GEN 1.7 ABWEICHUNGEN VON ICAO RICHTLINIEN, EMPFEHLUNGEN UND VERFAHREN

1. ANHANG 1 - PERSONALAUSWEISE

NIL

2. ANHANG 2 - LUFTVERKEHRSREGELN

Anhang 2, 10. Ausgabe inklusive Berichtigung 44

***Bezug* Abweichung**

Kapitel 3

Absatz 3.2.2 Neue Bestimmung. Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.3210 Buchstabe b, legt fest:
„b) Ein Luftfahrzeug hat einem anderen Luftfahrzeug, das erkennbar in seiner Manövrierfähigkeit behindert ist, auszuweichen."

Absatz 3.2.3.2 b) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.3215 Buchstabe b Nummer 2, legt fest (unter Hinzufügung des unterstrichenen Textes zum Wortlaut der ICAO-Richtlinie in Anhang 2, 3.2.3.2 Buchstabe b):
„2. alle Luftfahrzeuge, die sich auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes befinden, sofern sie nicht stehen und auf andere Weise ausreichend beleuchtet sind, Lichter führen, die die äußersten Punkte ihrer Struktur anzeigen, soweit praktikabel;"

Absatz 3.2.5 c) und d) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.3225, weicht von der ICAO-Richtlinie in Anhang 2, 3.2.5 Buchstaben c und d ab, insoweit sie festlegt, dass die Buchstaben c und d nicht für Ballone gelten:
„c) außer im Fall von Ballonen Richtungsänderungen beim Landeanflug und nach dem Start in Linkskurven auszuführen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist oder eine anderweite Anweisung der Flugverkehrskontrolle erfolgt;
d) außer im Fall von Ballonen gegen den Wind zu landen und zu starten, sofern nicht aus Sicherheitsgründen, wegen der Ausrichtung der Piste oder aus Rücksicht auf den Flugbetrieb eine andere Richtung vorzuziehen ist."

Absatz 3.3.1.2 ICAO-Anhang 2, 3.3.1.2 wird ersetzt durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.4001 Buchstabe b. Die Unterschiede zwischen dieser ICAO- Richtlinie und dieser Unionsverordnung sind folgende:
— Hinsichtlich VFR-Flügen, bei denen Staatsgrenzen überflogen werden sollen, weicht die Unionsverordnung (SERA.4001 Buchstabe b Nummer 5) von der ICAO-Richtlinie in Anhang 2, 3.3.1.2 Buchstabe e dadurch ab, dass der unterstrichene Text wie folgt hinzugefügt wird:
„ein Flug über Staatsgrenzen, sofern die betreffenden Staaten keine andere Regelung getroffen haben."

GEN 1.7 DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

1. ANNEX 1 - PERSONNEL LICENSING

NIL

2. ANNEX 2 - RULES OF THE AIR

Annex 2, 10th edition including amendment 44

***Reference* Difference**

Chapter 3

Para 3.2.2 New Provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, SERA.3210(b), specifies:
'(b) An aircraft that is aware that the manoeuvrability of another aircraft is impaired shall give way to that aircraft.'

Para 3.2.3.2(b) Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3215(b)(2), specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 2, 3.2.3.2(b) of the underlined text):

'(2) unless stationary and otherwise adequately illuminated, all aircraft on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to indicate the extremities of their structure, as far as practicable;'

Para 3.2.5(c) and (d) Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3225 differs from ICAO Standard in Annex 2, 3.2.5(c) and 3.2.5(d) in that it specifies that subparagraphs (c) and (d) do not apply to balloons:
'(c) except for balloons, make all turns to the left, when approaching for a landing and after taking off, unless otherwise indicated, or instructed by ATC;

(d) except for balloons, land and take off into the wind unless safety, the runway configuration, or air traffic considerations determine that a different direction is preferable.'

Para 3.3.1.2 ICAO Annex 2, 3.3.1.2 is replaced with point SERA.4001(b) of Implementing Regulation (EU) No 923/2012. The differences between that ICAO Standard and that Union regulation are as follows:
— With regards to VFR flights planned to operate across international borders, the Union regulation (point SERA.4001(b)(5)) differs from the ICAO Standard in Annex 2, 3.3.1.2(e) with the addition of the underlined text, as follows:

'any flight across international borders, unless otherwise prescribed by the States concerned.'

— Hinsichtlich VFR- und IFR-Flügen, die in der Nacht durchgeführt werden sollen, wird in der Unionsverordnung, SERA.4001 Buchstabe b Nummer 6, die folgende zusätzliche Anforderung angefügt:
„6. ein Flug, der bei Nacht durchgeführt werden soll, soweit er über die Umgebung des Flugplatzes hinausführt."

Absatz 3.2.2.4 Neue Bestimmung. Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.3210 Buchstabe c Nummer 3 Ziffer i, weicht von der ICAO-Richtlinie in Anhang 2, 3.2.2.4. ab, indem festgelegt wird:
„i) Überholende Segelflugzeuge. Ein Segelflugzeug, das ein anderes Segelflugzeug überholt, darf nach rechts oder nach links ausweichen."

Kapitel 4

Absatz 4.6 ICAO-Anhang 2, 4.6, wird ersetzt durch Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.5005, mit der in Buchstabe f Kriterien für die Hindernisfreiheit wie folgt eingeführt werden:
„f) Außer wenn dies für Start und Landung notwendig ist oder von der zuständigen Behörde genehmigt wurde, darf ein Flug nach Sichtflugregeln nicht durchgeführt werden
1. über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe von weniger als 300 m (1 000 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 m um das Luftfahrzeug;
2. in anderen als in Nummer 1 genannten Fällen in einer Höhe von weniger als 150 m (500 ft) über dem Boden oder Wasser oder 150 m (500 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 150 m (500 ft) um das Luftfahrzeug."

Kapitel 3 und Anlage 2

Absatz 3.8 und Anlage 2 Die Wörter „in Not" von Kapitel 3 Teil 3.8 sind nicht in die EU-Rechtsvorschrift aufgenommen worden, so dass der Geltungsbereich von Geleiteinsätzen auf Flüge aller Art, für die dieser Dienst angefordert wird, ausgeweitet wird. Außerdem sind die Bestimmungen in Anlage 2 Teile 1.1 bis 1.3 einschließlich sowie die Bestimmungen in Attachment A nicht in der EU-Rechtsvorschrift enthalten.

3. ANHANG 3 - METEOROLOGIE

Anhang 3, 21. Ausgabe inklusive Berichtigung 82

Bezug Abweichung

Kapitel 4

Absatz 4.8 (Empfehlung). Meldungen über relevante Vulkanausbrüche oder Vulkanaschewolken werden den Flugverkehrsdienststellen und der Luftfahrtinformationsdienststelle nicht mittels standardisiertem Volcanic Activity Report übermittelt, sondern durch unverzügliche telefonische Benachrichtigung.

— With regard to VFR and IFR flights planned to operate at night, the following requirement is added to point SERA.4001(b)(6) of that Union regulation:

'(6) any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.'

Para 3.2.2.4 New Provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3210(c)(3)(i) differs from ICAO Standard in Annex 2, 3.2.2.4 by specifying that:

'(i) Sailplanes overtaking. A sailplane overtaking another sailplane may alter its course to the right or to the left.'

Chapter 4

Para 4.6 ICAO Annex 2, 4.6, is replaced with Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.5005, introducing the obstacle clearance criteria in (f), as follows:

'(f) Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown:
(1) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;
(2) elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.'

Chapter 3 and Appendix 2

Para 3.8 and Appendix 2 The words 'in distress' of Chapter 3 Part 3.8, are not included in Union law, thus enlarging the scope of escort missions to any type of flight requesting such service. Furthermore the provisions contained in Appendix 2 Parts 1.1 to 1.3 inclusive as well as those found in Attachment A, are not contained in Union law.

3. ANNEX 3 - METEOROLOGY

Annex 3, 21st edition including amendment 82

Reference Difference

Chapter 4

Para 4.8 (Recommendation). A report on relevant volcanic eruptions or a volcanic ash cloud to the air traffic services units and to the aeronautical information services unit is not made in the form of a formalized volcanic activity report, but via an immediate telephone call.

© Austro Control GmbH

Kapitel 6

Absatz 6.2.1.6 (Empfehlung). TAF LOWW mit einer Gültigkeitsdauer von 30 Stunden wird alle drei Stunden statt alle sechs Stunden herausgegeben.

Kapitel 9

Absatz 9.2.3. Die Flugwetterdokumentation wird ausschließlich über automatisierte Pre-flight-Informationssysteme bereitgestellt. Daher ist es der Flugplatzwetterberatungsstelle nicht möglich, Flugbesatzungsmitglieder direkt zu kontaktieren, um eine Einschätzung zu einer von der Flugplatzvorhersage abweichenden Wetterentwicklung abzugeben.

Absatz 9.3.2. Die Flugwetterdokumentation wird ausschließlich über automatisierte Pre-flight-Informationssysteme bereitgestellt. Daher ist eine unmittelbare Kontaktaufnahme mit dem Luftfahrzeugbetreiber bei wesentlichen Abweichungen der meteorologischen Informationen gegenüber den für die Vorflugplanung und Flugneuplanung ursprünglich bereitgestellten Informationen nicht möglich.

Absatz 9.3.3 (Empfehlung). Die Flugwetterdokumentation wird ausschließlich über automatisierte Pre-flight-Informationssysteme bereitgestellt. Daher kann nicht nachvollzogen werden, welchem Luftfahrzeugbetreiber zu welchem Zeitpunkt welche Flugdokumentation bereitgestellt wurde, um vor dem Abflug berichtigte oder aktualisierte Informationen zu übermitteln.

Chapter 6

Para 6.2.1.6 (Recommendation). TAF LOWW, valid for 30 hours, is issued every 3 hours instead of every 6 hours.

Chapter 9

Para 9.2.3. By providing the flight documentation exclusively via automated pre-flight information systems, it is not possible for the aerodrome meteorological office to contact a flight crew member directly to express an opinion on a differing development of meteorological conditions at an aerodrome compared to the aerodrome forecast included in the flight documentation.

Para 9.3.2. By providing the flight documentation exclusively via automated pre-flight information systems, it is not possible to contact an operator directly, whenever it becomes apparent that the meteorological information included in the flight documentation differs materially from that made available for pre-flight planning and in flight replanning.

Para 9.3.3 (Recommendation). By providing the flight documentation exclusively via automated pre-flight information systems, it is not possible to find out which flight documentation has been supplied to which operator at what time, in order to provide these operators with amended or updated information before take-off of the aircraft.

4. ANHANG 4 - LUFTFAHRTKARTEN

Anhang 4, 11. Ausgabe inklusive Berichtigung 60

***Bezug* Abweichung**

Kapitel 2

Absatz 2.1.7 (Empfehlung) Luftfahrtkarten sind aufgrund von Erfordernissen durch Ausmaß und Papierformat nicht immer nach Norden orientiert. In diesem Fall wird ein Nordpfeil angezeigt.

Absatz 2.1.8 (Empfehlung) Luftfahrtkarten werden im Luftfahrthandbuch Österreich verlautbart, daher wird das Format DIN A4 verwendet.

Absatz 2.17.3 Integritätsanforderungen für Luftfahrtdaten/-informationen werden nur teilweise in der gesamten Datenkette vom Ursprung bis zur Verteilung erfüllt.

4. ANNEX 4 - AERONAUTICAL CHARTS

Annex 4, 11th edition including amendment 60

***Reference* Difference**

Chapter 2

Para 2.1.7 (Recommendation) Charts are not always oriented to north because of extent and paper formats. If a chart is not oriented to north a north arrow is shown.

Para 2.1.8 (Recommendation) Charts are published within the AIP, therefore, format DIN A4 is used.

Para 2.17.3 Integrity requirements for aeronautical data/information are only partially accomplished in the entire data chain from origination to distribution.

Absatz 2.17.4 Anforderungen an die Datenqualität in Bezug auf Klassifizierung und Datenintegrität werden nur teilweise in der gesamten Datenkette vom Ursprung bis zur Verteilung erfüllt.

Kapitel 3

Absatz 3.3.1 Auf Grund der Datenverfügbarkeit sind Höhen auf den Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type A nur auf 1/10 Meter oder ganze Meter angegeben.

Absatz 3.3.2 Auf den Karten LOWK AD 2 MAP 4-1 und LOWS AD 2 MAP 4-1 sind lineare Dimensionen auf Grund der Datenverfügbarkeit nur auf ganze Meter angegeben.

