunikation Buchstabe a [Punkt 3.3.8.1] nicht eingehalten werden, müssen die in Punkt SERA.14083 [Punkt 3.3.8.4] festgelegten Verfahren bei Kommunikationsausfall befolgt werden.

Remark: If a communication failure precludes compliance with point (a) [Point 3.3.8.1], the procedures on communication failures shall be followed, as specified in SERA.14083 [Point 3.3.8.4].

3.3.8.2. "Call Sign only"-Verfahren

3.3.8.2. "Call sign only" procedure

3.3.8.2.1. Die Flugverkehrsdienststelle kann dem Piloten auftragen, die nächste Flugverkehrsdienststelle ausschließlich mit seinem eigenen Rufzeichen zu kontaktieren. Das Ziel einer solchen Anweisung ist, dass die Frequenz nicht unnötig belastet wird.

3.3.8.2.1. The ATS unit may instruct a pilot to contact the next ATS unit by only using the aircraft call sign. The aim of such an instruction is to avoid frequency congestion.

3.3.8.2.2. Die Flugverkehrsdienststelle gibt dem Piloten die Anweisung "Call Sign only" zusammen mit dem Frequenzwechsel. Der Pilot wechselt die Frequenz und meldet sich mit dem Rufzeichen der gerufenen Flugverkehrsdienststelle gefolgt vom eigenen Rufzeichen. Weitere Informationen müssen in diesem Fall unterlassen werden.

3.3.8.2.2. The ATS unit instructs the pilot to change frequency together with the phrase "call sign only". The pilot performs the frequency change and calls the ATS unit using the call sign of the station being called followed by the own call sign. Additional information shall be omitted.

3.3.8.2.3. Dieses Verfahren ist nur nach Aufforderung der Flugverkehrsdienststelle anzuwenden.

3.3.8.2.3. The procedure shall only be used if instructed to do so by the ATS unit.

3.3.8.2.4. Phraseologie:

3.3.8.2.4. Phraseology:

Flugverkehrsdienststelle: (Rufzeichen der Luftfunkstelle) RUFEN SIE (Rufzeichen der Bodenfunkstelle) (Frequenz der Bodenfunkstelle) CALL SIGN ONLY

ATS unit: (call sign of the aircraft) CONTACT (call sign of the aeronautical station) (frequency of the aeronautical station) CALL SIGN ONLY

Pilot: RUFE (Rufzeichen der Bodenfunkstelle) (Frequenz der Bodenfunkstelle) CALL SIGN ONLY (Rufzeichen der Luftfunkstelle)

Pilot: CONTACT (call sign of the aeronautical station) (frequency of the aeronautical station) CALL SIGN ONLY (call sign of the aircraft)

Nach dem Frequenzwechsel:

After the frequency change:

Pilot: (Rufzeichen der Bodenfunkstelle), (Rufzeichen der Luftfunkstelle) (HEAVY / SUPER falls zutreffend)

Pilot: (call sign of the aeronautical station), (call sign of the aircraft) (HEAVY / SUPER if applicable)

3.3.8.3. Flugfunk-Sprechfunkverbindung

3.3.8.3. Air-ground voice communications

3.3.8.3.1. Die Verpflichtung zur Herstellung und Aufrechterhaltung einer Flugfunk-Sprechfunkverbindung im Sinne der SERA besteht gegenüber der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle oder Militärflugleitung.

3.3.8.3.1. The obligation for establishing and maintaining air-ground voice communications in accordance with the SERA exists towards the appropriate air traffic services unit or the appropriate military flight operation office.

3.3.8.3.2. Ausgenommen von der Verpflichtung des Abs. 3.3.8.3.1. sind kontrollierte Flüge im Flugplatzverkehr eines kontrollierten Flugplatzes – ausgenommen Instrumentenflüge und Flüge zur gewerbsmäßigen Personenbeförderung – wenn keine Sprechfunkmöglichkeit besteht und von der zuständigen Flugplatzkontrollstelle etwas anderes aufgetragen ist. Bei solchen Flügen hat der Pilot die Anweisungen zu beachten, die durch optische Signale und Zeichen (gemäß SERA Anlage 1, Abschnitt 3 und 5) [ENR 1.1, Punkt 2.3.2., Unterpunkt 3. und 5.] gegeben werden.

3.3.8.3.2. Exempted from the obligation of para 3.3.8.3.1. are controlled flights within the aerodrome traffic of a controlled aerodrome – except IFR flights and flights for the purpose of commercial passenger transport – if no voice radio option exists and otherwise instructed by the appropriate aerodrome control unit. On such flights the pilot-in-command shall follow the instructions, which are provided by visual signals according SERA Appendix 1, section 3 and 5 [ENR 1.1, item 2.3.2., sub-item 3. and 5.].

3.3.8.4. Verfahren bei Ausfall der Funkkommunikation

3.3.8.4. Radio communication failure procedures

3.3.8.4.1. Ist ein Luftfahrzeug nicht in der Lage, Punkt SERA.8035 Buchstabe a [Punkt 3.3.8.] zu erfüllen, so muss die Flugbesatzung versuchen, Kontakte auf dem zuvor genutzten Kanal und, falls dies nicht erfolgreich ist, auf einem anderen für die Strecke vorgesehenen Kanal herzustellen. Scheitern diese Versuche, muss die Flugbesatzung versuchen, eine Funkverbindung mit folgenden Stellen herzustellen:

1. Der zuständigen Flugverkehrsdienststelle,
2. anderen Flugverkehrsdienststellen oder
3. anderen Luftfahrzeugen,

unter Nutzung aller verfügbaren Mittel, u. a. Datalink, Sprachkommunikation via Satellit und Mobiltelefone, und, sofern erfolgreich, darauf hinweisen, dass keine Kontaktaufnahme über den zugewiesenen Kanal möglich war.

