

**B. Aptitudes**

- capacité à négocier et à collaborer;
- être capable d'exécuter (ou faire exécuter), grâce aux moyens mis à disposition, les missions imposées par les autorités et fixées par la loi;
- être capable de planifier les activités de la direction : déterminer des priorités de manière efficiente et indiquer les actions nécessaires pour réaliser à court et long terme les objectifs posés;
- pouvoir créer l'implication et augmenter la dignité des collaborateurs en donnant des tâches et des responsabilités, tenant compte de l'intérêt, de l'ambition, du plan de développement et de la compétence de collaborateurs, et suivre les tâches déléguées;
- pouvoir susciter l'implication des collaborateurs et conforter leur estime de soi en leur confiant des tâches et des responsabilités qui tiennent compte de leurs intérêts, leurs ambitions, leur plan de développement et leurs compétences, et effectuer le suivi des tâches qui ont été déléguées;
- avoir l'esprit de décision : pouvoir s'exprimer de façon univoque et pouvoir prendre de manière autonome des décisions sans reculer devant les difficultés ou les faire endosser par quelqu'un d'autre;
- avoir la capacité de s'exprimer oralement de manière aisée et structurée et posséder également de très bonnes aptitudes rédactionnelles et faire preuve à cet effet d'un esprit d'analyse et de synthèse;
- capacité à diriger.

**C. Attitudes**

- s'inscrire dans la philosophie du fonctionnement intégré de l'organisation policière tant verticale (avec les directions centrales) qu'horizontale (avec les autres PJF et avec la police locale) et accorder une attention permanente aux facteurs critiques de succès;
- améliorer en permanence son propre mode de fonctionnement et le fonctionnement de l'organisation en étant prêt à apprendre et à évoluer de concert avec les changements et en anticipant, là où c'est possible, les défis, les problématiques ou les tendances futurs;
- rechercher en permanence le partenariat, être orienté vers les clients et vers la satisfaction du client;
- être ouvert aux discussions, en tenant compte des points de vue critiques, constructifs, des autres et être prêt à revoir ses propres opinions;
- être ouvert aux problèmes de tous les partenaires internes et externes;
- être capable de suivre et de diriger des opérations;
- oser prendre des initiatives.

**D. Qualités personnelles**

- engagement social : pouvoir approcher la problématique sociale de manière empathique et sociale dans un contexte policier spécialisé;
- maîtrise du stress : faire preuve de sang-froid dans les situations de crise et pouvoir travailler sous tension;
- être très intègre : respect des autres, sans favoritisme ni discrimination;
- haute tolérance à la frustration et haute capacité d'encaissement.

Vu pour être annexé à l'arrêté ministériel du 24 novembre 2006 fixant la description de fonction de directeur judiciaire et les exigences de profil qui en découlent.

La Vice-Première Ministre et Ministre de la Justice,  
Mme L. ONKELINX

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Intérieur,  
P. DEWAELE

—  
Nota

(1) Tant que l'article 13 de la loi du 20 juin 2006 portant modification de divers textes relatifs à la police intégrée introduisant les termes « direction judiciaire déconcentrée » n'est pas entré en vigueur, ils doivent être remplacés par les termes « service judiciaire déconcentré ».

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN**

N. 2006 — 4827

[C - 2006/00835]

**15 SEPTEMBER 1994. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de vliegverkeersregelen. — Duitse vertaling**

De hierna volgende tekst is de officieuze gecoördineerde Duitse versie - op 19 juli 2002 - van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen (*Belgisch Staatsblad* van 1 december 1994), zoals het achtereenvolgens werd gewijzigd bij :

— het koninklijk besluit van 23 november 2000 tot vaststelling van de voor het luchtverkeer te gebruiken seinen (*Belgisch Staatsblad* van 30 december 2000);

— het koninklijk besluit van 19 juli 2002 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen (*Belgisch Staatsblad* van 1 oktober 2002).

Deze officieuze gecoördineerde Duitse versie is opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling bij het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmédy.

**SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR**

F. 2006 — 4827

[C - 2006/00835]

**15 SEPTEMBRE 1994. — Arrêté royal fixant les règles de l'air. — Traduction allemande**

Le texte qui suit constitue la version coordonnée officielle - au 19 juillet 2002 - en langue allemande de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air (*Moniteur belge* du 1<sup>er</sup> décembre 1994), telle qu'il a été modifié successivement par :

— l'arrêté royal du 23 novembre 2000 fixant les signaux à utiliser pour la circulation aérienne (*Moniteur belge* du 30 décembre 2000);

— l'arrêté royal du 19 juillet 2002 modifiant l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air (*Moniteur belge* du 1<sup>er</sup> octobre 2002).

Cette version coordonnée officielle en langue allemande a été établie par le Service central de traduction allemande auprès du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmédy.

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

D. 2006 — 4827

[C – 2006/00835]

## 15. SEPTEMBER 1994 - Königlicher Erlass zur Festlegung der Flugverkehrsregeln — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text bildet die inoffizielle koordinierte deutsche Fassung - zum 19. Juli 2002 - des Königlichen Erlasses vom 15. September 1994 zur Festlegung der Flugverkehrsregeln, so wie er nacheinander abgeändert worden ist durch:

- den Königlichen Erlass vom 23. November 2000 zur Festlegung der für den Flugverkehr zu benutzenden Signale,
- den Königlichen Erlass vom 19. Juli 2002 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. September 1994 zur Festlegung der Flugverkehrsregeln.

Diese inoffizielle koordinierte deutsche Fassung ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen beim Beigeordneten Bezirkskommissariat in Malmédy erstellt worden.

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

## 15. SEPTEMBER 1994 — Königlicher Erlass zur Festlegung der Flugverkehrsregeln

KAPITEL I — *Begriffsbestimmungen*

**Artikel 1** - Für die Anwendung des vorliegenden Erlasses ist beziehungsweise sind zu verstehen unter:

**AIRAC:** Akronym (Regelung der Verbreitung von Luftfahrtinformationen) für ein System, mit dem bezweckt wird, Umstände, die bedeutende Änderungen für den praktischen Betrieb zur Folge haben, auf der Grundlage gemeinsamer Daten über das In-Kraft-Treten vorab bekannt zu machen,

**Alarmdienst:** der Dienst, dessen Aufgabe es ist, die zuständigen Stellen zu alarmieren, wenn Luftfahrzeuge die Hilfe des Such- und Rettungsdienstes benötigen, und diese Stellen, soweit erforderlich, zu unterstützen,

**Anflugleitdienst:** der Flugverkehrsleitdienst für ankommende und abgehende kontrollierte Flüge,

**Anflugleitstelle:** eine Dienststelle, die den Flugverkehrsleitdienst gewährleistet für kontrollierte Flüge, die auf einem oder mehreren Flugplätzen ankommen oder von dort abgehen,

**ATS-Strecke:** eine festgelegte Strecke, die dazu bestimmt ist, den Verkehrsfluss für die Ausübung der Verkehrsdienste der Flugsicherung zu kanalisieren. Die ATS-Strecke bezeichnet je nach Fall die Luftstraßen, die Flugverkehrsberatungsstrecken, die kontrollierten Strecken oder die unkontrollierten Strecken, die Anflugstrecken oder die Abflugstrecken usw.,

**Ausweichempfehlung:** der von einer Verkehrsdienststelle der Flugsicherung an Piloten erteilte Ratschlag zur Vermeidung von Zusammenstößen und Kollisionen,

**Ausweichflugplatz:** ein im Flugplan bezeichneter Flugplatz, der angefliegen werden kann, wenn eine Landung auf dem vorgesehenen Landeflugplatz nicht mehr ratsam ist,

**Ballon:** ein Luftfahrzeug, das leichter als Luft ist und keinen Kraftantrieb hat,

**Beratungsluftraum:** ein Luftraum mit festgelegten Abmessungen oder eine bestimmte Strecke, für die der Flugverkehrsberatungsdienst gewährleistet ist,

**Bewegungsfläche:** der Teil eines Flugplatzes, der für Start, Landung und Rollen von Luftfahrzeugen bestimmt ist und der Rollfeld und Vorfeld umfasst,

**Bezirksleitdienst:** der Flugverkehrsleitdienst für kontrollierte Flüge in Kontrollbezirken,

**Bezirksleitstelle:** eine Dienststelle, die den Flugverkehrsleitdienst für kontrollierte Flüge in Kontrollbezirken, die ihrer Zuständigkeit unterliegen, gewährleistet,

**Bodensicht:** die von einem offiziellen Beobachter gemeldete Sicht auf einem Flugplatz,

**Dauerflugplan (RPL):** der Flugplan, der sich auf eine Reihe von regelmäßig und häufig durchgeführten Flügen mit gleichen Grunddaten bezieht und den ein Flugbetriebsunternehmen an die Verkehrsdienststellen der Flugsicherung zur Aufbewahrung und für den wiederholten Gebrauch aushändigt,

**eingereichtem Flugplan:** der Flugplan, den der Pilot oder sein bezeichneter Stellvertreter bei einer Verkehrsdienststelle der Flugsicherung eingereicht hat und der die nachträglichen Änderungen nicht enthält,

**Flugbesatzungsmitglied:** ein mit einer Lizenz versehenes Besatzungsmitglied, dem Aufgaben übertragen sind, deren Erfüllung für den Betrieb eines Luftfahrzeugs während der Flugzeit von Bedeutung ist,

**Flugbeschränkungsgebiet:** ein Luftraum mit festgelegten Abmessungen, in dem der Flug von Luftfahrzeugen durch bestimmte Bedingungen eingeschränkt ist,

**Flugflächen:** Flächen konstanten Luftdrucks, die auf einen Druckwert von 1013,2 Hektopascal (hPa) bezogen und durch bestimmte Druckabstände gestaffelt sind;

ein nach der Standardatmosphäre geeichter barometrischer Höhenmesser:

a) der auf QNH eingestellt ist, zeigt die Höhe über Meer an,

b) der auf QFE eingestellt ist, zeigt die Höhe im Vergleich zum QFE-Bezugswert an,

c) der auf einen Druckwert von 1013,2 Hektopascal (hPa) eingestellt ist, kann benutzt werden, um Flugflächen anzuzeigen,

**Flughöhe:** Oberbegriff für den vertikalen Standort eines Luftfahrzeugs im Flug, der je nach Fall Höhe über Grund, Höhe über Meer oder Flugfläche bedeutet,

**Fluginformationsdienst:** der Dienst, dessen Aufgabe es ist, Ratschläge und Auskünfte für die sichere und zweckmäßige Durchführung von Flügen zu erteilen,

**Fluginformationsgebiet:** ein Luftraum mit festgelegten Abmessungen, in dem der Fluginformationsdienst und der Alarmdienst gewährleistet sind,

**Fluginformationszentrale:** Dienststelle für die Gewährleistung des Fluginformationsdienstes und des Alarmdienstes,

Flugplan: die den Verkehrsdienststellen der Flugsicherung übermittelten Angaben über einen beabsichtigten Flug oder Teil eines Flugs,

Flugplatz: der am Boden oder auf dem Wasser definierte Bereich (gegebenenfalls einschließlich Gebäude, Anlagen und Ausrüstung), der dazu bestimmt ist, ganz oder teilweise für die Ankunft, den Abflug und die Rollbewegungen der Luftfahrzeuge benutzt zu werden,

Flugplatzkontrollturm: Dienststelle, die den Flugverkehrsleitdienst für den Flugplatzverkehr gewährleistet,

Flugplatzverkehr: der gesamte Verkehr auf dem Rollfeld eines Flugplatzes und aller Luftfahrzeuge, wenn sie sich in einer Platzrunde befinden, in diese einfliegen oder sie verlassen,

Flugplatzverkehrszone: ein Luftraum mit festgelegten Abmessungen, der zum Schutz des Flugplatzverkehrs um einen Flugplatz herum festgelegt wird,

Flugsicht: die Sicht in Flugrichtung aus dem Führerraum eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs,

Flugverkehr: alle im Flug befindlichen oder sich auf dem Rollfeld eines Flugplatzes bewegendenden Luftfahrzeuge,

Flugverkehrsberatungsdienst: der Dienst, dessen Aufgabe es ist, innerhalb eines Beratungsluftraums, soweit durchführbar, eine Staffellung zwischen IFR-Flügen zu gewährleisten,

Flugverkehrsberatungsstrecke: eine ausgewiesene Strecke, entlang welcher der Flugverkehrsberatungsdienst gewährleistet ist,

Flugverkehrsfreigabe: einem Luftfahrzeug erteilte Genehmigung, unter den von einer Flugverkehrsleitstelle festgelegten Bedingungen zu verkehren, nachstehend «Freigabe» genannt,

Flugverkehrsleitdienst (ATC): der Dienst, dessen Aufgabe es ist:

a) Zusammenstöße zu verhindern:

- zwischen Luftfahrzeugen untereinander,

- auf dem Rollfeld zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen,

b) einen raschen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zu gewährleisten.