Absatz 3.4.5 Auf Karte LOWS AD 2 MAP 4-1 wird der horizontale Maßstab nur in Metern angezeigt.

Absatz 3.8.1.1 Mit Ausnahme von LOXT (LOXT AD 2 MAP 4-1) und LOXZ (LOXZ AD 2 MAP 4-1 und LOXZ AD 2 MAP 4-2), bei denen eine 1,2%-Steigung verwendet wird, werden Hindernisse auf der Karte angezeigt, die über eine Ebene mit 1,0% Steigung hinausragen.

Absatz 3.8.4.1 a) Auf der Karte LOWS AD 2 MAP 4-1 ist die Pistenmittellinie durch eine strichlierte Linie angezeigt.

Absatz 3.9.1 Die erreichte Genauigkeit ist nicht auf den Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type A angegeben.

Absatz 3.9.2 (Empfehlung) Auf den Karten LOWG AD 2 MAP 4-1, LOWK AD 2.24-2-1 und LOWS AD 2 MAP 4-1 sind lineare Dimensionen auf Grund der Datenverfügbarkeit nur auf ganze Meter angegeben.

Absatz 3.9.3 (Empfehlung) Die erreichte Genauigkeit der Feldarbeiten ist nicht auf den Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type A angegeben.

Kapitel 4

Absatz 4.3.1 Auf Grund der Datenverfügbarkeit sind Höhen auf den Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B nur auf 1/10 Meter oder ganze Meter angegeben.

Absatz 4.3.2 Lineare Dimensionen auf Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B sind auf Grund der Datenverfügbarkeit nur auf ganze Meter angegeben.

Absatz 4.4.2 Auf Grund der topographischen Basisdaten, Kartenausschnitte und den verfügbaren Papierformaten wird für Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B der Maßstab 1:25.000 verwendet.

Absatz 4.10.1 Die erreichte Genauigkeit ist auf den Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B nicht angegeben.

Para 2.17.4 Data quality requirements related to classification and data integrity are only partially maintained throughout the whole aeronautical data chain from origination to distribution.

Chapter 3

Para 3.3.1 Elevations on Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type A are shown to the tenth of a metre or to the nearest metre due to availability of the data.

Para 3.3.2 On charts LOWK AD 2 MAP 4-1 and LOWS AD 2 MAP 4-1 linear dimensions are shown to the nearest metre due to availability of the data.

Para 3.4.5 On chart LOWS AD 2 MAP 4-1 the horizontal scale is shown in metres only.

Para 3.8.1.1 Except for LOXT (LOXT AD 2 MAP 4-1) and LOXZ (LOXZ AD 2 MAP 4-1 and LOXZ AD 2 MAP 4-2) which use the 1.2% slope for the plane surface - obstacles are shown that are penetrating a plane surface having a 1.0% slope.

Para 3.8.4.1.a) On Chart LOWS AD 2 MAP 4-1 the runway centre line is shown with long dashes only.

Para 3.9.1 The attained order of accuracy is not indicated on Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type A.

Para 3.9.2 (Recommendation) On charts LOWG AD 2 MAP 4-1, LOWK AD 2.24-2-1 and LOWS AD 2 MAP 4-1 linear dimensions are shown to the nearest metre due to availability of the data.

Para 3.9.3 (Recommendation) The attained order of accuracy of field work is not indicated on Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type A.

Chapter 4

Para 4.3.1 Elevations on Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B are shown to the tenth of a metre or to the nearest metre due to availability of the data.

Para 4.3.2 Linear dimensions on Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B are shown to the nearest metre due to availability of the data.

Para 4.4.2 Due to topographic base, chart extent and available paper format a scale of 1:25.000 is used for Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B.

Para 4.10.1 The attained order of accuracy is not indicated on Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B.

© Austro Control GmbH

Absatz 4.10.2 (Empfehlung) Horizontale Dimensionen auf Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B sind auf Grund der Datenverfügbarkeit nur auf ganze Meter angegeben.

Absatz 4.10.3 (Empfehlung) Die erreichte Genauigkeit der Feldarbeiten ist auf den Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B nicht angegeben.

Kapitel 5

Absatz 5.2.1 Aufgrund der Datenverfügbarkeit wird die Flugplatzgelände- und -hinderniskarte - ICAO (elektronisch) derzeit nur für LOWW bereitgestellt.

Absatz 5.5.2.5 Der Oberflächentyp kann in der Karte aufgrund der Datenverfügbarkeit derzeit nicht abgefragt werden, sondern nur visuell über die Hintergrundkarte ausgemacht werden.

Kapitel 7

Absatz 7.6.2 Die Gebietsmindestflughöhen (Area minimum altitudes) sind auf Karte ENR 6.5 abgebildet.

Absatz 7.9.3.1.1 Die Enroute-Charts - ICAO enthalten folgende Abweichungen:

- RNP Typen werden nicht auf diesen Karten dargestellt, sondern auf den Seiten ENR 3 beschrieben;
- Frequenzen und Logon Adressen werden auf der Karte nicht angegeben.

Kapitel 8

Absatz 8.1 Area Charts - ICAO werden derzeit in Österreich nicht publiziert.

Kapitel 9

Absatz 9.4.2 (Empfehlung) Breitenkreise und Meridiane werden auf den Standard Departure Charts - Instrument (SID) - ICAO nicht dargestellt. Stattdessen sind diese durch Teilstriche im Kartenrahmen angedeutet.

Kapitel 10

Absatz 10.4.2 (Empfehlung) Breitenkreise und Meridiane werden auf den Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO nicht dargestellt. Stattdessen sind diese durch Teilstriche im Kartenrahmen angedeutet.

Absatz 10.6.2 (Empfehlung) Relief, Punkthöhen, etc. werden auf Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO nicht dargestellt, um Konflikte mit wichtigen Daten der Kartenfunktion zu vermeiden.

Para 4.10.2 (Recommendation) Horizontal dimensions on Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B are shown to the nearest metre due to availability of the data.

Para 4.10.3 (Recommendation) The attained order of accuracy of field work is not indicated on Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B.

Chapter 5

Para 5.2.1 Due to data availability, the Aerodrome Terrain and Obstacle Chart - ICAO (electronic) is currently only provided for LOWW.

Para 5.5.2.5 Due to data availability, the surface type cannot currently be queried in the chart, but can only be identified visually via the background map.

Chapter 7

Para 7.6.2 Area minimum altitudes are shown on chart ENR 6.5.

Para 7.9.3.1.1 The information shown on Enroute-Charts - ICAO differs as follows:

- RNP types are not shown, but are listed on pages ENR 3 instead;
- No frequencies and logon addresses are included.

Chapter 8

Para 8.1 Area Charts - ICAO are currently not published in Austria.

Chapter 9

Para 9.4.2 (Recommendation) On Standard Departure Charts - Instrument (SID) - ICAO parallels and meridians are not shown. Instead grid tics are depicted.

Chapter 10

Para 10.4.2 (Recommendation) On Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO parallels and meridians are not shown. Instead grid tics are depicted.

Para 10.6.2 (Recommendation) Relief, spot elevations, etc. are not depicted on Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO to avoid conflict with the data more applicable to the function of the chart.

Kapitel 11

Absatz 11.4 (Empfehlung) Basierend auf dem Druckformat des Luftfahrthandbuchs Österreich werden Instrumentenanflugkarten im Format DIN A4 veröffentlicht.

Absatz 11.10.6.1 Die Grenzen der Sektoren, in denen Sichtflugmanöver (Circling) verboten ist, sind auf Instrument Approach Charts - ICAO nicht dargestellt.

Kapitel 12

Absatz 12.3.3 (Empfehlung) Sichtanflugkarten (Visual Approach Charts - ICAO) sind nicht im selben, sondern in einem größeren Maßstab als dem Flugplatz zugeordnete Instrumentenanflugkarten veröffentlicht.

Absatz 12.4 (Empfehlung) Basierend auf dem Druckformat des Luftfahrthandbuchs Österreich werden Sichtanflugkarten (Visual Approach Charts - ICAO) im Format DIN A4 oder größer veröffentlicht.

Absatz 12.10.2.3 (Empfehlung) Auf Visual Approach Charts - ICAO wird auf Grund der Datenverfügbarkeit die Höhe für Hindernisse mit MSL anstelle der Höhe "über dem Flughafen" angegeben.

Kapitel 13

13.6.1 Die Aerodrome/Heliport Charts - ICAO enthalten folgende Abweichungen:

- Alle veröffentlichten Aerodrome/Heliport Charts - ICAO: Apronhöhen (Höhenmesser Prüfpunkte), Oberflächenbeschaffenheit und Tragfähigkeit der Vorfelder und Rollbahnen sowie die Rollbahnbreite sind auf der Karte nicht angegeben, sondern sind als Text in AD 2.8, Punkte 1, 2 und 3 stattdessen verlautbart. Geographische Koordinaten der Rollbahnmittellinienpunkte sind in den Karten wegen Nichtverfügbarkeit der Daten nicht angegeben.
- LOWG Aerodrome/Heliport Chart - ICAO: Erforderliche Informationen betreffend Graspisten sind auf Grund fehlender Daten nicht vollständig: Geoidundulation und geographische Koordinaten der Pistenschwellen sowie die magnetischen Pistenrichtungen auf ein Grad genau werden für die Graspisten nicht angegeben.
- LOWK Aerodrome/Heliport Chart - ICAO: Aufgrund fehlender Daten werden die magnetischen Pistenrichtungen auf ein Grad genau für die Graspiste nicht angegeben.
- LOWS, LOWW Aerodrome/Heliport Chart - ICAO: Geographische Koordinaten der Flugzeug-Abstellpositionen werden auf der Karte nicht angegeben, sondern sind auf der Aircraft Parking/Docking Chart AD 2 MAP 2-1 enthalten.

Chapter 11

Para 11.4 (Recommendation) Instrument Approach Charts - ICAO are published in format DIN A4 according to the printing format of the AIP Austria.

Para 11.10.6.1 Boundaries of sectors in which visual manoeuvring (circling) is prohibited are not indicated on the Instrument Approach Charts - ICAO.

Chapter 12

Para 12.3.3 (Recommendation) Visual Approach Charts - ICAO are provided in a bigger scale than Instrument Approach Charts - ICAO for the same aerodrome.

Para 12.4 (Recommendation) Visual Approach Charts - ICAO are published in format DIN A4 or bigger according to the printing format of the AIP Austria.

Para 12.10.2.3 (Recommendation) On Visual Approach Charts - ICAO heights of obstacles are shown above MSL instead of "above aerodrome elevation" due to the availability of the data.

Chapter 13

13.6.1 The information shown on Aerodrome/Heliport Charts - ICAO differs as follows:

- All published Aerodrome/Heliport Charts - ICAO: Apron elevations (altimeter checkpoint locations), apron surface and strength and taxiway width, type of surface and bearing strength not shown on the chart due to space limitations but available as text in AD 2.8, items 1, 2 and 3 instead; geographical coordinates for taxiway centre line points are not shown on the chart due to lack of data.

- LOWG Aerodrome/Heliport Chart - ICAO: Required information is not complete regarding grass runways due to lack of data: Geoid undulations and geographical coordinates of the grass runway thresholds as well as runway directions to the nearest degree magnetic are not shown for the grass runways;
- LOWK Aerodrome/Heliport Chart - ICAO: Due to lack of data runway directions to the nearest degree magnetic are not shown for the grass runways.
- LOWS, LOWW Aerodrome/Heliport Chart - ICAO: Geographical coordinates for aircraft stands not shown on the chart but available on Aircraft Parking/Docking Chart AD 2 MAP 2-1;

© Austro Control GmbH

- LOAV Aerodrome/Heliport Chart - ICAO: Erforderliche Informationen betreffend Graspisten sind aufgrund fehlender Daten nicht vollständig: Geoidundulation und geographische Koordinaten der Pistenschwellen sowie die magnetischen Pistenrichtungen auf ein Grad genau werden für die Graspisten nicht angegeben.
- LOAN Aerodrome/Heliport Chart - ICAO: Aufgrund fehlender Daten werden die Geoidundulationen für die Pistenschwellen nicht angegeben;
- LOLW Aerodrome/Heliport Chart - ICAO: Geoidundulationen der Pistenschwellen, magnetische Pistenrichtungen auf ein Grad genau sowie die geographischen Koordinaten der Pistenschwellen werden auf der Karte aufgrund fehlender Daten nicht angegeben;
- LOWZ Aerodrome/Heliport Chart - ICAO: Geoidundulationen der Pistenschwellen sowie die magnetischen Pistenrichtungen auf ein Grad genau werden auf der Karte aufgrund fehlender Daten nicht angegeben;
- LOXZ Aerodrome/Heliport Chart - ICAO: Geoidundulationen der Pistenschwellen der Graspisten und die magnetischen Pistenrichtungen der Graspisten auf ein Grad genau werden auf der Karte aufgrund fehlender Daten nicht angezeigt;
- LOXT Aerodrome/Heliport Chart - ICAO: Geoidundulationen der Pistenschwellen der Graspisten und der Pistenschwellen der Präzisionsanflugpiste werden aufgrund fehlender Daten auf der Karte nicht angezeigt.

