
GEN 1.7
Abweichungen von den ICAO-Richtlinien, -Empfehlungen und -Verfahren
Differences from ICAO Standards, Recommended Practices and Procedures

Annex 1 – Personnel Licensing
(14th edition)

NIL

Annex 2 – Rules of the Air
(10th edition)

Kapitel 3

Chapter 3

3.2.2	DVO (EU) Nr. 923/2012, SERA.3210(b), legt fest: b) Ein Luftfahrzeug hat einem anderen Luftfahrzeug, das erkennbar in seiner Manövrierfähigkeit behindert ist, auszuweichen.	3.2.2	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.
3.2.2.4	DVO (EU) Nr. 923/2012, SERA.3210(c)(3)(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.	3.2.2.4	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.
3.2.3.2 b)	DVO (EU) Nr. 923/2012, SERA.3215(b)(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, müssen Lichter führen, die, soweit möglich, die äußersten Punkte ihrer Struktur anzeigen;	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;
3.2.5 c), d)	DVO (EU) Nr. 923/2012, SERA.3225, weicht von der ICAO-Richtlinie in Anhang 2, 3.2.5(c) und 3.2.5(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 anderweitige 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.	3.2.5 c), 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.
3.3.1.2	Über die Vorschriften der Ziffer 3.3.1.2 a) hinaus ist ein Flugplan zu übermitteln: Kunstflüge im kontrollierten Luftraum und über Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle. 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 EU-Verordnung (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, <u>sofern die betreffenden Staaten keine andere Regelung getroffen haben</u> . 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: ein Flug, der bei Nacht durchgeführt werden soll, soweit er über die Umgebung des Flugplatzes hinausführt.	3.3.1.2	In addition to the provisions of para 3.3.1.2 a), a flight plan shall be filed for: Acrobatic flights in controlled airspace and over aerodromes with ATC unit. 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: <u>'any flight across international borders, unless otherwise prescribed by the States concerned.</u> 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: any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.
3.6.5.2	Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung Ein Luftfahrzeug darf nach Sichtflugregeln nur in eine Kontrollzone einfliegen, wenn der Luftfahrzeugführer vorher eine entsprechende Flugverkehrskontrollfreigabe erhalten hat oder eine Landung auf einem Flugplatz innerhalb der Kontrollzone aus flugbetrieblichen Gründen unumgänglich wird.	3.6.5.2	Radio Failure Procedures An aircraft on a VFR flight may only enter a control zone if the pilot has previously received a corresponding ATC clearance or if, due to flight operational reasons, a landing at an aerodrome within the control zone is unavoidable.

Fällt bei einem VFR-Flug die Funkverbindung vor dem Einflug in einem Luftraum der Klasse C oder der Klasse D (nicht Kontrollzone) aus, hat der Luftfahrzeugführer diesen Luftraum unbeschadet einer bereits erhaltenden Einflugfreigabe zu meiden.

3.8,
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.

← Kapitel 4

4.6

ICAO-Anhang 2, 4.6, wird ersetzt durch DVO (EU) Nr. 923/2012, SERA.5005, mit der in (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 (1000 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 m um das Luftfahrzeug;

2. in anderen als in (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.

If, on a VFR flight, radio communication fails prior to entering Airspace Class C or Airspace Class D (non-control zone), the pilot shall avoid this area, even if he has already received an entry clearance.

3.8,
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.

Chapter 4

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 (1000 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.

Annex 3 – Meteorological Service for the National Air Navigation
(20th edition)

NIL

Annex 4 – Aeronautical Charts
(11th edition)

Kapitel 2

- 2.2 Von Deutschland veröffentlichte Karten enthalten im Titel auch dann "ICAO", wenn sie nicht alle in Kapitel 2 oder für die jeweilige Karte angegebenen Richtlinien erfüllen.
- 2.4.1 Die in Deutschland hergestellten Karten entsprechen nicht allen in Anhang 2 aufgeführten Symbolen. Weitere Details sind bei der jeweiligen Karte angegeben.
- 2.5.7 Umrechnungstabellen werden auf Karten an geeigneter Stelle aufgeführt. Nicht für jede Karte, auf der Höhen angezeigt werden, wird eine Umrechnungstabelle "Meter/Fuß" aufgeführt.
- 2.10.2 Die Ländernamen werden nicht auf allen Karten angegeben.
- 2.14.1 Auf von Deutschland veröffentlichten Karten entsprechen nicht alle Symbole den in Appendix 2 dargestellten Symbolen. Weitere Einzelheiten sind für die jeweilige Karte angegeben.

Kapitel 3

- 3.8.1.1 Sofern geografische oder betriebliche Erfordernisse dem nicht entgegenstehen, wird eine einprozentige Steigung verwendet.
- 3.8.1.2 Sofern geografische oder betriebliche Erfordernisse dem nicht entgegenstehen, wird eine einprozentige Steigung verwendet.

Kapitel 4

- 4.2.1 Die Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type B wird nicht veröffentlicht.

Kapitel 5

- 5.2.1 Die Aerodrome Terrain and Obstacle Chart - ICAO (Electronic) wird nicht veröffentlicht.

Kapitel 7

- 7.6.2 Die Bereichsmindestflughöhe (area minimum altitude) wird nicht angezeigt.
- 7.8 In Deutschland werden bei RNAV - Strecken nur rechtweisende Kurse dargestellt.
- 7.8.1 Flugverkehrsstrecken, die sich auf missweisend Nord beziehen, sind als MAG gekennzeichnet. Rechtweisende Kurse für RNAV/RNP-Segmente werden im folgenden Format dargestellt: 294,9°.

Kapitel 8

- 8.2.1 Die Area Chart - ICAO wird nicht veröffentlicht..

Kapitel 9

- 9.6.2 Das Relief wird nicht dargestellt.
- 9.8.1 Rechtweisende Kurse für RNAV/RNP-Segmente werden im folgenden Format dargestellt: (T294,9°).
- 9.9.4.1.1 a) 6) Das Symbol "Recommended procedure altitude/flight level" wird für "At or above altitude/flight level" (Symbol 125) verwendet
- 9.9.4.1.1 b) 5) Die Höhe der DME-Antenne wird nicht angegeben.
- 9.9.4.1.1 c) Peilungen werden auf das nächste Grad auf-/abgerundet dargestellt.

Kapitel 10

- 10.6.2 Das Relief wird nicht dargestellt.
- 10.8.1 Rechtweisende Kurse für RNAV/RNP-Segmente werden im folgenden Format dargestellt: (T294,9°).
- 10.9.4.1.1 a) 5) Das Symbol "Recommended procedure altitude/flight level" wird für "At or above altitude/flight level" (Symbol 125) verwendet.
- 10.9.4.1.1 b) 5) Die Höhe der DME-Antenne wird nicht angegeben.
- 10.9.4.1.1 c) Peilungen werden auf das nächste Grad auf-/abgerundet dargestellt.

Chapter 2

- 2.2 Charts produced by Germany include in the title "ICAO" also in case they do not conform to all standards specified in Chapter 2 and any specified for the particular chart.
- 2.4.1 Charts produced by Germany do not conform to all symbols specified in Appendix 2. Further details are provided for the particular chart.
- 2.5.7 Conversion scales are provided on charts where appropriate. A conversion scale "meter/feet" is not provided for each chart on which elevation or altitudes are shown.
- 2.10.2 Names identifying the countries are not shown on each chart
- 2.14.1 Charts produced by Germany do not conform to all symbols specified in Appendix 2. Further details are provided for the particular chart.

Chapter 3

- 3.8.1.1 Except geographical or operational needs require otherwise, a 1 per cent slope is used.
- 3.8.1.2 Except geographical or operational needs require otherwise, a 1 per cent slope is used.

Chapter 4

- 4.2.1 The Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type B is not produced.

Chapter 5

- 5.2.1 The Aerodrome Terrain and Obstacle Chart - ICAO (Electronic) is not produced.

Chapter 7

- 7.6.2 The area minimum altitude is not shown.
- 7.8 In Germany only true values for RNAV segments are shown.
- 7.8.1 ATS routes referenced to magnetic North are marked as MAG. True values for RNAV/RNP segments are shown in the following format: 294.9°.

Chapter 8

- 8.2.1 The Area Chart - ICAO is not produced.

Chapter 9

- 9.6.2 The relief is not shown.
- 9.8.1 True values for RNAV/RNP segments are shown in the following format: (T294.9°).
- 9.9.4.1.1 a) 6) The symbol "Recommended procedure altitude/flight level" is used as "At or above altitude/flight level" (Symbol 125).
- 9.9.4.1.1 b) 5) The elevation of the DME antenna is not shown.
- 9.9.4.1.1 c) Bearings are shown to the nearest degree.

Chapter 10

- 10.6.2 The relief is not shown.
- 10.8.1 True values for RNAV/RNP segments are shown in the following format: (T294.9°).
- 10.9.4.1.1 a) 5) The symbol "Recommended procedure altitude/flight level" is used as "At or above altitude/flight level" (Symbol 125).
- 10.9.4.1.1 b) 5) The elevation of the DME antenna is not shown.
- 10.9.4.1.1 c) Bearings are shown to the nearest degree.