Der Flugverkehrsleitdienst umfasst den Bezirksleitdienst, den Anflugleitdienst und den Platzverkehrsleitdienst,

Flugverkehrsleitstelle: Oberbegriff, der je nach Fall Bezirksleitstelle, Anflugleitstelle oder Flugplatzkontrollturm bedeutet,

Flugzeug: ein mit eigener Kraft angetriebenes Luftfahrzeug, schwerer als Luft, das seinen Auftrieb im Flug hauptsächlich aus aerodynamischen Reaktionen auf Flächen erhält, die unter gegebenen Flugbedingungen fest bleiben,

Flugzustand: eine Angabe, die gegebenenfalls darüber Auskunft gibt, ob die Verkehrsdienststellen der Flugsicherung einem bestimmten Luftfahrzeug eine besondere Behandlung zuteil werden lassen müssen,

Freigabegrenze: Punkt, bis zu dem einem Luftfahrzeug eine Flugverkehrsfreigabe erteilt wird,

Gefahrengebiet: ein Luftraum mit festgelegten Abmessungen, in dem zu bestimmten Zeiten Vorgänge stattfinden können, die für Flüge mit Luftfahrzeugen gefährlich sind,

geltendem Flugplan: der Flugplan, der die eventuellen Änderungen einschließt, die sich aus Freigaben, die nach Erstellen des ursprünglichen Flugplans erfolgt sind, ergeben haben,

Hauptwolkenuntergrenze: die Höhe der Untergrenze der niedrigsten Wolkenschicht über Grund oder Wasser, die mehr als die Hälfte des Himmels bedeckt und unterhalb 6000 m (20 000 ft) liegt,

Höhe: der lotrechte Abstand einer Horizontalebene, eines Punktes oder eines als Punkt angenommenen Gegenstands von einem bestimmten Bezugswert,

Höhe über Meer: der lotrechte Abstand einer Horizontalebene, eines Punktes oder eines als Punkt angenommenen Gegenstands vom mittleren Meeresspiegel (MSL),

Hubschrauber: ein Luftfahrzeug schwerer als Luft, das seinen Auftrieb im Flug durch Luftkräfte auf einen oder mehrere mit eigener Kraft angetriebene Drehflügel erhält, die sich um im Wesentlichen lotrechte Achsen drehen,

IFR: die Abkürzung für Instrumentenflugregeln,

IFR-Flug: ein nach den Instrumentenflugregeln durchgeführter Flug,

IMC: die Abkürzung für Instrumentenwetterbedingungen,

Instrumentenanflugverfahren: eine Folge von vorbestimmten (Flug)bewegungen, die ausschließlich mit Hilfe der Fluginstrumente und mit festgelegter Sicherheitsmarge über Hindernissen durchgeführt werden, von Beginn des Anfangsanflugs oder gegebenenfalls von Beginn einer festgelegten Anflugstrecke bis zu einem Punkt, von dem aus die Landung durchgeführt werden kann, und anschließend, wenn die Landung nicht durchgeführt wird, bis zu einem Punkt, wo die Kriterien für das Überfliegen von Hindernissen mit Bezug auf Warteräume oder Luftverkehrsstrecken anwendbar werden,

Instrumentenwetterbedingungen: Wetterverhältnisse, ausgedrückt in Werten für Sicht, Abstand von den Wolken und Hauptwolkenuntergrenze, die unter den für Sichtwetterbedingungen festgelegten Mindestwerten liegen,

internationalem Flughafen: jeder Flughafen, der von einem Vertragsstaat, auf dessen Staatsgebiet er gelegen ist, für Ein- und Ausflug im internationalen Flugverkehr bestimmt worden ist und auf dem Formalitäten in Bezug auf Zoll, Personenkontrolle, Volksgesundheit, veterinärrechtliche und Pflanzenschutzkontrolle und ähnliche Formalitäten vorgenommen werden, Kontrollbezirk: ein kontrollierter Luftraum, der sich von einer festgelegten Höhe über der Erde nach oben erstreckt,

Kontrollbezirk: ein kontrollierter Luftraum, der sich von einer festgelegten Höhe über der Erde nach oben erstreckt,

kontrolliertem Flug: jeder Flug, für den eine Flugverkehrsfreigabe notwendig ist,

kontrolliertem Flugplatz: ein Flugplatz mit Flugverkehrsleitdienst für den Flugplatzverkehr,

kontrolliertem Luftraum: ein Luftraum mit festgelegten Abmessungen, in dem der Flugverkehrsleitdienst für IFR-Flüge und für VFR-Flüge in den ATS-Lufträumen der Klassen A, B, C, D und E gewährleistet ist,

Kontrollzone: ein kontrollierter Luftraum, der sich von der Erdoberfläche nach oben bis zu einer festgelegten oberen Grenze erstreckt,

**Kunstflügen:** mit einem Luftfahrzeug absichtlich ausgeführte Flugbewegungen, die mit einer plötzlichen Änderung der Fluglage, mit einer anormalen Fluglage oder einer anormalen Geschwindigkeitsänderung verbunden sind,

**Kurs über Grund:** auf die Erdoberfläche projizierter Flugweg eines Luftfahrzeugs, dessen Richtung in irgendeinem Punkt in der Regel in Graden, bezogen auf Nord, ausgedrückt wird (rechtweisend, missweisend oder Gitter),

**Lokalflug:** ein Flug, der in der Umgebung eines Flugplatzes in einer solchen Entfernung erfolgt, dass vom Boden aus gegebene optische Signale stets wahrnehmbar bleiben,

**Luftfahrthandbuch (AIP):** eine offizielle Veröffentlichung, die für die Luftfahrt wesentliche Luftfahrtinformationen von längerer Gültigkeitsdauer enthält,

**Luftfahrtinformation:** Luftfahrtinformationen, die Folgendes umfassen:

- AIP,
- NOTAM,
- AIRAC,
- AIC,
- Informationen vor dem Flug,

**Luftfahrtinformationsrundschriften (AIC):** eine Meldung, die Informationen enthält, die nicht den Bedingungen für die Ausgabe einer NOTAM oder für die Einfügung in ein Luftfahrthandbuch (AIP) entsprechen, die jedoch die Sicherheit der Flüge, die Luftfahrt oder sonstige Probleme technischer, administrativer oder rechtlicher Art betreffen,

**Luftfahrzeug:** jedes Gerät, das sich durch Einwirkungen der Luft, jedoch ohne die Wirkung von Luft gegen den Boden, in der Atmosphäre halten kann,

**Luftfahrzeug leichter als Luft:** jedes Luftfahrzeug, das hauptsächlich durch seinen statischen Auftrieb in der Luft getragen wird,

**Luftfahrzeug schwerer als Luft:** jedes Luftfahrzeug, das seinen Auftrieb im Flug hauptsächlich durch aerodynamische Kräfte erhält,

**Lufträumen der Verkehrsdienste der Flugsicherung:** nach dem Alphabet bezeichnete Lufträume mit festgelegten Abmessungen, in denen bestimmte Flugarten zugelassen sind und für die entsprechende Verkehrsdienste der Flugsicherung erbracht werden und bestimmte Benutzungsbedingungen gelten. Die ATS-Lufträume gehören den Klassen A bis G an,

**Luftschiff:** Luftfahrzeug leichter als Luft mit eigenem Kraftantrieb,

**Luftstraße:** ein in Form eines Korridors errichteter, mit Funknavigationshilfen ausgerüsteter Kontrollbezirk oder Teil eines Kontrollbezirks,

**Meldepunkt:** ein festgelegter geographischer Ort, auf den bezogen der Standort eines Luftfahrzeugs gemeldet werden kann,

**Meldestelle der Verkehrsdienste der Flugsicherung:** eine Dienststelle, die Meldungen für die Verkehrsdienste der Flugsicherung und vor dem Start eingereichte Flugpläne entgegennimmt,

**Motorsegler:** ein Luftfahrzeug schwerer als Luft, das die Flugeigenschaften eines Segelflugzeugs aufweist, wenn das Antriebsorgan ausgeschaltet ist,

**Nacht:** die Zeit zwischen dreißig Minuten nach Sonnenuntergang und dreißig Minuten vor Sonnenaufgang,

**Nahkontrollbezirk:** ein Kontrollbezirk, der in der Regel am Knotenpunkt von ATS-Strecken in der Nähe eines oder mehrerer größerer Flugplätze errichtet ist,

**NOTAM:** Nachrichten über Errichtung, Zustand oder Änderung von Luftfahrtanlagen, über Dienste, Luftfahrtverfahren oder Gefahren für die Luftfahrt, von denen das Luftfahrtpersonal rechtzeitig in Kenntnis gesetzt werden muss,

**Platzverkehrsleitdienst:** der Flugverkehrsleitdienst für den Flugplatzverkehr,

**Reiseflughöhe:** Flughöhe, die während eines wesentlichen Teils des Flugs beibehalten wird,

**Rollbahn:** ein festgelegter Weg auf einem Landflugplatz, der für das Rollen von Luftfahrzeugen angelegt ist und dazu bestimmt ist, die Verbindung zwischen zwei Teilen des Flugplatzes zu gewährleisten, insbesondere:

a) der Zugangsweg zu einer Parkposition für Luftfahrzeuge: Teil eines Vorfelds, der als Rollbahn gekennzeichnet ist und nur dazu bestimmt ist, Zugang zu einer Parkposition für Luftfahrzeuge zu ermöglichen,

b) die Vorfeldrollbahn: Teil eines Rollbahnnetzes auf einem Vorfeld, der dazu bestimmt ist, als Weg zu dienen, der es ermöglicht, dieses Vorfeld zu überqueren,

c) die Schnellabrollbahn: Rollbahn, die in einem spitzen Winkel mit einer Start- und Landebahn verbunden ist und so angelegt ist, dass ein landendes Flugzeug die Start- und Landebahn mit einer höheren Geschwindigkeit verlassen kann als derjenigen, die auf anderen Abrollbahnen erlaubt ist, wodurch die Besetzungsdauer der Start- und Landebahn auf ein Minimum reduziert wird,

**Rollen:** die Bewegung eines Luftfahrzeugs aus eigener Kraft am Boden eines Flugplatzes, ausgenommen Start und Landung, bei Hubschraubern einschließlich des Schwebens über dem Boden des Flugplatzes in einer Höhe, die es ermöglicht, den Bodeneffekt zu nutzen (Rollschweben), und mit einer Geschwindigkeit, die der des Rollens entspricht,

**Rollfeld:** der Teil eines Flugplatzes, der für Start, Landung und Rollen von Luftfahrzeugen bestimmt ist, mit Ausnahme des Vorfelds,

**Segelflugzeug:** Luftfahrzeug schwerer als Luft, ohne eigenen Kraftantrieb, das seinen Auftrieb im Flug hauptsächlich aus aerodynamischen Reaktionen auf Flächen erhält, die unter gegebenen Flugbedingungen fest bleiben,

**Sicht:** die von atmosphärischen Verhältnissen abhängige und in Längeneinheiten ausgedrückte Distanz, innerhalb welcher bei Tag auffällige unbeleuchtete und bei Nacht auffällige beleuchtete Gegenstände gesehen und erkannt werden können,

**Sichtwetterbedingungen:** Wetterverhältnisse, ausgedrückt in Werten für Sicht, Abstand von den Wolken und Hauptwolkenuntergrenze, die den festgelegten Mindestwerten entsprechen oder darüber liegen,

**Signalfeld:** der Bereich des Flugplatzes, wo Bodensignale angebracht sind,

SNOWTAM: ein NOTAM einer besonderen Serie, das auf einem besonderen Formular über das Vorhandensein oder die Beseitigung gefährlicher Zustände aufgrund von Schnee, Eis, Schneematsch oder stehendem Wasser verursacht durch Schnee, Schneeregen oder Eis auf der Bewegungsfläche informiert,

Sonder-VFR-Flug: ein von einer Flugverkehrsleitstelle genehmigter VFR-Flug in einer Kontrollzone bei Wetterverhältnissen, die unter den Sichtwetterbedingungen liegen,

Sperrgebiet: ein Luftraum mit festgelegten Abmessungen, in dem Flüge von Luftfahrzeugen verboten sind,

Start- und Landebahn: eine festgelegte rechteckige Fläche auf einem Landflugplatz für Start und Landung von Luftfahrzeugen,

Start- und Landebereich: der Teil einer Bewegungsfläche, der für die Landung und den Start von Luftfahrzeugen bestimmt ist,

Steuerkurs: die Richtung der Längsachse eines Luftfahrzeugs, in der Regel in Graden ausgedrückt und auf Nord bezogen (rechtweisend, missweisend, Kompass oder Gitter),

Störung: ein anderes Ereignis als ein Unfall, das mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte,

[Transponder: Sender/Empfänger, der ein Antwortsignal aussendet, wenn er auf korrekte Weise befragt wird (Befragung und Antwort erfolgen auf verschiedenen Frequenzen),]

Übergangshöhe: die Höhe über Meer, auf oder unterhalb welcher die Flughöhe eines Luftfahrzeugs nach «Höhe über Meer» bestimmt wird,

Unfall: ein Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeugs vom Beginn des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht bis zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, wenn hierbei:

a) eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist:

- an Bord eines Luftfahrzeuges oder

- durch unmittelbare Berührung mit irgendeinem Teil des Luftfahrzeugs, auch wenn sich dieser Teil vom Luftfahrzeug gelöst hat, oder

- durch unmittelbare Einwirkung des Turbinen- oder Propellerstrahls eines Luftfahrzeugs,

es sei denn, dass der Geschädigte sich diese Verletzungen selbst zugefügt hat oder diese ihm von einer anderen Person zugefügt worden sind oder eine andere von dem Unfall unabhängige Ursache haben, oder dass es sich um Verletzungen von unbefugt mitfliegenden Personen handelt, die sich außerhalb der den Fluggästen und Besatzungsmitgliedern normalerweise zugänglichen Räume verborgen hatten, oder

b) das Luftfahrzeug oder die Luftfahrzeugzelle einen Schaden erlitten hat und:

- dadurch der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften beeinträchtigt sind und

- die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugbauteils erfordern würde, es sei denn, dass nach einem Triebwerksschaden oder Triebwerksausfall die Beschädigung des Luftfahrzeugs begrenzt ist auf das betroffene Triebwerk, seine Verkleidung oder sein Zubehör oder dass der Schaden an einem Luftfahrzeug begrenzt ist auf Schäden an Propellern, Flügelspitzen, Funkantennen, Bereifung, Bremsen, Beplankung oder auf kleinere Einbeulungen oder Löcher in der Außenhaut, oder

c) das Luftfahrzeug vermisst wird oder nicht zugänglich ist.