Kapitel 14

Absatz 14.1 Aerodrome Ground Movement Charts - ICAO werden derzeit in Österreich nicht publiziert.

Kapitel 15

Absatz 15.6 Aufgrund der Nichtverfügbarkeit von Daten werden Koordinaten der Rollbahnmittellinienpunkte nicht auf den Aircraft Parking/Docking Charts - ICAO dargestellt.

Kapitel 16

Absatz 16.1 Die World Aeronautical Chart - ICAO 1:1.000.000 wird derzeit in Österreich nicht publiziert.

Kapitel 17

Absatz 17.5.2 (Empfehlung) Für die Luftfahrtkarte - ICAO 1:500.000 wird die Lambert'sche konforme Schnittkegelprojektion basierend auf dem WGS-84 Ellipsoid verwendet. Der Mittelmeridian liegt bei 13°20' östlicher Länge, der Referenzbreitenkreis bei 47°30' nördlicher Breite und die längentreuen Bezugsbreitenkreise bei 46° und 49° nördlicher Breite.

Absatz 17.5.5 In der Luftfahrtkarte - ICAO 1:500.000 sind die Längen- und Breitenkreise in Intervallen von 30' beschriftet.

- LOAV Aerodrome/Heliport Chart - ICAO: Required information is not complete regarding grass runways due to lack of data: Geoid undulations and geographical coordinates of the grass runway thresholds as well as runway directions to the nearest degree magnetic are not shown for the grass runways.
- LOAN Aerodrome/Heliport Chart - ICAO: Geoid undulations of the runway thresholds are not shown on the chart due to lack of data;
- LOLW Aerodrome/Heliport Chart - ICAO: Geoid undulations of the runway thresholds; runway directions to the nearest degree magnetic for the grass runways and geographical coordinates for the runway thresholds are not shown on the chart due to lack of data;
- LOWZ Aerodrome/Heliport Chart - ICAO: Geoid undulations of the runway thresholds and runway directions to the nearest degree magnetic not shown on the chart due to lack of data;
- LOXZ Aerodrome/Heliport Chart - ICAO: Geoid undulations of the grass runway thresholds and runway directions to the nearest degree magnetic for the grass runways not shown on the chart due to lack of data;
- LOXT Aerodrome/Heliport Chart - ICAO: Geoid undulations of the grass runway thresholds and of the precision approach runway thresholds not shown on the chart due to lack of data.

Chapter 14

Para 14.1 Aerodrome Ground Movement Charts - ICAO are currently not published in Austria.

Chapter 15

Para 15.6 Due to non-availability of data, coordinates of taxiway centre line points are not shown on the Aircraft Parking/Docking Charts - ICAO.

Chapter 16

Para 16.1 The World Aeronautical Chart - ICAO 1:1.000.000 is currently not published in Austria.

Chapter 17

Para 17.5.2 (Recommendation) The Aeronautical Chart - ICAO 1:500.000 is published in Lambert's conformal conic projection, based on WGS-84 ellipsoid with reference longitude at 13°20' E, reference latitude at 47°30' N and standard parallels at 46° N and 49° N.

Para 17.5.5 On the Aeronautical Chart - ICAO 1:500.000 the meridians and parallels are numbered at intervals of 30'.

Absatz 17.9.2.1 Heliports werden nur mit dem Location Indicator, sofern vorhanden, dargestellt, um Konflikte mit wichtigen Daten der Kartenfunktion zu vermeiden.

Absatz 17.9.2.2 Wegen der Datenverfügbarkeit werden in der Luftfahrtkarte - ICAO 1:500.000 Informationen zur Flugplatzbefeuerung nur für österreichische Flugplätze dargestellt.

Kapitel 18

Absatz 18.1 Aeronautical Navigation Charts - ICAO Small Scale werden derzeit in Österreich nicht publiziert.

Kapitel 19

Absatz 19.1 Plotting Charts - ICAO werden derzeit in Österreich nicht publiziert.

Kapitel 20

Absatz 20.1 Electronic Aeronautical Chart Displays - ICAO werden derzeit in Österreich nicht publiziert.

Kapitel 21

Absatz 21.6.2 Punkthöhen und Hindernisse werden auf ATC Surveillance Minimum Altitude Charts - ICAO nicht dargestellt, um Konflikte mit wichtigen Daten der Kartenfunktion zu vermeiden. Dies steht im Einklang mit dem korrespondierenden Hinweis in Paragraph 21.6.2.

Absatz 21.9.3.1 Signifikante Punkte assoziiert mit Standard Instrument Departure und Arrival Verfahren und Distanzkreise, zentriert auf der identifizierten Flugplatzhaupt-VOR-Funknavigationshilfe, sowie Anmerkungen betreffend der Korrektur wegen niedriger Temperatureffekte werden auf keiner ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO dargestellt. Diese Anforderungen werden auf Grund der Entscheidung der Verfahrensentwickler nicht implementiert. Die Definitionen der lateralen Limits der Minimum Vectoring Altitude Sectors werden auf keiner ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO dargestellt, sondern werden auf Beiblättern zur Karte bereitgestellt.

5. ANHANG 5 - MASSEINHEITEN

NIL

Para 17.9.2.1 Heliports are only shown with their location indicator, if available, to avoid conflict with the data more applicable to the function of the chart.

Para 17.9.2.2 On the Aeronautical Chart - ICAO 1:500.000 lighting information is indicated for Austrian aerodromes only due to data availability.

Chapter 18

Para 18.1 Aeronautical Navigation Charts - ICAO Small Scale are currently not published in Austria.

Chapter 19

Para19.1 Plotting Charts - ICAO are currently not published in Austria.

Chapter 20

Para 20.1 Electronic Aeronautical Chart Displays - ICAO are currently not published in Austria.

Chapter 21

Para 21.6.2 Spot elevations and obstacles are not depicted on ATC Surveillance Minimum Altitude Charts - ICAO to avoid conflict with the data more applicable to the function of the chart. This is in line with the corresponding note in paragraph 21.6.2.

Para 21.9.3.1 Significant points associated with standard instrument departure and arrival procedures and distance circles centered on the identified aerodrome main VOR radio navigation aid are not shown on any ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO. Notes concerning correction for low temperature effect are not indicated too. Due to the decision from procedure designers these requirements will not be implemented. The definitions of lateral limits of minimum vectoring altitude sectors are not shown on any ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO but are provided as an attachment to the chart.

5. ANNEX 5 - UNITS OF MEASUREMENT TO BE USED IN AIR AND GROUND OPERATIONS

NIL

© Austro Control GmbH

6. ANHANG 6 - BETRIEB VON LUFTFAHRZEUGEN

Anhang 6, 5. Ausgabe

***Bezug* Abweichung**

Kapitel 4

Absatz 4.3 "Pax Emergency Briefing Cards" in der Zivilluftfahrt- und Luftfahrtgeräteverordnung nicht genannt.

Absatz 4.9 "Oxygen Requirements und Supplement" sind in Zivilluftfahrt- und Luftfahrtgeräteverordnung nicht enthalten.

Kapitel 6

Absatz 6.1.4 "Marking of Break in Points" nicht vorgeschrieben.

Absatz 6.2(b) Uhr bei Flugzeugen unter 5700 KG gemäß Zivilluftfahrt- und Luftfahrtgeräteverordnung nur für "Nacht-Sichtflüge" und IFR-Flüge vorgeschrieben.

Absatz 6.3, 6.4, 6.5 Bestimmungen für Flüge über Wasser, festgelegte Landgebiete, Flüge in großer Höhe fehlen in der Zivilluftfahrt- und Luftfahrtgeräteverordnung.

Absatz 6.9.2 "Ground Proximity Warning System" in der Zivilluftfahrt- und Luftfahrtgeräteverordnung nicht enthalten.

Absatz 6.10 "Cockpit Voice Recorder" und Flugdatenschreiber gemäß Zivilluftfahrt- und Luftfahrtgeräteverordnung für turbinengetriebene Luftfahrzeuge über 5700 KG zwingend.

Absatz 6.11 Machzahl Anzeigegerät in der Zivilluftfahrt- und Luftfahrtgeräteverordnung nicht enthalten.

Absatz 6.12 Selbsttätiger Notsender (ELT) ist laut BGBl. Nr. 228 in Luftfahrzeugen über 20000 KG Abflugmasse vorgeschrieben.

Kapitel 8

Absatz 8.3.2 Wartungsaufzeichnungen gemäß Zivilluftfahrt- und Luftfahrtgeräteverordnung haben 5 Jahre Aufbewahrungsfrist.

7. ANHANG 7 - LUFTFAHRZEUG STAATSZUGEHÖRIGKEITS- UND EINTRAGUNGSZEICHEN

NIL

8. ANHANG 8 - LUFTTÜCHTIGKEIT VON LUFTFAHRZEUGEN

NIL

6. ANNEX 6 - OPERATION OF AIRCRAFT

Annex 6, 5th edition

***Reference* Difference**

Chapter 4

Para 4.3 Pax Emergency Briefing Cards not named in the Rules and Regulations of Civil Aircraft and Aviation Equipment.

Para 4.9 Oxygen Requirements and Supplement not contained in the Rules and Regulations of Civil Aircraft and Aviation Equipment.

Chapter 6

Para 6.1.4 Marking of Break in Points not required.

Para 6.2(b) Watch for aircraft below 5700 KG according the Rules and Regulations of Civil Aircraft and Aviation Equipment only for Night-VFR flights and IFR flights prescribed.

Para 6.3, 6.4, 6.5 Requirements (flights over water, designated land areas, flights at high altitude) are missing in the Rules and Regulations of Civil Aircraft and Aviation Equipment.

Para 6.9.2 Ground Proximity Warning Systems not contained in the Rules and Regulations of Civil Aircraft and Aviation Equipment.

Para 6.10 Cockpit Voice Recorder and Flight Data Recorder according the Rules and Regulations of Civil Aircraft and Aviation Equipment are compelling for turbine-engine aircraft above 5700 KG.

Para 6.11 Mach Number Indicator not contained in the Rules and Regulations of Civil Aircraft and Aviation Equipment.

Para 6.12 Emergency Locator Transmitter (ELT) according BGBl. Nr. 228 is dictated for aircraft above 20000 KG Take-off weight.

Chapter 8

Para 8.3.2 Maintenance Records according the Rules and Regulations of Civil Aircraft and Aviation Equipment have to be stored 5 years.

7. ANNEX 7 - AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS

NIL

8. ANNEX 8 - AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT

NIL

9. ANHANG 9 - VERKEHRSERLEICHTERUNGEN

NIL

10. ANHANG 10 - FLUGFERNMELDEDIENST

Anhang 10, Band II, 7. Ausgabe

***Bezug* Abweichung**

Kapitel 5

Absatz 5.2.1.4.1 ICAO-Anhang 10, Band II, Kapitel 5.2.1.4.1 wird in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.14035, mit einigen Unterschieden umgesetzt. Die Unterschiede zwischen dieser ICAO-Richtlinie und dieser Unionsverordnung sind folgende:
SERA.14035 Übermitteln von Zahlen im Sprechfunkverkehr
a) Übermitteln von Zahlen
1. Alle Zahlen, die bei der Übermittlung von Luftfahrzeug-Rufzeichen, Steuerkursen, Pisten, Windrichtung und Geschwindigkeit verwendet werden, sind durch getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln.
i)Werte von Flugflächen sind durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer bei Werten, die aus ganzen Hundertern bestehen.
ii) Die Höhenmessereinstellung ist durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer bei einer Einstellung von 1 000 hPa, die als ‚EIN TAUSEND'/‚ONE THOUSAND' zu übermitteln ist.
iii) Alle Zahlen, die bei der Übermittlung von Transpondercodes verwendet werden, sind durch getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer dass Transpondercodes, die aus ganzen Tausendern bestehen, zu übermitteln sind, indem die Ziffer in der Tausenderzahl ausgesprochen und das Wort ‚TAUSEND'/‚THOUSAND' hinzugefügt wird.
2. Alle Zahlen, die bei der Übermittlung anderer als der in Buchstabe a Nummer 1 genannten Informationen verwendet werden, sind durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln, außer dass alle Zahlen, die ganze Hunderter und ganze Tausender beinhalten, zu übermitteln sind, indem jede einzelne Ziffer in der Zahl der Hunderter oder Tausender ausgesprochen und jeweils das Wort ‚HUNDERT'/‚HUNDRED' oder ‚TAUSEND'/‚THOUSAND' hinzugefügt wird. Kombinationen von Tausendern und ganzen Hundertern sind zu übermitteln, indem jede einzelne Ziffer in der Zahl der Tausender ausgesprochen und das Wort ‚TAUSEND'/‚THOUSAND' hinzugefügt wird, danach die Zahl der Hunderter, gefolgt von dem Wort ‚HUNDERT'/‚HUNDRED'.
3. Ist eine Klärung, dass die übermittelte Zahl aus ganzen Tausendern und/oder ganzen Hundertern besteht, erforderlich, ist die Zahl durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln.
4. Bei der Übermittlung von Informationen über die Richtung zu einem Objekt oder zu Verkehr nach Uhrzeigerstellung ist die Information durch Aussprache der Ziffern zusammen, z. B. ‚ZEHN UHR'/‚TEN O'CLOCK', ‚ELF UHR'/‚ELEVEN O'CLOCK', zu übermitteln.