Kapitel 11

- 11.7.2 Das Relief wird nicht dargestellt.
- 11.9.1 Rechtweisende Kurse für RNAV/RNP-Segmente werden im folgenden Format dargestellt: (T294,9°).

Kapitel 12

- 12.1 Stattdessen wird eine Visual Operation Chart mit An- und Abflugverfahren veröffentlicht.
- 12.10.5.3 Der (bzw. die) Sollgleitwegwinkel und die Mindestanflughöhe(n) werden nicht komplett angegeben.

Kapitel 13

- 13.5 Die Missweisung und ihre jährliche Änderung werden nicht angegeben.

Kapitel 14

- 14.5.2 Die Missweisung und ihre jährliche Änderung werden nicht angegeben.
- 14.6 d) Die Tragfähigkeit von Rollbahnen wird auf der Karte nicht angegeben, wohl aber in AIP AD 2.

Kapitel 15

- 15.5.2 Die Missweisung und ihre jährliche Änderung werden nicht angegeben.
- 15.6 a) Die Höhe des Vorfeldes wird nicht angegeben.
- 15.6 b) Die Tragfähigkeit des Vorfeldes wird nicht angegeben.
- 15.6 f) Die Koordinaten der entsprechenden Rollwegmittellinienpunkte werden nicht angegeben.

Kapitel 16

- 16.2.1 Die World Aeronautical Chart - ICAO 1:1 000 000 wird nicht veröffentlicht.

Kapitel 17

- 17.7.7.1 Konturen werden nicht dargestellt.
- 17.9.2.2 Es wird eine veränderte Version der Flugplatzdaten in Verbindung mit dem Flugplatzsymbol verwendet.
- 17.9.4 Flugbeschränkungsgebiete werden rot dargestellt.
- 17.9.5.1 Die horizontale Begrenzung von Luftraum Klasse E (Symbol 126) wird nur durch eine blaue Linie ohne Schattierung dargestellt. Kontrollzonen werden durch eine rote Schattierung dargestellt (Symbol 116).

Kapitel 18

- 18.2.1 Die Aeronautical Chart - ICAO Small Scale wird nicht veröffentlicht.

Kapitel 19

- 19.2.1 Die Plotting Chart - ICAO wird nicht veröffentlicht.

Kapitel 20

- 20.2.1 Die Electronic Aeronautical Chart Display - ICAO wird nicht veröffentlicht.

Kapitel 21

- 21.2.1 Die ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO wird nicht veröffentlicht.

Chapter 11

- 11.7.2 The relief is not shown.
- 11.9.1 True values for RNAV/RNP segments are shown in the following format: (T294.9°).

Chapter 12

- 12.1 A Visual Operation Chart, including approach and departure procedures, is produced instead.
- 12.10.5.3 Nominal approach slope angle(s) and minimum eye height(s) are not completely shown

Chapter 13

- 13.5 Magnetic variation and its annual change are not shown.

Chapter 14

- 14.5.2 Magnetic variation and its annual change are not shown.
- 14.6 d) Bearing strength of taxiways is not shown on chart but in AIP AD 2.

Chapter 15

- 15.5.2 Magnetic variation and its annual change are not shown.
- 15.6 a) Apron elevation is not shown.
- 15.6 b) Bearing strength of apron is not shown.
- 15.6 f) Coordinates for appropriate taxiway centre line points are not shown.

Chapter 16

- 16.2.1 World Aeronautical Chart - ICAO 1:1 000 000 is not produced.

Chapter 17

- 17.7.7.1 Contours are not shown.
- 17.9.2.2 A modified version of aerodrome data in association with the aerodrome symbol is used.
- 17.9.4 Restricted airspace is shown in red.
- 17.9.5.1 The horizontal limits of airspace class E (Symbol 126) is shown only with a blue line without shading. Control zones are filled with red shading (Symbol 116).

Chapter 18

- 18.2.1 The Aeronautical Chart - ICAO Small Scale is not produced.

Chapter 19

- 19.2.1 The Plotting Chart ICAO is not produced.

Chapter 20

- 20.2.1 The Electronic Aeronautical Chart Display - ICAO is not produced.

Chapter 21

- 21.2.1 The ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO is not produced.

Annex 5 – Units of Measurement to be Used in Air and Ground operations
(5th edition)

NIL

Annex 6 – Operations of Aircraft
(Part I: 12th, Part II: 11th, Part III: 11th edition)

NIL

Annex 7 – Aircraft Nationality and Registration Marks
(6th edition)

NIL

Annex 8 – Airworthiness of Aircraft
(13th edition)

NIL

Annex 9 – Facilitation
(16th edition)

Kapitel 3

- 3.8 Sichtvermerke
Von deutschen Auslandsvertretungen ausgestellte Sichtvermerke (Visa) sind grundsätzlich gebührenpflichtig. Bei Vorliegen besonderer Umstände oder auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarungen kann die Gebühr ermäßigt oder erlassen werden. Dies gilt auch für die an der Grenze von den Grenzbehörden ausgestellten Ausnahmevisa.
- 3.8.2 Visa werden für eine oder mehrere Einreisen ausgestellt, wobei weder die Dauer eines ununterbrochenen Aufenthalts noch die Gesamtdauer der aufeinanderfolgenden Aufenthalte vom Datum der ersten Einreise an gerechnet mehr als 90 innerhalb von 180 Tagen betragen darf.
- 3.8.4 Visa können auch für Aufenthalte von weniger als 90 Tagen ausgestellt werden.
Die Visa gelten in der Regel für alle Schengener Vertragsstaaten. Die Beschränkung der Gültigkeit auf einen oder mehrere Vertragsstaaten ist möglich.
Die Visa gelten in der Regel für alle Schengener Vertragsstaaten. Die Beschränkung der Gültigkeit auf einen oder mehrere Vertragsstaaten ist möglich.
- 3.19.1 Nachweise der Besatzungsmitglieder
- 3.20.1 Die Anerkennung eines Flugbesatzungsausweises gem. § 1 Abs. 6 AufenthV als Paßersatz sowie die Befreiung ihrer Inhaber von der Aufenthaltstitelpflicht nach 3.19 und 3.20 gilt für das Flugpersonal (Besatzungsmitglieder).
- 3.20.2 Erlaubnisse der zivilen Flugbesatzungsmitglieder und Crew Member Certificates werden nur im Flugverkehr anerkannt.
- 3.20.3 Für die Ein- und Ausreise auf dem Land- oder Wasserweg sowie für Reisen innerhalb des Gebietes der Bundesrepublik Deutschland sind sie nicht zugelassen.

Kapitel 4

- 4.39 Abfertigung bestimmter Gegenstände
Nach den deutschen EG-Zollbestimmungen ist die Bodenausrüstung nur insoweit von den Einfuhrabgaben befreit, als sie unter bestimmten Voraussetzungen nur vorübergehend im Zollgebiet der Gemeinschaft verwendet und danach wieder ausgeführt wird. Eine weitergehende Befreiung von Einfuhrabgaben ist nicht vorgesehen.
- 4.41 Die Bemerkung zu 4.39 gilt für Lehrmaterial und Ausbildungshilfen entsprechend.

Kapitel 5

- 5.1 Durchflug mit Zwischenlandung
- 5.2 Soweit im Verhältnis zu einzelnen Staaten noch Paß- und Sichtvermerkszwang besteht, sind Fluggäste die für die Einreise in den Zielstaat erforderliche amtliche Dokumente und Erlaubnisse besitzen,
- 5.8 1. vom Erfordernis des Aufenthaltstitels befreit, wenn sie im Bundesgebiet nur zwischenlanden und den Transitbereich des Flughafens nicht verlassen oder im Zuge ihrer Durchreise nur zu einem in der Nähe gelegenen Flughafen überwechseln müssen,
- 5.9 2. vom Erfordernis des Aufenthaltstitels befreit, wenn sie im Transit (Flugdurchgangsverkehr) vom Ausland über deutsche Flughäfen ins Ausland reisen, einen Passierschein besitzen und sich nur bis zum Abflug des nächsten flugplanmäßigen Luftfahrzeugs zur Übernachtung in einer dem Flughafen nahe gelegenen Stadt aufhalten. Diese Regelung gilt auch für Besatzungsmitglieder von Flugzeugen (Flugpersonal). (§ 23 AufenthV) Nähere Auskünfte erteilen die diplomatischen und konsularischen Vertretungen.

Chapter 3

- 3.8 Visas
On principle, visas issued by German representations abroad are subject to charges. In special circumstances, or on account of international arrangements, the charge may be reduced or excused. This also applies to special visas issued by the border authorities at the border.
- 3.8.2 Visas will be issued for one or several entries, where by neither the duration of an uninterrupted stay, nor the entire duration of consecutive stays, calculated from the date of the first entry, may exceed 90 days within a 180 days period.
- 3.8.4 Visas can also be issued for stays of less or more than 90 days.
The visas are normally valid for all states in the Schengen Agreement. It is possible that the validity may be restricted to one or several contracting states.
The visas are normally valid for all states in the Schengen Agreement. It is possible that the validity may be restricted to one or several contracting states.
- 3.19.1 Crew Members' Documentation
- 3.20.1 The recognition of a crew identification card according to Section 1(6) AufenthV in lieu of a passport and the exemption of their holders according to 3.19 and 3.20 from the requirement to hold a residence permit only applies to flight personnel (crew members).
- 3.20.2 Licences of civilian crew members and crew members' certificates are only recognised as travel documents in air transport.
- 3.20.3 They are neither admitted for entry and departure by means of surface transportation, nor for any travel within the territory of the Federal Republic of Germany.