Als tödliche Verletzung wird jede Verletzung angesehen, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Datum des Unfalls den Tod zur Folge hat.

Ein Luftfahrzeug gilt als vermisst, wenn die offizielle Suche eingestellt worden ist, ohne dass das Wrack gefunden wurde,

Verkehrsdienst der Flugsicherung: Oberbegriff, der je nach Fall Fluginformationsdienst, Alarmdienst, Flugverkehrsberatungsdienst oder Flugverkehrsleitdienst (Bezirksleitdienst, Anflugleitdienst oder Platzverkehrsleitdienst) bedeutet,

Verkehrsdienststelle der Flugsicherung: Oberbegriff, der je nach Fall Flugverkehrsleitstelle, Fluginformationszentrale oder Meldestelle der Verkehrsdienste der Flugsicherung bedeutet,

Verkehrsinformation: von einer Verkehrsdienststelle der Flugsicherung zwecks Verhinderung einer Kollision an Piloten erteilte Information über bekannten oder beobachteten Luftverkehr, der sich in deren Nähe oder nahe der beabsichtigten Flugwege befindet,

VFR: Abkürzung für Sichtflugregeln,

VFR-Flug: ein nach den Sichtflugregeln durchgeführter Flug,

VMC: Abkürzung für Sichtwetterbedingungen,

voraussichtlichem Anflugszeitpunkt: der von einem Flugverkehrsleitdienst vorgesehene Zeitpunkt, zu dem ein ankommendes Luftfahrzeug nach einer Verzögerung den Wartepunkt verlassen kann, um den Landeanflug durchzuführen,

voraussichtlicher Ankunftszeit: für IFR-Flüge die geschätzte Zeit des Eintreffens über dem durch Navigationshilfen bestimmten Punkt, von dem aus das Verfahren für den Anflug auf einen Flugplatz eingeleitet wird, oder, falls dem Flugplatz kein solcher Punkt zugeordnet ist, die geschätzte Ankunftszeit über dem Flugplatz; für VFR-Flüge die geschätzte Ankunftszeit über dem Flugplatz,

voraussichtlicher Gesamtdauer: für IFR-Flüge die voraussichtlich benötigte Zeit vom Start bis zu dem durch Navigationshilfen bestimmten Punkt, von dem aus das Instrumentenanflugverfahren auf einen Flugplatz eingeleitet wird, oder, falls dem Flugplatz kein solcher Punkt zugeordnet ist, bis zum Eintreffen über dem Zielflugplatz; für VFR-Flüge die voraussichtlich benötigte Zeit vom Start bis zum Eintreffen über dem Zielflugplatz,

voraussichtlicher Off-Block-Zeit von der Parkposition aus: der voraussichtliche Zeitpunkt, zu dem ein Luftfahrzeug sich für den Abflug in Bewegung setzt,

Vorfeld: eine festgelegte Fläche auf einem Landflugplatz, die für die Aufnahme von Luftfahrzeugen zum Ein- oder Aussteigen der Fluggäste, Ein- oder Ausladen von Post oder Fracht, Auftanken oder Enttanken, Abstellen oder zur Wartung bestimmt ist,

Wasserfahrzeug: jedes Fahrzeug, das als Beförderungsmittel auf dem Wasser benutzt wird oder benutzt werden kann,

zuständiger ATS-Behörde: die geeignete Behörde, die von dem mit der Luftfahrtverwaltung beauftragten Minister oder vom Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt bestimmt worden ist, um den Luftverkehr in einem bestimmten Luftraum zu sichern,

[Art. 1 ergänzt durch Art. 1 Nr. 2 des K.E. vom 19. Juli 2002 (B.S. vom 1. Oktober 2002)]

## KAPITEL II — Anwendungsbereich

**Art. 2 - § 1 -** Die Flugverkehrsregeln gelten für Luftfahrzeuge:

a) die sich im Fluginformationsgebiet von Brüssel befinden, mit Ausnahme des Luftraums, in dem die Verkehrsdienste der Flugsicherung von den Behörden des Großherzogtums Luxemburg gewährleistet werden,

b) die belgische Hoheits- und Eintragszeichen tragen, wo sie sich auch befinden, sofern diese Regeln nicht im Widerspruch zu den Regelungen stehen, die vom Staat, unter dessen Amtsgewalt das überflogene Hoheitsgebiet steht, erlassen worden sind. Sie sind verpflichtet, letztere Regeln einzuhalten, wenn sie sich von den nationalen Regeln unterscheiden oder eine Ergänzung dieser Regeln sind.

§ 2 - Die Abgrenzungen des Fluginformationsgebiets von Brüssel sowie die Abgrenzungen der Kontrollbezirke, der Kontrollzonen, der Flugverkehrsberatungstrecken, der ATS-Strecken, der Flugplatzverkehrszonen und der ATS-Luftraumklassen innerhalb des in § 1 festgelegten Luftraums werden durch Beschluss des mit der Luftfahrtverwaltung beauftragten Ministers oder des Generaldirektors der Verwaltung der Luftfahrt festgelegt.

§ 3 - Außer den in Artikel 4 des Gesetzes vom 27. Juni 1937 zur Revision des Gesetzes vom 16. November 1919 über die Regelung der Luftfahrt erwähnten Sperrgebieten können Gefahrengelände und Flugbeschränkungsgebiete bestehen. Sie werden vom Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt festgelegt, der je nach Fall die Art der Gefahr oder die besonderen Beschränkungen, denen der Flugverkehr unterliegt, präzisiert.

Luftfahrzeuge dürfen innerhalb von Gefahren- oder Flugbeschränkungsgebieten nur gemäß den Bestimmungen fliegen, die in den Luftfahrtinformationen oder in den Freigaben der zuständigen Flugverkehrsleitstelle aufgenommen sind.

**Art. 3 -** Der verantwortliche Luftfahrzeugführer - ob er die Steuerorgane bedient oder nicht - ist für die Einhaltung der Flugverkehrsregeln beim Führen seines Luftfahrzeugs verantwortlich; er kann jedoch von diesen Regeln abweichen, wenn er es aus Sicherheitsgründen für unbedingt notwendig erachtet.

Wenn ein Luftfahrzeugführer sich durch einen Fall höherer Gewalt dazu verpflichtet sieht, von den Flugverkehrsregeln oder von den Freigaben abzuweichen, muss der verantwortliche Luftfahrzeugführer die für den Luftraum, in dem das Luftfahrzeug fliegt, zuständige Verkehrsdienststelle der Flugsicherung binnen kürzester Zeit darüber informieren und dem Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt innerhalb von zehn Tagen darüber Bericht erstatten.

**Art. 4 - § 1 -** Der verantwortliche Führer eines Luftfahrzeugs entscheidet in letzter Instanz über die Benutzung dieses Luftfahrzeugs, solange er die Befehlsgewalt darüber hat.

§ 2 - Vor Beginn eines Flugs muss der verantwortliche Luftfahrzeugführer von allen verfügbaren für den geplanten Flug nützlichen Informationen Kenntnis nehmen. Für Flüge, die nicht in der Umgebung eines Flugplatzes erfolgen, und für alle IFR-Flüge umfasst die Flugvorbereitung in jedem Fall das aufmerksame Studieren der neuesten verfügbaren Wetterberichte und -vorhersagen, unter Berücksichtigung des Kraftstoffbedarfs und eines Ausweichplans für den Fall, dass der Flug nicht wie vorgesehen durchgeführt werden kann, sowie der Auskünfte über Infrastruktur, Topographie und Navigationshilfen.

**Art. 5 -** Der Inhaber einer Flugpersonallizenz darf nicht zur Besatzung eines Luftfahrzeugs gehören, wenn er eine (wenn auch nur zeitweilige) körperliche oder geistige Beeinträchtigung aufweist, die die normale Ausübung der mit seiner Lizenz verbundenen Vorrechte beeinträchtigen könnte, oder wenn er sich unter Einfluss von alkoholischen Getränken, Schlaf-, Betäubungs- oder bewusstseinsverändernden Mitteln oder von Arzneimitteln befindet, die seine Fähigkeit, seine Aufgaben zu erfüllen, beeinträchtigen könnten.

Eine Person, die einen Alkoholgehalt im Blut von mehr als 0,2 Gramm pro Liter aufweist, wird als unter Alkoholeinfluss stehend angesehen.

Das Flugbetriebsunternehmen, der verantwortliche Luftfahrzeugführer, die für einen internationalen Flughafen oder einen Flugplatz verantwortliche Behörde und die Inspektoren der Luftfahrtpolizei sind verpflichtet, dem Betreffenden zu verbieten, seine Vorrechte auszuüben, wenn er Anzeichen für eine solche Beeinträchtigung oder einen solchen Einfluss aufweist. Gleichzeitig müssen sie alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um dafür zu sorgen, dass dieses Verbot eingehalten wird, gegebenenfalls unter Inanspruchnahme der Hilfe der öffentlichen Macht.

Der Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt muss unverzüglich über jegliche in Anwendung des vorliegenden Artikels ergriffene Verbotsmaßnahme informiert werden.

**Art. 6 -** Sowohl während des Flugs als auch auf dem Rollfeld eines Flugplatzes muss ein Luftfahrzeug gemäß den allgemeinen Regeln und, während des Flugs, je nach Fall:

a) gemäß den Sichtflugregeln,

b) gemäß den Instrumentenflugregeln

benutzt werden.

**Art. 7 -** Vorbehaltlich einer Genehmigung durch den mit der Luftfahrtverwaltung beauftragten Minister oder durch den Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt ist es verboten, im belgischen Luftraum transsonische Flüge oder Überschallflüge durchzuführen.

KAPITEL III — *Allgemeine Flugverkehrsregeln**Abschnitt 1 — Schutz von Personen und Gütern*

**Art. 8** - Ein Luftfahrzeug darf nicht auf eine fahrlässige oder unvorsichtige Weise gesteuert werden, durch die das Leben oder die Güter von Dritten gefährdet werden könnten.

**Art. 9** - Außer wenn es für den Start oder die Landung notwendig ist, oder vorbehaltlich einer Genehmigung durch den mit der Luftfahrtverwaltung beauftragten Minister oder durch den Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt ist es verboten, mit einem Luftfahrzeug Städte und geschlossene Ortschaften von Gemeinden, Wohngebiete, Industriekomplexe, den LNG-Terminal von Zeebrugge, Kernkraftwerke oder Menschenansammlungen unter freiem Himmel in einer Höhe zu überfliegen, die es nicht ermöglicht, im Notfall zu landen, ohne dass dabei unnötig Personen und Güter auf der Erd- oder Wasseroberfläche in Gefahr gebracht werden.

Diese Höhe darf niemals unterhalb derjenigen liegen, die sich aus der Anwendung von Artikel 74 in Bezug auf VFR-Flüge und von Artikel 82 in Bezug auf IFR-Flüge ergibt.

Der mit der Luftfahrtverwaltung beauftragte Minister oder der Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt kann für das Überfliegen bestimmter Teile des Staatsgebiets darüber liegende Höhen festlegen.

**Art. 10** - Die Reiseflughöhen, in denen ein Flug oder ein Teil eines Flugs durchgeführt werden muss, müssen wie folgt ausgedrückt werden:

a) in Flugflächen für Flüge, die in einer Flughöhe, die der niedrigsten benutzbaren Flugfläche entspricht oder über der niedrigsten benutzbaren Flugfläche liegt, oder gegebenenfalls in einer Flughöhe über der Übergangshöhe durchgeführt werden,

b) in Höhen über Meer für Flüge, die in einer Höhe über Meer unter der niedrigsten benutzbaren Flugfläche oder gegebenenfalls in einer Höhe über Meer, die der Übergangshöhe entspricht oder unter der Übergangshöhe liegt, durchgeführt werden.

**Art. 11** - Es darf nichts aus einem im Flug befindlichen Luftfahrzeug geworfen oder verstäubt werden ohne die Genehmigung des mit der Luftfahrtverwaltung beauftragten Ministers oder des Generaldirektors der Verwaltung der Luftfahrt, unbeschadet des eventuellen Erhalts der in Artikel 91 erwähnten Genehmigung.

Das Ablassen von Kraftstoff oder das Abwerfen von Ballast darf jedoch auf die in den Luftfahrinformationen und Freigaben angegebene Weise durchgeführt werden.

**Art. 12** - Die Beschränkungen und Verbote in Sachen Flugzeugschlepp, die aus Gründen des Gemeinwohls auferlegt werden, sind durch Königlichen Erlass festzulegen. Jedoch kann der mit der Luftfahrtverwaltung beauftragte Minister oder der Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt diese Maßnahmen erlassen, wenn sie dringend sind oder nur für eine begrenzte Zeit gelten.