ANNEX 9 - FACILITATION

NIL

10. ANNEX 10 - AERONAUTICAL TELECOMMUNICATIONS

Annex 10, Volume II, 7th edition

***Reference* Difference**

Chapter 5

Para 5.2.1.4.1 ICAO Annex 10, Volume II, Chapter 5.2.1.4.1 is transposed in point SERA.14035 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 with some differences. The differences between that ICAO Standard and that Union Regulation are as follows:
SERA.14035 Transmission of numbers in radiotelephony
(a) Transmission of numbers
(1) All numbers used in the transmission of aircraft call sign, headings, runway, wind direction and speed shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

(i) Flight levels shall be transmitted by pronouncing each digit separately except for the case of flight levels in whole hundreds.

(ii) The altimeter setting shall be transmitted by pronouncing each digit separately except for the case of a setting of 1 000 hPa which shall be transmitted as “ONE THOUSAND”.

(iii) All numbers used in the transmission of transponder codes shall be transmitted by pronouncing each digit separately except that, when the transponder codes contain whole thousands only, the information shall be transmitted by pronouncing the digit in the number of thousands followed by the word “THOUSAND”.

(2) All numbers used in transmission of other information than those described in point (a)(1) shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except that all numbers containing whole hundreds and whole thousands shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of hundreds or thousands followed by the word “HUNDRED” or “THOUSAND”, as appropriate. Combinations of thousands and whole hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of thousands followed by the word “THOUSAND”, followed by the number of hundreds, followed by the word “HUNDRED”.

(3) In cases where there is a need to clarify the number transmitted as whole thousands and/or whole hundreds, the number shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

(4) When providing information regarding relative bearing to an object or to conflicting traffic in terms of the 12-hour clock, the information shall be given pronouncing the digits together such as “TEN O'CLOCK” or “ELEVEN O'CLOCK”.

© Austro Control GmbH

5. Zahlen mit Dezimalkomma/Dezimalpunkt sind wie in Buchstabe a Nummer 1 vorgeschrieben zu übermitteln, wobei das Dezimalkomma/der Dezimalpunkt an der betreffenden Stelle durch das Wort ‚KOMMA'/‚DECIMAL' anzugeben ist.
6. Alle sechs Ziffern der numerischen Kennung sind zu verwenden, um den Funkkanal im VHF-Sprechfunk anzugeben, außer wenn sowohl die fünfte und die sechste Ziffer eine Null sind, in welchem Fall nur die ersten vier Ziffern zu verwenden sind.

Absatz 5.2.1.7.3.2.3 ICAO-Anhang 10, Band II, Kapitel 5.2.1.7.3.2.3 wird in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.14055, mit einem Unterschied umgesetzt. Der Unterschied zwischen dieser ICAO-Richtlinie und dieser Unionsverordnung ist folgender:
SERA.14055 Sprechfunkverfahren
b) 2. Bei der Antwort auf die obigen Anrufe ist das Rufzeichen der rufenden Funkstelle, gefolgt vom Rufzeichen der antwortenden Funkstelle, zu verwenden, was als Aufforderung zur Fortsetzung der Übermittlung durch die rufende Funkstelle zu verstehen ist. Für die Übergabe des Sprechfunkverkehrs innerhalb einer Flugverkehrsdienststelle kann das Rufzeichen der Flugverkehrsdienststelle ausgelassen werden, wenn dies von der zuständigen Behörde genehmigt ist."

(5) Numbers containing a decimal point shall be transmitted as prescribed in point (a)(1) with the decimal point in appropriate sequence indicated by the word "DECIMAL".
(6) All six digits of the numerical designator shall be used to identify the transmitting channel in Very High Frequency (VHF) radiotelephony communications except in the case of both the fifth and sixth digits being zeros, in which case only the first four digits shall be used.

Para 5.2.1.7.3.2.3 ICAO Annex 10, Volume II, Chapter 5.2.1.7.3.2.3 is transposed in point SERA.14055 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 with a difference. The difference between that ICAO Standard and that EU Regulation is as follows:
SERA.14055 Radiotelephony procedures
(b) (2) The reply to the above calls shall use the call sign of the station calling, followed by the call sign of the station answering, which shall be considered an invitation to proceed with transmission by the station calling. For transfers of communication within one ATS unit, the call sign of the ATS unit may be omitted, when so authorised by the competent authority.'

11. ANHANG 11 - FLUGVERKEHRSDIENSTE

Anhang 11, 14. Ausgabe inklusive Nachtrag 50-A

***Bezug* Abweichung**

Kapitel 2

Absatz 2.13.5 Für einige Lärmschutz SIDs (die während der Nachtstunden und nur auf ATC Entscheidung hin genutzt werden) wird eine vom Standard abweichende Benennung angewendet.
Während der SID Name normalerweise auf dem letzten Wegpunkt der SID beruht, nutzen diese Lärmschutz SIDs den vorletzten Wegpunkt als Namensreferenz. Dies ermöglicht die Nutzung separater SIDs aus Lärmschutzgründen, die jedoch denselben Endwegpunkt wie ihre konventionellen Gegenstücke haben.
Das abweichende Benennungsschema wurde aus Sicherheitsgründen eingeführt, da gleichlautende SID Namen mit unterschiedlichen Suffixen zuvor zu fehlerhafter SID Auswahl durch Luftfahrzeugbesatzungen geführt hatten, was Sicherheitsbedenken hervorrief.
Die gegenwärtige Praxis ist das Ergebnis eines Safety Assessments, welches zur Erkenntnis führte, dass die Nutzung des vorletzten Wegpunktnamens als SID Referenz weniger Fehlerpotenzial beinhaltet als die vorherige Unterscheidung mithilfe von Suffixen.

Absatz 2.26.5 Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.3401 Buchstabe d Nummer 1, weicht von ICAO-Anhang 11, Richtlinie 2.26.5 ab, indem festgelegt wird: „Zeitvergleiche müssen mindestens auf eine Minute genau sein."

Absatz 2.6.1 Möglichkeit einer Ausnahme. Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.6001, lässt zu, dass Luftfahrzeuge die Geschwindigkeitsbegrenzung von 250 kt überschreiten, wenn die zuständige Behörde dies für Luftfahrzeugmuster, die aus technischen oder Sicherheitsgründen diese Geschwindigkeit nicht beibehalten können, genehmigt.

11. ANNEX 11 - AIR TRAFFIC SERVICES

Annex 11, 14th edition including amendment 50-A

***Reference* Difference**

Chapter 2

Para 2.13.5 For some noise abatement SIDs (used during night time and on ATC discretion only) a non-standard naming scheme is applied:

Whilst normally the basic SID identifier is the name of the last SID waypoint, these noise abatement SIDs use the penultimate waypoint as their identifier. This permits the use of separate SIDs for noise abatement which have the same final waypoint as their conventional counterparts.

The differing naming scheme for noise abatement SIDs was introduced for safety reasons, as same SID identifiers with different suffixes have previously led to erroneous SID selection by flight crews, which caused safety concerns.

The current practice is the result of a safety assessment which found that using the penultimate waypoint name as a SID reference would show less potential for misinterpretation than the previous differentiation by suffixes.

Para 2.26.5 Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.3401(d)(1) differs from ICAO Annex 11, standard 2.26.5 by stating that 'Time checks shall be given at least to the nearest minute'

Para 2.6.1 Exemption possibility. Implementing Regulation (EU) No 923/2012 paragraph SERA.6001 allows aircraft to exceed the 250 knot speed limit where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed.

© Austro Control GmbH

Kapitel 3

Neue Bestimmung. Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.8005 Buchstabe b, legt fest:
„b) Die von Flugverkehrskontrolldienststellen erteilten Freigaben haben eine Staffelung zu gewährleisten
1. zwischen allen Flügen in Lufträumen der Klassen A und B;
2. zwischen Flügen nach Instrumentenflugregeln in Lufträumen der Klassen C, D und E;
3. zwischen Flügen nach Instrumentenflugregeln und Flügen nach Sichtflugregeln in Lufträumen der Klasse C;
4. zwischen Flügen nach Instrumentenflugregeln und Sonderflügen nach Sichtflugregeln;
5. zwischen Sonderflügen nach Sichtflugregeln, sofern von der zuständigen Behörde nichts anderes vorgeschrieben ist;
als Ausnahme davon kann auf Anforderung des Piloten eines Luftfahrzeugs und mit Zustimmung des Piloten des anderen Luftfahrzeugs und vorbehaltlich dementsprechender Vorschriften der zuständigen Behörde für die in Buchstabe b aufgeführten Fälle in Lufträumen der Klassen D und E eine Freigabe für einen Flug erteilt werden, sofern bei diesem eine eigene Staffelung für einen bestimmten Teil des Flugs unter 3 050 m (10 000 ft) während des Steig- oder Sinkflugs am Tag unter Sichtwetterbedingungen beibehalten wird."

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.8015 legt fest (unter Hinzufügung des unterstrichenen Textes zum Wortlaut der ICAO-Richtlinie in Anhang 11, 3.7.3.1):
„e) Wiederholung von Freigaben und sicherheitsrelevanten Informationen

1. Die Flugbesatzung hat dem Fluglotsen die sicherheitsrelevanten Teile von Flugverkehrskontrollfreigaben und Anweisungen, die im Funksprechverkehr übermittelt werden, zu wiederholen. Die folgenden Punkte sind stets zu wiederholen:
i) Streckenfreigaben der Flugverkehrskontrolle;
ii) Freigaben und Anweisungen für das Aufrollen und Landen auf, den Start von, das Anhalten vor, das Kreuzen von, <u>das Rollen</u> auf und Zurückrollen auf Pisten und
iii) Betriebspiste, Höhenmessereinstellungen, SSR-Codes, <u>neu zugeteilte</u> Funkkanäle, Anweisungen zur Flughöhe, Kurs- und Geschwindigkeitsanweisungen und
iv) Übergangsflächen, unabhängig davon, ob diese von einem Lotsen übermittelt wurden oder in ATIS-Aussendungen enthalten sind."

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.8015 Buchstabe e Nummer 2 legt fest (unter Hinzufügung des unterstrichenen Textes zum Wortlaut der ICAO-Richtlinie in Anhang 11, 3.7.3.1.1):
„2. Andere Freigaben oder Anweisungen, einschließlich konditioneller Freigaben <u>und Rollanweisungen</u>, sind zu wiederholen oder auf eine Weise zu bestätigen, dass eindeutig angegeben wird, dass sie verstanden wurden und eingehalten werden."

Chapter 3

New provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8005(b), specifies:
'(b) Clearances issued by air traffic control units shall provide separation:
(1) between all flights in airspace Classes A and B;
(2) between IFR flights in airspace Classes C, D and E;

(3) between IFR flights and VFR flights in airspace Class C;

(4) between IFR flights and special VFR flights;

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

Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8015, specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 11, 3.7.3.1 of the underlined text):
'(e) Read-back of clearances and safety-related information

(1) The flight crew shall read back to the air traffic controller safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back:
(i) ATC route clearances;
(ii) clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, <u>taxi</u> and backtrack on any runway; and

(iii) runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, <u>newly assigned communication channels</u>, level instructions, heading and speed instructions; and
(iv) transition levels, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts.'

Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8015(e)(2), specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 11, 3.7.3.1.1 of the underlined text):

'(2) Other clearances or instructions, including conditional clearances <u>and taxi instructions</u>, shall be read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with.'

Neue Bestimmung. Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/ 2012, SERA.5010, legt fest:

SERA.5010 Sonderflüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen

Sonderflüge nach Sichtflugregeln innerhalb einer Kontrollzone sind vorbehaltlich einer Flugverkehrskontrollfreigabe zulässig. Ausgenommen den von der zuständigen Behörde erlaubten Betrieb von Hubschraubern in Sonderfällen, wie unter anderem polizeilichen und medizinischen Flügen, Such- und Rettungsflügen und Flügen zur Brandbekämpfung, gelten die folgenden zusätzlichen Bedingungen:

a) Solche Sonderflüge nach Sichtflugregeln dürfen nur während des Tages durchgeführt werden, sofern nicht anderweitig von der zuständigen Behörde erlaubt;

b) für den Piloten:
   1. frei von Wolken und mit Erdsicht;
   2. Flugsicht von nicht weniger als 1 500 m oder, für Hubschrauber, von nicht weniger als 800 m;
   3. Geschwindigkeit von 140 kt IAS oder weniger, so dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden können, um Zusammenstöße zu vermeiden; und

c) Eine Flugverkehrskontrollstelle darf einem Luftfahrzeug keine Freigabe für den Sonderflug nach Sichtflugregeln erteilen, auf einem in einer Kontrollzone gelegenen Flugplatz zu starten, zu landen oder in die Flugplatzverkehrszone oder die Platzrunde einzufliegen, wenn die gemeldeten Wetterbedingungen an diesem Flugplatz unterhalb der folgenden Mindestwerte liegen:
   1. Bodensicht von weniger als 1 500 m oder, für Hubschrauber, weniger als 800 m;
   2. Hauptwolkenuntergrenze unter 180 m (600 ft).“

Kapitel 6

Absatz 6.1.2.1 Aufgrund des gebirgigen Geländes müssen tiefliegende Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeuge in Tälern im Bereich der Alpen bei Herstellung und Aufrechterhaltung der Sprechfunkverbindung mit FIC Wien mit Schwierigkeiten rechnen.

12. ANHANG 12 - SUCH- UND RETTUNGSDIENST

Anhang 12, 9. Ausgabe inklusive Nachtrag 18

***Bezug* Abweichung**

Kapitel 2

Absatz 2.3.2 Es wird nicht als notwendig erachtet, SAR-Hilfsstellen zu errichten.

Absatz 2.4.4 Es ist nicht beabsichtigt, die gemäß 2.4.2 c) vorgesehenen Kommunikationsmittel durch andere Bild- oder Tonübertragungsmittel z.B. "closed circuit TV" zu ergänzen, da die bestehenden Sprechverbindungen als ausreichend erachtet werden.

New provision. Point SERA.5010 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 specifies:

SERA.5010 Special VFR in control zones

Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when permitted by the competent authority for helicopters in special cases such as, but not limited to, police, medical, search and rescue operations and fire-fighting flights, the following additional conditions shall be applied:

(a) such special VFR flights may be conducted during day only, unless otherwise permitted by the competent authority;

(b) by the pilot:
   (1) clear of cloud and with the surface in sight;
   (2) the flight visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
   (3) fly at a speed of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and

(c) an air traffic control unit shall not issue a special VFR clearance to aircraft to take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:

   (1) the ground visibility is less than 1 500 m or, for helicopters, less than 800 m;
   (2) the ceiling is less than 180 m (600 ft).’

Chapter 6

Para 6.1.2.1 Due to the mountainous terrain, low level flights or flights in valleys along the Alps may encounter difficulties in establishing and maintaining radio communications with FIC Wien.

12. ANNEX 12 - SEARCH AND RESCUE

Annex 12, 9th edition including amendment 18

***Reference* Difference**

Chapter 2

Para 2.3.2 It is not deemed necessary to establish rescue subcentres.

Para 2.4.4 It is not intended to supplement the means of communication provided in accordance with 2.4.2 c) by other means of visual or audio communication, for example, closed circuit television, as the now existing means of communication are deemed to be sufficient.

© Austro Control GmbH

Absatz 2.6.3.1 SAR-Einheiten haben keine Peil- oder Kommunikationsmöglichkeit auf der Frequenz 243 MHZ.

Kapitel 3

Absatz 3.1.8 Abgesehen von nicht formellen ad hoc Vereinbarungen mit der Bundesrepublik Deutschland und Schweiz bestehen keine Übereinkommen über gemeinsame Einsatzübungen. Es ist jedenfalls beabsichtigt, solche Übereinkommen mit allen Nachbarstaaten zu treffen.

Absatz 3.1.9 Abgesehen von nicht formellen Vereinbarungen mit der Bundesrepublik Deutschland und Schweiz bestehen keine Übereinkommen über Gegenseitigkeitsbesuche.

13. ANHANG 13 - FLUGUNFALLSUNTERSUCHUNG

NIL

14. ANHANG 14 - FLUGPLÄTZE

***Bezug* Abweichung**

Kapitel 1

Absatz 1.1 Die österreichischen Bestimmungen unterscheiden zwischen der **Flugplatzhöhe** gemäß ICAO-Anhang 14 für betriebliche Zwecke und der **Flugplatzbezugshöhe** für die Festlegung der Hindernisbeschränkungen.

Die Flugplatzbezugshöhe ist die auf volle Meter auf- beziehungsweise abgerundete Höhe des Flugplatzbezugspunktes über dem mittleren Meeresspiegel.

Kapitel 3

Absatz 3.5.3 Die Breite der Freifläche entspricht immer der Breite des Sicherheitsstreifens der zugehörigen Piste.

Kapitel 4

Absatz 4.1 Außerhalb der Kegelfläche muss für alle Bauten

- im Umkreis von 10 KM um den Flugplatzbezugspunkt und mit einer Höhe von mehr als 30 M auf natürlichen oder künstlichen Bodenerhebungen, die mehr als 100 M aus der umgebenden Landschaft herausragen, wobei die Ortshöhe des Flugplatzbezugspunktes als Höhe der umgebenden Landschaft gilt;
- wenn ihre Höhe über der Erdoberfläche 100 M übersteigt,

eine Genehmigung von der Luftfahrtbehörde eingeholt werden, so dass eine Markierung und Befeuerung der Hindernisse sowie deren Verlautbarung vorgeschrieben werden können.

Absätze 4.1.25 - 4.1.29 Der Ausdruck Abflugfläche wird nicht gebraucht und ist daher nicht definiert.

Para 2.6.3.1 SAR units are not equipped with homing devices or radio communication facilities on frequency 243 MHZ.

Chapter 3

Para 3.1.8 Apart from informal ad hoc arrangements with the Federal Republic of Germany and Switzerland, there are no arrangements for joint training exercises. It is, however, intended to make such arrangements with all neighbouring States.

Para 3.1.9 Apart from informal arrangements with the Federal Republic of Germany and Switzerland there are no arrangements for periodic liaison visits.

13. ANNEX 13 - AIRCRAFT ACCIDENT INVESTIGATION

NIL

14. ANNEX 14 - AERODROMES

***Reference* Difference**

Chapter 1

Para 1.1 The Austrian regulations distinguish between **aerodrome elevation** according to ICAO Annex 14 for operational purposes and **aerodrome reference elevation** for determining obstruction restrictions.

The aerodrome reference elevation is the elevation of the aerodrome reference point above mean sea level in terms of the nearest meter.

Chapter 3

Para 3.5.3 The width of clearway is in any case corresponding to the width of safety strip of the associated runway.

Chapter 4

Para 4.1 Outside of conical surface for all constructions a permission must be obtained from the aviation authority

- within a radius of 10 KM from the aerodrome reference point and the height of which exceeds 30 M above natural or artificial ground which rises more than 100 M from the surrounding country; the elevation of the aerodrome reference point is considered as the elevation of the surrounding country;
- of more than 100 M above ground,

in order to establish and publish obstruction marking and lighting.

Para 4.1.25 - 4.1.29 The term Take-off climb surface is not used and is therefore not defined.

Absatz 4.2 Die Bestimmungen betreffend Anflugflächen werden sowohl für Anflug als auch für Abflug angewendet.

Absatz 4.2.8 Die Neigung der Anflugflächen von Instrumentenanflugsektoren beträgt durchgehend 2%.

Kapitel 5

Absatz 5.2.1.5 Auf Vorfeldern sind zusätzliche Markierungen, das sind weiße für Verkehrswege (Personen und Fahrzeuge) und rote für Abstellplätze von Fahrzeugen und Geräten vorhanden.

Absatz 5.3.6.2 3-BAR VASIS und 3-BAR AVASIS sind nicht vorgesehen.

Absatz 5.3.7 Es sind keine besonderen Platzrundenführungsfeuer vorgesehen.

Kapitel 6

Absatz 6.2.13 Flaggen zur Hinderniskennzeichnung weisen eine Größe von 0.5 M x 0.5 M auf.

Kapitel 7

Absatz 7.3 Eine Markierung des Pistenvorfeldes ist nicht vorgesehen.

15. ANHANG 15 - LUFTFAHRTINFORMATIONSDIENST

Anhang 15, 16. Ausgabe inklusive Berichtigung 42

***Bezug* Abweichung**

Kapitel 1

Absatz 1.2.2.2, 1.2.2.3 Das Erd-Gravitationsmodell-1996 (EGM-96) wird in Österreich aufgrund der Ungenauigkeiten des Models in gebirgigem Terrain nicht verwendet. Stattdessen wird das Geoid-Modell „European Vertical Reference System (EVRS)“ und die Bezugshöhe „MGI-Gebrauchshöhen – Elevation above the Adriatic” verwendet. Details siehe AIP GEN 2.1.

Absatz 1.3.3 (Empfehlung) Abweichend zu ICAO Annex 5 werden die Symbole für die Maßeinheiten Meter, Fuß und Knoten mit Großbuchstaben dargestellt. (M statt m, FT statt ft, KT statt kt).

Kapitel 2

Absatz 2.1.4 Nationale Maßnahmen zur Sicherstellung der geforderten Datenqualität für Auflieferer, die nicht durch EU-Verordnungen 2017/373 oder 139/2014 reguliert sind, sind nicht vollständig eingerichtet.

Para 4.2 The specifications concerning approach surfaces are applicable for approaches as well as for take-off.

Para 4.2.8 The slope of the approach surface within the instrument approach areas is throughout 2%.

Chapter 5

Para 5.2.1.5 Additional markings are on aprons, i.e. white for service roads (passengers and service vehicles) and red for parking areas of service vehicles and ramp equipment.

Para 5.3.6.2 3-BAR VASIS and 3-BAR AVASIS are not provided.

Para 5.3.7 There are no special circling guidance lights provided.

Chapter 6

Para 6.2.13 Flags used to mark obstructions are 0.5 M square.

Chapter 7

Para 7.3 Pre-threshold area markings are not provided.

15. ANNEX 15 - AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES

Annex 15, 16th edition including amendment 42

***Reference* Difference**

Chapter 1

Para 1.2.2.2, 1.2.2.3 The Earth Gravitational Model-1996 (EGM-96) is not used in Austria due to its inaccuracies in the mountaineous area of the State. Instead the geoid model “European Vertical Reference System (EVRS)” and the mean sea level datum „MGI-Gebrauchshöhen – Elevation above the Adriatic “ are used as vertical reference systems. For details see AIP GEN 2.1.

Para 1.3.3 (Recommendation) In deviation to ICAO Annex 5 the symbols for measuring units metres, feet and knots are represented by upper-case letters (M for m, FT for ft, KT for kt).

Chapter 2

Para 2.1.4 National measures to ensure required quality for entities not regulated by EU-Regulations 2017/373 or 139/2014 are not fully established.

© Austro Control GmbH

Absatz 2.1.5 Nicht mit allen Datengenerierern wurden formelle Vereinbarungen zur zeitgerechten und vollständigen Bereitstellung von Luftfahrtdaten/-informationen an den Luftfahrtinformationsdienst getroffen.

Kapitel 3

Absatz 3.2 Datenqualitätsanforderungen werden im Verlauf der Luftfahrtdatenkette von Erzeugung zur Verbreitung nur teilweise erfüllt.

