

Luftrecht: SERA, Teil 2

Neue Änderungen

Die neuen einheitlichen Luftverkehrsregeln SERA gelten ab dem 5. Dezember 2014. Welche Änderungen damit auf die Piloten zukommen, schildert der folgende Bericht.

Nur noch bis zum 5. Dezember 2014 wird die Luftverkehrsordnung Anwendung finden. Damit kommen Änderungen im Flugbetrieb auf die Piloten zu. Die bislang in § 22 LuftVO enthaltenen Regelungen zum **Flugbetrieb** an Flugplätzen ist in SERA.3225 deutlich ausgedünnt worden. Es bleibt abzuwarten, ob die Bundesrepublik zusätzliche Maßnahmen in der zu ändernden LuftVO beschreibt.

Der wohl größte „Brocken“ dürfte der Abschnitt 4 der SERA-Verordnung insbesondere für die Sportfliegerei (nicht zuletzt den Segelflug) und vor allem für die Flugsicherung bedeuten. SERA.4001 beschreibt die Pflicht zur **Flugplanaufgabe**. Dabei wird die Pflicht zur Aufgabe von Flugplänen unter anderem auch für alle Flüge aufgestellt, bei denen ein einzelner Flugabschnitt der Flugverkehrskontrolle unterliegt. Das heißt, auch der Ein- und Ausflug aus Kontrollzonen! Damit wird eine unüberschaubare Anzahl von Flügen ab 5. Dezember dieses Jahres flugplanpflichtig. Eine vorsichtige Abmilderung der für Piloten, Flugberater und Flugverkehrskontrollstellen gleichermaßen erschreckenden Regelung verspricht jedoch die Begriffsdefinition „Flugplan“.

Nach SERA.4001a) wird der Begriff „Flugplan“ sowohl zur Bezeichnung der vollständigen Informationen über alle Punkte der Flugplanbeschreibung (also dem klassischen Flugplan) verwendet, als auch zur Bezeichnung von beschränkten Informationen, die unter anderem zu übermitteln sind, um eine Freigabe für einen kleinen Flugabschnitt, beispielsweise für das Kreuzen einer Luftstraße oder für Start oder Landung auf einem kontrollierten Flugplatz, zu erhalten.

Die AMC/GM zu SERA.4001 differenzieren zwischen den Begriffen „submit a flight plan“ und „filed flight plan“. Der „filed flight plan“ wird in Nr. 73 der Begriffsdefinitionen bereits erwähnt und entspricht dem klassischen, von der Flugberatung angenommenen Flugplan. „Submit a flight plan“ – in der deutschen

Version der SERA-Verordnung als „Flugplan abgeben“ übernommen, heißt also nicht zwingend ein komplettes Flugplanformular via AIS aufzugeben. Es liegt am nationalen Gesetzgeber, die durch SERA geforderte Regelung zu Flugplänen für Teilabschnitte zu regeln. Dazu könnte bereits die bislang in § 23 Abs. 4 LuftVO enthaltene und gegebenenfalls etwas zu erweiternde Regelung zu per Funkkontakt abzugebenden Informationen und Freigaben ausreichen.

Abschnitt 5 der SERA-Verordnung bringt bezüglich der Sichtflugminima Veränderungen: Einheitlich wird zukünftig in allen Lufträumen eine Flugsicht von 8 km lediglich für Flüge über 3050 m (10000 ft) MSL vorgeschrieben. Das heißt, die deutsche Besonderheit in Luftraum „Echo“ ohne Rücksicht auf die Flughöhe eine Flugsicht von 8 km zu fordern, wird damit hinfällig werden. Einheitlich gilt unter 10000 ft innerhalb und außerhalb von Kontrollzonen eine Flugsicht von 5 km.

IFR-Betrieb künftig auch im unkontrollierten Luftraum

Und dies grundsätzlich auch für den unkontrollierten Luftraum (aktuell Golf und Foxtrott), wobei dies explizit von der Behörde noch bestimmt werden muss. Sie kann auch für Flüge mit Flächenflugzeugen unterhalb einer Geschwindigkeit von 140 kts IAS anordnen, das lediglich 1500 m ausreichen oder im Fall von Hubschraubern – wie bisher – sogar 800 m. Hierzu ist ebenfalls eine Bestimmung durch den Mitgliedstaat Behörde nötig.