In kontrollierten Lufträumen darf der Flugzeugschlepp auf jeden Fall nur gemäß den Freigaben erfolgen.

**Art. 13** - Außer in Fällen höherer Gewalt dürfen Fallschirmsprünge nur mit der Genehmigung des mit der Luftfahrtverwaltung beauftragten Ministers oder des Generaldirektors der Verwaltung der Luftfahrt gemäß den durch diese Genehmigung festgelegten Bedingungen durchgeführt werden. In kontrollierten Lufträumen dürfen Fallschirmsprünge nur gemäß den Freigaben durchgeführt werden.

**Art. 14** - Kunstflüge dürfen nur unter Sichtwetterbedingungen und in mindestens 600 m (2 000 ft) Höhe über dem Boden durchgeführt werden, es sei denn der mit der Luftfahrtverwaltung beauftragte Minister oder der Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt genehmigt eine niedrigere Höhe.

Werden Kunstflüge in einer Höhe oder unterhalb einer Höhe von 900 m (3 000 ft) über dem mittleren Meeresspiegel durchgeführt, darf die Flugsicht nicht unter 5 km liegen.

Es ist verboten, über Städten, geschlossenen Ortschaften von Gemeinden, Wohngebieten, Industriekomplexen, über dem LNG-Terminal von Zeebrugge, Kernkraftwerken oder Menschenansammlungen unter freiem Himmel sowie in kontrollierten Lufträumen oder in Flugbeschränkungsgebieten vorbehaltlich einer Genehmigung durch die Behörde, denen diese Gebiete unterstehen, Kunstflüge durchzuführen. Kunstflüge sind in Gefahrengebieten verboten, es sei denn diese Gebiete sind ausschließlich für diese Kunstflüge bestimmt.

**Art. 15** - § 1 - Der Genehmigung des mit der Luftfahrtverwaltung beauftragten Ministers oder des Generaldirektors der Verwaltung der Luftfahrt unterliegen:

1. der Aufstieg bemannter Freiballons in Städten, geschlossenen Ortschaften von Gemeinden und Wohngebieten,
2. der Aufstieg von Luftschiffen und Fesselballons,
3. Flugbewegungen von Geräten, die im Flug befindliche Luftfahrzeuge beschädigen könnten, wie ferngesteuerte Geräte, Raketen oder unbemannte Freiballons,
4. die Projektion von Laserstrahlen im belgischen Luftraum.

In der Genehmigung werden die Bedingungen angegeben, denen diese Aufstiege, Flugbewegungen und Projektionen unterliegen.

§ 2 - Der mit der Luftfahrtverwaltung beauftragte Minister oder der Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt legt die allgemeinen Bedingungen fest, unter denen der Aufstieg von bemannten Freiballons außerhalb von Städten, geschlossenen Ortschaften von Gemeinden und Wohngebieten erfolgen muss.

§ 3 - Der mit der Luftfahrtverwaltung beauftragte Minister oder der Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt kann im Interesse der Sicherheit des Flugverkehrs entweder verbieten, dass irgendwelche Gegenstände oder bestimmte Gegenstände in von ihm näher zu bestimmenden Gebieten vom Boden aus aufgelassen werden, oder die Bedingungen und Grenzen der Höhen über Meer für ihre Benutzung festlegen.

*Abschnitt 2 — Vermeidung von Zusammenstößen*

**Art. 16** - Ein Luftfahrzeug darf sich einem anderen Luftfahrzeug nicht so sehr nähern, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes entsteht.

Die Wachsamkeit, die zur Ermittlung von Gefahren eines Zusammenstoßes ausgeübt wird, muss an Bord von im Flug befindlichen Luftfahrzeugen unvermindert aufrechterhalten werden, welche auch immer die Flugart oder die Luftraumklasse ist, in dem das Luftfahrzeug sich befindet. Das Gleiche gilt während der Bewegungen auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes.

**Art. 17** - Formationsflüge sind nur bei Sichtbedingungen und nach vorhergehender Absprache zwischen den verantwortlichen Luftfahrzeugführern erlaubt. Außerdem ist für Formationslandungen und -starts eine Genehmigung des Generaldirektors der Verwaltung der Luftfahrt erforderlich. Formationsflüge sind verboten für Luftfahrzeuge, die gewerblich Passagiere befördern.

**Art. 18** - Ein Luftfahrzeug, das Vorflug hat, behält seinen Steuerkurs und seine Geschwindigkeit bei. Jedoch befreit keine Bestimmung des vorliegenden Abschnitts einen Luftfahrzeugführer von der Verpflichtung, die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.

Ein Luftfahrzeug, das einem anderen Luftfahrzeug Vorflug gewähren muss, darf dies nicht durch Über- oder Unterfliegen oder durch Kreuzen vor dem anderen Luftfahrzeug tun, es sei denn, es hält ausreichend Abstand und trägt der Nachlauferturbulenz Rechnung.

**Art. 19** - Nähern sich zwei Luftfahrzeuge in entgegengesetzter oder nahezu entgegengesetzter Flugrichtung und besteht die Gefahr eines Zusammenstoßes, hat jedes Luftfahrzeug nach rechts auszuweichen.

**Art. 20** - § 1 - Kreuzen sich zwei Luftfahrzeuge, die sich in etwa derselben Flughöhe befinden, muss das Luftfahrzeug, das das andere an seiner rechten Seite sieht, diesem ausweichen.

§ 2 - Jedoch müssen:

1. mit eigenem Kraftantrieb ausgestattete Luftfahrzeuge schwerer als Luft Luftschiffen, Motorseglern, Segelflugzeugen und Ballons Vorflug gewähren,
2. Luftschiffe Motorseglern, Segelflugzeugen und Ballons Vorflug gewähren,
3. Motorsegler und Segelflugzeuge Ballons Vorflug gewähren,
4. Luftfahrzeuge mit eigenem Kraftantrieb Luftfahrzeugen, die andere Luftfahrzeuge oder Gegenstände schleppen, Vorflug gewähren.

**Art. 21** - Ein Luftfahrzeug gilt als überholend, wenn es sich einem anderen Luftfahrzeug von hinten nähert, wobei sich die Längsachsen der beiden Luftfahrzeuge in einem Winkel von weniger als 70 Grad schneiden, das heißt in einer Position, in der es nachts unmöglich wäre, die Positionslichter an der linken Seite (Backbord) oder an der rechten Seite (Steuerbord) zu sehen.

In dem Moment, wo ein Luftfahrzeug ein anderes Luftfahrzeug überholt, hat Letzteres Vorflug und das überholende Luftfahrzeug muss, ungeachtet der Tatsache, ob es steigt, sinkt oder sich horizontal fortbewegt, vom Flugweg des anderen genügend Abstand halten, indem es nach rechts ausweicht.

Eine spätere Änderung der Positionen der beiden Luftfahrzeuge zueinander befreit das überholende Luftfahrzeug nicht von dieser Verpflichtung, solange es das andere Luftfahrzeug nicht vollkommen überholt und distanziert hat.

**Art. 22** - § 1 - Jedes Luftfahrzeug, das sich im Flug befindet oder sich auf dem Boden oder auf dem Wasser fortbewegt, muss den Luftfahrzeugen, die dabei sind zu landen oder sich in der Endphase eines Landeanflugs befinden, Vorflug gewähren.

§ 2 - Ein Luftfahrzeug, das auf dem Rollfeld eines Flugplatzes verkehrt, muss den startenden Luftfahrzeugen oder den Luftfahrzeugen, die im Begriff sind, zu starten, Vorflug gewähren.

**Art. 23** - Nähern sich zwei oder mehrere Luftfahrzeuge schwerer als Luft einem Flugplatz, um dort zu landen, muss das Luftfahrzeug schwerer als Luft, das sich in der höheren Flughöhe befindet, demjenigen, das sich in der niedrigeren Flughöhe befindet, Vorflug gewähren, wobei sich Letzteres diese Regel jedoch nicht zunutze machen darf, um sich vor ein anderes Luftfahrzeug schwerer als Luft, das sich in der Endphase eines Landeanflugs befindet, zu setzen oder es zu überholen. Jedoch müssen mit eigenem Kraftantrieb ausgestattete Luftfahrzeuge schwerer als Luft und Motorsegler Segelflugzeugen Vorflug gewähren.

**Art. 24** - Ein Luftfahrzeugführer, der weiß, dass ein Luftfahrzeug gezwungen ist, zu landen, gewährt Letzterem Vorflug.

**Art. 25** - § 1 - Außer in den in § 5 vorgesehenen Fällen muss jedes im Flug befindliche Luftfahrzeug nachts oder während jedes anderen Zeitraums, der von dem mit der Luftfahrtverwaltung beauftragten Minister oder vom Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt festgelegt wird, folgende Lichter einschalten:

- a) die Antikollisionslichter, um auf das Luftfahrzeug aufmerksam zu machen,
- b) die Positionslichter, um einem Beobachter den Flugweg des Luftfahrzeugs anzuzeigen; es darf kein anderes Licht, das mit diesen Lichtern verwechselt werden könnte, eingeschaltet werden.

§ 2 - Nachts oder während jedes anderen Zeitraums, der von dem mit der Luftfahrtverwaltung beauftragten Minister oder vom Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt festgelegt wird, außer in den in § 5 vorgesehenen Fällen:

- a) schaltet jedes Luftfahrzeug, das sich auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes fortbewegt, seine Positionslichter ein, um einem Beobachter seinen Fahrweg anzuzeigen, und schaltet es kein anderes Licht ein, das mit diesen Lichtern verwechselt werden könnte,
- b) schaltet jedes Luftfahrzeug, das sich auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes befindet, die Lichter ein, die die Enden seiner Struktur anzeigen, es sei denn es steht still und ist auf andere Weise ausreichend beleuchtet,
- c) schaltet jedes Luftfahrzeug, das dabei ist, auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes zu manövrieren, die Lichter ein, die dazu bestimmt sind, auf das Luftfahrzeug aufmerksam zu machen,
- d) schaltet jedes Luftfahrzeug, das sich auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes befindet und dessen Triebwerke angelassen sind, die Lichter ein, die diese Situation anzeigen.

§ 3 - Außer in den in § 5 vorgesehenen Fällen schaltet jedes im Flug befindliche Luftfahrzeug, wenn es mit Antikollisionslichtern, die der Bestimmung von § 1 Buchstabe a) entsprechen, ausgestattet ist, diese Lichter ebenfalls außerhalb des in § 1 angegebenen Zeitraums ein.

§ 4 - Außer in den in § 5 vorgesehenen Fällen schaltet jedes Luftfahrzeug:

- a) das dabei ist, auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes zu manövrieren, und mit Antikollisionslichtern ausgestattet ist, die der Bestimmung von § 2 Buchstabe c) entsprechen, oder
- b) das sich auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes befindet und mit Lichtern ausgestattet ist, die der Bestimmung von § 2 Buchstabe d) entsprechen,



diese Lichter ebenfalls außerhalb des in § 2 angegebenen Zeitraums ein.

§ 5 - Einem Luftfahrzeugführer ist es erlaubt, die Blitzlichter, mit denen das Luftfahrzeug ausgestattet ist, um den Bestimmungen der Paragraphen 1, 2, 3 und 4 zu entsprechen, auszuschalten oder die Stärke dieser Lichter zu reduzieren, wenn sie:

- a) ihn bei der Ausübung seiner Aufgaben behindern oder zu behindern drohen,
- b) einen Beobachter außerhalb des Luftfahrzeugs unangenehm blenden oder zu blenden drohen.

**Art. 26** - Flugübungen unter simulierten Instrumenten-Flugbedingungen sind nur zulässig, wenn:

- a) das Luftfahrzeug mit einer betriebsbereiten Doppelsteueranlage ausgerüstet ist und
- b) ein zur Führung des Luftfahrzeugs berechtigter Pilot einen Platz am Steuer einnimmt, der es ihm ermöglicht, als Sicherheitsluftfahrzeugführer anstelle der Person, die das Luftfahrzeug unter simulierten Instrumenten-Flugbedingungen führt, einzugreifen.

Der Sicherheitsluftfahrzeugführer muss hinreichende Sicht nach vorne und nach beiden Seiten haben. Ist dies nicht der Fall, muss ein geeigneter Beobachter, der mit dem Sicherheitsluftfahrzeugführer in Verbindung steht, einen Platz an Bord einnehmen, von dem aus er ein Blickfeld hat, das das des Sicherheitsluftfahrzeugführers hinreichend ergänzt.

**Art. 27** - Jeder Führer eines Luftfahrzeugs, das sich auf einem Flugplatz oder in der Umgebung eines Flugplatzes fortbewegt, muss ungeachtet dessen, ob er sich innerhalb einer Flugplatzverkehrszone befindet oder nicht:

1. sich nach den für die Benutzung der Flugplätze festgelegten Luftfahrtinformationen und gegebenenfalls nach den besonderen Verkehrsanweisungen richten, die für den betreffenden Flugplatz festgelegt sein können,
2. auf den Flugplatzverkehr achten, um jede Gefahr eines Zusammenstoßes oder einer Kollision zu vermeiden,
3. sich in die durch die anderen Luftfahrzeuge gebildete Platzrunde einfügen oder sich von ihr fern halten,
4. während der Durchführung eines Anflugs und nach dem Start alle Kurven nach links durchführen, vorbehaltlich anders lautender Instruktionen und Freigaben,
5. gemäß den Instruktionen der Verkehrsdienststelle der Flugsicherung landen und starten. Bestehen weder Instruktionen noch besondere Anweisungen, muss er, sofern es möglich ist, gegen den Wind landen und starten;
6. mit dem Start warten, solange die Gefahr eines Zusammenstoßes oder einer Kollision besteht.