Absatz 3.3.1 Die Verpflichtung, das Material, das zur Veröffentlichung als Luftfahrtinformationsprodukt übermittelt wird, gründlich zu prüfen, ist nicht vollständig implementiert.

Absatz 3.4.1 Datenqualitätsanforderungen werden im Verlauf der Luftfahrtdatenkette von Erzeugung zur Verbreitung nur teilweise erfüllt.

Absatz 3.4.2 Die Verwendung der 32-bit CRC für die Übermittlung elektronischer Datensätze findet im Verlauf der Luftfahrtdatenkette von Erzeugung zur Verbreitung nur teilweise statt.

Absatz 3.6.5 Metadaten betreffend der Nachvollziehbarkeit der Luftfahrtdaten/-informationen werden in den QMS nur teilweise in der gesamten Datenkette vom Ursprung bis zur Verteilung geführt.

Absätze 3.6.6 Datenqualitätsanforderungen an Luftfahrtdaten/-informationen werden in den QMS nur teilweise in der gesamten Datenkette vom Ursprung bis zur Verteilung erfüllt.

Kapitel 4

Absatz 4.1.1 h) Geländedaten werden vom Luftfahrtinformationsdienst nicht verlautbart.

Absatz 4.1.2 Genauigkeits- und Integritätsanforderungen werden nur teilweise in der gesamten Datenkette vom Ursprung bis zur Verteilung erfüllt.

Absatz 4.2.1, 4.2.2 Manche Datengenerierer liefern keine Metadaten für Luftfahrtdaten/-informationen auf.

Kapitel 5

Absatz 5.3.1.1 Zur Zeit werden digitale Datensets nur als ICAO Hindernisdatensatz für Area 1-Hindernisse zur Verfügung gestellt. Weitere Projekte zur Implementierung sind im Laufen.

Absatz 5.3.3.2 Hindernisdatensätze werden für Area 4 noch nicht zur Verfügung gestellt.

Absatz 5.3.3.3 Geländedatensätze werden noch nicht zur Verfügung gestellt.

Absatz 5.3.3.4 Hindernisdatensätze werden zur Zeit nur für Area 1-Hindernisse zur Verfügung gestellt.

Para 2.1.5 Formal arrangements for timely and complete provision of aeronautical data / information to the aeronautical information service have not been made with all data originators.

Chapter 3

Para 3.2 Data quality requirements are only partially ensured throughout the whole aeronautical data chain from origination to distribution.

Para 3.3.1 The obligation to thoroughly check the material to be submitted to the aeronautical information service for publication as an aeronautical information product is not fully implemented.

Para 3.4.1 Data quality requirements are only partially ensured throughout the whole aeronautical data chain from origination to distribution.

Para 3.4.2 The use of the 32-bit CRC in the transmission of electronic data records takes place only partially in the entire data chain from the origination to distribution.

Para 3.6.5 Metadata in each QMS are only partially maintained throughout the entire aeronautical data chain from origination to distribution for the purpose of traceability of aeronautical data / information.

Para 3.6.6 Data quality requirements for aeronautical data / information are only partially accomplished in the QMS throughout the data chain from origination to distribution.

Chapter 4

Para 4.1.1 h) Terrain data are not published by the Aeronautical Information Service.

Para 4.1.2 Accuracy and integrity requirements are only partially accomplished throughout the entire data chain.

Para 4.2.1, 4.2.2 Metadata for aeronautical data / information are not provided by some data originators.

Chapter 5

Para 5.3.1.1 Currently digital data is provided as ICAO obstacle data set for Area 1-obstacles only. Further implementing projects are in progress.

Para 5.3.3.2 Obstacle data sets not provided yet for Area 4.

Para 5.3.3.3 Terrain data sets not provided yet.

Para 5.3.3.4 Obstacle data sets provided for Area 1-obstacles only.

Absatz 5.3.3.4.4 bis 5.3.3.4.10 Digitale Hindernisdaten werden nur für Area 1 Hindernisse zur Verfügung gestellt.

Absatz 5.3.4 Datensätze für Flugplatzkarten werden derzeit für keinen österreichischen Flugplatz zur Verfügung gestellt.

Kapitel 6

Absatz 6.2.1 Informationen betreffend Bauarbeiten auf internationalen Flughäfen werden nicht immer als AIRAC verlautbart. Bei Bedarf werden andere Arten der Verlautbarung verwendet wie z.B. NOTAM oder Ergänzungen zum Luftfahrthandbuch (AIP SUP).

Absatz 6.2.6 Die folgenden Informationen werden nicht als AIRAC verlautbart: Informationen betreffend Position, Höhe und Befeuerung von Luftfahrthindernissen; Betriebszeiten von Flugplätzen, Einrichtungen und Diensten; Zoll-, Einreise- und Gesundheitsdienste; zeitweilige Gefahren-, Flugbeschränkungs- und Sperrgebiete und Gefährdungen für die Luftfahrt; Militärische Übungen und Massenbewegungen von Luftfahrzeugen; sowie zeitweilige Strecken oder Gebiete, in denen abgefangen wird.

Absatz 6.2.7 In Österreich ist keine Verlautbarung von vorgeplanten größeren Änderungen mit einer Vorlaufzeit von 56 Tagen vorgesehen. Stattdessen werden andere Arten der Verlautbarung, z.B. Luftfahrtinformationsrundschreiben, angewendet.

Absatz 6.3.1.3 NOTAM mit voraussichtlicher Geltungsdauer von mehr als 90 Tagen werden nach 90 Tagen durch ein NOTAMR ersetzt, falls das aus Sicherheitsgründen für notwendig erachtet wird, um die Anzeige in Briefings beizubehalten, z.B. bei zeitweiligen Hindernissen im Anflug.

16. ANHANG 16 - UMWELTSCHUTZ

NIL

17. ANHANG 17 - SICHERHEIT - SCHUTZ DER INTERNATIONALEN ZIVILLUFTFAHRT VOR WIDERRECHTLICHEN ÜBERGRIFFEN

NIL

18. ANHANG 18 - DIE SICHERE BEFÖRDERUNG VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN IN DER LUFT

NIL

19. ANHANG 19 - SICHERHEITSMANAGEMENT

NIL

Para 5.3.3.4.4 to 5.3.3.4.10 Obstacle data sets provided for Area 1 obstacles only.

Para 5.3.4 Aerodrome Mapping Data not provided yet for any aerodromes in Austria.

Chapter 6

Para 6.2.1 Information in regard to construction works on international aerodromes is not always published under the AIRAC cycle. Different means of publications are used such as NOTAM or AIP SUP.

Para 6.2.6 The following information is not provided under the AIRAC system: Information relating to position, height and lighting of navigational obstacles, hours of service of aerodromes, facilities and services; customs, immigration and health services; temporary danger, prohibited and restricted areas and navigational hazards, military exercises and mass movements of aircraft; and temporary areas or routes thereof where the possibility of interception exists.

Para 6.2.7 There is no procedure for publication of planned major changes to reach recipients at least 56 days prior the effective date in Austria. Other means of publication, e.g. AIC are used instead.

Para 6.3.1.3 NOTAM with proposed duration longer than 90 days will be replaced after 90 days by a NOTAMR to retain publication in briefings, if deemed necessary for safety reasons, e.g. in case of temporary obstacles in the approach flight path.

16. ANNEX 16 - ENVIRONMENTAL PROTECTION

NIL

17. ANNEX 17 - SECURITY-SAFEGUARDING INTERNATIONAL CIVIL AVIATION AGAINST ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE

NIL

18. ANNEX 18 - THE SAFE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY AIR

NIL

19. ANNEX 19 - SAFETY MANAGEMENT

NIL

© Austro Control GmbH

20. PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES

20. PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES

ICAO Document	Title	Difference(s)	Applicable
9905	Required Navigation Performance Authorization Required (RNP AR) Procedure Design Manual	Chapter 4, 4.6.16 Promulgated VPA steeper than recommended	LOWS - IAP RNP Z RWY 33 (AR)
9905	Required Navigation Performance Authorization Required (RNP AR) Procedure Design Manual	Chapter 4, 4.4.10 Distance between FROP (Final approach roll-out point) and RWY THR less than recommended	LOWS - IAP RNP Y RWY 33 (AR)
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Part III - Section 2, Chapter 1 Minimum segment length shorter than recommended	LOWG - IAP RNP RWY 34C LOWI - IAP RNP E RWY 26 (LPV only) LOWK - IAP RNP RWY 10L LOWS - IAP RNP E RWY 15 (LPV only) LOAN - IAP RNP A LOAV - IAP RNP A LOIJ - IAP RNP A
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Table I-2-3-1 Minimum bank angle in the missed approach greater than 15°	LOWI - IAP RNP E RWY 26 (LPV only) LOWI - IAP LOC/DME PROCEDURE EAST LOWS - IAP RNP E RWY 15 (LPV only) LOWS - IAP ILS or LOC RWY 15
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Part III - Section 3, Chapter 2, 2.4.2 Straight component of the intermediate segment less than 2.00 NM	LOWI - IAP RNP E RWY 26 (LPV only)
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Table I-2-3-1 Minimum bank angle in the departure greater than 15°	LOWI - SID-ICAO RWY 08 LOWI - SID-ICAO RWY 26 LOWS - SID-ICAO RWY 15
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Table I-2-3-1 Maximum airspeed restriction below recommended value (Part I - Section 3, Chapter 3, 3.3.4)	LOWI - SID-ICAO RWY 08 LOWI - SID-ICAO RWY 26 LOWS - SID-ICAO RWY 15
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Table I-2-3-1 Maximum airspeed restriction below recommended value (Part I - Section 4, Chapter 6.4.3)	LOWI - IAP RNP E RWY 26 (LPV only) LOWI - IAP LOC/DME PROCEDURE EAST LOWS - IAP RNP E RWY 15 (LPV only)
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Part I - Section 3, Chapter 3, 3.3.1.2 Departure turn height below 120 M (394 FT) at WW269 with 3.3% procedure design gradient	LOWW - SID-ICAO RWY 16
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Part III - Section 3, Chapter 2 Minimum segment length of the intermediate segment is shorter than recommended	LOGH - IAP COPTER RNP 328 (LPV only)
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Part I - Section 4, Chapter 7, 7.2.1 The size of the visual manoeuvring (circling) area is based on a radius from the threshold below the minimum value for category C and D aircraft.	LOWS - IAP Circling RWY 33
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Part I - Section 4, Chapter 5, 5.4.5.4 OCA/H not adjusted to visual manoeuvering (circling).	LOWG - IAP VOR RWY 16C

ICAO Document	Title	Difference(s)	Applicable
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Part III - Section 3, Chapter 2, 2.2.2 MSA is not centred on the ARP	LOWG - STAR LOWG - Transition RWY 16C/34C LOWI - STAR LOWK - STAR LOWK - Transition RWY 10L/28R LOWL - STAR LOWL - Transition RWY 08/26 LOWS - STAR
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Table III-2-1-21 Minimum segment length of the initial segment is shorter than recommended	LOWW - IAP RNP RWY 11 LOWW - IAP RNP Z RWY 16 LOWW - IAP RNP RWY 29 LOWW - IAP RNP RWY 34 LOAN - IAP RNP A LOAV - IAP RNP A
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Part I - Section 1, Chapter 1 Part I - Section 4, Chapter 8 Part III - Section 2, Chapter 4 The minimum obstacle clearance for MSA/TAA is reduced to 984 FT (instead of 1 000 FT)	all MSA/TAA published in the AIP Austria
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Part I - Section 2, Chapter 1, 1.9 The minimum obstacle clearance for area minimum altitudes (AMA) is reduced to 984 FT (instead of 1 000 FT)	Area Minimum Altitudes (AMA) shown on chart ENR 6.5
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Part I - Section 4, Chapter 5, 5.2.1 No circling provided for non-straight-in final segment	LOWS - IAP RNP Visual V RWY 33 LOWI - IAP RNP Visual V RWY 08
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Part I - Section 4, Chapter 4, 4.3.1.1 Minimum segment length of the intermediate segment is shorter than recommended	LOWL - IAP VOR RWY 08 LOWI - IAP LOC/DME PROCEDURE EAST
8168	Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures	Part I - Section 4, Chapter 5, 5.3.1.2 Maximum descent gradient exceeding 6.1%	LOWI - IAP LOC/DME PROCEDURE EAST

Staffelung zwischen Warterunde und Streckenflug

Zwischen Luftfahrzeugen im Streckenflug und Luftfahrzeugen in einer Warterunde bzw. zwischen Luftfahrzeugen in unterschiedlichen Warterunden wird Horizontalstaffelung geleistet, indem zwischen dem errechneten Standort des Luftfahrzeuges im Streckenflug entsprechend der flugbetrieblichen Toleranz und dem Bereich einer Warterunde bzw. zwischen den Bereichen von Warterunden ein Puffer von mindestens 5 NM eingehalten wird.