Chapter 4

- 4.39 Clearance of Particular Articles
According to the German EC customs regulations, ground equipment is only admitted free of import duties as far as it is only temporarily used within the customs territory of the community on certain conditions, and exported again afterwards. A further exemption from import duties is not envisaged.
- 4.41 The differences notified with regard to 4.39 correspondingly apply to instructional material and training aids.

Chapter 5

- 5.1 Through-Flight with Intermediate Landing
- 5.2 If passport and visa requirements still exist in relation to individual states, passengers who are in possession of the necessary official documents and permission for entry into the State of destination,
- 5.8 1. are exempt from the requirement to hold a residence permit if they only make an intermediate stop in the territory of the Federal Republic of Germany and do not leave the transit area of the airport, or if, in the course of their journey, they have to transfer to a neighbouring airport,
- 5.9 2. are exempt from the requirement of a residence permit if they travel on transit flights from foreign States via German airports to other foreign States, are in possession of a passport, and stay overnight in a town close to the airport only until the departure of the next scheduled aircraft. This regulation also applies to the crew members of airplanes (flight personnel). (Section 23 AufenthV)
More detailed information can be obtained from the diplomatic and consular missions.

Kapitel 9

9.34

Gemäß Richtlinie 9.34(a), Anhang 9, Kapitel 9, Abschnitt D zum Abkommen von Chicago sind die Vertragsstaaten verpflichtet, die Übermittlung von PNR-Daten an einen anderen Vertragsstaat, der die SARP einhält, nicht zu hemmen oder zu verhindern.

Richtlinie 9.34(b), Anhang 9, Kapitel 9, Abschnitt D zum Abkommen von Chicago trägt der Tatsache Rechnung, dass die Vertragsstaaten weiterhin die Möglichkeit haben, im Einklang mit ihrem innerstaatlichen Rechts- und Verwaltungsrahmen ein höheres Schutzniveau beizubehalten oder einzuführen und zusätzliche Vereinbarungen mit anderen Staaten zu treffen, um insbesondere detailliertere Bestimmungen für die Übermittlung von PNR-Daten festzulegen.

Nach dem derzeitigen Rechtsrahmen der Europäischen Union müssen die Mitgliedstaaten bei der Übermittlung von aus der Union stammenden PNR-Daten an Vertragsstaaten, die nicht Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind, Anforderungen erfüllen, die in mancher Hinsicht strenger sind als die in Änderung 28 festgelegten Anforderungen.

In diesem Zusammenhang bringt der derzeitige Wortlaut der Richtlinie 9.34 aus Sicht der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten rechtlich nicht hinreichend klar zum Ausdruck, dass es den Mitgliedstaaten der Union freisteht, jene Anforderungen ungeachtet der Richtlinie 9.34 aufzuerlegen.

Aus diesem Grund ist Deutschland der Auffassung, dass diese Abweichung gemäß Artikel 38 des Abkommens von Chicago notifiziert werden sollte, damit es in mancher Hinsicht strengere rechtliche Anforderungen für die Übermittlung von PNR-Daten an Vertragsstaaten, die nicht Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind, anwenden kann, ohne die in Änderung 28 festgelegten Richtlinien zu untergraben.

Deutschland bestätigt, dass ohne die Möglichkeit, die Einhaltung dieser Anforderungen sicherzustellen, die Fluggesellschaften gemäß dem Unionsrecht die Daten nicht übermitteln können.

Chapter 9

9.34

Standard 9.34(a), Annex 9, Chapter 9, Section D to the Chicago Convention requires Contracting States not to inhibit or prevent the transfer of PNR data to another Contracting State that complies with the SARPs.

Standard 9.34(b), Annex 9, Chapter 9, Section D to the Chicago Convention takes into account that the Contracting States shall retain the ability to maintain or introduce higher levels of protection in accordance with their domestic legal and administrative framework, and to enter into additional arrangements with other States in order to establish, in particular, more detailed provisions relating to the transfer of PNR data.

Under the current European Union legal framework, Member States have to comply with requirements that are in some respects more exacting than those set out in Amendment 28 for the transfers of PNR data originated in the Union to Contracting States that are not Member States of the European Union.

In this context, the current language of the Standard 9.34 is, from the perspective of the European Union and its Member States, not sufficiently clear in legal terms in expressing that the Union Member States are not precluded from imposing those requirements notwithstanding Standard 9.34.

For this reason, Germany considers that the present difference should be notified pursuant to Article 38 of the Chicago Convention in order to allow it to apply legal requirements to PNR data transfers to Contracting States that are not Member States of the European Union, which are in some respects more exacting, without undermining the Standards laid out in Amendment 28.

Germany confirms that in the absence of the possibility of ensuring compliance with such requirements, therefore, transfers by air carriers cannot take place in accordance with Union law.

Annex 10 – Aeronautical Telecommunications

(Volume I: 7th, Volume II: 7th, Volume III: 2th, Volume IV: 5th, Volume V: 3th edition)

Band I Kapitel 3

- 3.1.2.1 Deutschland akzeptiert die zeitweilige Nichtverfügbarkeit von Markierungsfunkfeuern oder Entfernungsmessanlagen ohne Herabstufung der Betriebsstufe. Bei Betriebsstufe I wird in Deutschland auch eine zeitweilig reduzierte Verfügbarkeit der Fernkontroll- und Fernüberwachungsanlage von Landekurs/Gleitweg toleriert.
- 3.1.3.3 Bei einigen Landekursseideanlagen kann die laterale oder vertikale Sektorüberdeckung eingeschränkt sein. In diesen Fällen wird durch die Gestaltung der Anflugverfahren sichergestellt, dass die Flugzeuge innerhalb von Bereichen mit ausreichender Signalüberdeckung bleiben. Eventuelle betriebliche Einschränkungen werden entsprechend bekannt gemacht.
- 3.1.3.4.1 und 3.1.3.4.2 An einigen Flughäfen akzeptiert Deutschland kurze Abweichungen von den Kursstrukturanforderungen für Landekursseideanlagen aufgrund von Flugzeugen, welche die kritische Schutzzone des Landekursseiders während des Abrollvorgangs verletzen.
- Die Verfahren und relevante Hintergrundinformationen werden für den jeweils betroffenen Flughafen im AIP veröffentlicht.
- 3.1.3.4.1 Sofern es die Wetterbedingungen erlauben (Sicht nicht geringer als 1.500 m, Hauptwolkenuntergrenze oberhalb 300 ft), werden in Deutschland Abweichungen von den Anforderungen an die Landekursstruktur innerhalb der letzten 2 NM bis zur Schwelle toleriert.
- 3.1.3.5 Bei einigen Gleitwegseideanlagen kann die laterale oder vertikale Sektorüberdeckung eingeschränkt sein. In diesen Fällen wird durch die Gestaltung der Anflugverfahren sichergestellt, dass die Flugzeuge innerhalb von Bereichen mit ausreichender Signalüberdeckung bleiben. Eventuelle betriebliche Einschränkungen werden entsprechend bekannt gemacht.
- 3.1.5.4.1 Sofern es die Wetterbedingungen erlauben (Sicht nicht geringer als 1.500 m, Hauptwolkenuntergrenze oberhalb 300 ft), werden in Deutschland Abweichungen von den Anforderungen an die Gleitwegstruktur innerhalb der letzten 2 NM bis zur Schwelle toleriert.

Band II Kapitel 5

- 5.2.1.7 Sprechfunkverfahren
- Die Bestimmungen des Annex 10, Volume II, Punkt 5.2.1.7 finden keine Anwendung bei diagonal versetzten Anflügen mit reduzierter Radarmindeststaffelung am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main. In Abweichung vom genannten Punkt, bei Anwendung des Verfahrens, gilt:
- der Einleitungsanruf ist auf das Luftfahrzeugrufzeichen zu beschränken.
- Die Bestimmungen des Annex 10, Volume II, Punkt 5.2.1.7 finden keine Anwendung bei „High Intensity RWY Operation“ (HIRO) am Flughafen Frankfurt/Main. In Abweichung vom genannten Punkt, bei Anwendung des Verfahrens, gilt:
- der Einleitungsanruf ist auf die Bodenfunktstelle und das Luftfahrzeugrufzeichen zu beschränken.