#### Abschnitt 3 — Wassermanöver

**Art. 28** - Wenn zwei Luftfahrzeuge oder ein Luftfahrzeug und ein Wasserfahrzeug sich einander nähern und die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, müssen die Führer der Luftfahrzeuge vorsichtig manövrieren und dabei den Umständen, insbesondere den Möglichkeiten der Luftfahrzeuge oder des Wasserfahrzeugs, Rechnung tragen.

**Art. 29** - Kreuzen sich die Kurse über Grund, muss das Luftfahrzeug, das ein anderes Luft- oder Wasserfahrzeug rechts von sich hat, diesem Vorrang gewähren und Abstand halten.

**Art. 30** - Ein Luftfahrzeug, das sich einem anderen Luft- oder Wasserfahrzeug in entgegengesetzter oder nahezu entgegengesetzter Richtung nähert, muss seinen Steuerkurs nach rechts verändern und Abstand halten.

**Art. 31** - Beim Überholen hat das überholte Luft- oder Wasserfahrzeug Vorrang. Das überholende Luftfahrzeug muss seinen Steuerkurs ändern und Abstand halten.

**Art. 32** - Ein Luftfahrzeug, das auf einer Wasseroberfläche landet oder von einer Wasseroberfläche aus startet, muss, sofern es möglich ist, Abstand zu den anderen Wasserfahrzeugen halten und es vermeiden, ihre Fahrt zu behindern.

**Art. 33** - Auf dem Wasser befindliche Luftfahrzeuge benutzen die von dem mit der Luftfahrtverwaltung beauftragten Minister festgelegten Lichter während der von ihm festgelegten Zeiten.

#### Abschnitt 4 — Flugpläne

**Art. 34** - Die Auskünfte bezüglich eines geplanten Flugs oder Teils eines Flugs, die den Verkehrsdienststellen der Flugsicherung erteilt werden müssen, werden in Form eines Flugplans übermittelt.

**Art. 35** - Ein Flugplan wird eingereicht vor:

- a) jedem Flug oder Teil eines Flugs, für den auf den Flugverkehrsleitdienst zurückgegriffen wird,
- b) einem IFR-Flug, der in einem Beratungsluftraum durchgeführt wird,
- c) jedem Flug, der in ausgewiesenen Gebieten durchgeführt werden muss oder bei dem das Luftfahrzeug in ausgewiesene Gebiete einfliegen muss oder ausgewiesenen Routen folgen muss, wenn diese Einreichung von der zuständigen Behörde der Verkehrsdienste der Flugsicherung gefordert wird mit dem Ziel, den Fluginformationsdienst, den Alarmdienst und die Such- und Rettungsaktionen zu erleichtern,
- d) jedem Flug, der in ausgewiesenen Gebieten durchgeführt werden muss oder während dem das Luftfahrzeug in ausgewiesene Gebiete einfliegen muss oder ausgewiesenen Routen folgen muss, wenn diese Einreichung von der zuständigen Behörde der Verkehrsdienste der Flugsicherung gefordert wird mit dem Ziel, die Koordination mit den betreffenden Militärorganen oder den Verkehrsdienststellen der Flugsicherung von Nachbarländern zu erleichtern, um die eventuelle Notwendigkeit einer Ansteuerung zwecks Identifizierung zu vermeiden,
- e) jedem Flug, bei dem das Luftfahrzeug Staatsgrenzen überschreiten muss, vorbehaltlich der vom Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt gewährten Abweichungen,

[f) jedem VFR-Nachtflug.]

[Art. 35 einziger Absatz Buchstabe f) eingefügt durch Art. 2 des K.E. vom 19. Juli 2002 (B.S. vom 1. Oktober 2002)]

**Art. 36** - Ein Flugplan wird vor dem Abflug bei einer Meldestelle der Verkehrsdienste der Flugsicherung eingereicht oder während des Flugs der betreffenden Verkehrsdienststelle der Flugsicherung oder der Funkstation für Luft-Boden-Kontrolle übermittelt, es sei denn, es sind Maßnahmen getroffen worden, um die Einreichung von Dauerflugplänen zu ermöglichen.

**Art. 37** - Ist der Flugverkehrsleitdienst oder der Flugverkehrsberatungsdienst für einen Flug gewährleistet, wird der Flugplan spätestens sechzig Minuten vor der Off-Block-Zeit eingereicht, vorbehaltlich anders lautender Instruktionen seitens der zuständigen Behörde der Verkehrsdienste der Flugsicherung.

Wird der Flugplan während des Flugs mitgeteilt, muss er rechtzeitig durchgegeben werden, damit er der betreffenden Verkehrsdienststelle der Flugsicherung mindestens zehn Minuten vor dem vorgesehenen Zeitpunkt zukommt, zu dem das Luftfahrzeug:

- a) den Punkt erreicht, wo es in einen Kontrollbezirk oder in einen Beratungsbezirk einfliegt,
- b) den Punkt erreicht, wo seine Route eine Luftstraße oder eine Flugverkehrsberatungsstrecke schneidet.

**Art. 38** - Ein Flugplan enthält die Auskünfte, die im Rahmen der Luftfahrtinformationen erforderlich sind.

**Art. 39** - Zu welchem Zweck der Flugplan auch eingereicht wird, er enthält die erforderlichen Auskünfte für die gesamte Strecke oder für den Teil der Strecke, für den er eingereicht wird.

**Art. 40** - Vorbehaltlich der Bestimmungen von Artikel 59 werden alle Änderungen in einem Flugplan, der für einen IFR-Flug oder für einen als kontrollierten Flug durchgeführten VFR-Flug eingereicht worden ist, der betreffenden Verkehrsdienststelle der Flugsicherung so schnell wie möglich mitgeteilt. Für andere VFR-Flüge muss jede bedeutende Änderung in einem Flugplan der betreffenden Verkehrsdienststelle der Flugsicherung so schnell wie möglich mitgeteilt werden.

Wenn die Auskünfte, die vor dem Start in Bezug auf den Flugbereich und die Anzahl der Personen an Bord mitgeteilt worden sind, zum Zeitpunkt des Abflugs nicht mehr stimmen, stellt dies eine bedeutende Änderung im Flugplan dar, die demzufolge gemeldet werden muss.

**Art. 41** - Vorbehaltlich eines anders lautenden Beschlusses der zuständigen Behörde der Verkehrsdienste der Flugsicherung wird der betreffenden Verkehrsdienststelle der Flugsicherung unmittelbar nach der Landung ein Ankunftsbericht ausgehändigt oder über Funk mitgeteilt. Ein solcher Bericht wird für jeden Flug, in Bezug auf den ein Flugplan für den gesamten Flug oder für den Teil des Flugs eingereicht worden ist, der noch bis zum Zielflugplatz durchzuführen ist, übermittelt.

**Art. 42** - Ist ein Flugplan nur für einen anderen Teil eines Flugs als denjenigen, der noch bis zum Bestimmungsort durchgeführt werden muss, eingereicht worden, wird er nötigenfalls durch einen entsprechenden Bericht an die betreffende ATS-Dienststelle abgeschlossen.

**Art. 43** - Ist keine Verkehrsdienststelle der Flugsicherung auf dem Ankunftsflugplatz vorhanden, wird der Ankunftsbericht gegebenenfalls so schnell wie möglich nach der Landung erstellt und der am nächsten gelegenen Verkehrsdienststelle der Flugsicherung auf schnellstmöglichem Wege mitgeteilt.

**Art. 44** - Wenn der Luftfahrzeugführer weiß, dass die Kommunikationsmittel auf dem Ankunftsflugplatz unzureichend sind und dass er am Boden nicht über andere Mittel zur Versendung seines Ankunftsberichts verfügt, muss er kurz vor der Landung, wenn möglich, der betreffenden Verkehrsdienststelle der Flugsicherung über Funk eine als Ankunftsbericht geltende Nachricht übermitteln, wenn ein solcher Bericht verlangt wird.

Im Prinzip wird diese Nachricht der Luftfahrtfunkstelle übermittelt, die die Verkehrsdienststelle der Flugsicherung bedient, die für das Fluginformationsgebiet, in dem das Luftfahrzeug sich befindet, zuständig ist.

**Art. 45** - Die von Luftfahrzeugen übermittelten Ankunftsberichte enthalten folgende Auskünfte:

- a) Luftfahrzeugkennung,
- b) Startflugplatz,
- c) Zielflugplatz (nur bei Kursabweichung),
- d) Ankunftsflugplatz,
- e) Ankunftszeit.

#### Abschnitt 5 — Signale

**Art. 46** - [...]

[Art. 46 aufgehoben durch Art. 17 des K.E. vom 23. November 2000 (B.S. vom 30. Dezember 2000)]

#### Abschnitt 6 — Uhrzeit

**Art. 47** - Die verwendete Zeit ist die koordinierte Weltzeit (UTC); sie wird in Stunden und Minuten ausgedrückt, wobei der Tag, angefangen um Mitternacht, 24 Stunden umfasst.

Die Zeit wird vor Beginn eines kontrollierten Flugs und jedes Mal, wenn es während des Flugs nötig ist, überprüft.

Diese Überprüfung der Zeit erfolgt im Prinzip bei einer Verkehrsdienststelle der Flugsicherung, es sei denn, das Flugbetriebsunternehmen oder die zuständige ATS-Behörde haben andere Anordnungen getroffen.

#### Abschnitt 7 — Verkehrsdienste der Flugsicherung

**Art. 48** - Die für die Leistung der Verkehrsdienste der Flugsicherung verantwortliche Behörde legt die Verfahren fest, die die Flugverkehrsleiter anwenden müssen.

**Art. 49** - Die Verkehrsdienste der Flugsicherung haben als Aufgabe:

- a) Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen untereinander zu verhindern,
- b) Kollisionen zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen auf dem Rollfeld zu verhindern,
- c) einen raschen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zu gewährleisten,
- d) Ratschläge und Auskünfte für die sichere und zweckmäßige Durchführung von Flügen zu erteilen,
- e) die zuständigen Stellen zu alarmieren, wenn Luftfahrzeuge die Hilfe des Such- und Rettungsdienstes benötigen, und diese Stellen, soweit erforderlich, zu unterstützen.

**Art. 50** - Die Verkehrsdienste der Flugsicherung umfassen drei Dienste, die nachstehend beschrieben werden:

1 den Flugverkehrsleitdienst, der die in Artikel 49 Buchstaben a), b) und c) definierten Aufgaben wahrnimmt und seinerseits wie folgt in drei Dienste unterteilt ist:

- a) die Bezirksleitstelle: für kontrollierte Flüge, außer für die unter den nachstehenden Buchstaben b) und c) aufgeführten Teile dieser Flüge, gemäß Artikel 49 Buchstaben a) und c),

b) die Anflugleitstelle: für die Teile der kontrollierten Flüge, die sich auf die Ankunft und den Abflug beziehen, gemäß Artikel 49 Buchstaben a) und c),

c) den Flugplatzkontrollturm: für den Flugplatzverkehr, außer für die unter oben stehendem Buchstaben b) aufgeführten Teile dieser Flüge, gemäß Artikel 49 Buchstaben a), b) und c).

2 den Fluginformationsdienst, der die in Artikel 49 Buchstabe d) definierten Aufgaben wahrnimmt.

3 den Alarmdienst, der die in Artikel 49 Buchstabe e) definierten Aufgaben wahrnimmt.

**Art. 51 - § 1 -** Werden Verkehrsdienste der Flugsicherung in bestimmten Teilen des Luftraums oder auf bestimmten Flugplätzen gewährleistet, werden diese Teile des Luftraums und diese Flugplätze nach der Art der dort vorhandenen Verkehrsdienste der Flugsicherung ausgewiesen.

§ 2 - Die Ausweisung von bestimmten Teilen des Luftraums oder von bestimmten Flugplätzen erfolgt wie folgt:

1 Fluginformationsgebiete: die Teile des Luftraums, in denen ein Fluginformationsdienst und ein Alarmdienst vorhanden sind,

2 Kontrollbezirke und Kontrollzonen: die Teile des Luftraums, in denen ein Flugverkehrsleitdienst für IFR-Flüge vorhanden ist.

Die Teile des kontrollierten Luftraums, in denen ebenfalls für VFR-Flüge ein Flugverkehrsleitdienst besteht, werden als Lufträume der Klasse B, C oder D ausgewiesen.

Die Kontrollbezirke und Kontrollzonen gehören dem Fluginformationsgebiet an, in dem sie liegen.

3 kontrollierte Flugplätze: Flugplätze mit Flugverkehrsleitdienst für den Flugplatzverkehr.

**Art. 52 -** ATS-Lufträume werden wie folgt eingeteilt und ausgewiesen:

Klasse A: Nur IFR-Flüge sind zugelassen; alle Flüge unterliegen der Flugverkehrsleitung und eine Staffelung aller Flüge ist gewährleistet.

Klasse B: IFR-Flüge und VFR-Flüge sind zugelassen; alle Flüge unterliegen der Flugverkehrsleitung und eine Staffelung aller Flüge ist gewährleistet.

