

航空交通規則 (LuftVO)

LuftVO

認証日：2015年10月29日

正式名称：

「2017年6月11日付規則第2条（連邦法令公報（BGBl）第I部1617ページ）によって最終改正された2015年10月29日付航空交通規則（連邦法令公報第I部1894ページ）」

更新：2016年6月28日付法律（1548）第3条による改正

注記：2017年3月30日付規則（683、No.17）第2条による改正は、テキストで証明されているが文書で最終的に処理されている訳ではない。

2017年7月1日に発効する2017年6月11日付命令（1617、No.37）第2条による改正は、未だ考慮されていない。

旧版 1963年8月10日付規則96-1-2（652）（LuftVO）

更新情報の詳細は、メニューの[注記](#)を参照すること。

脚注

(+++2015年11月6日以降のテキストによる証明+++)

本規則は、連邦交通・デジタルインフラ省及び連邦環境・自然保護・建設・原子力安全省が、連邦財務省及び連邦経済・エネルギー省と協議し、諮問委員会のヒアリングを行い、連邦参議院の同意を得た上で、2015年10月29日付規則（1894）第1条として決定したものである。本規則は、2015年11月6日付の本規則第8条第1文に基づき発効した。

目次

第1章 共通規定

- 第1条 適用範囲
- 第2条 度量単位
- 第3条 施行規則（EU）No.923/2012 第4条に基づく管轄当局

第2章 航空機乗組員

- 第4条 身体的・精神的障害
- 第5条 騒音
- 第6条 証明書及び身分証明書の携行

第3章 特別報告義務

- 第7条 事故及び故障の報告
- 第8条 離陸禁止
- 第9条 安全関連事象の報告
- 第10条 安全関連事象に関する登録

第4章 一般交通規則

- 第11条 最高速度からの逸脱
- 第12条 施行規則（EU）No.923/2012 附属書 SERA 3210 に基づく管轄当局
- 第13条 物品又は他の物質の廃棄
- 第14条 曲芸飛行
- 第15条 曳航飛行及び広告飛行

第5章 空域利用

- 第16条 空域管制
- 第17条 飛行禁止区域及び飛行制限区域
- 第18条 許可を要する場外離着陸
- 第19条 禁止されている空域利用
- 第20条 許可を要する空域利用
- 第21条 管制空域及び航空交通管制所がある飛行場上空空域の利用

第5a章 無人航空システム及びラジコン模型飛行機の操作

- 第21a条 無人飛行システム及びラジコン模型飛行機の許可を要する操作
- 第21b条 無人飛行システム及びラジコン模型飛行機の禁止操作
- 第21c条 管轄当局
- 第21d条 十分な知識と技能を証明するための証明書、認定を受けた機関
- 第21e条 ラジコン模型飛行機の操作に関する十分な知識と技能を証明するための証明書
- 第21f条 無人飛行機の回避規則

第6章 飛行場交通

- 第22条 飛行場交通規則
- 第23条 飛行場及びその周辺での運航業務
- 第24条 人又は物を商業輸送するための航空機による運航業務
- 第25条 航空交通管制所のある飛行場での運航業務に関する特別規則
- 第26条 ジェットエンジン搭載機の離着陸制限

第7章 飛行準備

第 27 条 飛行準備の検討及び指定の証明書

第 28 条 飛行計画の確定

第 8 章

飛行

第 29 条 無線通信における確定

第 30 条 現在位置報告

第 31 条 航空交通管制承認

第 32 条 離着陸報告

第 33 条 飛行方法

第 9 章

有視界飛行規則

第 34 条 フライトレベル 195 より上での飛行の許可

第 35 条 有視界飛行規則に基づき飛行する際の高度計設定と巡航高度

第 36 条 夜間の有視界飛行に基づく飛行

第 37 条 有視界飛行規則に基づき飛行する際の最低安全高度

第 38 条 有視界飛行規則に基づく超音速飛行

第 39 条 捜索救助飛行に対する一般的許可

第 40 条 空域クラス F 及び G における最低限の有視界気象状態

第 10 章

計器飛行規則

第 41 条 計器飛行規則に基づき飛行する際の高度計設定と巡航高度

第 42 条 着陸中止

第 11 章

科料規定及び最終規定

第 43 条 Nachrichten für Luftfahrer での通知

第 44 条 秩序違反

附属書 1

(第 9 条第 2 項関連) 航空機の操縦、保守、製造において報告義務のある事象の一覧

附属書 2

(第 9 条第 2 項関連) 航空ナビゲーションサービスに関連する報告義務のある事象の一覧

附属書 3

(第 18 条第 4 項関連) 第 18 条第 4 項に基づく公益施設の着陸場所に関する構造要件

第 1 章

共通規定

第 1 条 適用範囲

本規則は、飛行安全確保のサービス及び方法に関する共通の航空交通規則及び運航規定を定め、施行規則（EC）No. 1035/2011 及び規則（EC）No.1265/2007、（EC）No.1794/2006、（EC）No. 730/2006、（EC）No. 1033/2006 及び（EU）No. 255/2010 を改正するための 2012 年 9 月 26 日付委員会実施規則（EU）No. 923/2012（2012 年 10 月 13 日付官報（ABI）L281、1 ページ、2013 年 5 月 31 日付官報 L145、38 ページ）が、各現行版において適用不可能であるか規定を設けていない限りにおいて、ドイツ連邦共和国の航空交通に参加するための要件及び条件を定めるものである。

第 2 条 度量単位

第 1 項 航空業務では、連邦航空安全監督庁が指定した度量単位を適用するものとする。

第 2 項 航空交通における位置測定には、基準システムとして世界測地システム 84（World Geodetic System 1984 – WGS 84）を適用するものとする。