Volume I Chapter 3

- 3.1.2.1 Germany accepts temporary out-of-service of marker beacons or distance measuring equipment without downgrading the category of operations. For Cat I operations Germany accepts temporary reduced service of localizer/glide path remote control and indicator equipment.
- 3.1.3.3 Some localizers may not meet the full lateral or vertical extent of coverage sector requirements. In such cases, approach procedure design will assure aircraft remain within areas of adequate signal coverage. Any operational restriction will be duly annotated.
- 3.1.3.4.1 and 3.1.3.4.2 On some airports Germany accepts short deviations from the localizer course structure requirements due to aircraft penetrating the localizer critical area while vacating the runway.
- The procedures and relevant background information will be published in the AIP for the individual airports concerned.
- 3.1.3.4.1 When weather conditions permit (visibility not less than 1.500 m, ceiling above 300 ft), Germany accepts deviations from the localizer course structure requirements within the last 2 NM to threshold.
- 3.1.3.5 Some glide paths may not meet the full lateral or vertical extent of coverage sector requirements. In such cases, approach procedure design will assure aircraft remain within areas of adequate signal coverage. Any operational restriction will be duly annotated.
- 3.1.5.4.1 When weather conditions permit (visibility not less than 1.500 m, ceiling above 300 ft), Germany accepts deviations from the glide path structure requirements within the last 2 NM to threshold.

Volume II Chapter 5

- 5.2.1.7 Radiotelephony Procedures
- The provisions of Annex 10, Volume II, Para 5.2.1.7 are not applied for Diagonal Staggered Approaches with reduced Minimum Radar Separation (MRS) on Final Approach at Frankfurt/Main Airport. Deviating from the item stated, when applying the procedure, the following applies:
- the initial call is limited to the aircraft call sign.
- The provisions of Annex 10, Volume II, Para 5.2.1.7 are not applied to „High Intensity RWY Operation“ (HIRO) at Frankfurt/Main Airport. Deviating from the item stated, when applying the procedure, the following applies:
- the initial call is limited to the call sign of the aeronautical station and the aircraft call sign.

5.2.1.7.3.2.3 ICAO Anhang 10, Band II, Kapitel 5.2.1.7.3.2.3 wird in Punkt SERA.14055 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 mit einer Abweichung umgesetzt. Die Abweichung zwischen der ICAO-Richtlinie und der EU-Verordnung ist folgende:
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.

5.2.1.7.3.2.3 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.

Band IV
Kapitel 4

Teilweise implementiert. Luftfahrzeuge dürfen nur mit ACAS II Version 7.1 betrieben werden.

4.3.2 Bestimmungen für ACAS X nicht implementiert.

4.3.3.3.1.2

4.3.4.2

4.3.4.3.1

4.3.4.3.4.2

4.3.4.6

4.3.4.7

4.3.5.1.2.2

4.3.5.4.2

4.3.5.5.2

4.3.7.1.3

4.3.7.3.4.2

4.3.8.4.2.2.2

4.3.8.4.2.2.3 Nicht implementiert.

4.3.8.4.2.3.4.2 Bestimmungen für ACAS X nicht implementiert.

4.3.8.4.2.4.2.2

4.3.8.4.2.7

4.3.8.4.2.8

4.3.9.1

4.5.1.6.2 Bestimmung zur Reduzierung von False Alerts bei ACAS II Version 7.1 mit hybrider Ortung nicht implementiert.

Volume IV
Chapter 4

Partially implemented. Aircraft are only permitted to operate with ACAS II ver. 7.1.

ACAS X provisions not implemented.

4.3.2

4.3.3.3.1.2

4.3.4.2

4.3.4.3.1

4.3.4.3.4.2

4.3.4.6

4.3.4.7

4.3.5.1.2.2

4.3.5.4.2

4.3.5.5.2

4.3.7.1.3

4.3.7.3.4.2

4.3.8.4.2.2.2

4.3.8.4.2.2.3 Not implemented.

4.3.8.4.2.3.4.2 ACAS X provisions not implemented.

4.3.8.4.2.4.2.2

4.3.8.4.2.7

4.3.8.4.2.8

4.3.9.1

4.5.1.6.2 Provision to reduce false alerts for ACAS II ver. 7.1 with hybrid surveillance not implemented.

Annex 11 – Air Traffic Services
(15th edition)

Kapitel 2

- 2.6.1 Möglichkeit einer Ausnahme. DVO (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.
- 2.26.5 DVO (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.

Kapitel 3

- DVO (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:
- solche Flüge 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 Bodensicht;
 2. eine Flugsicht von nicht weniger als 1500 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
- Eine Flugverkehrskontrollstelle darf einem Luftfahrzeug keine besondere Freigabe für den Flug nach Sichtflugregeln erteilen, auf einem in einer Kontrollzone gelegenen Flugplatz zu starten, zu landen oder in die Flugplatzverkehrszone oder die Platzrunde einzufiegen, wenn die gemeldeten Wetterbedingungen an diesem Flugplatz unterhalb der folgenden Mindestwerte liegen:
- (1) eine Bodensicht von nicht weniger als 1500 m oder, für Hubschrauber, von nicht weniger als 800 m;
 - (2) die Hauptwolkenuntergrenze liegt nicht unter 180 m (600 ft).
- DVO (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;

Chapter 2

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

Chapter 3

- Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.5010, 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, medical flights, search and rescue operations and fire-fighting, the following additional conditions shall be applied:
- (a) such 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 1500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
 3. at 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 not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
 - (2) the ceiling is not less than 180 m (600 ft).
- 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. 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 3050 m (10000 ft) während des Steig- oder Sinkflugs am Tag unter Sichtwetterbedingungen beibehalten wird.

3.7.3.1 DVO (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, das Rollen auf und Zurückrollen auf Pisten und

iii) Betriebspiste, Höhenmessereinstellungen, SSR-Codes, neu zugeteilte 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.

3.7.3.1.1 DVO (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 und Rollanweisungen, sind zu wiederholen oder auf eine Weise zu bestätigen, dass eindeutig angegeben wird, dass sie verstanden wurden und eingehalten werden.

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 3050 m (10000 ft) during climb or descent, during day in visual meteorological conditions.

3.7.3.1 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, taxi and backtrack on any runway; and

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

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

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

Annex 12 – Search and Rescue
(8th edition)

Kapitel 2

2.1.6 Gemeinsame Rettungsleitstelle
Es gibt keine gemeinsame Rettungsleitstelle zur Koordination von Such- und Rettungseinsätzen für Luft- und Seefahrt. Eine enge Kooperation zwischen der maritimen Rettungsleitstelle Bremen und den Rettungsleitstellen für die Luftfahrt ist eingerichtet.

2.6.7 Abwerfbare Überlebensausrüstung
SAR Luftfahrzeuge sind nicht mit abwerfbarer Überlebensausrüstung ausgestattet. Unterstützung im Falle eines Flugunfalles wird über das dichte Straßennetz in Deutschland sichergestellt.

2.6.8 Überlebensausrüstung an Flugplätzen
An Flugplätzen wird keine abwerfbare Überlebensausrüstung für Notfälle gelagert. Unterstützung im Falle eines Flugunfalles wird über das dichte Straßennetz in Deutschland sichergestellt.

Kapitel 3

3.2.4 Personal zur Flugunfalluntersuchung
SAR Luftfahrzeuge haben üblicherweise kein Personal zur Flugunfalluntersuchung an Bord, wengleich dies grundsätzlich möglich ist. Flugunfalluntersucher nutzen üblicherweise das dichte Straßennetz in Deutschland.

Kapitel 4

4.2.5 Einsatzpläne für Suche und Rettung
SAR Einsatzpläne sind nicht explizit in Notfallplänen an Flughäfen eingebettet.

Kapitel 5

5.5.2 Entscheidung zur Einstellung von Such- und Rettungsoperationen
Die Entscheidung, eine erfolglose Such- und Rettungsoperation einzustellen, obliegt der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU)

5.6.2–5.7 Verfahren an einem Unfallort, Empfang eines Notsignals
Eine formale Implementierung der in 5.6.2–5.6.5 bzw. 5.7 enthaltenen Prozeduren für Luftfahrzeuge über einem Unfallort bzw. für Piloten nach Empfang eines Notsignals wird derzeit geprüft.

Chapter 2

2.1.6 Joint Rescue Coordination Centre
There is no Joint Rescue Coordination Centre to coordinate aeronautical and maritime search and rescue operations. Close cooperation between the maritime rescue coordination centre Bremen and the aeronautical rescue coordination centres has been established.

2.6.7 Droppable Survival Equipment
SAR aircraft are not equipped with droppable survival equipment. Support in case of an aircraft accident will be provided by means of ground transportation using Germany's dense road network.

2.6.8 Survival Equipment at Airports
There is no storage of droppable survival equipment at airports. Support in case of an aircraft accident will be provided by means of ground transportation using Germany's dense road network.

Chapter 3

3.2.4 Persons qualified for aircraft accident investigations
SAR aircraft are typically not accompanied by persons qualified in the conduct of aircraft accident investigations, although this is possible in principle. Accident investigators usually use Germany's dense road network.

Chapter 4

4.2.5 SAR plans of operation
SAR plans of operations are not explicitly integrated with airport emergency plans.

Chapter 5

5.5.2 Decision to discontinue search and rescue operations
The decision to discontinue unsuccessful search and rescue operations is up to the German Federal Bureau of Aircraft Accident Investigation (BFU)

5.6.2–5.7 Procedures at the scene of an accident, Distress transmission
A formal implementation of the procedures described in 5.6.2–5.6.5 and 5.7 respectively for aircraft at the scene of an accident and for pilots when intercepting a distress transmission is currently assessed.