Klasse C: IFR-Flüge und VFR-Flüge sind zugelassen; alle Flüge unterliegen der Flugverkehrsleitung und eine Staffelung zwischen IFR-Flügen und zwischen IFR-Flügen und VFR-Flügen ist gewährleistet. VFR-Flüge werden von IFR-Flügen getrennt und erhalten Verkehrsinformationen über andere VFR-Flüge.

Klasse D: IFR-Flüge und VFR-Flüge sind zugelassen und alle Flüge unterliegen der Flugverkehrsleitung; eine Staffelung zwischen IFR-Flügen ist gewährleistet und IFR-Flüge erhalten Verkehrsinformationen über VFR-Flüge; VFR-Flüge erhalten Verkehrsinformationen über alle anderen Flüge.

Klasse E: IFR-Flüge und VFR-Flüge sind zugelassen; IFR-Flüge unterliegen der Flugverkehrsleitung und eine Staffelung zwischen IFR-Flügen ist gewährleistet. Alle Flüge erhalten, soweit durchführbar, Verkehrsinformationen.

Klasse F: IFR-Flüge und VFR-Flüge sind zugelassen; allen teilnehmenden IFR-Flügen steht der Flugverkehrsberatungsdienst zur Verfügung und allen Flügen steht auf Anfrage der Fluginformationsdienst zur Verfügung,

Klasse G: IFR-Flüge und VFR-Flüge sind zugelassen und ihnen steht auf Anfrage der Fluginformationsdienst zur Verfügung.

Die Bedingungen, die anwendbar sind auf die in jeder Luftraumklasse durchgeführten Flüge, entsprechen denen, die in der Tabelle von Anlage 1 angegeben sind.

**Art. 53 - § 1 -** Der Flugverkehrsleitdienst ist gewährleistet:

a) für alle IFR-Flüge in Lufträumen der Klassen A, B, C, D und E,

b) für alle VFR-Flüge in Lufträumen der Klassen B, C und D,

c) für alle Sonder-VFR-Flüge,

d) für den gesamten Flugplatzverkehr auf kontrollierten Flugplätzen.

§ 2 - Der Fluginformationsdienst ist gewährleistet für alle Luftfahrzeuge, für die die erteilten Auskünfte nützlich sein könnten und

a) für die der Flugverkehrsleitdienst gewährleistet ist oder

b) deren Anwesenheit der betreffenden Verkehrsdienststelle der Flugsicherung auf anderem Wege bekannt ist.

Der Fluginformationsdienst entbindet den verantwortlichen Luftfahrzeugführer nicht von seiner Verantwortung; dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer obliegt es, in Bezug auf jede Änderung im Flugplan, die ihm vorgeschlagen wird, in letzter Instanz eine Entscheidung treffen.

§ 3 - Der Alarmdienst ist gewährleistet:

a) für alle Luftfahrzeuge, für die der Flugverkehrsleitdienst gewährleistet ist,

b) soweit durchführbar, für alle anderen Luftfahrzeuge, für die ein Flugplan eingereicht worden ist oder deren Anwesenheit den Verkehrsdiensten der Flugsicherung aus irgendeinem anderen Grund bekannt ist und

c) für jedes Luftfahrzeug, von dem man weiß oder glaubt, dass es widerrechtlich in Besitz genommen worden ist.

**Art. 54 -** Vor Durchführung eines kontrollierten Flugs oder eines Teils eines Flugs nach den für den kontrollierten Flug geltenden Regeln muss eine Flugverkehrsfreigabe eingeholt werden. Eine solche Freigabe wird beantragt, indem man bei einer Flugverkehrsleitstelle einen Flugplan einreicht.

Ein Flugplan kann für nur einen Teil eines Flugs gelten und nur den Teil des Flugs oder die Flugbewegungen, die der Flugverkehrsleitung unterliegen, beschreiben. Eine Freigabe kann auf nur einen Teil eines geltenden Flugplans anwendbar sein und durch eine Freigabegrenze oder durch den Vermerk bestimmter Manöver wie Rollen, Landen oder Starten gekennzeichnet sein.

Wird die Flugverkehrsfreigabe vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer als nicht ausreichend angesehen, kann dieser eine geänderte Freigabe beantragen, die ihm nach Möglichkeit erteilt wird.

**Art. 55 -** Beantragt ein Luftfahrzeug eine Freigabe, die einen Vorrang beinhaltet, ist der betreffenden Flugverkehrsleitstelle auf Anfrage ein Bericht mit den Gründen für diesen Antrag auf Vorrang vorzulegen.

**Art. 56** - Sieht man je nach Flugbereich des Luftfahrzeugs und unter Vorbehalt einer Änderung der Freigabe während des Flugs vor dem Start vor, dass entschieden werden kann, einen neuen Zielflugplatz anzusteuern, werden die betreffenden Flugverkehrsleitstellen durch die Aufnahme von Auskünften über den neuen Kurs (soweit bekannt) und über die neue Bestimmung in den Flugplan darüber informiert.

**Art. 57** - Ein Luftfahrzeug, das sich auf einem kontrollierten Flugplatz befindet, darf ohne Freigabe durch den Flugplatzkontrollturm nicht auf das Rollfeld gebracht werden und muss sich an jegliche von diesem Organ erteilten Anweisungen halten.

**Art. 58** - Außer in den in den Artikeln 59 und 61 vorgesehenen Fällen muss das Luftfahrzeug den geltenden Flugplan, der für einen kontrollierten Flug eingereicht worden ist, oder die Bestimmungen des anwendbaren Teils dieses Flugplans einhalten, außer wenn ein Antrag auf Änderung eingereicht worden ist, in Bezug auf den von der betreffenden Flugverkehrsleitstelle eine Freigabe erteilt worden ist, oder wenn ein Fall höherer Gewalt ein sofortiges Handeln erforderlich macht; in diesem Fall muss die betreffende Verkehrsdienststelle der Flugsicherung sobald wie möglich, nachdem die Dringlichkeitsmaßnahmen ergriffen worden sind, über die ergriffenen Maßnahmen und über die Tatsache, dass es sich um Dringlichkeitsmaßnahmen handelt, informiert werden.

**Art. 59** - Weicht ein im kontrollierten Flug befindliches Luftfahrzeug unfreiwillig vom geltenden Flugplan ab, werden folgende Maßnahmen ergriffen:

a) Abweichung vom Kurs über Grund: Ist das Luftfahrzeug vom Kurs über Grund abgewichen, korrigiert der Pilot sofort den Kurs, damit der Kurs über Grund so schnell wie möglich wieder eingenommen wird;

b) Veränderung der wahren Fluggeschwindigkeit: Wenn die mittlere wahre Fluggeschwindigkeit in Reiseflughöhe zwischen zwei Meldepunkten um mehr oder weniger 5 % von dem im Flugplan angegebenen Wert abweicht oder abzuweichen droht, muss die betreffende Verkehrsdienststelle der Flugsicherung darüber informiert werden;

c) Änderung der voraussichtlichen Zeit: Wird festgestellt, dass die voraussichtliche Zeit, zu der der erste der folgenden Punkte, sprich der nächste reguläre Meldepunkt, die Grenze des Fluginformationsgebiets oder der Zielflugplatz, erreicht wird, um mehr als drei Minuten von der den Verkehrsdiensten der Flugsicherung mitgeteilten Zeit (oder um mehr als drei Minuten von jedem anderen Zeitraum, der von der zuständigen Behörde der Verkehrsdienste der Flugsicherung oder auf der Grundlage regionaler Luftfahrtabkommen festgelegt worden ist) abweicht, muss die korrigierte voraussichtliche Zeit der betreffenden Verkehrsdienststelle der Flugsicherung so schnell wie möglich mitgeteilt werden.

**Art. 60** - Anträge auf Änderung des Flugplans enthalten folgende Auskünfte:

a) Änderung der Reiseflughöhe: Luftfahrzeugkennung; beantragte Reiseflughöhe und Reisegeschwindigkeit in dieser Höhe; (gegebenenfalls) die berichtigten voraussichtlichen Zeiten bei Erreichen der Grenzen der nachfolgenden Fluginformationsgebiete;

b) Änderung des Kurses über Grund:

1 ohne Änderung des Ziels: Luftfahrzeugkennung; Flugregeln; Angabe des neuen Kurses über Grund mit den entsprechenden Flugplandaten von der Stelle an, wo das Luftfahrzeug den Kurs über Grund ändern muss; berichtigte voraussichtliche Zeiten; sonstige nützliche Informationen.

2 mit Änderung des Ziels: Luftfahrzeugkennung; Flugregeln; Angabe des neuen Kurses über Grund bis zum Zielflugplatz mit den entsprechenden Flugplandaten von der Stelle an, wo das Luftfahrzeug den Kurs über Grund ändern muss; berichtigte voraussichtliche Zeiten; Ausweichflugplatz/Ausweichflugplätze; sonstige nützliche Informationen.

**Art. 61** - Ist es nicht mehr möglich, den Flug gemäß dem geltenden Flugplan unter Sichtwetterbedingungen (VMC) fortzusetzen, handelt der Pilot eines als kontrollierter Flug durchgeführten VFR-Flugs wie folgt:

a) Er beantragt eine geänderte Freigabe, die es ihm erlaubt, den Flug bis zum Ziel oder bis zu einem Ausweichflugplatz unter Sichtwetterbedingungen (VMC) fortzusetzen oder den Luftraum, in dem eine ATC-Freigabe (Flugverkehrsfreigabe) erforderlich ist, zu verlassen, oder

b) - wenn es unmöglich ist, eine wie unter Buchstabe a) vorgesehene Freigabe zu erhalten - er setzt den Flug unter Sichtwetterbedingungen fort und informiert die betreffende ATC-Stelle über die Maßnahmen, die er ergreift, um den betreffenden Luftraum zu verlassen oder auf dem am nächsten gelegenen geeigneten Flugplatz zu landen, oder

c) - wenn der Flug in einer Kontrollzone durchgeführt wird - er beantragt die Freigabe, um den Flug als Sonder-VFR-Flug fortzusetzen, oder

d) er beantragt die Freigabe, um den Flug gemäß den Instrumentenflugregeln fortzusetzen.

**Art. 62** - Der Führer eines im kontrollierten Flug befindlichen Luftfahrzeugs muss der betreffenden Flugverkehrsleitstelle so schnell wie möglich die Uhrzeit und die Flughöhe beim Überfliegen jedes ausgewiesenen obligatorischen Meldepunkts sowie alle anderen notwendigen Auskünfte mitteilen, es sei denn, er ist von der betreffenden Verkehrsdienststelle der Flugsicherung von dieser Verpflichtung befreit worden. Ebenso müssen auf Anfrage der betreffenden Flugverkehrsleitstelle Positionsmeldungen hinsichtlich zusätzlicher Meldepunkte gemacht werden. Gibt es keine ausgewiesenen Meldepunkte oder Meldestandlinien, werden die Positionsmeldungen in von der betreffenden Verkehrsdienststelle der Flugsicherung vorgeschriebenen Zeitabständen gemacht.

**Art. 63** - Außer bei einer Landung auf einem kontrollierten Flugplatz muss ein Luftfahrzeug, das einen kontrollierten Flug durchführt, die zuständige ATC-Stelle benachrichtigen, sobald es nicht mehr vom Flugverkehrsdienst abhängt.

**Art. 64** - Ein im kontrollierten Flug befindliches Luftfahrzeug muss ständig die entsprechende Funkfrequenz der betreffenden Flugverkehrsleitstelle abhören und je nach Bedarf bilaterale Funkverbindungen mit dieser Flugverkehrsleitstelle herstellen, vorbehaltlich anders lautender Vorschriften der Verkehrsdienste der Flugsicherung, die auf Luftfahrzeuge anwendbar sind, die zum kontrollierten Flugplatzverkehr gehören.

**Art. 65** - Kann ein Luftfahrzeug aufgrund eines Defekts der Funkausrüstung die Bestimmungen von Artikel 64 nicht einhalten, muss es die durch die Luftfahrtinformationen auferlegten Verfahren und die nachfolgend anwendbaren Verfahren einhalten. Außerdem muss das Luftfahrzeug, wenn es zum Flugplatzverkehr eines kontrollierten Flugplatzes gehört, wachsam bleiben, um die Anweisungen aufzunehmen, die es eventuell durch optische Signale bekommt.

**Art. 66** - Unter Sichtwetterbedingungen muss der Pilot, der sich im kontrollierten Flug befindet:

- a) seinen Flug unter Sichtwetterbedingungen fortsetzen,
- b) auf dem am nächsten gelegenen geeigneten Flugplatz landen und
- c) der betreffenden Flugverkehrsleitstelle seine Ankunft auf schnellstem Wege melden.