Während diese Seitenstaffelung nicht besteht, wird zwischen Luftfahrzeugen in der Warterunde und Luftfahrzeugen im Streckenflug die entsprechende Vertikalstaffelung beibehalten.

Absatz 12.3.1.11 Geschätzte oder gemessene Bremswirkung wird nicht über SNOWTAM oder Pistenzustandsbericht (ATIS, Sprechfunk) verbreitet.

Separation between holding and en-route aircraft

Horizontal separation between en-route aircraft by-passing a holding aircraft, or between aircraft in adjacent holding patterns is obtained by assuring a buffer of at least 5 NM between the estimated position of the en-route aircraft and the holding area or between the two holding areas.

While horizontal separation does not exist, vertical separation will be provided between holding aircraft and en-route aircraft.

Para 12.3.1.11 The estimated surface friction or the measured friction coefficient will not be promulgated via SNOWTAM message or runway condition report (ATIS, Voice-RTF).

© Austro Control GmbH

21. DOKUMENT 7030 - REGIONALE ERGÄNZENDE VERFAHREN

Dokument 7030, 5. Ausgabe inklusive Berichtigung 9

***Bezug* Abweichung**

Kapitel 6

Absatz 6.2.5.1 Übergabe der Radarkontrolle

Übergabe der Radarkontrolle zwischen ACC-FIC Wien und München ACC

Die Übergabe der Radarkontrolle kann ohne systematische Verwendung von bidirektionalen Spracheinrichtungen erfolgen, vorausgesetzt, der Mindestabstand zwischen aufeinanderfolgenden Flugzeugen, die übergeben werden sollen, hat den folgenden Wert, wenn das nachfolgende Flugzeug nicht schneller ist:

10 NM
ausgenommen
7 NM zwischen Anflügen nach EDDM, EDMO, EDMA

22. DOKUMENT 10066 - PANS-AIM

Dokument 10066, 1. Ausgabe, Berichtigung 3

***Bezug* Abweichung**

Kapitel 1

Die Definitionen zu FF-ICE und FF-ICE services werden in Österreich mit der geplanten Änderung der EU-Verordnung 2017/373 voraussichtlich in Q3 2025 implementiert.

Kapitel 5

Absatz 5.3.3.2.2.3 Zur Zeit werden noch immer einige Hindernisse verlautbart, die errichtet und genehmigt wurden, als die numerischen Anforderungen des Appendix 1 noch nicht vorhanden waren und daher nicht verfügbar sind. Das wird mit der Umsetzung des nationalen Projekts "eTOD Austria" behoben werden.

Kapitel 6

Absatz 6.1.4.6 Nach Ablauf von 3 Monaten ab der Ausgabe eines temporären NOTAM von langer Gültigkeitsdauer wird dieses NOTAM nicht in eine Ergänzung zum Luftfahrthandbuch Österreich aufgenommen sondern durch ein weiteres temporäres NOTAM von langer Gültigkeitsdauer ersetzt.

Appendix 2

Die AIP-Struktur wird für die Beschreibung der FF-ICE services in ENR 1.10 und die Vorgaben für die Adressierung für FF-ICE services in ENR 1.11 erst mit der geplanten Änderung der EU-Verordnung 2017/373 voraussichtlich in Q3 2025 angepasst.

21. DOCUMENT 7030 - REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES

Document 7030, 5th edition including amendment 9

***Reference* Difference**

Chapter 6

Para 6.2.5.1 Transfer of control

Transfer of radar control between ACC-FIC Wien and München ACC

Transfer of radar control may be effected without systematic use of bi-directional speech facilities provided the minimum distance between successive aircraft about to be transferred has the following value if the succeeding aircraft is not faster:

10 NM
except
7 NM between arrivals to EDDM, EDMO, EDMA

22. DOCUMENT 10066 - PANS-AIM

Document 10066, 1st edition, amendment 3

***Reference* Difference**

Chapter 1

The definitions for FF-ICE and FF-ICE services will be implemented in Austria with the planned amendment to EU-Regulation 2017/373 estimated for Q3 2025.

Chapter 5

Para 5.3.3.2.2.3 Some obstacles are still published that have been erected and approved in times where the numerical requirements of Appendix 1 have not been required yet and are therefore not available. This will be rectified with the implementation of the national project "eTOD Austria".

Chapter 6

Para 6.1.4.6 After three months from the issuing of a temporary NOTAM of long duration, this NOTAM will be replaced by another temporary NOTAM of long duration instead of being included in an AIP Supplement.

Appendix 2

The AIP structure will be changed with the planned amendment to EU-Regulation 2017/373 estimated for Q3 2025 to include the description of FF-ICE services in ENR 1.10 and the addressing instructions for FF-ICE services in ENR 1.11.

© Austro Control GmbH

Appendix 4

Zwei zusätzliche Kontaminationsarten werden in Feld G) verwendet: GLATT UND NASS (SLIPPERY WET) und SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTE (SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY).

SNOWTAM-Formblatt: Das SNOWTAM Formblatt Österreich in der letztgültigen Edition oder die technische Online-Umsetzung des SNOWTAM Formblatts Österreichs ist für die Auflieferung von Meldungen zur Verbreitung als SNOWTAM zu verwenden.

23. LUFTFAHRTDATEN NICHT KONFORM ZUR DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2017/373

Nicht alle Luftfahrthindernisse entsprechen den in ICAO Doc 10066 - PANS-AIM und in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen. Diese Information ist in den Luftfahrthindernisdatensätzen für die Area 1 für jedes einzelne Luftfahrthindernis vermerkt.

Eine Liste der Luftfahrthindernisse auf Strecke, die signifikante Abweichungen der Höhenwerte zum Geländedatenmodell aufweisen, wird zyklisch mittels gleichlautendem AIP SUP parallel zum betroffenen Hindernisdatensatz (ICAO) verlautbart.

24. DOKUMENT 10157 - PANS-MET

Dokument 10157, 1. Ausgabe

***Bezug* Abweichung**

Kapitel 2

Absatz 2.1.2.2.2. SPECI werden **nicht** herausgegeben, wenn Änderungen gemäß den nachstehenden Kriterien eintreten:

a) Änderung des Windes in einem betrieblich bedeutsamen Ausmaß, wobei entweder (1) ein Wechsel der in Verwendung befindlichen Piste erforderlich werden würde oder (2) Komponenten des Rücken- bzw. Seitenwindes die maßgeblichen Betriebsgrenzen typischer, auf dem Flugplatz eingesetzter Luftfahrzeuge überschreiten;

b) wenn sich die Sicht verbessert und einen oder mehrere der folgenden Werte erreicht oder überschreitet, oder wenn sich die Sicht verschlechtert und einen oder mehrere der folgenden Werte unterschreitet: 800 M, 1 500 M, 3 000 M oder 5 000 M;

c) Beginn, Ende oder Intensitätsänderung eines der folgenden Wetterphänomene: Staubsturm, Sandsturm, Trichterwolke (einschließlich Tornado oder Wasserhose);

d) Beginn oder Ende eines der folgenden Wetterphänomene: Staub-, Sand- oder Schneefegen, Staub-, Sand- oder Schneetreiben, Bö;

Appendix 4

Two additional contamination types are used in Item G): SLIPPERY WET and SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY

SNOWTAM-Form: The SNOWTAM Form Austria in the latest edition or the Austro Control online portal for the SNOWTAM Form Austria shall be used for proposals to be published as SNOWTAM message.

23. DATA NON-COMPLIANT WITH IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2017/373

Not all obstacles meet the data quality requirements laid down in ICAO Doc 10066 - PANS-AIM and the Commission Regulation (EU) No 2017/373 as amended. This information is annotated for each obstacle in the obstacle data set for Area 1.

A list of air navigation obstacles - en route with elevation values that significantly deviate from the respective elevation values of the digital terrain model will be published regularly via an AIP SUP with this title corresponding to each publication of the Obstacle Data Set (ICAO).

24. DOCUMENT 10157 - PANS-MET

Document 10157, 1st edition

***Reference* Difference**

Chapter 2

Para 2.1.2.2.2. SPECI are **not** issued whenever changes in accordance with the following criteria occur:

a) when the wind changes through values of operational significance, taking into account changes in the wind, which would (1) require a change in the runway in use or (2) indicate that the runway tailwind and crosswind components have changed through values representing the main operating limits for typical aircraft operating at the aerodrome;

b) when the visibility is improving and changes to or passes through one or more of the following values, or when the visibility is deteriorating and passes through one or more of the following values: 800 M, 1500 M, 3000 M or 5000 M;

c) when the onset, cessation or change in intensity of any of the following weather phenomena occurs: duststorm; sandstorm; funnel cloud (tornado or waterspout);

d) when the onset or cessation of any of the following weather phenomena occurs: low drifting dust, sand or snow; blowing dust, sand or snow; squall;

© Austro Control GmbH

e) wenn die Höhe der Wolkenuntergrenze der niedrigsten Wolkenschicht mit einer Bedeckung von BKN oder OVC ansteigt und einen oder mehrere der folgenden Werte erreicht oder überschreitet, oder wenn die Höhe der Wolkenuntergrenze der niedrigsten Wolkenschicht mit einer Bedeckung von BKN oder OVC absinkt und einen oder mehrere der folgenden Werte unterschreitet: 100 FT, 200 FT, 500 FT, 1 000 FT oder 1 500 FT;

f) wenn der Himmel verdeckt ist und sich die Vertikalsicht verbessert und einen oder mehrere der folgenden Werte erreicht oder überschreitet, oder wenn sich die Vertikalsicht verschlechtert und einen oder mehrere der folgenden Werte unterschreitet: 100 FT, 200 FT, 500 FT oder 1 000 FT.

Absatz 2.2.2.2. In Abstimmung mit den Flugverkehrsdienststellen sind in den Flugverkehrsdienststellen keine Sichtanzeigen vorhanden, die den Anzeigen der einzelnen Sensoren in der meteorologischen Station entsprechen.

Absatz 2.2.2.4.3. Obwohl die Sicht an mehreren Standorten entlang der Pisten beobachtet wird, werden ausschließlich die für die Aufsetzzonen (TDZ) repräsentativen Werte gemeldet. Die für die Pistenmittelpunkte (MID) und Pistenenden (END) repräsentativen Werte werden in örtlichen Routinewettermeldungen (Local Routine Reports) und örtlichen Sonderwettermeldungen (Local Special Reports) nicht angegeben.

Absatz 2.2.3.5. Für die Bestimmung der Pistensichtweite (RVR) werden derzeit keine getrennten Berechnungen für jede einzelne Piste unter Berücksichtigung der tatsächlich eingestellten Befeuerungsintensität durchgeführt. Stattdessen basiert die in örtlichen Routinewettermeldungen und örtlichen Sonderwettermeldungen angegebene Pistensichtweite stets auf der maximal verfügbaren Befeuerungsintensität der betreffenden Piste.

Absatz 2.2.4.2.3. Die folgenden Wettererscheinungen werden in **automatisierten** örtlichen Routinewettermeldungen, **automatisierten** örtlichen Sonderwettermeldungen und **automatisierten** METAR nicht gemeldet: Sand (SA), Staub (DU), Rauch (FU), Vulkanasche (VA), Staub- oder Sandwirbel (Dust Devils) (PO), Trichterwolke (Tornado oder Wasserhose) (FC), Staubsturm (DS), Sandsturm (SS).

Absatz 2.2.4.2.6. Die folgenden Charakteristika von Wettererscheinungen werden in **automatisierten** örtlichen Routinewettermeldungen, **automatisierten** örtlichen Sonderwettermeldungen und **automatisierten** METAR nicht gemeldet: Schauer in der Umgebung des Flugplatzes (VCSH), treibend (BL), fegend (DR), flach in Bodennähe (MI), teilweise (PR).

Absatz 2.2.5.2. In Abstimmung mit den Flugverkehrsdienststellen sind in den Flugverkehrsdienststellen keine Anzeigen der Wolkenuntergrenzen vorhanden, die den sensorbezogenen Anzeigen in der meteorologischen Station entsprechen.

e) when the height of base of the lowest cloud layer of BKN or OVC extent is lifting and changes to or passes through one or more of the following values, or when the height of base of the lowest cloud layer of BKN or OVC extent is lowering and passes through one or more of the following values: 100 FT, 200 FT, 500 FT, 1000 FT or 1500 FT;

f) when the sky is obscured and the vertical visibility is improving and changes to or passes through one or more of the following values, or when the vertical visibility is deteriorating and passes through one or more of the following values: 100 FT, 200 FT, 500 FT or 1000 FT.