Annex 13 – Aircraft Accident and Incident Investigation
(12th edition)

NIL



Annex 14 – Aerodromes

(9th edition, Volume I: 9th, Volume II: 5th edition)

Band 1

- 2.9.5 In europäischen Verordnungen werden zwei zusätzliche Begriffe für die Beschreibung des Zustands der Pistenoberfläche verwendet, nämlich 'SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTEN' und 'GLATT UND NASS'.
- 5.2.1.3 Pistenseitenlinienmarkierungen können auch über Rollbahnkreuzungen hinweg verlaufen.
- 5.3.5.44 Die europäische Zulassungsspezifikation sieht einen weiteren Fall vor, in dem ein Objekt oder eine Verlängerung eines bestehenden Objekts in die Hinternisschutzfläche hineinragen darf.
- 9.2.2 Die europäischen Zulassungsspezifikationen und annehmbare Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance) zu diesen Spezifikationen sehen nicht die Bereitstellung einer speziellen Feuerlösch-ausrüstung für bestimmte Gefahren und Risiken vor.
- 9.9.4 Zusätzlich zu den in der betreffenden Spezifikation vorgesehenen Fällen lassen die europäischen Zulassungsspezifikationen das Vorhandensein von Ausrüstungen/Einrichtungen auch nach einer Sicherheitsbewertung bezüglich Sicherheit und Regelmäßigkeit zu.

Band 2

- 3.1.1 Eine FATO muss gemäß nationalen Vorschriften immer befestigt sein.
- 3.1.7 Eine Sicherheitsfläche muss gemäß nationalen Vorschriften immer befestigt sein.
- 4.2.7 Ein Hubschrauberlandeplatz muss immer über mindestens zwei An- und Abflugflächen verfügen.

Volume I

- 2.9.5 In European regulations, two additional terms are used for the description of the runway surface condition, namely 'SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY' and 'SLIPPERY WET'.
- 5.2.1.3 Runway side stripe markings may also continue across intersections with taxiways.
- 5.3.5.44 The European certification specification foresees one more case where an object or an extension to an existing object may penetrate the obstacle protection surface.
- 9.2.2 European certification specifications and acceptable means of compliance with those specifications do not foresee the provision of specialist firefighting equipment appropriate to the hazard and risk.
- 9.9.4 In addition to the cases foreseen in the relevant specification, European certification specifications allow the presence of equipment/installations also after a safety assessment regarding safety and regularity.

Volume II

- 3.1.1 A FATO always needs to be solid according to national regulations.
- 3.1.7 A safety area always needs to be solid according to national regulations.
- 4.2.7 A heliport always needs at least two approach and take-off climb surfaces.

Annex 15 – Aeronautical Information Services

(16th edition)

Kapitel 5

5.3.1.1 Digitale Datensätze gemäß den Spezifikationen in PANS AIM sind nicht verfügbar.

5.3.3.4.3 Elektronische Hindernisdatsätze für Gebiet 1 sind verfügbar, jedoch sind nicht alle Datenattribute gemäß PANS AIM angegeben.

5.3.3.4.4 Elektronische Hindernisdatsätze für Gebiet 2 sind nicht verfügbar.

5.3.3.4.5 Elektronische Hindernisdatsätze sind nicht verfügbar.

5.3.3.4.6 Elektronische Hindernisdatsätze für Gebiete 2b, 2c und 2d sind nicht verfügbar.

5.3.3.4.9 Elektronische Hindernisdatsätze für Gebiet 3 sind nicht verfügbar.

5.3.3.4.10 Elektronische Hindernisdatsätze für Gebiet 4 sind nicht verfügbar.

5.3.4.2 Flugplatzgeländedatsätze sind nicht verfügbar.

5.3.5.2 Datensätze zu Instrumentenflugverfahren sind nicht verfügbar.

Kapitel 6

6.3.2.3 Deutschland veröffentlicht keine Beobachtungen oder Vorhersagen von Weltraumwetterphänomenen über NOTAM.

Chapter 5

5.3.1.1 Digital data sets in accordance with detailed specifications contained in PANS AIM are not available.

5.3.3.4.3 Electronic obstacle data sets for Area 1 are available, but not all data attributes, as contained in PANS AIM, are provided.

5.3.3.4.4 Electronic obstacle data sets for Area 2 are not available.

5.3.3.4.5 Electronic obstacle data sets are not available.

5.3.3.4.6 Electronic obstacle data sets for Areas 2b, 2c and 2d are not available.

5.3.3.4.9 Electronic obstacle data sets for Area 3 are not available.

5.3.3.4.10 Electronic obstacle data sets for Area 4 are not available.

5.3.4.2 Aerodrome mapping data sets are not available.

5.3.5.2 Instrument flight procedure data sets are not available.

Chapter 6

6.3.2.3 Germany does not promulgate observations or forecasts of space weather phenomena via NOTAM.

Annex 16 – Environmental Protection

(Volume I: 8th, Volume II: 4th, Volume III: 1th, Volume IV: 1th edition)

Band I Teil III

Messverfahren zur Lärmmessung in der Umgebung von Flugplätzen

Anstelle des in Appendix 5 zum Annex 16 Band I beschriebenen Lärmmessverfahrens wird an deutschen Flugplätzen ein Lärmmessverfahren gemäß DIN 45643 angewandt.

Band II Teil III

Kapitel 1

Die Angaben zum Maximalschub und zum Druckverhältnis eines Triebwerks sind in der Musterzulassung (und nicht für jedes einzelne Triebwerk) angegeben.

Volume I Part III

Noise measurement in the vicinity of aerodromes

Instead of using the method described in Appendix 5 of Annex 16 Vol. I, noise monitoring at German aerodromes is carried out in accordance with the German Standard DIN 45643.

Volume II Part III

Chapter 1

Information regarding rated thrust and reference pressure ratio of engines are contained in the Type Certificate Data Sheet (i.e. are not attested for each individual engine).

Annex 17 – Security - Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference
(12th edition)

NIL

Annex 18 – The Safe Transport of Dangerous Goods by Air
(4th edition)

NIL

Annex 19 – Safety Management
(2th edition)

NIL

Doc 4444 – Air Traffic Management (PANS-ATM)
(16th edition)

Kapitel 4	Allgemeine Vorschriften für Flugverkehrsdienste	Chapter 4	General Provisions for Air Traffic Services
4.4.1.3 / A 2-13	In Abweichung vom genannten Punkt steht STS/MARSA nicht zur Verfügung, da das entsprechende Verfahren in Deutschland keine Anwendung findet.	4.4.1.3 / A 2-13	Deviating from the item stated, STS/MARSA will not be available for special handling by ATS. The procedure will not be applicable in Germany.
4.6.3.6	Zur Unterstützung eines sicheren, geordneten und zügigen Flugverkehrsflusses kann in Deutschland mit Geschwindigkeitsanpassungen von mehr als plus/minus 40 km/h (20 kts) IAS im Zwischen- und Endanflug gerechnet werden.	4.6.3.6	To support a safe, orderly and expeditious flow of air traffic, in Germany speed adjustments exceeding plus/minus 40 km/h (20 kts) IAS on intermediate and final approach may be expected.
4.9.1.2	Alternative Wirbelschleppen-Staffelungsmindestwerte dürfen unter Verwendung der sechs Wirbelschleppengruppen nach RECAT-EU bzw. Teilen davon gemäß annehmbarer Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance) zur Durchführungsverordnung der Kommission (EU) 2020/469 AMC7 ATS.TR.220 angewandt werden. Die EASA führt eine Liste mit den Luftfahrzeugtypen für jede Luftfahrzeug-Gruppe gemäß RECAT-EU.	4.9.1.2	Alternative aircraft wake turbulence separation minima may be applied utilising the six RECAT EU wake turbulence groups or parts thereof according to Acceptable Means of Compliance to Commission Implementing Regulation (EU) 2020/469 AMC7 ATS.TR.220. A list of aircraft types for each RECAT-EU aircraft grouping is maintained by EASA.
Kapitel 6	Staffelung nach Sicht in der Umgebung von Flughäfen	Chapter 6	Visual Separation in the Vicinity of Aerodromes
6.1	Herabgesetzte Staffelungsmindestwerte in Flugplatznähe In Flugplatznähe dürfen in den in 6.1 a), b) oder c) genannten Fällen Staffelungsmindestwerte unter den auf Flugsicherungsüberwachungssystemen beruhenden Werten aus Kapitel 8, 8.7.3 angewandt werden.	6.1	Reduced separation minima in the vicinity of aerodromes In the vicinity of aerodromes, separation minima below those based on ATS surveillance systems in Chapter 8, 8.7.3 may be applied in the circumstances given in 6.1 a), b) or c).
6.3.3.2 b)	Abflugfolge In Abweichung zum genannten Punkt wird die Abflugfolge grundsätzlich von der Flugverkehrskontrolle bestimmt.	6.3.3.2 b)	Departure sequence Deviating from the item stated as a rule, the departure sequence is determined by Air Traffic Control.
6.7.2.2	Unabhängige Parallelabflüge Bei der Durchführung unabhängiger Parallelabflüge am Verkehrsflughafen München (Bahnabstand 2300 m, Bahnversatz 1500 m) findet Punkt b) keine Anwendung.	6.7.2.2	Independent parallel departures During independent parallel departures at München Airport (distance between runways 2300 m staggered by 1500 m) item b) does not apply.
6.7.3.1.2	Parallele Anflüge Grundsätzlich werden parallele Anflüge von einem einzelnen Lotsen überwacht.	6.7.3.1.2	Parallel approaches As a rule, parallel approaches will be conducted by a single controller.
6.7.3.2.1	Unabhängige Parallelanflüge Bei voneinander unabhängigen parallelen Anflügen auf parallele Pisten in EDDB Berlin Brandenburg EDDF Frankfurt Main EDDM Muenchen EDDP Leipzig/Halle gelten folgende Regelungen nicht: 6.7.3.2.1 h) und j). Piloten sollten damit rechnen, dass nach der Kommunikationsübergabe von APP die Staffelung vom Platzverkehrslotsen hergestellt wird.	6.7.3.2.1	Independent parallel approaches During independent parallel approaches to parallel runways at EDDB Berlin Brandenburg EDDF Frankfurt Main EDDM Muenchen EDDP Leipzig/Halle the following provisions do not apply: 6.7.3.2.1 h) and j). Pilots should be aware that spacing is provided by aerodrome controller after transfer of communication from APP.
6.7.3.2.7 a)	Grundsätzlich wird eine Unterrichtung über die Position relativ zu einem Fix nicht durchgeführt.	6.7.3.2.7 a)	As a rule, information on the position relative to a fix will not be provided;
6.7.3.2.7 b)	Die bis zum Gleitweg einzuhaltende Flughöhe wird nur benannt, wenn für Kontrollzwecke erforderlich.	6.7.3.2.7 b)	The level to be maintained to the glide path will only be specified if necessary for control purposes.
6.7.3.4.1 g)	Bei abhängigen parallelen Anflügen auf parallele Pisten in: EDDB Berlin Brandenburg EDDF Frankfurt Main EDDM Muenchen EDDP Leipzig/Halle EDDV Hannover gilt die Bestimmung nicht. Piloten sollten damit rechnen, dass nach der Kommunikationsübergabe von APP die Staffelung vom Platzverkehrslotsen hergestellt wird.	6.7.3.4.1 g)	During dependent parallel approaches to parallel runways at: EDDB Berlin Brandenburg EDDF Frankfurt Main EDDM Muenchen EDDP Leipzig/Halle EDDV Hannover the provision does not apply. Pilots should be aware that spacing is provided by aerodrome controller after transfer of communication from APP.
6.7.3.6.1 und 6.7.3.6.2		6.7.3.6.1 und 6.7.3.6.2	