3.3.8.4.2. Geht eine erwartete Meldung eines Luftfahrzeugs nicht innerhalb einer gewissen Zeitspanne ein, sodass ein Funkausfall vermutet wird, oder auf Verlangen einer anderen Flugverkehrsdienststelle, muss der Fluglotse das Luftfahrzeug auf den Frequenzen anrufen, auf denen das Luftfahrzeug vermutlich hörbereit ist, und zusätzlich gilt Folgendes:

1. Bei der Erbringung von Überwachungsdiensten muss der Fluglotse in der Regel feststellen, ob der Empfänger des Luftfahrzeugs funktioniert oder nicht, und, falls dies gelingt, weiterhin Flugverkehrskontrolldienste unter Verwendung von SSR-Code/ADS-B-Übertragungsänderungen oder IDENT-Übertragungen erbringen, um eine Bestätigung der für das Luftfahrzeug erteilten Freigaben zu erhalten.
2. Falls dies dem Fluglotsen nicht gelingt, muss die Flugverkehrskontrollstelle
 - i) andere Flugverkehrsdienststellen um Hilfe bitten, das Luftfahrzeug zu rufen und gegebenenfalls Meldungen weiterzuleiten,
 - ii) Luftfahrzeuge auf der Flugstrecke ersuchen, Funkverbindung mit dem Luftfahrzeug herzustellen und gegebenenfalls Meldungen weiterzuleiten.
 - iii) den Luftfahrzeugbetreiber so bald wie möglich über jeden Ausfall der Bord-Boden-Kommunikation unterrichten.
3. Gelingen die unter Nummer 2 Ziffern i) und ii) beschriebenen Versuche nicht, darf die Blindsendung von Flugverkehrskontrollfreigaben an Luftfahrzeuge nur auf ausdrücklichen Wunsch des Aufgebers erfolgen. Weitere Meldungen sollten auf den Frequenzen, auf denen eine Hörbereitschaft des Luftfahrzeugs angenommen wird, durch Blindsendung übermittelt werden.

3.3.8.4.1. When an aircraft is unable to comply with SERA.8035, point (a) [Point 3.3.8.], the flight crew shall attempt to establish contact on the previous channel used and, if not successful, on another channel appropriate to the route. If these attempts fail, the flight crew shall attempt to establish communication with:

1. the appropriate air traffic services unit;
2. other air traffic services units; or
3. other aircraft,

using all available means, including, inter alia, data link, satellite voice and mobile phones and, when successful, advise that contact on the assigned channel could not be established.

3.3.8.4.2. When an expected communication from an aircraft has not been received within a time period such that the occurrence of a communication failure is suspected, or when requested by other air traffic services units, the air traffic controller shall call the aircraft on the frequencies on which the aircraft is believed to be listening, and:

1. when providing surveillance service, the air traffic controller shall normally determine whether or not the aircraft's receiver is functioning, and if successful, continue providing air traffic control service using SSR code/ADS-B transmission changes or IDENT transmissions to obtain acknowledgement of clearances issued to the aircraft;
2. if not successful, the air traffic control unit shall:
 - (i) request other air traffic services units to render assistance by calling the aircraft and relaying messages, if necessary;
 - (ii) request aircraft on the route to attempt to establish communication with the aircraft and relay messages, if necessary;
 - (iii) initiate the notification to the aircraft operator, as soon as possible, of any failure in air-ground communication;
3. if the attempts described in points 2. (i) and 2. (ii) fail, blind transmission of air traffic control clearances shall not be made to aircraft, except at the specific request of the originator. Other messages should be transmitted by blind transmission on the frequencies on which the aircraft is believed to be listening.

3.3.8.4.3. Ist ein Luftfahrzeug nicht in der Lage, Punkt SERA.8035 Buchstabe a [Punkt 3.3.8.] zu erfüllen, und sind die unter Punkt SERA.14083 Buchstabe a [Punkt 3.3.8.4.1.] beschriebenen Versuche, Funkverbindungen herzustellen, fehlgeschlagen, müssen die nachstehend beschriebenen Verfahren bei Ausfall der Funkkommunikation angewandt werden:

1. Ist das Luftfahrzeug Teil des Flugplatzverkehrs auf einem kontrollierten Flugplatz, muss es stets darauf achten, ob möglicherweise Anweisungen mit optischen Signalen erteilt werden.
2. Das Luftfahrzeug muss den Transponder auf den Mode-A-Code 7600 und/oder den ADS-B-Sender eingestellt haben, damit der Ausfall der Bord-Boden-Kommunikation angezeigt wird und die in den Nummern 3., 4., 5. und 6. beschriebenen Verfahren eingehalten werden.
3. Ein VFR-Flug muss seinen Flug unter Sichtwetterbedingungen fortsetzen, auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz landen und seine Ankunft auf dem schnellsten Weg der zuständigen Flugverkehrsdienststelle melden.
4. Außer in den in Nummer 5. genannten Fällen muss ein IFR-Flug
 - i) die letzte zugewiesene Geschwindigkeit und Höhe über NN oder, falls höher, die Mindestflughöhe für einen Zeitraum von 20 Minuten halten,
 - A) nachdem das Luftfahrzeug nicht in der Lage war, eine vorgeschriebene Meldung zu machen, oder
 - B) im Anschluss an die Zeit, in der der Transponder auf 7600 umgestellt und/oder der entsprechende ADS-B-Notfall- und/oder Dringlichkeitsmodus übermittelt wurde, sofern ein Überwachungsdienst erbracht wird,

und anschließend die im aufgegebenen Flugplan genannte Höhe und Geschwindigkeit entsprechend den Verspätungs- und Änderungsmeldungen anpassen;

- ii) bei Radarführung oder, wenn durch die Flugverkehrskontrolle angewiesen, seitlich versetzt unter Nutzung von Flächennavigation (RNAV) fortgesetzt werden
 - A) mit einer bestimmten Freigabegrenze, die unter Berücksichtigung der geltenden Mindestflughöhe über NN eingehalten wird, bis die zuletzt empfangene und bestätigte Strecke wieder erreicht wird, oder
 - B) ohne eine bestimmte Freigabegrenze, bis spätestens am nächsten signifikanten Punkt die zuletzt empfangene und bestätigte Strecke unter Berücksichtigung der geltenden Mindestflughöhe über NN wieder erreicht wird,

3.3.8.4.3. When an aircraft is unable to comply with point SERA.8035(a) [Point 3.3.8.] and the attempts described in point (a) of SERA.14083 [Point 3.3.8.4.1.] to establish communications are not successful, the radio communication failure procedures described below shall be applied:

1. The aircraft, when forming part of the aerodrome traffic at a controlled aerodrome, shall keep a watch for instructions as may be issued by visual signals.
2. The aircraft shall set the transponder on Mode A Code 7600 and/or set the ADS-B transmitter to indicate the loss of air-ground communications and comply with the procedures described in points 3., 4., 5. and 6., as appropriate.
3. A VFR flight shall continue to fly in visual meteorological conditions, land at the nearest suitable aerodrome, and report its arrival by the most expeditious means to the appropriate air traffic services unit.
4. Except as provided for in point 5., an IFR flight shall:
 - (i) maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 20 minutes following:
 - A) the aircraft's failure to make a required report; or
 - B) the time the transponder is set to 7600 and/or the appropriate ADS-B emergency and/or urgency mode is transmitted if surveillance service is provided,

and thereafter adjust level and speed in accordance with the filed flight plan as amended by delay and modification messages to the filed flight plan;

- (ii) when being vectored or having been directed by ATC to proceed offset using area navigation (RNAV):
 - A) with a specified limit, continue to that limit, then rejoin the last received and acknowledged route, taking into consideration the applicable minimum flight altitude; or
 - B) without a specified limit, rejoin the last received and acknowledged route no later than the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude;

iii) entsprechend der zuletzt erhaltenen und bestätigten Streckenfreigabe bis zu der festgelegten Navigationshilfe oder dem festgelegten Fixpunkt des Bestimmungsflugplatzes fortgesetzt werden und, sofern zur Einhaltung von Ziffer iv) erforderlich, bis zum Beginn des Sinkflugs über dieser Hilfe oder dem Fixpunkt warten;

iv) den Sinkflug ab der Navigationshilfe oder dem Fixpunkt nach Ziffer iii) zur oder möglichst nah an der zuletzt erhaltenen und bestätigten voraussichtlichen Anflugzeit oder, sofern keine voraussichtliche Anflugzeit erhalten oder bestätigt wurde, möglichst nah an der voraussichtlichen Ankunftszeit einleiten;

v) ein Instrumentenanflugverfahren entsprechend den Angaben für die benannte Navigationshilfe oder den festgelegten Fixpunkt durchführen und

vi) nach Möglichkeit innerhalb von 30 Minuten nach der voraussichtlichen Ankunftszeit gemäß Ziffer iv) oder nach der zuletzt bestätigten voraussichtlichen Anflugzeit, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist, landen.

5. Ein IFR-Flug auf einer Standard-Instrumentenabflugstrecke oder einer Standard-Instrumentenankunftsstrecke muss die Verfahren bei Ausfall der Funkkommunikation einhalten, die, sofern zur Verfügung gestellt, in der Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) oder Standard-Instrumentenankunftsstrecke (STAR) angegeben sind.

6. Trifft ein IFR-Flug auf Sichtwetterbedingungen und beschließt der verantwortliche Pilot, weiterhin unter Sichtwetterbedingungen zu fliegen, muss der Pilot Mode-A-Code 7601 einstellen, auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz landen und seine Ankunft auf dem schnellsten Weg der zuständigen Flugverkehrsdienststelle melden.

3.3.8.4.4. Die Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten für Flüge, die in dem betreffenden Luftraum durchgeführt werden, beruht auf der Prämisse, dass ein Luftfahrzeug mit Ausfall der Funkkommunikation Buchstabe c [Punkt 3.3.8.4.3.] erfüllt.

3.3.8.4.5. Sobald eine Flugverkehrskontrolstelle Kenntnis davon erlangt, dass bei einem in ihrem Zuständigkeitsbereich fliegenden Luftfahrzeug offenbar die Funkkommunikation ausgefallen ist, leitet sie die Informationen über den Ausfall der Funkkommunikation an alle betroffenen Flugverkehrsdienststellen entlang der Flugstrecke weiter. Die Bezirkskontrollstelle, in deren Gebiet sich der Bestimmungsflugplatz befindet, muss Schritte unternehmen, um Informationen über den Ausweichflugplatz bzw. die Ausweichflugplätze und andere relevante, im aufgegebenen Flugplan enthaltene Informationen zu erhalten, sofern diese Informationen nicht bereits vorliegen.

(iii) proceed according to the last received and acknowledged route clearance to the appropriate designated navigation aid or fix serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with point (iv) below, hold over this aid or fix until commencement of descent;

(iv) commence descent from the navigation aid or fix specified in point (iii) at, or as close as possible to, the expected approach time last received and acknowledged; or, if no expected approach time has been received and acknowledged, at, or as close as possible to, the estimated time of arrival;

(v) complete an instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid or fix; and

(vi) land, if possible, within 30 minutes after the estimated time of arrival specified in point (iv) or the last acknowledged expected approach time, whichever is later.

5. An IFR flight following a standard instrument departure route or a standard instrument arrival route shall comply with the procedures for radio communication failure specified on the Standard Departure Chart - Instrument (SID) or Standard Arrival Chart - Instrument (STAR), when provided.

6. If an IFR flight encounters visual meteorological conditions and the pilot-in-command decides to continue to fly in visual meteorological conditions, the pilot shall set Mode A Code 7601, land at the nearest suitable aerodrome, and report arrival by the most expeditious means to the appropriate air traffic services unit.

3.3.8.4.4. The provision of air traffic control service to flights operating in the airspace concerned shall be based on the premise that an aircraft experiencing communication failure complies with point (c) [Point 3.3.8.4.3.].

3.3.8.4.5. As soon as it is known that an aircraft operating in its area of responsibility is experiencing an apparent radio communication failure, an air traffic control unit shall forward information concerning the radio communication failure to all air traffic services units concerned along the route of flight. The area control centre in whose area the destination aerodrome is located shall take steps to obtain information on the alternate aerodrome(s) and other relevant information specified in the filed flight plan, if such information is not available.

3.3.8.4.6. Erhält eine Flugverkehrskontrollstelle Informationen darüber, dass ein Luftfahrzeug nach einem Kommunikationsausfall die Kommunikation wieder hergestellt hat oder gelandet ist, muss sie die Flugverkehrskontrollstelle, in deren Gebiet das Luftfahrzeug zum Zeitpunkt des Ausfalls betrieben wurde, und die anderen betroffenen Flugverkehrsdienststellen entlang der Flugstrecke entsprechend unterrichten und die Informationen weitergeben, die für die kontinuierliche Kontrolle erforderlich sind, wenn das Luftfahrzeug seinen Flug fortsetzt.