**Art. 67** - Unter Instrumentenwetterbedingungen oder wenn die Wetterbedingungen derart sind, dass der Pilot im IFR-Flug es für unmöglich erachtet, seinen Flug gemäß den Bestimmungen von Artikel 66 fortzusetzen, muss er:

a) seinen Flug bis zur geeigneten Navigationshilfe, die bezeichnet wird, um den Zielflugplatz anzufliegen, gemäß dem geltenden Flugplan fortsetzen und bis zu dem Moment, wo der Sinkflug eingeleitet werden darf, über dieser Hilfe warten, wenn dies erforderlich ist, um die Bestimmungen unter nachstehendem Buchstaben b) einzuhalten,

b) zu dem ihm zuletzt mitgeteilten voraussichtlichen Anflugszeitpunkt, dessen Empfang er bestätigt hat, oder in einem Moment, der diesem Zeitpunkt so nah wie möglich ist, ab der unter Buchstabe a) erwähnten Navigationshilfe den Sinkflug einleiten; ist ihm kein voraussichtlicher Anflugszeitpunkt mitgeteilt worden und hat es keine Empfangsbestätigung gegeben, muss er den Sinkflug zu der im geltenden Flugplan festgelegten voraussichtlichen Ankunftszeit oder in einem Moment, der diesem Zeitpunkt so nah wie möglich ist, einleiten;

c) das normale, für die bezeichnete Navigationshilfe vorgeschriebene Instrumentenanflugverfahren durchführen,

d) wenn möglich, innerhalb von dreißig Minuten nach der unter Buchstabe b) angegebenen voraussichtlichen Ankunftszeit oder nach dem zuletzt mitgeteilten voraussichtlichen Anflugszeitpunkt, dessen Empfang vom Luftfahrzeug bestätigt wurde, wenn dieser Zeitpunkt nach der voraussichtlichen Ankunftszeit liegt, landen.

*Abschnitt 8 — Widerrechtliche Inbesitznahme*

**Art. 68** - Der Führer eines Luftfahrzeugs, das widerrechtlich in Besitz genommen worden ist, muss, sofern dies möglich ist, versuchen, die betreffende Verkehrsdienststelle der Flugsicherung gemäß den Anweisungen des Generaldirektors der Verwaltung der Luftfahrt darüber zu informieren. Dabei muss er alle wichtigen Umstände in Zusammenhang mit dieser Inbesitznahme sowie jede Abweichung vom geltenden Flugplan, die durch die Umstände erforderlich werden könnte, mitteilen, damit diese Dienststelle dem Luftfahrzeug die größtmögliche Aufmerksamkeit und Unterstützung zuteil werden lassen, ihm Vorrang für die Fortsetzung seines Flugs in Richtung des vom Piloten ausgesuchten Ziels gewähren und jegliche Unvereinbarkeit mit dem Verkehr der anderen Luftfahrzeuge weitestgehend ausschließen kann.

**Art. 69** - Wenn bekannt ist oder man glaubt, dass ein Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen worden ist, reagieren die ATS-Dienststellen unverzüglich auf die Anfragen dieses Luftfahrzeugs. Die Auskünfte mit Bezug auf die Flugsicherheit werden dem Luftfahrzeug weiterhin übermittelt und die notwendigen Maßnahmen werden ergriffen, um die Durchführung aller Flugphasen zu beschleunigen und vor allem, um dem Luftfahrzeug eine sichere Landung zu ermöglichen.

*Abschnitt 9 - Ansteuerung*

**Art. 70** - Ein Luftfahrzeug, dass von einem anderen Luftfahrzeug angesteuert wird, muss die in den Luftfahrtinformationen enthaltenen Anweisungen befolgen.

*KAPITEL IV - Sichtflugregeln*

**Art. 71** - Mit Ausnahme der Sonder-VFR-Flüge werden VFR-Flüge unter Bedingungen durchgeführt, bei denen die Flugsicht und der Abstand von den Wolken mindestens den in folgender Tabelle erwähnten Angaben entsprechen.

[Tabelle *		
Luftraumklasse	A***BCDE	F G
		oberhalb 900 m (3.000 ft) AMSL oder oberhalb 300 m (1.000 ft) über Grund, je nachdem, welcher Wert höher ist in und unterhalb 900 m (3.000 ft) AMSL oder 300 m über Grund, je nachdem welcher Wert höher ist
Abstand von den Wolken	1.500 m horizontal 300 m (1.000 ft) vertikal	frei von Wolken und Erdsicht
Flugsicht	8 km in oder oberhalb 3.050 m (10.000 ft) AMSL 5 km unterhalb 3.050 m (10.000 ft) AMSL	5 km **

\* Liegt die Übergangshöhe unterhalb 3.050 m (10.000 ft) AMSL, sollte FL 100 anstelle von 10.000 ft genommen werden.

\*\* Wenn die zuständige ATS-Behörde es vorschreibt:

a) können niedrigere Flugsichten - jedoch nicht unter 1.500 m - erlaubt werden für Flüge, die durchgeführt werden:  
 1) mit Geschwindigkeiten, bei denen es möglich ist, unter Berücksichtigung der Sicht jegliches andere Luftfahrzeug oder jegliches Hindernis rechtzeitig zu erblicken, um eine Kollision zu vermeiden, oder

2) unter Umständen, unter denen die Wahrscheinlichkeit, andere Luftfahrzeuge anzutreffen, normalerweise ziemlich gering ist, beispielsweise in Gebieten mit wenig Luftverkehr und für Luftarbeiten in geringer Höhe über Meer,

b) darf es Hubschraubern erlaubt werden, mit einer Flugsicht von weniger als 1.500 m zu fliegen, wenn sie mit einer Geschwindigkeit fliegen, bei der es möglich ist, jegliches andere Luftfahrzeug oder jegliches Hindernis rechtzeitig zu erblicken, um eine Kollision zu vermeiden.

\*\*\* VMC-Mindestwerte für den Luftraum der Klasse A werden den Piloten zur Orientierung angegeben; dies bedeutet jedoch nicht, dass VFR-Flüge im Luftraum der Klasse A gestattet sind.]

[Tabelle von Art. 71 ersetzt durch Art. 3 des K.E. vom 19. Juli 2002 (B.S. vom 1. Oktober 2002)]

**Art. 72** - Vorbehaltlich einer Flugverkehrs freigabe darf ein im VFR-Flug befindliches Luftfahrzeug weder von einem in einer Kontrollzone befindlichen Flugplatz aus starten noch auf einem solchen Flugplatz landen noch in die Verkehrszone oder in die Platzrunde dieses Flugplatzes einfliegen:

- a) wenn die Hauptwolkenuntergrenze unter 450 m (1.500 ft) liegt oder
- b) wenn die Bodensicht unter 5 km liegt.

**Art. 73** - [§ 1] - Ein Pilot darf nicht nach den Sichtflugregeln fliegen:

- 1. [...]
- 2. in Flugfläche 195 und darüber,
- 3. mit transsonischen oder Überschallgeschwindigkeiten, vorbehaltlich einer Genehmigung durch den Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt.

[§ 2 - Außer für Ballons und ultraleichte Motorluftfahrzeuge sind Nachtflüge nach den Sichtflugregeln unter folgenden Bedingungen erlaubt:

- 1. nur ab und nach Flugplätzen, die für Nachtflüge zugelassen sind,
- 2. a) in einem kontrollierten Luftraum: in Übereinstimmung mit den Freigaben der betreffenden Flugverkehrsleitdienste,
- b) in einem unkontrollierten Luftraum: zwischen 1.000 ft AGL und 4.500 ft MSL, auf dem regionalen QNH unter Beibehaltung einer Halbkreis-Flughöhe über 3.000 ft AGL, sofern eine Funkverbindung mit der Fluginformationszentrale hergestellt und beibehalten wird,
- 3. für Lokalflüge in einer Platzrunde eines unkontrollierten Flugplatzes, sofern sie von der zu diesem Zweck vom Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt zugelassenen Person genehmigt worden sind;
- 4. außer für Lokalflüge muss das Luftfahrzeug über die obligatorischen Instrumente hinaus mit einem Transponder ausgerüstet sein, mit dem es möglich ist, Anfragen im C-Mode anhand von 4096 Codes zu beantworten.]

[Art. 73 § 1 nummeriert durch Art. 4 Nr. 1 des K.E. vom 19. Juli 2002 (B.S. vom 1. Oktober 2002); § 1 einziger Absatz Nr. 1 aufgehoben durch Art. 4 Nr. 2 des K.E. vom 19. Juli 2002 (B.S. vom 1. Oktober 2002); § 2 eingefügt durch Art. 4 Nr. 3 des K.E. vom 19. Juli 2002 (B.S. vom 1. Oktober 2002)]

**Art. 74** - Außer wenn es für den Start und die Landung notwendig ist oder vorbehaltlich einer Genehmigung durch den mit der Luftfahrtverwaltung beauftragten Minister oder den Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt ist es verboten, nach den Sichtflugregeln:

a) Städte und geschlossene Ortschaften von Gemeinden, Wohngebiete, Industriekomplexe, den LNG-Terminal von Zeebrugge, Kernkraftwerke oder Menschenansammlungen unter freiem Himmel in einer Höhe unterhalb 300 m (1.000 ft) über dem am höchsten gelegenen Hindernis in einem Umkreis von 600 m um das Luftfahrzeug herum zu überfliegen.

Für Hubschrauber kann jedoch von dem mit der Luftfahrtverwaltung beauftragten Minister oder vom Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt eine andere Mindesthöhe festgelegt werden, unter Berücksichtigung der Merkmale der in Artikel 43 § 1 des Königlichen Erlasses vom 15. März 1954 zur Regelung der Luftfahrt, abgeändert durch Artikel 3 des Königlichen Erlasses vom 31. August 1970, erwähnten Zugangsstrecke, wobei diese Höhe nicht unterhalb 100 m (300 ft) über dem überflogenen Ort liegen darf;

b) anderswo in einer Höhe unterhalb 150 m (500 ft) über dem Boden oder dem Wasser und weniger als 150 m von festen oder ortsbeweglichen künstlichen Hindernissen entfernt zu fliegen. Für Hubschrauber werden diese Mindesthöhe und diese Mindestentfernung auf 50 m (150 ft) herabgesetzt.

**Art. 75** - Vorbehaltlich anders lautender Angaben in den Luftverkehrs freigaben und vorbehaltlich anders lautender Anweisungen der zuständigen ATS-Behörde müssen VFR-Flüge in horizontaler Marschphase in einer Höhe von mehr als 900 m (3.000 ft) über dem Boden oder dem Wasser oder über einer von der zuständigen Behörde der Verkehrsdienste der Flugsicherung festgelegten höheren Bezugsflughöhe in einer der Flugflächen durchgeführt werden, die ihrem Kurs über Grund entsprechen und in der Reiseflughöhentabelle von Anlage 2 angegeben sind.

**Art. 76** - Ein im VFR-Flug befindliches Luftfahrzeug muss die Bestimmungen von Abschnitt 7 einhalten:

- a) wenn es in einem Luftraum der Klasse B, C oder D fliegt oder
- b) wenn es zum Flugplatzverkehr eines kontrollierten Flugplatzes gehört oder
- c) wenn es einen Sonder-VFR-Flug durchführt.

**Art. 77** - Ein Luftfahrzeug, das einen VFR-Flug durchführt und sich in einem Gebiet fortbewegt, das gemäß den Bestimmungen von Artikel 35 Buchstabe c) oder d) von der zuständigen ATS-Behörde ausgewiesen worden ist, oder in dieses Gebiet einfliegt oder einer unter denselben Bedingungen ausgewiesenen Route folgt, muss ständig die entsprechende Funkfrequenz der Verkehrsdienststelle der Flugsicherung, die den Fluginformationsdienst gewährleistet, abhören und teilt der vorerwähnten Dienststelle je nach Bedarf seine Position mit.

**Art. 78** - Ein Pilot, der einen Flug nach den Sichtflugregeln durchführt und zur Anwendung der Instrumentenflugregeln übergehen möchte, muss:

- a) wenn ein Flugplan eingereicht worden ist, die im geltenden Flugplan anzubringenden Änderungen mitteilen,
- b) wenn der Flug den Bedingungen von Artikel 35 entspricht, der betreffenden Verkehrsdienststelle der Flugsicherung einen Flugplan vorlegen und eine Freigabe erhalten, bevor er zu einem IFR-Flug im kontrollierten Luftraum übergeht.

**Art. 79** - Vorbehaltlich einer in Artikel 72 vorgesehenen Flugverkehrs freigabe muss jeder Pilot, der sein Luftfahrzeug unter Sichtwetterbedingungen nicht in der Luft halten kann, auf den Flug verzichten, ihn unterbrechen oder sich nach den Bestimmungen von Artikel 78 oder von Kapitel V richten.

**Art. 80** - Vorbehaltlich einer Genehmigung durch den mit der Luftfahrtverwaltung beauftragten Minister oder durch den Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt werden nach den Sichtflugregeln durchgeführt:

- a) Flüge mit Freiballons,
- b) Flüge mit Segelflugzeugen in kontrollierten Lufträumen oder Beratungslufträumen.

KAPITEL V — *Instrumentenflugregeln*

**Art. 81** - Zur Durchführung eines IFR-Flugs muss das Luftfahrzeug ausgerüstet sein mit:

1. den für den Instrumentenflug notwendigen Instrumenten und Ausrüstungen,
2. den für die zu folgende Route geeigneten Navigations- und Funkgeräten.

Der mit der Luftfahrtverwaltung beauftragte Minister oder der Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt erstellt die Liste der für IFR-Flüge obligatorischen Instrumente, Ausrüstungen, Navigations- und Funkgeräte und legt die technischen Anforderungen fest, denen diese Geräte entsprechen müssen.

**Art. 82** - Außer wenn es für den Start und die Landung notwendig ist oder vorbehaltlich einer Genehmigung durch den mit der Luftfahrtverwaltung beauftragten Minister oder den Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt darf ein IFR-Flug nicht in einer Höhe unterhalb 300 m (1.000 ft) über dem am höchsten gelegenen Hindernis in einem Umkreis von 8 km um die geschätzte Position des Luftfahrzeugs herum durchgeführt werden.