Die Durchführung von getrenntem parallelem Betrieb erfolgt am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main bei einem Abstand der Pistenmittellinien von 1400 m zwischen den parallelen Pisten 25C und 25R.

Kapitel 7 Verfahren für die Flugplatzkontrolle

- 7.11.3 In Abweichung zum genannten Punkt kann herabgesetzte Pistenstaffelung auf entsprechend veröffentlichten Pisten bei Tag und Nacht angewendet werden.
- 7.16.3.2 Abweichend vom genannten Punkt wird das Gleitwinkelbefeuerungssystem bei Allwetterflugbetrieb der Betriebsstufen II und III abgeschaltet.

Kapitel 8 Radardienste

- 8.7.3 Auf Flugsicherungsüberwachungssystemen basierende Staffelungsmindestwerte
Bei Wirbelschleppen-kategorie "LOWER HEAVY" sind die folgenden abstands-basierten Wirbelschleppen-staffelungsmindestwerte bei Luftfahrzeugen zu erwarten, die in der An- und Abflugphase Flugsicherungs-überwachungsdienste erhalten.

Luftfahrzeugkategorie des vorausfliegenden Luftfahrzeugs: LOWER HEAVY
Luftfahrzeugkategorie des nachfolgenden Luftfahrzeugs: LOWER HEAVY
Abstands-basierte Wirbelschleppenstaffelungsmindestwerte: 5,6 km (3,0 NM)

- 8.7.3.2 Auf Flugsicherungsüberwachungssystemen basierende Staffelungsmindestwerte
In Fällen, in denen parallele Pisten nicht für voneinander unabhängige oder abhängige parallele# Anflüge gemäß Punkt 6.7.3.1.1 genutzt werden können, sind möglicherweise abwechselnde Anflüge verfügbar in:
EDDB Berlin Brandenburg
EDDF Frankfurt Main
EDDL Duesseldorf
EDDM Muenchen
EDDP Leipzig/Halle
EDDV Hannover
Für diese abwechselnden Anflüge werden Längsstaffelungsmindestwerte von 2,5 NM zwischen Luftfahrzeugen auf Endanflugkursen angewandt.
Die Bestimmungen in 8.7.3.2 b) i), ii), iv) und vii) gelten nicht.

- 8.9.3.3 Standortinformation
In Abweichung zum genannten Punkt werden Standortinformationen nur übermittelt während der Radarführung zu einem Nichtpräzisionsanflug oder, wenn der Lotse dies für nötig erachtet.

- 8.9.4.1 Radarführung zu einem mit Bordmitteln genutzten Endanflughilfsmittel
In Abweichung vom genannten Punkt wird die Bestimmung nur angewendet, wenn für Kontrollzwecke erforderlich.

Kapitel 11 Flugverkehrsdienstmeldungen (Flugsicherheitsmeldungen)

- 11.4.2.2.3 Verspätungsmeldungen (DLA)
Verspätungsmeldungen aufgrund von Verkehrsflussregelungsmaßnahmen sind nicht an IFPS zu adressieren.
- 11.4.2.2.6 Startmeldungen (DEP)
Für IFR-Flüge, die innerhalb der IFPZ durchgeführt werden, werden keine Startmeldungen übermittelt.

Segregated parallel operations are conducted at Frankfurt/Main Airport at a distance of 1400 m between the runway centre lines of the parallel runways 25C and 25R.

Chapter 7 Procedures for aerodrome control service

- 7.11.3 Deviating from the item stated, reduced runway separation may be applied on appropriately published runways during day and night.
- 7.16.3.2 Deviating from the item stated, the visual approach slope indicator system will be turned off during allweather operations Cat II and III.

Chapter 8 Radar services

- 8.7.3 Separation minima based on ATS surveillance systems
When wake turbulence category "Lower Heavy" is used, the following distance-based wake turbulence separation minima should be expected to be applied to aircraft being provided with an ATS surveillance service in the approach and departure phases of flight

Aircraft category of preceding aircraft:
LOWER HEAVY
Aircraft category of succeeding aircraft:
LOWER HEAVY
Distance-based wake turbulence separation minima:
5.6 km (3.0 NM)

- 8.7.3.2 Separation minima based on ATS surveillance systems
In cases where parallel runways cannot be used for independent or dependend parallel approaches according to 6.7.3.1.1, alternating arrivals may be available at:
EDDB Berlin Brandenburg
EDDF Frankfurt Main
EDDL Duesseldorf
EDDM Muenchen
EDDP Leipzig/Halle
EDDV Hannover
For these alternating arrivals, longitudinal separation minima of 2,5 NM between aircraft on adjacent final approach tracks are applied.
Provisions 8.7.3.2 b) i), ii), iv) and vii) are not applicable.

- 8.9.3.3 Position information
Deviating from the item stated, position information will only be issued during radar vectors for a non-precision approach or when this is deemed necessary by the controller.

- 8.9.4.1 Vectoring to pilot interpreted final approach aid
Deviating from the item stated, the regulation will only be applied if necessary for control purposes.

Chapter 11 Air traffic services messages

- 11.4.2.2.3 Delay messages (DLA)
Delay messages due to ATFM measures shall not be addressed to IFPS.
- 11.4.2.2.6 Departure messages (DEP)
No departure messages are transmitted for IFR flights conducted within the IFPZ.

Kapitel 15 Notfallverfahren, Funkausfallverfahren und Ausfallverfahren

- 15.3.3 a) Ein Luftfahrzeug darf bei einem VFR-Flug nur in eine Kontrollzone einfliegen, wenn der Luftfahrzeugführer vorher eine entsprechende Flugverkehrskontrollfreigabe erhalten hat oder wenn eine Landung auf einem Flugplatz innerhalb der Kontrollzone aus flugbetrieblichen Gründen unumgänglich ist.
Fällt bei einem VFR-Flug die Funkverbindung vor dem Einflug in einen Luftraum der Klasse C oder der Klasse D (nicht Kontrollzone) aus, hat der Luftfahrzeugführer diesen Luftraum unbeschadet einer bereits erhaltenen Einflugfreigabe zu meiden.
- 15.5.3.2 b) Treibstoffschnellablass
Die Bestimmungen des DOC 4444, Kapitel 15, Punkt 15.5.3.2 b), Anwendung des Verfahrens 50 NM, finden keine Anwendung.