Para 2.2.2.2. In accordance with the air traffic services units, there are no visibility displays located in the air traffic services units which correspond to the displays - relating to each sensor - in the meteorological station.

Para 2.2.2.4.3. Although the visibility is observed from more than one location along the runways, only the values representative of the touchdown zones are reported, while the values representative of the mid-points and the stop-ends of the runways are omitted in local routine reports and local special reports.

Para 2.2.3.5. For the assessment of the runway visual range, computations are currently not made separately for each runway taking into account the actual light intensity. Instead, for local routine report and local special report, the runway visual range is always based on the maximum light intensity available on the runway.

Para 2.2.4.2.3. The following types of present weather phenomena are not reported in **automated** local routine reports, **automated** local special reports and **automated** METARs: sand (SA), widespread dust (DU), smoke (FU), volcanic ash (VA), dust/sand whirls (dust devils) (PO), funnel cloud (tornado or waterspout) (FC), duststorm (DS) and sandstorm (SS).

Para 2.2.4.2.6. The following characteristics of present weather phenomena are not reported in **automated** local routine reports, **automated** local special reports and **automated** METARs: showers observed in the vicinity of the aerodrome (VCSH), blowing (BL), low drifting (DR), shallow (MI) and partial (PR).

Para 2.2.5.2. In accordance with the air traffic services units, there are no height of cloud base displays located in the air traffic services units which correspond to the displays - relating to the sensors - in the meteorological station.

Absatz 2.2.5.4.1. In örtlichen Routinewettermeldungen, örtlichen Sonderwettermeldungen und METAR wird die Höhe der Wolkenuntergrenze nicht nur bis 10 000 FT gemeldet, sondern bis zur HMSA (Highest Minimum Sector Altitude), sofern diese über 10 000 FT liegt.

Absatz 2.2.6.1. In Abstimmung mit den Flugverkehrsdienststellen sind in den Flugverkehrsdienststellen keine Anzeigen der Lufttemperatur und der Taupunkttemperatur vorhanden, die den sensorbezogenen Anzeigen in der meteorologischen Station entsprechen.

Absatz 2.2.6.2.2. In METAR und SPECI im IWXXM-Format werden Lufttemperatur und Taupunkttemperatur in ganzen Grad Celsius und nicht, wie vorgeschrieben, in Zehntelgraden Celsius angegeben.

Absatz 2.2.6.2.3. In METAR und SPECI, die im IWXXM-Format verbreitet werden, werden Temperatur und Taupunkttemperatur nicht in Schritten von einem Zehntel Grad Celsius angegeben.

Absatz 2.2.7.1. In Abstimmung mit den Flugverkehrsdienststellen sind in den Flugverkehrsdienststellen keine QNH-Anzeigen vorhanden, die dem Barometer zugeordnet sind und den Anzeigen in der meteorologischen Station entsprechen.

Absatz 2.2.8.1.1. Die folgenden Recent Weather Phenomena werden in **automatisierten** örtlichen Routinewettermeldungen, **automatisierten** örtlichen Sonderwettermeldungen und **automatisierten** METAR nicht gemeldet: Schneetreiben (BLSN), Staubsturm (DS), Sandsturm (SS), Trichterwolke (Tornado oder Wasserhose) (FC), Vulkanasche (VA).

Absatz 2.2.8.1.2. Die folgenden signifikanten meteorologischen Erscheinungen werden nicht in den **Zusatzinformationen für An-/Abflug** einer örtlichen Routinewettermeldung oder örtlichen Sonderwettermeldung angegeben: Gewitter (TS), Hagel (GR), gefrierender Niederschlag (FZDZ, FZRA), starke Leewellen / schwere Gebirgswellen (SEV MTW), Staubsturm oder Sandsturm (DS, SS), Schneetreiben (BLSN). Darüber hinaus werden in **automatisierten** Wetterbeobachtungsmeldungen die folgenden meteorologischen Erscheinungen ebenfalls nicht in den Zusatzinformationen angegeben: ausgeprägte Böenlinie (SEV SQL), Trichterwolke (Tornado oder Wasserhose) (FC).

Absatz 2.3. Volcanic Activity Reports werden nicht bereitgestellt.

Kapitel 3

Absatz 3.1.5.1. Eine "Special Air-Report of Volcanic Activity Form" (VAR) wird nicht zur Erfassung von Luftfahrzeugbeobachtungen über vulkanische Eruptionstätigkeit, einen Vulkanausbruch oder eine Vulkanaschewolke verwendet und ist daher nicht Bestandteil der Flugwetterdokumentation.

Para 2.2.5.4.1. In local routine reports, local special reports and METAR, the height of cloud base is not only be reported up to 10000 FT, but up to the highest minimum sector altitude where the HMSA is above 10000 FT.

Para 2.2.6.1. In accordance with the air traffic services units, there are no air temperature and no dew-point temperature displays located in the air traffic services units which correspond to the displays - relating to the sensors - in the meteorological station.

Para 2.2.6.2.2. For METAR and SPECI in IWXXM form, the air temperature and the dew-point temperature are reported in whole degrees Celsius, instead of the required tenth of degrees Celsius.

Para 2.2.6.2.3. In METAR and SPECI, disseminated in IWXXM form, temperature and dew-point temperature are not provided in steps of tenth of a degree Celsius.

Para 2.2.7.1. In accordance with the air traffic services units, there are no QNH displays relating to the barometer located in the air traffic services units which correspond to the displays in the meteorological station.

Para 2.2.8.1.1. The following recent weather phenomena are not reported in **automated** local routine reports, **automated** local special reports and **automated** METARs: blowing snow (BLSN), duststorm (DS), sandstorm (SS), funnel cloud (tornado or waterspout) (FC), volcanic ash (VA).

Para 2.2.8.1.2. The following significant meteorological conditions are not reported in the supplementary information of a local routine report or local special report: thunderstorm (TS), hail (GR), freezing precipitation (FZDZ, FZRA), severe mountain waves (SEV MTW), duststorm / sandstorm (DS, SS), blowing snow (BLSN). Furthermore, the following significant meteorological conditions are also not reported in the supplementary information, when an **automatic observing system** is used: severe squall line (SEV SQL), funnel cloud (tornado or waterspout) (FC).

Para 2.3. Volcanic activity reports are not provided.

Chapter 3

Para 3.1.5.1. A "special air-report of volcanic activity form" (Model VAR) is not used to record special aircraft observations of pre-eruption volcanic activity, a volcanic eruption or a volcanic ash cloud, and is therefore not included in the flight documentation.

© Austro Control GmbH

Absatz 3.1.5.2. Ein Verfahren zur Übergabe eines nach dem Flug erstellten "Volcanic Activity Report" (VAR) durch einen Luftfahrzeugbetreiber oder ein Flugbesatzungsmitglied an die Flugplatzwetterberatungsstelle nach der Landung eines Fluges auf einem Flugplatz ist nicht eingerichtet.

Absatz 3.1.5.3. "Volcanic Activity Reports" (VAR) werden von der Flugplatzwetterberatungsstelle nicht entgegengenommen.

Kapitel 4

Absatz 4.1.5. Die Anzahl der in einem TAF enthaltenen Änderungsgruppen und Wahrscheinlichkeitsgruppen ist nicht auf fünf beschränkt.

Kapitel 8

Absatz 8.2.3.1.1. a) Da der meteorologische Dienstleister die Größe von Ausdrucken, die vom Nutzer über ein automatisiertes Pre-flight-Informationssystem erstellt werden, nicht bestimmen kann, können die in diesem Absatz festgelegten Anforderungen hinsichtlich des Ausdruckformats nicht erfüllt bzw. umgesetzt werden. d) Auf den meisten Low-Level Significant Weather Charts (z. B. LLSWC ALPS) werden bedeutende Flugplätze durch ihren Location Indicator und nicht durch den Anfangsbuchstaben des Städtenamens gekennzeichnet, den der Flugplatz bedient. e) Auf der LLSWC ALPS ist kein geografisches Gradnetz dargestellt. f) Auf der LLSWC ALPS sind keine Breiten- und Längengradangaben ausgewiesen.

Absatz 8.2.3.1.3. Da der meteorologische Dienstleister die Größe von Ausdrucken, die vom Nutzer über ein automatisiertes Pre-flight-Informationssystem erstellt werden, nicht bestimmen kann, kann der in diesem Absatz vorgeschriebene Kartenmaßstab nicht gewährleistet werden.

Kapitel 9

Absatz 9.2.1.1. Da die Flugwetterdokumentation ausschließlich über automatisierte Pre-flight-Informationssysteme bereitgestellt wird, ist es der Flugplatzwetterberatungsstelle oder dem Meteorological Watch Office (MWO) nicht möglich, Einzelheiten der Flugwetterdokumentation zu ermitteln, die einem vermissten Luftfahrzeug zur Verfügung gestellt wurde. Dies gilt auch für Änderungen von Vorhersagen, die während des Fluges an das Luftfahrzeug übermittelt wurden.

Anhang 2

Tabelle A2-1. Örtliche Routinewettermeldungen (MET REPORT) und örtliche Sonderwettermeldungen (SPECIAL) entsprechen nicht vollständig dem in Tabelle A2-1 festgelegten Format (z. B. Verwendung von "AD TREND" anstelle von "TREND" sowie zusätzliche Angaben in den Zusatzinformationen).

Para 3.1.5.2. A procedure to handover a post-flight "volcanic activity report" (Model VAR) from an operator or a flight crew member to the aerodrome meteorological office, on arrival of a flight at an aerodrome, is not established.

Para 3.1.5.3. "Volcanic activity reports" (Model VAR) are not received by the aerodrome meteorological office.

Chapter 4

Para 4.1.5. The number of change and probability groups in a TAF is not limited to five groups.

Chapter 8

Para 8.2.3.1.1. a) As the meteorological service provider cannot determine the size of printouts created by the user via an automated pre-flight information system, the size specifications mentioned in this paragraph cannot be fulfilled/implemented. d) On most of the low-level significant weather charts (e.g. LLSWC ALPS), major aerodromes are identified by the location indicator instead of the first letter of the name of the city the aerodrome serves. e) A geographical grid is not shown on the LLSWC ALPS. f) Latitude and longitude values are not indicated on the LLSWC ALPS.

Para 8.2.3.1.3. As the meteorological service provider cannot determine the size of printouts created by the user via an automated pre-flight information system, the scale specified in this paragraph cannot be guaranteed.

Chapter 9

Para 9.2.1.1. By providing the flight documentation exclusively via automated pre-flight information systems, it is not possible for the aerodrome meteorological office or the MWO to obtain details of the flight documentation which was supplied to the missing aircraft. This also applies to any amendments to the forecast which were transmitted to the aircraft in flight.

Appendix 2

Table A2-1. Local routine (MET REPORT) and local special (SPECIAL) reports are not completely in line with the template set out in table A2-1. (e.g. AD TREND instead of TREND and additional phrases in the Supplementary Information).

Anhang 3

Tabelle A3-2. In Österreich beziehen sich Special Air-Reports auf den Luftfahrzeugtyp oder die Luftfahrzeugkategorie anstelle der Luftfahrzeugkennung. Darüber hinaus sind einige zusätzliche Abkürzungen und Kombinationen zur Beschreibung der Elemente "Ort" (Location) und "Flughöhe" (Level) in Verwendung. Dadurch kann neben einem einzelnen Punkt auch ein Gebiet dargestellt werden, beispielsweise wenn ein meteorologisches Phänomen von mehreren Luftfahrzeugen gemeldet wird. Ebenso kann neben einer einzelnen Höhe auch ein Höhenbereich angegeben werden, sofern dies durch den Piloten oder das Luftfahrzeug gemeldet wird.

Appendix 3

Table A3-2. In Austria special air-reports correspond to aircraft type or category instead of aircraft identification. Furthermore, some additional abbreviations and combinations are used to express the elements "location" and "level" in Austrian special air-reports to enable the adequate expression also of an area (if the phenomenon is reported by a couple of aircraft) or a straight line (as part of the flight track) additional to a single point and a range of altitudes or a combination of altitude and flight level additional to a single altitude, single flight level or range of flight levels if so reported by a pilot or an aircraft.

© Austro Control GmbH