3.3.8.4.7. Die bei Kommunikationsausfällen verwendeten Signale müssen Anlage 1 [ENR 1.1, Punkt 2.3.2.] entsprechen.

3.4. Fluginformationsdienst

3.4.1. SERA.9001 Anwendung

3.4.1.1. Die zuständigen Flugverkehrsdienststellen haben für alle Luftfahrzeuge Fluginformationsdienst zu erbringen, die von den Informationen voraussichtlich betroffen sind und

3.4.1.1.1. für die Flugverkehrskontrolldienst erbracht wird oder

3.4.1.1.2. die den zuständigen Flugverkehrsdienststellen auf andere Weise bekannt sind.

Anmerkung: Im Zusammenhang mit der Erbringung von Fluginformationsdienst umfasst der Ausdruck "Luftfahrzeuge die den zuständigen Flugverkehrsdienststellen auf andere Weise bekannt sind" Fälle in welchen ein Luftfahrzeug in nicht freigabepflichtigem Luftraum betrieben wird und kein Erfordernis zur Flugplanabgabe oder zur Herstellung einer Zweiweg-Funkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrsdienststelle besteht. Daher kann der Ausdruck dahingehend verstanden werden, dass es sich um Flüge handelt von welchen der Fluglotse oder der Fluginformationsbedienstete Details über den Flug sowie die Flugabsichten kennt.

3.4.1.2. Das Empfangen des Fluginformationsdienstes entbindet den verantwortlichen Piloten eines Luftfahrzeugs von keiner seiner Pflichten. Er hat hinsichtlich vorgeschlagener Änderungen des Flugplans die abschließende Entscheidung zu treffen.

3.4.1.3. Erbringen Flugverkehrsdienststellen sowohl Fluginformationsdienst als auch Flugverkehrskontrolldienst, hat die Erbringung des Flugverkehrskontrolldienstes Vorrang vor der Erbringung des Fluginformationsdienstes, wenn es die Erbringung des Flugverkehrskontrolldienstes erfordert.

3.4.2. SERA.9005 Umfang des Fluginformationsdienstes

3.4.2.1. Der Fluginformationsdienst umfasst die Bereitstellung folgender relevanter Informationen:

3.4.2.1.1. SIGMET- und AIRMET-Informationen;

3.3.8.4.6. When an air traffic control unit receives information that an aircraft, after experiencing a communication failure, has re-established communication or has landed, that unit shall inform the air traffic control unit in whose area the aircraft was operating at the time the failure occurred, and other air traffic services units concerned along the route of flight, giving necessary information for the continuation of control if the aircraft continues its flight.

3.3.8.4.7. The signals used in case of communication failure shall be in accordance with Appendix 1 [ENR 1.1, point 2.3.2.].

3.4. Flight information service

3.4.1. SERA.9001 Application

3.4.1.1. Flight information service shall be provided by the appropriate air traffic services units to all aircraft which are likely to be affected by the information and which are:

3.4.1.1.1. provided with air traffic control service; or

3.4.1.1.2. otherwise known to the relevant air traffic services units.

Remark: In the context of flight information service, the expression 'otherwise known to the relevant air traffic service unit' covers the cases when the aircraft is operating within airspace where no ATC clearance is mandatory, where there are no requirements for the submission of a flight plan or for a continuous air-ground two-way communication with the air traffic services unit in charge of providing services in that portion of airspace. Therefore, the expression may be interpreted as traffic, the current flight details and intentions of which are known to the air traffic controller/FIS officer.

3.4.1.2. The reception of flight information service does not relieve the pilot-in-command of an aircraft of any responsibilities and the pilot-in-command shall make the final decision regarding any suggested alteration of flight plan.

3.4.1.3. Where air traffic services units provide both flight information service and air traffic control service, the provision of air traffic control service shall have precedence over the provision of flight information service whenever the provision of air traffic control service so requires.

3.4.2. SERA.9005 Scope of flight information service

3.4.2.1. Flight information service shall include the provision of pertinent:

3.4.2.1.1. SIGMET and AIRMET information;

3.4.2.1.2. Informationen über Vulkanaktivitäten vor einem Ausbruch, Vulkanausbrüche und Vulkanaschewolken;

3.4.2.1.2. information concerning pre-eruption volcanic activity, volcanic eruptions and volcanic ash clouds;

3.4.2.1.3. Informationen über die Freisetzung radioaktiver Stoffe oder giftiger Chemikalien in die Atmosphäre;

3.4.2.1.3. information concerning the release into the atmosphere of radioactive materials or toxic chemicals;

3.4.2.1.4. Informationen über Änderungen der Verfügbarkeit von Funknavigationsdiensten;

3.4.2.1.4. information on changes in the availability of radio navigation services;

3.4.2.1.5. Informationen über Änderungen des Zustands von Flugplätzen und zugehörigen Einrichtungen, einschließlich Informationen über den Zustand der Bewegungsflächen von Flugplätzen, wenn diese durch Schnee, Eis oder stehendes Wasser beeinträchtigt werden; dabei gilt:

3.4.2.1.5. information on changes in condition of aerodromes and associated facilities, including information on the state of the aerodrome movement areas when they are affected by snow, ice or significant depth of water; whereby:

a) in SNOWTAM-Meldungen wird der Pistenzustand immer für alle verfügbaren Pisten in Richtung der Pistenschwelle mit der niedrigeren Kennzahl angegeben;

a) in SNOWTAM-Messages the runway condition is always indicated for all available runways in the direction of the runway having the lower runway designator;

b) bei der Übermittlung von Pistenzustandsberichten an Luftfahrzeuge über Sprechfunk oder ATIS werden die Informationen immer auf die in Betrieb befindliche Piste und Pistenrichtung bezogen. Als "erstes Drittel" wird in Sprechfunk oder ATIS (ausgenommen SNOWTAM) immer das erste Drittel der gesamten Pistenlänge in Lande- oder Startrichtung bezeichnet;

b) when transmitting runway condition information to aircraft via radio telephony or via ATIS the information always refers to the runway in use in the direction of landing or take-off. The "first part" in radio telephony or ATIS always means the first third of the whole runway length in the direction of landing or take-off;

c) um die Frequenzbelastung zu minimieren, wird bei An- und Abflügen über Sprechfunk der gesamte Pistenzustandsbericht nur auf Anforderung der Flugzeugbesatzung übermittelt.

c) in order to minimise frequency impact, for departures and arrivals the complete runway condition report will be transmitted via radio telephony only on request of the flight crew.