Chapter 15 Procedures related to emergencies, communication failure and contingencies

- 15.3.3 a) An aircraft on a VFR flight may only enter a control zone if the pilot has previously received a corresponding ATC clearance or if, due to flight operational reasons, a landing at an aerodrome within the control zone is unavoidable.
- If, on a VFR flight, radio communication fails prior to entering Airspace Class C or Airspace Class D (noncontrol zone), the pilot shall avoid this area, even if he has already received an entry clearance.
- 15.5.3.2 b) Fuel dumping
The provisions of DOC 4444, Chapter 15, Point 15.5.3.2 b), application of procedure 50 NM, are not applied.

Doc 7030 – Regional Supplementary Procedures
(5th edition)

EUR/RAC

8.2.1 b)2) In Abweichung vom genannten Punkt wird außerhalb des Deckungsbereichs von Primärradar und bei Ausfall von Primärradar Sekundärradar im unkontrollierten Luftraum zur Kontrolle von Luftfahrzeugen genutzt.

EUR

10.4 In Abweichung vom genannten Punkt wird nicht das Wort APPROVED sondern ROGER genutzt.

EUR/SUPPs

6.2.5.1.1 b) 1) **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.

EUR/RAC

8.2.1 b)2) Deviating from the item stated, SSR is used for the control of air traffic in uncontrolled airspace outside the coverage of primary radar or in case of a failure of primary radar.

EUR

10.4 Deviating from the item stated, ROGER is used instead of the word APPROVED.

EUR/SUPPs

6.2.5.1.1 b) 1) **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.

Doc 8168 – Aircraft Operations

(Volume I: 6th, Volume II: 7th edition, Volume III: 1th edition)

Teil I

Abschnitt 2

- 2.6 VOR/DME-Fixe
VOR/DME-Fixe werden auch in geringeren Entfernungen von der Station festgelegt. Die daraus resultierenden größeren Fix-Toleranzen werden berücksichtigt.

Abschnitt 3

- 6.1 Instrumenten-Abflüge von Parallelpisten
Die gleichzeitige parallele Nutzung von Instrumenten-Abflugverfahren am Verkehrsflughafen München ist zulässig, wenn ein Abflugverfahren bei spätestens 3,0 NM (bei in Startrichtung zurückversetzter Piste) bzw. 1,5 NM (bei in Startrichtung vorversetzter Piste) nach dem Pistenende eine Kurve vorsieht, die mindestens 30° von der verlängerten Abfluggrundlinie der Parallelpiste wegführt.

Abschnitt 4

- 3.3 Kursführung (allgemein)
Der Schnittwinkel zwischen Anfangsanflugkurs und Zwischenanflugkurs ist bei einigen Instrumentenanflugverfahren größer als 120°.
- 3.7 Sinkgradient (Umkehrverfahren)
Der Sinkgradient überschreitet in wenigen Fällen die aufgeführten Werte.
- 5.3 Sinkgradient (Endanflug)
Die Schwellenüberflughöhe (TCH) beträgt in einigen Fällen einen von 50 ft abweichenden Wert.

Teil II

Abschnitt 1

- 1.2 Kursführung (ILS)
Der Schnittwinkel zwischen Anfangsanflugkurs und Zwischenanflugkurs ist bei einigen ILS-Anflugverfahren größer als 90°.
- 1.3 Zwischenanflugsegment (ILS)
Das Zwischenanflugsegment ist normalerweise kürzer.

Teil III

Abschnitt 2

- Kapitel 1 und 2 Bei der Festlegung der Stuttgart EDDS RNP SID's TEDGO/ROTWE/SUL 1K für RWY 07 wurden die folgenden Abweichungen angewandt:
– Mindestabstand DER zum ersten Wegpunkt 0,79 NM statt 1,0 NM (Seite III-3-1-3, Absatz 1.4.1.3 b)
– PDG für den Anfangsteil der SID bis zur ersten Kurve berechnet von einem Punkt 16 ft über DER bis zum nominalen Kursänderungspunkt statt des frühesten Kursänderungspunkts (Seite I-3-2-1, Absatz 2.2.6).
– Kurvenradius 1,5 NM statt 2 NM in der ersten Kurve (Seite III-2-2-5, Absatz 2.4.1.10)
– Querneigungswinkel 31° statt max. 25° in der ersten Kurve (Seite III-2-2-5, Absatz 2.4.1.7)
– Maximale Windgeschwindigkeit 25 kt statt 58 kt in der zweiten Kurve (Seite III-2-2-4, Absatz 2.4.1.4)
– Der Mindestabstand DS004 zu TEDGO beträgt 1,98 NM statt 2,05 NM (Seite III-2-1-1, Absatz 1.2)
- 2.4.1.2 Bei der Einrichtung der Frankfurt RNP1-SID's mit RF-Kurve für die Pisten 25C und 25L wurde eine Windgeschwindigkeit von null Knoten am höchsten Punkt der RF-Kurve angewendet.
Bei der Einrichtung der Köln/Bonn RNP1 SID mit RF-Kurve für die Piste 14L nach NVO wurde eine Windgeschwindigkeit von null Knoten am höchsten Punkt der RF-Kurve angewendet.

Part I

Section 2

- 2.6 VOR/DME Fixes
VOR/DME fixes are established also at shorter distances from the station. The resulting larger fix tolerance is taken into consideration.

Section 3

- 6.1 Instrument Departures from Parallel Runways
Simultaneous independent parallel use of instrument departure procedures at München Airport is possible if the nominal departure track of one instrument procedure diverges by at least 30° from the extended centreline at the latest at 3.0 NM (if runway is staggered backwards in take-off direction) or 1.5 NM (if runway is staggered forwards in take-off direction) after departure end of runway.

Section 4

- 3.3 Track Alignment (General)
In some instrument approach procedures the angle of intersection between the initial approach track and the intermediate approach track is greater than 120°.
- 3.7 Descent Gradient (Reversal Procedures)
The descent gradient exceeds the listed values in a few cases.
- 5.3 Descent Gradient (Final Approach)
In some cases, threshold crossing height (TCH) has a different value than 50 ft.

Part II

Section 1

- 1.2 Track Alignment (ILS)
In some ILS approach procedures the angle of intersection between the initial approach track and the intermediate approach track is greater than 90°.
- 1.3 Intermediate Approach Segment (ILS)
The intermediate approach segment is normally shorter.

Part III

Section 2

- Chapters 1 and 2 For the construction of the Stuttgart EDDS RNP SID's TEDGO/ROTWE/SUL 1K for RWY 07 the following deviations were applied:
– Minimum distance DER to first waypoint 0.79 NM instead of 1.0 NM (page III-3-1-3, para 1.4.1.3 b)
– PDG for the initial part of the SID's up to the first turn calculated from a point 16 ft above DER to the nominal turning point instead of the earliest turn point (page I-3-2-1, para 2.2.6).
– Turn radius 1.5 NM instead of 2 NM during the first turn (page III-2-2-5, para 2.4.1.10)
– Bank angle 31° instead of max. 25° during the first turn (page III-2-2-5, para 2.4.1.7)
– Maximum wind speed 25 kt instead of 58 kt during the second turn (page III-2-2-4, para 2.4.1.4)
– Minimum distance DS004 to TEDGO is 1.98 NM instead of 2.05 NM (page III-2-1-1, para 1.2)
- 2.4.1.2 For the design of the Frankfurt RNP1 SID's with RF leg for RWYs 25C and 25L, a zero wind speed at the highest point in the turn has been applied.
For the construction of the Köln/Bonn RNP1 SID with RF leg for RWY 14L to NVO, a zero wind speed at the highest point in the turn has been applied.

Bei der Einrichtung der EDDM RNP1-SID mit RF-Kurve für Piste 26R in Richtung AKINI wurde eine Windgeschwindigkeit von 10 Knoten am höchsten Punkt der Kurve angewendet.

Bei der Einrichtung der EDDF RNP1-SIDs mit RF-Kurve für die Pisten 07C und 07R in Richtung SOBRA, ANEKI und CINDY wurde eine Windgeschwindigkeit von 21 Knoten am höchsten Punkt der Kurve angewendet.

Abschnitt 3

1.4.1.3 b) Bei der Einrichtung der Frankfurt RNP1-SIDs mit RF-Kurve für die Pisten 25C und 25L wurde ein Mindestabstand vom Startbahnende (DER) zum Wegpunkt am Anfang der RF-Kurve von 0,9 NM angewendet.

1.4.1.3 d) Bei der Gestaltung der Frankfurt RNP1-SIDs mit RF-Kurve für die Pisten 25C und 25L wurde ein reduzierter Steiggradient von 7 % angewendet.

Band II

Teil I

Abschnitt 2

Kapitel 2 und 3 Bei der Festlegung der SIDs Mike und Hotel für RWYs 25C/L am Flughafen Frankfurt Main (EDDF) wurden (Abschnitt 3, die folgenden Abweichungen angewandt:

Kapitel 2 und 3) – PDG für den Anfangsteil der SID bis zur ersten Kurve berechnet von einem Punkt 16 ft über DER bis zum nominalen Kursänderungspunkt statt des frühesten Kursänderungspunkts (Seite I-3-2-1, Abs. 2.2.6).

– IAS in der ersten Kurve 200 KIAS statt 205 KIAS (Seite I-3-3-4, Abs. 3.3.4 c)).

