

Phone:	+41 (0) 43 931 61 68
Fax:	+41 (0) 43 931 61 59
Telegraphic address:	
AFS:	AFTN: LSSAYOYX
Email:	aip@skyguide.ch



swiss air navigation services ltd

AIP Services
P.O. Box
CH-8602 Wangen bei Dübendorf
Switzerland

AIC 001/2015 B

Effective Date: 08-JAN-2015

Publication Date: 08-JAN-2015

Änderung der Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge per 1. Februar 2015 aufgrund der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ("SERA-Verordnung") /

Modification des règles de l'air applicables aux aéronefs à partir du 1er février 2015 à la suite de l'entrée en vigueur du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ("règlement SERA") /

Modifica delle norme di circolazione degli aeromobili a decorrere dal 1° febbraio 2015 in conseguenza del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 ("regolamento SERA")

Änderung der Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge per 1. Februar 2015 aufgrund der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ("SERA-Verordnung")

1. Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ("SERA-Verordnung")

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ("SERA-Verordnung") hat die Harmonisierung der Luftverkehrsregeln und der Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung im europäischen Luftraum zum Ziel (SERA = Standardised European Rules of the Air). Diese für den allgemeinen Luftverkehr geltenden Regeln basieren insbesondere auf die ICAO Annexen 2 (Rules of the Air) und 11 (Air Traffic Services), welche in die SERA-Verordnung überführt wurden.

Diese Bestimmungen gelten im EU-Raum per 4. Dezember 2014. Die Schweiz wird diese Durchführungsverordnung gestützt auf das Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU im Rahmen des gemischten Ausschusses vom Dezember 2014 übernehmen. In der Schweiz wird die Durchführungsverordnung am 1. Februar 2015 in Kraft treten, gestützt auf eine entsprechende Publikation in der Amtlichen Sammlung des schweizerischen Bundesrechts. Die SERA-Verordnung ist im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und kann unter folgenden Link eingesehen werden:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1415259635045&uri=CELEX:32012R0923>

2. Umsetzung der SERA-Verordnung in nationales Recht

Die Europäischen Verkehrsregeln sind in großen Teilen mit den bestehenden Schweizer Vorschriften der Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VVR) deckungsgleich (SR 748.121.11). Damit nationale Redundanzen oder Differenzen zur SERA-Verordnung vermieden werden, hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt die VVR einer Totalrevision unterzogen. Zugleich werden weiterführende Vorschriften, welche gemäss der SERA-Verordnung nach wie vor national zu regeln sind, sowie zusätzliche Bestimmungen, die ausserhalb des Anwendungsbereichs der SERA-Verordnung fallen, ebenfalls in die Revision der VVR aufgenommen.

Eine Anhörung der betroffenen Kreise zum Inhalt dieser Totalrevision hat stattgefunden und die revidierte VVR wird voraussichtlich zusammen mit der SERA-Verordnung am 1. Februar 2015 in Kraft treten. Sollte sich die Publikation der revidierten VVR verzögern und erst nach dem 1. Februar 2015 erfolgen, ist darauf hinzuweisen, dass die SERA-Verordnung aufgrund des Anwendungsvorrangs des Europäischen Rechts ab dem 1. Februar 2015 diejenigen Regelungen der geltenden VVR verdrängt, die den gleichen Regelungsinhalt wie die SERA-Verordnung haben.

Eine erste Aktualisierung der Luftfahrtpublikationen erfolgt zusammen mit dem Inkrafttreten der SERA-Verordnung. Eine zweite Aufdatierung wird anschliessend an die Publikation der revidierten VVR veröffentlicht.

3. Übersicht der wichtigsten Änderungen

- Die *Flugplanpflicht für Nachtflüge*, die nach Sichtflugregeln operieren, wird wieder eingeführt (einzelne Ausnahmen gemäss der revidierten VVR). Auch bei Nachtflügen sind aufgegebene *Flugpläne* (für den gesamten Flug oder den Teil eines Flugs bis zum Zielflugplatz) *zwingend zu schliessen*, um unnötige Suchaktionen zu vermeiden.
- Für *Sichtflüge bei Nacht* muss neu eine Funkverbindung auf dem entsprechenden Flugverkehrsdienst-Funkkanal hergestellt und aufrechterhalten werden, sofern ein solcher verfügbar ist.
- *Überholende Segelflugzeuge*: Ein Segelflugzeug, das ein anderes Segelflugzeug überholt, darf neu auch nach links ausweichen.
- Die *Mindestflughöhen* sind neu wie folgt: Ein Flug nach Sichtflugregeln darf nicht durchgeführt werden
 - 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;
 - 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.Neu ist nicht mehr die Höhe über Grund die Referenz, sondern das höchste Hindernis innerhalb des angegebenen Umkreises (einzelne Ausnahmen gemäss der revidierten VVR).
- *Sonder-VFR-Flüge in Kontrollzonen* sind für die Piloten neu wie folgt geregelt:
 - Frei von Wolken und mit Bodensicht;
 - die Hauptwolkenuntergrenze liegt nicht unter 180 m (600 ft);
 - Flugsicht von nicht weniger als 1500 m oder, für Hubschrauber, von nicht weniger als 800 m;
 - Geschwindigkeit von 140 kt IAS oder weniger, so dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden können, um Zusammenstöße zu vermeiden.
- Weitere Anpassungen, die sich aufgrund der revidierten VVR ergeben, werden separat kommuniziert, sobald sie definitiv feststehen.