Anmerkung: Für Details siehe das jeweils gültige AIC "Sprechfunkverfahren für den beweglichen Flugfunkdienst".

Remark: For details see AIC "Radio communication procedures for the aeronautical mobile service".

3.4.2.1.6. Informationen zu unbemannten Freiballonen;

3.4.2.1.6. information on unmanned free balloons;

3.4.2.1.7. Informationen über anormale Luftfahrzeugkonfigurationen und -zustände;

3.4.2.1.7. information on abnormal aircraft configuration and condition;

3.4.2.1.7.1. Informationen über unbemannte Luftfahrzeuge;

3.4.2.1.7.1. information on unmanned aircraft;

3.4.2.1.8. sonstige Informationen zu Sachverhalten, die sich auf die Sicherheit auswirken können.

3.4.2.1.8. any other information likely to affect safety.

3.4.2.2. Der für Flüge erbrachte Fluginformationsdienst muss zusätzlich zu den in Buchstabe a) [Punkt 3.4.2.1.] genannten Informationen die Bereitstellung von Informationen über Folgendes einschließen:

3.4.2.2. Flight information service provided to flights shall include, in addition to that outlined in a) [item 3.4.2.1.], the provision of information concerning:

3.4.2.2.1. gemeldete oder vorhergesagte Wetterbedingungen an Start-, Ziel- und Ausweichflugplätzen;

3.4.2.2.1. weather conditions reported or forecast at departure, destination and alternate aerodromes;

3.4.2.2.2. Kollisionsgefahren für Luftfahrzeuge, die in Lufträumen der Klassen C, D, E, F und G betrieben werden;

3.4.2.2.2. collision hazards, to aircraft operating in airspace Classes C, D, E, F and G;

3.4.2.2.3. für Flüge über Wasser, soweit möglich und von einem Piloten angefordert, alle verfügbaren Informationen, wie Funkrufzeichen, Standort, rechtweisender Kurs über Grund, Geschwindigkeit usw. zu Wasserfahrzeugen in dem betreffenden Gebiet und;

3.4.2.2.4. Meldungen, auch Freigaben, die von anderen Flugverkehrsdienststellen zur Weiterleitung an Luftfahrzeuge empfangen werden.

3.4.2.3. Der für Flüge nach Sichtflugregeln erbrachte Fluginformationssdienst muss zusätzlich zu den in Buchstabe a [Punkt 3.4.2.1.] genannten Informationen die Bereitstellung verfügbarer Informationen zum Verkehr und zu Wetterbedingungen entlang der Flugstrecke enthalten, die die Durchführung des Flugs nach Sichtflugregeln unmöglich machen können.

3.4.2.4. Der für Flüge erbrachte AFIS muss zusätzlich zu den einschlägigen, in den Punkten 3.4.2.1. und 3.4.2.2. genannten Elementen die Bereitstellung von Informationen umfassen in Bezug auf:

- (1) Kollisionsgefahren mit Luftfahrzeugen, anderen Fahrzeugen sowie Personen, die sich auf dem Rollfeld bewegen;
- (2) die Betriebspiste.

Anmerkung: Der Umfang des Fluginformationssdienstes wird als Sammlung potenziell verfügbarer Hinweise und Informationen für die sichere und effiziente Durchführung von Flügen verstanden, die bei Bedarf vom Fluglotsen bzw. Fluginformationssbediensteten oder auf Anfrage des Piloten übermittelt werden. Es wird als selbstverständlich betrachtet, dass bestimmte Elemente dieser Aufzählung vorwiegend auf Initiative des Fluglotsen bzw. Fluginformationssbediensteten bereitgestellt werden, während andere Elemente überwiegend auf Anfrage des Piloten zur Verfügung gestellt werden.

3.4.2.5. Radar basierende Verkehrsinformationen können nur hinsichtlich Flugverkehrsteilnehmern gegeben werden, die einen funktionstüchtigen und in Betrieb befindlichen Transponder Mode-S mitführen und dieser von den Flugsicherungssystemen WAM bzw. SSR erfasst wird. Verkehrsinformationen auf Grund Primärradar Erfassung, können nur im Bereich der TMA Wien gegeben werden. Eine Erfassung von funktionstüchtigen und in Betrieb befindlichen Transpondern Mode-S, ist grundsätzlich oberhalb und einschließlich der verlautbarten Minimum Radar Vectoring Altitudes (MRVA), sowie entlang der verlautbarten IFR Verfahren / Flugwege gegeben. Abweichungen davon, werden per NOTAM verlautbart.

3.4.3. Die erteilten Informationen und Ratschläge sind IN KEINEM FALL als Flugverkehrsfreigabe anzusehen.

3.5. Verwendung von Radar im Fluginformationssdienst

3.5.1. Informationen über bedeutsame Wettererscheinungen

3.4.2.2.3. for flight over water areas, in so far as practicable and when requested by a pilot, any available information such as radio call sign, position, true track, speed, etc. of surface vessels in the area; and

3.4.2.2.4. messages, including clearances, received from other air traffic services units to relay to aircraft.

3.4.2.3. Flight information service provided to VFR flights shall include, in addition to that outlined in a) [item 3.4.2.1.], the provision of available information concerning traffic and weather conditions along the route of flight that are likely to make operation under the visual flight rules impracticable.

3.4.2.4. AFIS provided to flights shall include, in addition to relevant items outlined in points 3.4.2.1. and 3.4.2.2., the provision of the information concerning:

- (1) collision hazards with aircraft, vehicles and persons operating on the manoeuvring area;
- (2) the runway-in-use.

Remark: The scope of flight information service is understood as collection of potentially available advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights, which will be transmitted whenever deemed necessary by the air traffic controller or FIS officer or when requested by the pilot. It is deemed self-evident that certain elements of this collection will be provided rather on air traffic controller's/FIS officer's initiative, while other elements will be provided predominantly on pilot's request.