– IAS auf dem geraden Segment nach der ersten Kurve bis zu VFM (DF996) 200 KIAS statt 205 KIAS (Seite I-3-3-4, Abs. 3.3.4 c)).

– Querneigungswinkel in der ersten Kurve 20° statt 15° (Seite I-2-3-6, Tabelle I-2-3-1).

– Verwendung von 27,2° statt 23° für die Berechnung des Radial-DME-Fix-Toleranzbereichs am Beginn der Südkurve (Seite I-2-2-3, Abs. 2.4.3.2).

– Querneigungswinkel in der Südkurve der SIDs MARUN/TOBAK M/H 26° statt 15° (Seite I-2-3-6, Tabelle I-2-3-1).

– Querneigungswinkel in der Südkurve der SIDs OBOKA M/H 18° statt 15° (Seite I-2-3-6, Tabelle I-2-3-1).

Kapitel 3 Bei der Festlegung der SYLT EDXW SID OLDIP 1B für RWY 32 am Flugplatz Sylt (EDXW) wurden die folgenden Abweichungen angewandt:

– Querneigungswinkel in den beiden ersten Kurven 17 Grad statt 15 Grad (Seite I-2-3-6, Tabelle I-2-3-1).

Bei der Festlegung der Schwäbisch-Hall EDTY SID YOLFO 1W für RWY 28 und SID WUHFU 1E für RWY 10 wurden die folgenden Abweichungen angewandt:

– Querneigungswinkel in den Kurven 20 Grad statt 15 Grad (Seite I-2-3-6, Tabelle I-2-3-1).

Abschnitt 3

Bei der Festlegung der SIDs Whiskey und Kilo für RWYs 25C/L am Flughafen Frankfurt Main (EDDF) wurde die folgende Abweichung angewandt:

– IAS auf dem geraden Segment nach der ersten Kurve bis zu VFM (DF996) 200 KIAS statt 205 KIAS (Seite I-3-3-4, Abs. 3.3.4 c)).

For the construction of the EDDM RNP1 SID with RF leg for RWY 26R to AKINI a wind speed of 10 kts at the highest point in the turn has been applied.

For the construction of the EDDF RNP1 SIDs with RF leg for RWY 07C and RWY 07R to SOBRA, ANEKI and CINDY a wind speed of 21 kts at the highest point in the turn has been applied.

Section 3

1.4.1.3 b) For the construction of the Frankfurt RNP1 SIDs with RF leg for RWYs 25C and 25L, a minimum distance from the DER to the waypoint at the start of the RF turn of 0.9 NM has been applied.

1.4.1.3 d) For the design of the Frankfurt RNP1 SIDs with RF leg for RWYs 25C and 25L, a reduced procedure design gradient of 7% has been applied

Volume II

Part I

Section 2

Chapters 2 and 3 For the construction of the Frankfurt Main EDDF SIDs Mike and Hotel for RWYs 25C/L the following deviations were applied:

(Section 3, Chapters 2 and 3) – PDG for the initial part of the SIDs up to the first turn calculated from a point 16 ft above DER to the nominal turning point instead of the earliest turn point (page I-3-2-1, para 2.2.6).

– IAS in first turn 200 KIAS instead of 205 KIAS (page I-3-3-4, para 3.3.4 c)).

– IAS on straight segment after first turn up to VFM (DF996) 200 KIAS instead of 205 KIAS (page I-3-3-4, para 3.3.4 c)).

– Bank angle in first turn 20° instead of 15° (page I-2-3-6, Table I-2-3-1).

– Usage of 27.2° for calculation of Radial-DME-fix-tolerance area at start of southern turn instead of 23° (Page I-2-2-3, para 2.4.3.2).

– Bank angle in southern turn of MARUN/TOBAK M/H SIDs 26° instead of 15° (page I-2-3-6, Table I-2-3-1).

– Bank angle in southern turn of OBOKA M/H SIDs 18° instead of 15° (page I-2-3-6, Table I-2-3-1).

Chapter 3 For the construction of the SYLT EDXW SID OLDIP 1B for RWY 32 the following deviations were applied:

– Bank angle in the first two turns 17 degrees instead of 15 degrees (page I-2-3-6, table I-2-3-1).

For the construction of the Schwäbisch-Hall EDTY SID YOLFO 1W for RWY 28 and SID WUHFU 1E for RWY 10 the following deviations were applied:

– Bank angle in the turns 20 degrees instead of 15 degrees (page I-2-3-6, table I-2-3-1).

Section 3

For the construction of the Frankfurt Main EDDF SIDs Whiskey and Kilo for RWYs 25C/L the following deviation was applied:

– IAS on straight segment after first turn up to VFM (DF996) 200 KIAS instead of 205 KIAS (page I-3-3-4, para 3.3.4 c)).

Doc 9868 – Procedures for Air Navigation Services — Training
(3th edition)

Teil IV

Kapitel 3 Kompetenzbasierte Ausbildung und Beurteilung von flugsicherungstechnischem Personal (ATSEP)

In Deutschland wurde der ATSEP-Kompetenzrahmen an die betriebliche, technische und organisatorische Umgebung, in der die ATSEP-Aufgaben ausgeübt werden, angepasst.

Part IV

Chapter 3 Competency-based training and assessment for air traffic safety electronics personnel (ATSEP)

In Germany the ATSEP competency framework has been adapted to the operational, technical and organisational environment in which the ATSEP duties will be exercised.

Doc 10066 – PANS - Aeronautical Information Management
(1th edition)

Kapitel 4

- 4.1.1 In Deutschland entsprechen die Daten, die von den für die Datengenerierung verantwortlichen Stellen erhoben und an den Flugberatungsdienst (AIS) übermittelt werden, derzeit nicht vollständig den Anforderungen an die Genauigkeit und der Integritätsklassifizierung, die in PANS AIM Anhang 1 festgelegt wurden.
- 4.1.2 Eine Klassifizierung von Positionsdaten nach ermittelten, berechneten oder festgesetzten Daten ist nicht verfügbar.
- 4.2 Die Mindestanforderungen an Metadaten können derzeit mit den vorhandenen Systemen und Verfahren nicht vollständig erfüllt werden.

Chapter 4

- 4.1.1 In Germany, data collected and transmitted to the aeronautical information service (AIS) by entities accountable for data origination is currently not fully compliant with the accuracy requirements and integrity classification specified in PANS AIM Appendix 1.
- 4.1.2 Classification of positional data regarding surveyed, calculated or declared is not available.
- 4.2 The minimum metadata requirements cannot presently be fully provided, with the systems and procedures that are in place.

Kapitel 5

- 5.2.1.1.1 Struktur und Nummerierung einiger AIP-Kapitel weichen möglicherweise von Anhang 2 ab.
- 5.2.1.3.7 Es erfolgen keine Verweise auf die Seriennummer der AIP-Ergänzung (SUP) oder die Serie und Nummer des NOTAM, das in die Berichtigung aufgenommen wurde.
- 5.2.1.3.8 Es wird keine zusätzliche Zusammenfassung der von der Berichtigung betroffenen Themen gegeben.
- 5.2.2.2 Es wird kein AIC mit zusätzlichen Informationen herausgegeben. Die Informationen werden in AIP AD 1.2 veröffentlicht.

Chapter 5

- 5.2.1.1.1 AIP structure and numbering of certain chapters may differ from Appendix 2.
- 5.2.1.3.7 References to the serial number of the AIP Supplement or the series and number of the NOTAM which has been incorporated into the amendment are not provided.
- 5.2.1.3.8 An additional summary of the subjects affected by the amendment is not provided.
- 5.2.2.2 No AIC with supplementary information is issued. Information is published in AIP AD 1.2.

Kapitel 6 Aktualisierung von Luftfahrtinformationen

- 6.1.4.5 Das Aeronautical Information Circular (Luftfahrtinformationsrundschriften) enthält Informationen zu Konfliktgebieten, die über NOTAM bekannt gegeben werden und voraussichtlich über einen längeren Zeitraum hinweg gelten, z.B. mehr als drei Monate.

Chapter 6 Aeronautical information updates

- 6.1.4.5 Information on conflict zones, promulgated by NOTAM and assumed to be applicable for a longer period, e. g. exceeding three months, is included in Aeronautical Information Circular.

Anhang 2

- GEN 4.1 Gebühreninformationen werden nur für die in AD 1.1 aufgeführten Flughäfen gegeben.

Appendix 2

- GEN 4.1 Information on charges are provided only for airports as listed in AD 1.1.

**DVO (EU) 2017/373, geändert durch DVO (EU) 2020/469/
European Commission Regulation (EU) 2017/373 amended by regulation(EU) 2020/469**

Anforderungen an die Datenqualität

Die im Luftfahrthandbuch (AIP) veröffentlichten Luftfahrtdaten und Luftfahrtinformationen entsprechen nicht den in der DVO (EU) 2017/373, geändert durch DVO (EU) 2020/469, vorgegebenen Anforderungen an die Datenqualität.

Data quality requirements

Aeronautical data and aeronautical information published in the AIP are non-compliant with the data quality requirements of Regulation (EU) 2017/373 amended by regulation(EU) 2020/469.