- E N D E -

BAZL

Modification des règles de l'air applicables aux aéronefs à partir du 1er février 2015 à la suite de l'entrée en vigueur du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ("règlement SERA")

1. Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ("règlement SERA")

Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ("règlement SERA") vise à harmoniser les règles de l'air et à établir des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne dans l'espace aérien européen (SERA = Standardised European Rules of the Air). Ces règles applicables au trafic aérien en général se fondent notamment sur l'Annexe 2 OACI (Règles de l'air) et l'Annexe 11 OACI (Services de la circulation aérienne), lesquelles ont été transposées dans le règlement SERA.

Ces dispositions s'appliquent dans l'UE au 4 décembre 2014. La Suisse reprendra le règlement SERA dans le cadre de l'accord entre la Suisse et l'UE à la suite de la réunion du comité mixte qui se tiendra en décembre 2014. Il entrera en vigueur pour la Suisse le 1er février 2015 une fois qu'il aura été publié dans le Recueil officiel du droit fédéral. Le règlement SERA a été publié au journal officiel de l'Union européenne et peut être consulté en ligne à l'adresse suivante:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1415259635045&uri=CELEX:32012R0923>

2. Mise en œuvre du règlement SERA dans le droit interne

Les règles de l'air européennes sont largement identiques aux dispositions du règlement du DETEC concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA, RS 748.121.11). Afin d'éliminer les doublons et contradictions entre les deux textes, l'Office fédéral de l'aviation civile a entièrement révisé l'ORA. L'ordonnance révisée réglemente également certains aspects qui, conformément au règlement SERA, restent du ressort du droit interne de même que des points qui ne sont pas couverts par le règlement SERA.

Le projet de révision totale de l'ORA a été mis en consultation auprès des milieux intéressés. Il est prévu que le texte révisé et le règlement SERA entrent en vigueur tous les deux en Suisse le 1er février 2015. Dans l'éventualité où la publication de l'ORA dans les publications officielles serait retardée au-delà du 1er février 2015 et du fait de la prééminence de l'acquis communautaire, le règlement SERA remplacera dès le 1er février 2015 les dispositions de l'ORA en vigueur ayant la même teneur.

Les publications aéronautiques seront mises à jour une première fois au moment de l'entrée en vigueur du règlement SERA. Une deuxième mise à jour interviendra au moment de la publication de la révision de l'ORA.

3. Aperçu des principales modifications

- *L'obligation de déposer un plan de vol pour les vols de nuit* est réintroduite (des exceptions sont prévues par l'ORA révisée). Les *plans de vol* déposés pour des vols de nuit (pour tout ou partie du vol jusqu'à l'aérodrome de destination) *doivent être obligatoirement clos* afin de ne pas déclencher inutilement des opérations de recherche.
- *En vol effectué de nuit selon les règles de vol à vue*, l'aéronef établit et maintient une communication bilatérale sur le canal radio approprié du service de la circulation aérienne, pour autant qu'il soit disponible.
- *Dépassement entre planeurs*: un planeur dépassant un autre planeur peut désormais obliquer aussi vers sa gauche.
- *Les hauteurs minimales de vol* sont redéfinies comme suit. Les vols à vue sont interdits:
 - au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins de 300 m (1000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef;
 - ailleurs qu'aux endroits spécifiés au point ci-dessus, à une hauteur inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau ou à 150 m (500 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 150 m (500 ft) autour de l'aéronef.

Ce n'est plus la hauteur au-dessus du sol qui fait foi, mais l'obstacle le plus élevé dans un rayon donné (des exceptions sont prévues par l'ORA révisée).

- Les conditions suivantes sont applicables dorénavant par les pilotes pour les *vols VFR spéciaux dans les zones de contrôle*:
 - ces vols doivent avoir lieu hors des nuages et en vue du sol;

-
- le plafond n'est pas inférieur à 180 m (600 ft);
 - la visibilité de vol ne doit pas être inférieure à 1500 m ou, pour les hélicoptères, à 800 m;
 - la vitesse doit être de 140 kts IAS ou moins, pour permettre de voir tout autre aéronef et tout obstacle à temps pour éviter une collision.
- D'autres modifications découlant de la révision de l'ORA seront communiquées ultérieurement dès qu'elles auront été définitivement arrêtées.