3.4.2.5. Radar-based traffic information can only be given regarding air traffic participants who carry a functional and operational Mode-S transponder and this is recorded by the air traffic control systems WAM or SSR. Traffic information based on primary radar detection can only be given in the area of TMA Wien. A detection of functional and operational Mode-S transponders is basically given above and including the announced Minimum Radar Vectoring Altitudes (MRVA), as well as along the published IFR procedures / flight paths. Deviations from this will be announced by NOTAM.

3.4.3. The issued advice and information shall IN NO CASE be considered as ATC clearance.

3.5. Use of radar in the flight information service

3.5.1. Significant weather information

3.5.1.1. Da auf den Bildschirmen von ACC Wien und APP Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg und Wien derzeit keine Wetterinformationen dargestellt werden, ist ATC nicht in der Lage, den Piloten Warnungen betreffend Schlechtwetterzonen oder Ratschläge zur Vermeidung des Durchfliegens solcher Bereiche zu erteilen.

Anmerkung: Siehe GEN 3.5 "Aussendung von SIGMET Meldungen"

3.5.2. Nutzung eines ATS-Überwachungssystems (Radar) von WIEN INFORMATION bei der Erbringung von Fluginformationssdienst

3.5.2.1. WIEN INFORMATION erbringt Fluginformationssdienst unterstützt durch ein ATS-Überwachungssystem (RADAR), wo dies aufgrund der topographischen Gegebenheiten und der Arbeitsbelastung möglich ist.

Dieser beinhaltet zum Beispiel:

- Verkehrsinformation mit Radar
- Unterstützung bei der Navigation, z.B. zum Umfliegen von Flugbeschränkungsgebieten oder TMAs

Anmerkung: Der Empfang von Fluginformationssdienst - auch auf Basis von Radardaten - entbindet den verantwortlichen Piloten eines Luftfahrzeugs von keiner seiner Pflichten. Er hat hinsichtlich vorgeschlagener Änderungen des Flugplans die abschließende Entscheidung zu treffen.

3.5.2.2. Piloten werden darauf hingewiesen, dass infolge der orographischen Verhältnisse innerhalb der FIR WIEN es nicht immer möglich sein wird, Luftfahrzeuge in Tälern oder in geringen Höhen mittels Radar zu erfassen.

3.6. Bereitstellung von Flugverkehrsdiensten durch WIEN INFORMATION

3.6.1. Detaillierte Informationen zur Bereitstellung von Fluginformationssdienst und Flugalarmdienst durch WIEN INFORMATION werden mittels AIC, Serie A verlautbart.

3.7. Flugalarmdienst

3.7.1. SERA.10001 Anwendung

3.7.1.1. Die Flugverkehrsdienststellen haben einen Flugalarmdienst zu erbringen:

3.7.1.1.1. für alle Luftfahrzeuge, für die ein Flugverkehrskontrolldienst erbracht wird;

3.7.1.1.2. soweit möglich für alle anderen Luftfahrzeuge, die einen Flugplan abgegeben haben oder den Flugverkehrsdiensten auf andere Weise bekannt sind, und

3.5.1.1. Since weather information is not yet presented on the displays of ACC Wien and APP Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg and Wien, ATC is not in a position to provide pilots with information on the position of significant weather or to give advice how best to circumnavigate such areas of adverse weather.

Remark: See GEN 3.5 "Transmission of SIGMET information"

3.5.2. Use of an ATS surveillance system (radar) by WIEN INFORMATION in the provision of flight information service

3.5.2.1. WIEN INFORMATION provides flight information service based on surveillance data, whenever topographical factors and workload permit.

It includes for example:

- Traffic information based on surveillance information
- Navigational assistance, e.g. for circumnavigation of restricted areas or TMAs

Remark: The reception of flight information service - even if based on surveillance data - does not relieve the pilot-in-command of an aircraft of any responsibilities and the pilot-in-command shall make the final decision regarding any suggested alteration of flight plan.

3.5.2.2. Pilots should be aware, that due to the orographic situation within FIR WIEN radar contact with aircraft flying in valleys or at low altitudes cannot be established in every case.

3.6. Provision of ATS by WIEN INFORMATION

3.6.1. Detailed information regarding the provision of flight information service and alerting service by WIEN INFORMATION is published by AIC, series A.

3.7. Alerting service

3.7.1. SERA.10001 Application

3.7.1.1. Alerting service shall be provided by the air traffic services units:

3.7.1.1.1. for all aircraft provided with air traffic control service;

3.7.1.1.2. in so far as practicable, to all other aircraft having filed a flight plan or otherwise known to the air traffic services; and

3.7.1.1.3. für alle Luftfahrzeuge, von denen bekannt ist oder angenommen wird, dass sie einem rechtswidrigen Eingriff ausgesetzt sind.

Anmerkung: Für die Ausübung eines Flugalarmdiensts für Luftfahrzeuge, die Flugverkehrsdiensten auf andere Weise bekannt sind, werden folgende Informationen benötigt:

- Bei Flügen ohne Flugplan:
 - Erfolgreiche Übermittlung der erforderlichen Daten gemäß AIC SPRECHFUNKVERFAHREN FÜR DEN BEWEGLICHEN FLUGFUNKDIENST (z.B. erweiterte Standortmeldung bei WIEN INFORMATION)
- Bei Verfügbarkeit aller relevanten Flugplandaten bei der ATS-Stelle:
 - Erfolgreiche Herstellung des Flugfunk-Sprechfunkverkehrs

Anmerkung: Anmerkung: Die Übermittlung von "standby" durch eine ATS-Stelle darf nicht als erfolgreiche Herstellung des Flugfunk-Sprechfunkverkehrs angesehen werden.

Der Flugalarmdienst endet

- mit der von einer ATS-Stelle bestätigten Mitteilung des Piloten über das Verlassen der Frequenz, oder
- mit dem von einer ATS-Stelle angewiesenen und vom Piloten bestätigten Frequenzwechsel.

Erlangt eine ATS-Stelle Kenntnis über eine vorherrschende Notlage eines Luftfahrzeuges (z.B. SSR-Transponder Code 7700) wird jedenfalls Flugalarmdienst ausgeübt.