**Art. 83** - Ein Pilot, der beschließt, während des Flugs von der Anwendung der Instrumentenflugregeln auf die Anwendung der Sichtflugregeln überzugehen, muss, wenn ein Flugplan eingereicht worden ist, die betreffende Verkehrsdienststelle der Flugsicherung darüber informieren, dass der IFR-Flug annulliert ist, und ihr die im Flugplan anzubringenden Änderungen mitteilen.

**Art. 84** - Findet ein Führer eines Luftfahrzeugs, der einen Flug nach den Instrumentenflugregeln durchführt, Sichtwetterbedingungen vor, darf er den IFR-Flug nur einstellen, wenn vorhersehbar ist, dass der Flug während einer ausreichend langen Zeit unter Sichtwetterbedingungen fortgesetzt werden kann.

**Art. 85** - Die Reiseflughöhen, die Luftfahrzeuge benutzen müssen, die Instrumentenflüge durchführen, sind in der Reiseflughöhentabelle in Anlage 2 festgelegt. Die aus dieser Tabelle hervorgehende Entsprechung zwischen Flughöhen und missweisendem Kurs gilt jedoch nicht im Fall von anders lautenden Angaben in den Luftfahrtinformationen oder in den Freigaben.

**Art. 86** - Ein Luftfahrzeug, das außerhalb des kontrollierten Luftraums einen IFR-Flug durchführt, sich jedoch in einem Gebiet fortbewegt, das gemäß den Bestimmungen von Artikel 35 Buchstabe *c*) oder *d*) von der zuständigen ATS-Behörde ausgewiesen worden ist, oder in dieses Gebiet einfliegt oder einer unter denselben Bedingungen ausgewiesenen Route folgt, muss ständig die entsprechende Funkfrequenz abhören und stellt gegebenenfalls bilaterale Funkverbindungen mit der Verkehrsdienststelle der Flugsicherung, die den Fluginformationsdienst gewährleistet, her.

**Art. 87** - Ist der Führer eines Luftfahrzeugs, das außerhalb des kontrollierten Luftraums einen IFR-Flug durchführt, dazu verpflichtet, einen Flugplan einzureichen, die entsprechende Funkfrequenz abzuhören und gegebenenfalls bilaterale Funkverbindungen mit der Verkehrsdienststelle der Flugsicherung, die den Fluginformationsdienst gewährleistet, herzustellen, muss er gemäß den Bestimmungen von Artikel 62 seine Position mitteilen.

KAPITEL VI — *Schlussbestimmungen*

**Art. 88** - Für die Anwendung von Artikel 5 kann die verantwortliche Behörde eines Flugplatzes die Chefinspektoren und die Inspektoren der Luftfahrtpolizei heranziehen, um das Vorhandensein von Alkohol im Blut nachzuweisen.

Letztere können die Flugbesatzungsmitglieder einem Atemtest unterwerfen, indem sie das Gerät benutzen, das in Anwendung von Artikel 59 § 4 der Gesetze über die Straßenverkehrspolizei, koordiniert am 16. März 1968 und abgeändert durch das Gesetz vom 18. Juli 1990, bestimmt worden ist.

**Art. 89** - Die Luftfahrtpolizeiinspektoren, die der Verwaltung der Luftfahrt angehören, sowie die Bediensteten der Zoll- und Akzisenverwaltung haben Zugang zu jedem Flugplatz und zu jedem anderen Ort, an dem Luftfahrzeuge landen oder starten, um dort ihre Aufsichtsfunktion auszuüben. Sie dürfen jedes Luftfahrzeug und seine Ladung durchsuchen und sich das Bordbuch und jegliches Dokument mit Bezug auf die Ladung vorlegen lassen.

**Art. 90** - Jeder Pilot, der aus dem Ausland kommt oder sich ins Ausland begibt, darf nur auf einem Zollflugplatz landen oder starten. Ist er gezwungen, anderswo zu landen, muss er unverzüglich die Gendarmerie oder den Zoll benachrichtigen und sich nach den Anweisungen richten, die ihm erteilt werden.

**Art. 91** - Für das Abwerfen von Gegenständen, mit Ausnahme von Kraftstoff oder Ballast, aus einem im Flug befindlichen Luftfahrzeug, das aus dem Ausland kommt oder sich ins Ausland begibt, muss die Genehmigung des Ministers der Finanzen oder seines Beauftragten eingeholt werden.

**Art. 92** - Es ist verboten, mit einem bemannten Freiballon Güter zu befördern.

**Art. 93** - Der mit der Luftfahrtverwaltung beauftragte Minister oder der Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt legt die Bestimmungen fest, an die sich jeder Luftfahrzeugführer halten muss, wenn er einen Notruf oder eine Notmeldung empfängt.

**Art. 94** - § 1 - Der Pilot ist verpflichtet, dem Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt innerhalb von sieben Tagen jeglichen Unfall und jegliche Störung, die bei der Benutzung eines Luftfahrzeugs aufgetreten sind, mitzuteilen.

Dieses Verfahren gilt ebenfalls für Störungen oder Unfälle, die bei Luftfahrzeugen mit belgischem Hoheits- und Eintragszeichen außerhalb des belgischen Hoheitsgebiets aufgetreten sind.

§ 2 - Der Pilot ist verpflichtet, der entsprechenden Verkehrsdienststelle der Flugsicherung jegliche Störung, die die Sicherheit der Luftfahrzeuge, der Personen und der Güter am Boden gefährden könnte, sowie die Fälle eines Fastzusammenstoßes zu melden.

§ 3 - Außer im Fall der Notwendigkeit ist es verboten, ein Luftfahrzeug, das einen schweren Unfall gehabt oder verursacht hat, an einen anderen Platz zu verbringen, Gegenstände, Trümmer oder irgendwelche Teile, die von diesem Luftfahrzeug stammen, wegzuschaffen, loszumachen oder zu versetzen, ohne dafür die Genehmigung der Beamten, die vom Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt mit der Untersuchung des Unfalls beauftragt worden sind, erhalten zu haben.

Art. 95 - Der Königliche Erlass vom 13. Februar 1989 zur Festlegung der Flugverkehrsregeln wird aufgehoben.

Art. 96 - Unser Minister des Verkehrswesens und der Öffentlichen Unternehmen und Unser Minister der Finanzen sind, jeder für seinen Bereich, mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 15. September 1994

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister des Verkehrswesens und der Öffentlichen Unternehmen

E. DI RUPO

Der Minister der Finanzen

Ph. MAYSTADT

Anlage 1

Klassierung der ATS-Lufträume

Klasse	Flugart	Staffelung	Verkehrsdienste der Flugsicherung	VMC-Sicht und Mindestabstand von den Wolken *	Geschwindigkeitsbeschränkung	Pflichtfunkverbindung	ATC-Freigabe erforderlich
A	nur IFR	alle Luftfahrzeuge	ATC (Flugverkehrsleitdienst)	gegenstandslos	gegenstandslos	ständig bilateral	ja
B	IFR	alle Luftfahrzeuge	ATC	gegenstandslos	gegenstandslos	ständig bilateral	ja
	VFR	alle Luftfahrzeuge	ATC	8 km in 3.050 m (10.000 ft) AMSL und darüber 5 km unter 3.050 m (10.000 ft) AMSL frei von Wolken	gegenstandslos	ständig bilateral	ja
C	IFR	IFR/IFR IFR/VFR	ATC	gegenstandslos	gegenstandslos	ständig bilateral	ja
	VFR	VFR/IFR	1) ATC für Staffelung VFR/IFR 2) Verkehrsinformation (und auf Anfrage Ausweichempfehlung)	8 km in 3.050 m (10.000 ft) AMSL und darüber 5 km unter 3.050 m (10.000 ft) AMSL Abstand: horizontal: 1.500 m vertikal: 300 m	IAS 250 kt unter 3.050 m (10.000 ft) AMSL	ständig bilateral	ja
D	IFR	IFR/IFR	ATC inkl. Verkehrsinformation über VFR-Flüge (und auf Anfrage Ausweichempfehlung)	gegenstandslos	IAS 250 kt unter 3.050 m (10.000 ft) AMSL	ständig bilateral	ja
	VFR	keine	Verkehrsinformation zwischen VFR- und IFR-Flügen (und auf Anfrage Ausweichempfehlung)	8 km in 3.050 m (10.000 ft) AMSL und darüber 5 km unter 3.050 m (10.000 ft) AMSL Abstand: horizontal: 1.500 m vertikal: 300 m	IAS 250 kt unter 3.050 m (10.000 ft) AMSL	ständig bilateral	ja
E	IFR	IFR/IFR	ATC und Verkehrsinformation über VFR-Flüge soweit durchführbar	gegenstandslos	IAS 250 kt unter 3.050 m (10.000 ft) AMSL	ständig bilateral	ja



Klasse	Flugart	Staffelung	Verkehrsdienste der Flugsicherung	VMC-Sicht und Mindestabstand von den Wolken *	Geschwindigkeitsbeschränkung	Pflichtfunkverbindung	ATC-Freigabe erforderlich
	VFR	keine	Verkehrsinformation soweit durchführbar	8 km in 3.050 m (10.000 ft) AMSL und darüber 5 km unter 3.050 m (10.000 ft) AMSL Abstand: horizontal: 1.500 m vertikal: 300 m	IAS 250 kt unter 3.050 m (10.000 ft) AMSL	nein	nein
F	IFR	IFR / IFR soweit durchführbar	Flugverkehrsberatungsdienst Fluginformationsdienst	gegenstandslos	IAS 250 kt unter 3.050 m (10.000 ft) AMSL	ständig bilateral	nein
F	VFR	keine	Fluginformationsdienst	8 km in 3.050 m (10.000 ft) AMSL und darüber 5 km unter 3.050 m (10.000 ft) AMSL Abstand: horizontal: 1.500 m vertikal: 300 m In 900 m AMSL und darunter oder in 300 m über dem Relief, wenn letzterer Wert höher ist - 5 km ** frei von Wolken und mit Erd- oder Wassersicht	IAS 250 kt unter 3.050 m (10.000 ft) AMSL	nein	nein
G	IFR	keine	Fluginformationsdienst	gegenstandslos	IAS 250 kt unter 3.050 m (10.000 ft) AMSL	ständig bilateral	nein
	VFR	keine	Fluginformationsdienst	8 km in 3.050 m (10.000 ft) AMSL und darüber 5 km unter 3.050 m (10.000 ft) AMSL Abstand: horizontal: 1.500 m vertikal: 300 m In 900 m AMSL und darunter oder in 300 m über dem Relief, wenn letzterer Wert höher ist - 5 km ** frei von Wolken und mit Erd- oder Wassersicht	IAS 250 kt unter 3.050 m (10.000 ft) AMSL	nein	nein

\* Liegt die Übergangshöhe unterhalb 3.050 m (10.000 ft), sollte FL 100 anstelle von 10.000 ft genommen werden.

\*\* Wenn der Generaldirektor der Verwaltung der Luftfahrt es vorschreibt:

a) können niedrigere Flugsichten - jedoch nicht unter 3.000 m - erlaubt werden für Flüge, die durchgeführt werden:

1) mit Geschwindigkeiten, bei denen es möglich ist, jegliches andere Luftfahrzeug oder jegliches Hindernis rechtzeitig zu erblicken, um eine Kollision zu vermeiden, oder

2) unter Umständen, unter denen die Wahrscheinlichkeit, andere Luftfahrzeuge anzutreffen, normalerweise ziemlich gering ist, beispielsweise in Gebieten mit wenig Luftverkehr und für Luftarbeiten in geringer Höhe über Meer,

b) darf es Hubschraubern erlaubt werden, mit einer Flugsicht von weniger als 1.500 m zu fliegen, wenn sie mit einer Geschwindigkeit fliegen, bei der es möglich ist, jegliches andere Luftfahrzeug oder jegliches Hindernis rechtzeitig zu erblicken, um eine Kollision zu vermeiden.

Gesehen, um dem Königlichen Erlass vom 15. September 1994 zur Festlegung der Flugverkehrsregeln beigefügt zu werden

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister des Verkehrswesens und der Öffentlichen Unternehmen  
E. DI RUPO

Der Minister der Finanzen  
Ph. MAYSTADT

## Anlage 2

## REISEFLUGHÖHENTABELLE

## MISSWEISENDER KURS

[von 000° bis 179°						von 180° bis 359°					
IFR-Flüge			VFR-Flüge			IFR-Flüge			VFR-Flüge		
Flugfläche	Höhe über Meer		Flugfläche	Höhe über Meer		Flugfläche	Höhe über Meer		Flugfläche	Höhe über Meer	
	Meter	Fuß		Meter	Fuß		Meter	Fuß		Meter	Fuß
10	300	1000	-	-	-	20	600	2000	-	-	-
30	900	3000	35	1050	3500	40	1200	4000	45	1350	4500
50	1500	5000	55	1700	5500	60			65		
70			75	2300	7500	80			85		
90			95			100			105		
110			115			120			125		
130			135			140			145		
150			155			160			165		
170			175			180			185		
190						200					
210						220					
230						240					
250						260					
270						280					
290						300					
310						320					
330						340					
350						360					
370						380					
390						400					
410						430					
450						470					
490						510					
usw.						usw.					]