- F I N -

OFAC

Modifica delle norme di circolazione degli aeromobili a decorrere dal 1° febbraio 2015 in conseguenza del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 ("regolamento SERA")

1. Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 ("regolamento SERA")

Il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 ("regolamento SERA") ha come scopo l'armonizzazione delle norme di circolazione degli aeromobili (regole dell'aria) e delle disposizioni operative concernenti servizi e procedure di controllo della navigazione aerea nello spazio aereo europeo (SERA = Standardised European Rules of the Air). Queste norme, valide per il traffico aereo generale, si basano in particolare sugli allegati 2 (Rules of the Air) e 11 (Air Traffic Services) OACI, ripresi nel regolamento SERA.

Queste disposizioni entrano in vigore in ambito UE il 4 dicembre 2014. In virtù dell'accordo bilaterale sul trasporto aereo con l'UE, la Svizzera recepirà questo regolamento di esecuzione nel quadro del Comitato misto del dicembre 2014. In Svizzera, il regolamento di esecuzione avrà effetto a partire dal 1° febbraio 2015, sulla base di una corrispondente pubblicazione nella Raccolta ufficiale del diritto federale svizzero. Il regolamento SERA è pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e può essere consultato al seguente link: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1415259635045&uri=CELEX:32012R0923>

2. Attuazione del regolamento SERA nel diritto nazionale

Le norme europee in materia di circolazione degli aeromobili coincidono in gran parte con le attuali disposizioni svizzere dell'ordinanza del DATEC concernente le norme di circolazione per aeromobili (ONCA; RS 748.121.11). Per evitare ridondanze a livello nazionale o divergenze rispetto al regolamento SERA, l'Ufficio federale dell'aviazione civile ha sottoposto l'ONCA a una revisione totale. Nel contempo, la revisione dell'ONCA contiene una serie di disposizioni che, secondo il regolamento SERA devono continuare ad essere definite a livello nazionale, nonché disposizioni che non rientrano nel campo di applicazione di tale regolamento.

La revisione totale è stata oggetto di un'indagine conoscitiva presso le cerchie interessate; il nuovo testo della ONCA entrerà presumibilmente in vigore il 1° febbraio 2015, insieme al regolamento SERA. Si prega di osservare che, se la pubblicazione del nuovo testo dell'ONCA dovesse subire ritardi e avere luogo solo dopo il 1° febbraio 2015, in virtù del principio del primato del diritto europeo il regolamento SERA avrebbe la priorità sulle disposizioni dell'attuale ONCA che riguardano questioni da esso disciplinate.

Un primo aggiornamento delle pubblicazioni aeronautiche avverrà in concomitanza con l'entrata in vigore del regolamento SERA. Un secondo aggiornamento sarà effettuato dopo la pubblicazione della revisione dell'ONCA.

3. Principali modifiche

- Viene reintrodotta l'*obbligazione di presentazione del piano di volo per i voli notturni* effettuati secondo le regole del volo a vista (singole eccezioni secondo il nuovo testo dell'ONCA). Anche nel caso dei voli notturni, i *piani di volo* presentati (per l'intero volo o la parte di un volo fino all'aerodromo di destinazione) devono essere *obbligatoriamente chiusi*, per evitare inutili azioni di ricerca.
- Durante i *voli a vista notturni* deve ora essere stabilita e mantenuta una comunicazione sul canale radio appropriato del servizio di controllo della circolazione aerea, purché sia disponibile un servizio di questo tipo.
- *Sorpasso di aliante*: Un aliante che sorpassa un altro aliante può ora modificare la propria rotta anche verso sinistra.
- Le *quote minime di volo* sono ora le seguenti. Un volo secondo le regole del volo a vista (VFR) non può essere effettuato
 - al di sopra di aree congestionate di città e paesi, su insediamenti o assembramenti di persone all'aperto ad un'altezza inferiore a 300 m (1000 ft) sopra l'ostacolo più alto entro un raggio di 600 m dall'aeromobile;
 - in aree diverse da quelle precisate al punto 1, ad un'altezza inferiore a 150 m (500 ft) sopra l'ostacolo più alto entro un raggio di 150 m (500 ft) dall'aeromobile.

Ora il riferimento non è più l'altezza rispetto al suolo, ma rispetto all'ostacolo più alto entro un determinato raggio (singole eccezioni secondo il nuovo testo dell'ONCA).

- Nei *voli in VFR speciale in zone di controllo* devono ora essere rispettate le seguenti condizioni aggiuntive da parte del pilota:

-
- libero dalle nubi ed in contatto visivo con il suolo o con l'acqua;
 - la base delle nubi (ceiling) non deve essere inferiore a 180 m (600 ft);
 - la visibilità in volo non deve essere inferiore a 1500 m o, per gli elicotteri, non inferiore a 800 m;
 - velocità di 140 nodi IAS o inferiore per dare adeguata opportunità di osservare altro traffico e tutti gli ostacoli in tempo per evitare una collisione.
- Ulteriori adeguamenti derivanti dalla revisione dell'ONCA saranno comunicati separatamente, non appena saranno fissati in modo definitivo.

- F I N E -

UFAC