3.7.1.2. Meldung über den Normalbetrieb

3.7.1.2.1. Eine Meldung über den Normalbetrieb (Operations Normal) gemäß SERA.10001 (b), welche in der Regel in einem Zeitraum zwischen 20 bis 40 Minuten nach dem letzten Kontakt abgesetzt wird, um anzuzeigen, dass der Flug nach Plan verläuft, kann unterlassen werden.

3.7.2. SERA.10005 Informationen an Luftfahrzeuge in der Nähe eines in Not befindlichen Luftfahrzeugs

3.7.2.1. Hat eine Flugverkehrsdienststelle festgestellt, dass sich ein Luftfahrzeug in Not befindet, sind andere Luftfahrzeuge, die sich bekanntermaßen in der Nähe des betreffenden Luftfahrzeugs befinden, außer in den unter Buchstabe b [Punkt 3.7.2.2.] genannten Fällen so bald wie möglich von der Art der Notlage zu unterrichten.

3.7.1.1.3. to any aircraft known or believed to be the subject of unlawful interference.

Remark: For the provision of alerting service for aircraft otherwise known to the air traffic services unit, the following information is required:

- For flights without flight plan:
 - Successful transmission of the required data according to AIC RADIO COMMUNICATION PROCEDURES FOR THE AERONAUTICAL MOBILE SERVICE (e.g. extended position report on WIEN INFORMATION)
- If all relevant flight plan data is available at the ATS unit:
 - Successful attempt to establish two-way radio communication

Remark: The transmission of "standby" by an ATS unit shall not be regarded as a successful attempt to establish two-way radio communication.

The alerting service is terminated

- upon notification by a pilot about leaving the frequency and acknowledgement thereof by an ATS unit, or
- upon frequency change instructed by an ATS unit and acknowledged by the pilot.

Alerting service will be provided in any case where an ATS unit becomes aware of an aircraft in a state of emergency (e.g. SSR transponder Code 7700).

3.7.1.2. Operations normal message

3.7.1.2.1. An operations normal message according SERA.10001 (b), which is usually broadcasted in a period between 20 to 40 minutes after the last contact to indicate that the flight is progressing according to plan, may be omitted.

3.7.2. SERA.10005 Information to aircraft operating in the vicinity of an aircraft in a state of emergency

3.7.2.1. When it has been established by an air traffic services unit that an aircraft is in a state of emergency, other aircraft known to be in the vicinity of the aircraft involved shall, except as provided in (b) [item 3.7.2.2.], be informed of the nature of the emergency as soon as practicable.

3.7.2.2. Ist einer Flugverkehrsdienststelle bekannt oder vermutet sie, dass ein Luftfahrzeug einem rechtswidrigen Eingriff ausgesetzt ist, darf im Flugfunk-Sprechfunkverkehr des Flugverkehrsdienstes die Art der Notlage nicht genannt werden, sofern sie nicht zuerst in Mitteilungen des betreffenden Luftfahrzeugs genannt wurde und sichergestellt ist, dass die Nennung nicht zu einer Verschärfung der Lage führt.

4. KOORDINATION ZWISCHEN LUFTFAHRZEUGHALTER UND ATS

4.1. Die Koordination zwischen Luftfahrzeughalter und Flugverkehrsdiensten wird in Übereinstimmung mit den geltenden ICAO-Dokumenten durchgeführt.

4.2. SERA.7005 Koordinierung zwischen dem Luftfahrzeugbetreiber und den Flugverkehrsdiensten

4.2.1. Die Flugverkehrsdienststellen haben bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben den Anforderungen der Luftfahrzeugbetreiber angemessen Rechnung zu tragen, die sich aus deren Verpflichtungen gemäß einschlägiger Rechtsvorschriften der Europäischen Union für den Flugbetrieb ergeben, und auf Anforderung der Luftfahrzeugbetreiber diesen oder ihren benannten Vertretern diejenigen vorhandenen Informationen zur Verfügung zu stellen, die es ihnen oder ihren benannten Vertretern ermöglichen, ihren Verpflichtungen nachzukommen.

4.2.2. Auf Anforderung eines Luftfahrzeugbetreibers sind Mitteilungen (einschließlich Standortmeldungen), die von Flugverkehrsdienststellen empfangen werden und sich auf den Betrieb des Luftfahrzeugs beziehen, dessen flugbetriebliche Kontrolle durch diesen Luftfahrzeugbetreiber erfolgt, diesem Luftfahrzeugbetreiber oder einem benannten Vertreter im Einklang mit örtlich vereinbarten Verfahren soweit möglich unverzüglich verfügbar zu machen.

5. MINDESTFLUGHÖHE

5.1. Die Mindestflughöhen für IFR Flüge von ATS-Strecken (gemäß ENR 3) werden von Austro Control GmbH unter Beachtung der nachfolgenden Punkte festgelegt:

- Flugbetriebliche Toleranz
- Vertikale Hindernisfreiheit
- Untergrenze des überwachten Luftraumes

6. ADRESSEN DER ATS-STELLEN

6.1. Flugsicherungsstelle GRAZ

6.1.1. Kontakt:
Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Graz
ATM/TERM/GRZ
Flughafenstraße 51
8073 Feldkirchen bei Graz
AUSTRIA

3.7.2.2. When an air traffic services unit knows or believes that an aircraft is being subjected to unlawful interference, no reference shall be made in ATS air-ground communications to the nature of the emergency unless it has first been referred to in communications from the aircraft involved and it is certain that such reference will not aggravate the situation.

4. CO-ORDINATION BETWEEN THE OPERATOR AND ATS

4.1. Co-ordination between the operator and air traffic services is effected in accordance with the applicable ICAO-Documents.

4.2. SERA.7005 Coordination between the aircraft operator and air traffic services

4.2.1. Air traffic services units, in carrying out their objectives, shall have due regard for the requirements of the aircraft operators consequent on their obligations as specified in the relevant Union legislation on Air Operations, and, if so required by the aircraft operators, shall make available to them or their designated representatives such information as may be available to enable them or their designated representatives to carry out their responsibilities.

4.2.2. When so requested by an aircraft operator, messages (including position reports) received by air traffic services units and relating to the operation of the aircraft for which operational control service is provided by that aircraft operator shall, so far as practicable, be made available immediately to the aircraft operator or a designated representative in accordance with locally agreed procedures.

5. MINIMUM FLIGHT ALTITUDE

5.1. The minimum flight altitudes for IFR flights pertaining to ATS routes (according to ENR 3) are established by Austro Control GmbH in accordance with the following requirements.