Auch die als Sonder-VFR-Flug nach § 26 Abs. 4 zulässige Durchführung eines Fluges innerhalb einer Kontrollzone ohne die dort erforderlichen VMC bleibt möglich.

Für Deutschland ungewohnt – und daher mit dem im ersten Teil erwähnten Forschungsauftrag belegt – ist der zukünftig zulässig im unkontrollierten Luftraum durchführbare IFR-Betrieb. Damit entfällt auch das Erfordernis des Luftraum F. Dieser ohnehin nicht ICAO-konforme Luftraum wird ausdrücklich in der SERA-Verordnung als „Übergangsmaßnahme“ beschrieben, die zu ersetzen sei, sobald eine andere Klasse hierfür bemüht werden kann (SERA.6001h).

Die AMC/GM zu SERA.6001h) sehen die Luftraum-F-Übergangsmaßnahme lediglich für einen Maximalzeitraum von drei Jahren.

SERA.6005 beinhaltet auch Regelungen zu TMZ (Transponder Mandatory Zone) und RMZ (Radio Mandatory Zone). Die bislang in Deutschland nur außerhalb der LuftVO zu findenden Hinweise zur TMZ (z.B. in § 4 FSAV – Flugsicherungsausrüstungsverordnung) werden durch SERA um die Möglichkeit eines RMZ

ergänzt. Genau mit Hinweis auf TMZ und RMZ wurden von der Kommission und der EASA auch Einwendungen gegen die grundsätzliche Abschaffung von Luftraum F begegnet. Durch die Einrichtung von TMZ und RMZ sei es auch in Luftraum G möglich, IFR-An- und Abflüge zu ermöglichen wenn man von der Einrichtung eines Kontrollzone absehen wolle.

SERA Abschnitt 8 beschreibt umfänglich den **Flugverkehrskontrolldienst** (ATC) einschließlich Freigaben, Staffellungen, Einhaltung von Flugplänen und der Pflicht zur Hörbereitschaft.

SERA Abschnitt 9 beschreibt Aufgabe und Umfang des **Fluginformationsdienstes** (AFIS). Zudem die Verwendung und den Inhalt von ATIS (Automatic Terminal Information Service).

SERA Abschnitt 10 beschreibt den **Flugalarmdienst** und SERA Abschnitt 11 Verhalten und Verfahren bei rechtswidrigen Eingriffen, **Notfällen** und beim Abfangen von Luftfahrzeugen. SERA Abschnitt 12 beschäftigt sich schließlich mit der Meteorologischen Flugsicherung – dem **Wetterdienst**.

Die Anlage 1 enthält – ebenso wie bislang die Anlage 2 zur LuftVO – Signale und Zeichen wobei nun auch Standardhandzeichen für Notfälle hinzukommen.

Anlage 2 enthält Bestimmungen für den Aufstieg von unbemannten Freiballonen.

Anlage 3 eine Tabelle der Reiseflughöhen analog der Anlage 3 zur LuftVO (Halbkreis-Flughöhen)

Anlage 4 enthält (ebenso wie die bisherige Anlage zur LuftVO) die Luftraumklassen und eine Übersicht über die Flugverkehrsdienste und wird ergänzt durch Anlage 5, die eine Darstellung von Meldungen für besondere Flugmeldungen (Meteorologische Besonderheiten, Vulkanaktivitäten und ähnliches) enthält.

Es bleibt abzuwarten, wann und in welchem Umfang der deutsche Gesetzgeber reagiert und einen Entwurf zur Änderung der LuftVO vorstellt. Betreiber von Luftfahrzeugen, Flugschulen, Flugsicherungsunternehmen und Behörden müssen sich heute schon auf die in knapp zehn Monaten kommenden Änderungen einstellen. ■

Autor Frank Dörner



Frank Dörner kennt die Luftfahrt nicht nur aus seiner Tätigkeit als fachanwalt für Verwaltungs- und Luftrecht, sondern auch aus Pilotensicht und als Fluglehrer. Bei tannkosh engagiert er sich ehrenamtlich als Flightline-Chef.