- Operational Tolerance
- Vertical Obstacle Clearance
- Lower Limit of the Controlled Airspace

6. ATS UNITS ADDRESS LIST

6.1. Flugsicherungsstelle GRAZ

6.1.1. Contact:
Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Graz
ATM/TERM/GRZ
Flughafenstrasse 51
8073 Feldkirchen bei Graz
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6755 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 6756 (ARO)
AFTN: LOWGYGYB

Ausgeübte Dienste:

- Anflugkontrolldienst
- Flugplatzkontrolldienst

6.2. Flugsicherungsstelle INNSBRUCK

6.2.1. Kontakt:

Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Innsbruck
ATM/TERM/INN
Postfach 1 (Mitterweg)
6026 Innsbruck
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6655 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 6656 (ARO)
AFTN: LOWIYGYB

Ausgeübte Dienste:

- Anflugkontrolldienst
- Flugplatzkontrolldienst

6.3. Flugsicherungsstelle KLAGENFURT

6.3.1. Kontakt:

Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Klagenfurt
ATM/OPS/LOWK
Flughafenstraße 60-66
9020 Klagenfurt am Wörthersee
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6812 (TWR)
FAX: +43 5 1703 / 6816 (TWR)
AFTN: LOWKYGYB
EMAIL: twr.lowk@austrocontrol.at

Ausgeübte Dienste:

- Anflugkontrolldienst
- Flugplatzkontrolldienst

6.4. Flugsicherungsstelle LINZ

6.4.1. Kontakt:

Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Linz
ATM/TERM/LNZ
Flughafenstraße 1
4063 Horsching
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6455 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 6456 (ARO)
AFTN: LOWLYGYB

TEL: +43 5 1703 / 6755 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 6756 (ARO)
AFTN: LOWGYGYB

Services provided:

- approach control service
- aerodrome control service

6.2. Flugsicherungsstelle INNSBRUCK

6.2.1. Contact:

Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Innsbruck
ATM/TERM/INN
Postfach 1 (Mitterweg)
6026 Innsbruck
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6655 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 6656 (ARO)
AFTN: LOWIYGYB

Services provided:

- approach control service
- aerodrome control service

6.3. Flugsicherungsstelle KLAGENFURT

6.3.2. Contact:

Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Klagenfurt
ATM/OPS/LOWK
Flughafenstrasse 60-66
9020 Klagenfurt am Wörthersee
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6812 (TWR)
FAX: +43 5 1703 / 6816 (TWR)
AFTN: LOWKYGYB
EMAIL: twr.lowk@austrocontrol.at

Services provided:

- approach control service
- aerodrome control service

6.4. Flugsicherungsstelle LINZ

6.4.1. Contact:

Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Linz
ATM/TERM/LNZ
Flughafenstrasse 1
4063 Horsching
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6455 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 6456 (ARO)
AFTN: LOWLYGYB

Ausgeübte Dienste:

- Anflugkontrolldienst
- Flugplatzkontrolldienst

6.5. Flugsicherungsstelle SALZBURG

6.5.1. Kontakt:

Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Salzburg
ATM/TERM/LOWS
Innsbrucker Bundesstraße 99
5020 Salzburg
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6555 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 6556 (ARO)
AFTN: LOWSYGYB
EMAIL: ais.lows@austrocontrol.at

Ausgeübte Dienste:

- Anflugkontrolldienst
- Flugplatzkontrolldienst

6.6. Flugsicherungsstelle Flugverkehrskontrollzentrale (ATCC)

6.6.1. Kontakt:

Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Flugverkehrskontrollzentrale
ATM/ENRO/ACC-FIC
Schnirchgasse 11b
1030 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 2111
AFTN: LOWWYVYB

Ausgeübter Dienst:

- Bezirkskontrolldienst
TEL: +43 5 1703 / 2111
AFTN: LOVVZRZX

6.6.2. Bei der Flugverkehrskontrollzentrale (ATCC) befindet sich auch die **Fluginformationszentrale (FIC)**

TEL: +43 5 1703 / 2143
AFTN: LOVVZIX

Ausgeübter Dienst:

- Fluginformationsdienst

6.7. Flugsicherungsstelle Wien

6.7.1. Kontakt:

Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Wien
ATM/TERM/Wien
Towerstraße Objekt 120
1300 Wien-Flughafen
AUSTRIA

Services provided:

- approach control service
- aerodrome control service

6.5. Flugsicherungsstelle SALZBURG

6.5.1. Contact:

Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Salzburg
ATM/TERM/LOWS
Innsbrucker Bundesstrasse 99
5020 Salzburg
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6555 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 6556 (ARO)
AFTN: LOWSYGYB
EMAIL: ais.lows@austrocontrol.at

Services provided:

- approach control service
- aerodrome control service

6.6. Flugsicherungsstelle Air Traffic Control Centre (ATCC)

6.6.1. Contact:

Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle air traffic control centre
ATM/ENRO/ACC-FIC
Schnirchgasse 11b
1030 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 2111
AFTN: LOWWYVYB

Service provided:

- area control service
TEL: +43 5 1703 / 2111
AFTN: LOVVZRZX

6.6.2. At the air traffic control centre (ATCC) there is also established the **flight information centre (FIC)**

TEL: +43 5 1703 / 2143
AFTN: LOVVZIX

Service provided:

- flight information service

6.7. Flugsicherungsstelle Wien

6.7.1. Contact:

Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Wien
ATM/TERM/Wien
Towerstrasse Objekt 120
1300 Wien-Flughafen
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 3211 (AIS/ARO Wien)
+43 1 7007 / 32253 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 3256 (AIS/ARO Wien)
AFTN: LOWWZPZX (AIS/ARO Wien)

Ausgeübter Dienst:

- Flugplatzkontrolldienst
 - Anflugkontrolldienst
- TEL:+43 5 1703 / 3535
AFTN:LOWWZAZX

TEL: +43 5 1703 / 3211 (AIS/ARO Wien)
+43 1 7007 / 32253 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 3256 (AIS/ARO Wien)
AFTN: LOWWZPZX (AIS/ARO Wien)

Service provided:

- aerodrome control service
 - approach control service
- TEL:+43 5 1703 / 3535
AFTN:LOWWZAZX