第 3 条 施行規則（EU）No.923/2012 第 4 条に基づく管轄当局

特別航空業務のための例外を許可する管轄当局は、以下に基づき次のものとする。

1. 実施規則（EU）No. 923/2012 第 4 条第 1 項 a 及び b に基づき、連邦警察及び警察を管轄する上級州当局又はその指定を受けた機関。
2. 実施規則（EU）No. 923/2012 第 4 条第 1 項 c～g に基づき、
 - a) 有視界飛行規則に基づく飛行の場合は州航空当局。
 - b) 計器飛行規則に基づく飛行の場合は連邦航空安全監督庁。
3. 実施規則（EU）No. 923/2012 第 4 条第 1 項 h に基づき、連邦航空安全監督庁。

第 2 章

航空機乗組員

第 4 条 身体的・精神的障害

精神的又は身体的な障害のために、航空機の操縦士又はそれ以外の乗組員としての任務遂行を制限される者は、航空機を操縦したり、他の乗組員として活動したりしてはならない。施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 SERA.2020 の禁止は、上記の影響を受けないものとする。

第 5 条 騒音

航空機の操縦に起因する騒音は、航空機の適切な管理又は取り扱いのために必要不可欠な限度を超えて大きくなってはならない。

第 6 条 証明書及び身分証明書の携行

航空機の操縦に必要な証明書及び身分証明書を航空機内に携行する義務は、拘束力のある国際規定、ドイツの法律及び航空機登録国の法律、並びに乗組員に関しては上記書類の発行国の法律に基づき定められる。いずれの場合にも、これらの書類については英語版も携行する必要がある。

第 3 章

特別報告義務

第7条 事故及び故障の報告

第1項 責任を有する機長は、民間航空における事故及び故障の調査及び防止に関連し、指令 94/56/EC を廃止するための 2010 年 10 月 20 日付欧州議会・理事会規則 (EU) No. 996/2010 (2010 年 11 月 12 日付官報 L 295、35 ページ) の現行版第 2 条第 1 号の意味における民間航空機の事故のうち、ドイツ連邦共和国領土で発生したものについて、連邦航空機事故調査局に遅滞なく報告する必要がある。機長が報告不可能である場合、別の乗組員は、第 1 文に基づく報告を行わなければならない。他の乗組員にそれが不可能である場合には、航空機の所有者がそれを行わなければならない。第 1 文に基づく報告義務は、ドイツ連邦共和国領域外でのドイツ航空機の事故、および事象発生時にドイツの航空会社により運航されていた外国航空機の事故にも適用される。当該報告義務は、航空スポーツ器具には適用されない。

第 2 項 責任を有する機長は、民間航空機、回転翼機、気球及び飛行船の運航中にドイツ連邦共和国の領土内で発生した、規則 (EU) No. 996/2010 第 2 条第 16 号の意味における重度の故障について、連邦航空機事故調査局に遅滞なく報告する必要がある。第 1 文に基づく報告義務は、ドイツの航空機、および事象発生時にドイツの航空会社により運航されていた外国の航空機の運航時における、ドイツ連邦共和国領域外での重度の故障にも適用される。

第 3 項 航空監督機関、飛行場の航空管制官、航空安全サービス機関又は関係者は、規則 (EU) No. 996/2010 第 2 条第 11 号に則り事故又は重度の故障を認識している場合に、第 1 項および第 2 項にかかわらず、該当の事故又は重度の故障について遅滞なく連邦航空機事故調査局に報告する義務を負う。

第 4 項 第 1 項から第 3 項に記載される報告には、以下が含まれるものとする。

1. 報告者の氏名及び現在の滞在地。
2. 事故又は重度の故障の発生場所及び発生時間。
3. 航空機の種類、型式並びに記号及びコールサイン。
4. 航空機所有者の氏名。
5. 飛行目的、離着陸飛行場。
6. 責任を有する機長の氏名。
7. 乗組員と乗客の人数。
8. 人的損害及び物的損害の程度。
9. 輸送される危険物に関する情報。
10. 事故又は重度の故障の経過説明。

航空機の所有者は、連邦航空機事故調査局の要請に応じて報告を完全なものにするため、送付された書式での詳細な報告書を 14 日以内に提出する義務を負う。

第 5 項 連邦航空機事故調査局は、民間航空の事故及び故障の個別的な調査及び防止に関する業務遂行に必要な範囲で、第 4 項に則るデータを収集、保管及び使用する権限を有する。同局は、第 1 文に記載される任務を遂行する必要がなくなった場合、直ちに第 4 項に則るデータを削除するものとする。

第 6 項 他の規定又は条件に基づき連邦航空局及び他の航空当局に報告書を提出する義務は、影響を受けないものとする。

第 7 項 航空スポーツ器具の操作における事故及び故障については、航空スポーツ器具操作者が直ちに、航空交通法第 31c 条に基づく受託者に書面又は電子形式で報告しなければならない。第 1 項第 2 文及び第 4 項及び第 5 項を準用する。

第 8 条 離陸禁止

第 1 項 ドイツ航空機登録簿に登録されていない航空機に対し、航空監督法に則る調査の結果に基づき離陸が禁止されている場合、交通権を付与する管轄当局は遅滞なく、離陸禁止命令に至った調査結果をその登録国に通知するものとする。登録国が当該航空機の運航業務の監督を行わない場合には、当該航空機の運航業務の監督責任を負う国に通知するものとする。離陸禁止の維持を決定する際には、通知を受けた国の評価を考慮しなければならない。

第 2 項 ドイツ航空機登録簿に登録されていない航空機の航空監督法に則る調査の結果が、交通安全上の懸念を引き起こし、航空交通法第 29 条第 3 項第 5 文及び第 6 文又は第 7 項に基づく措置が未だ講じられていない場合、交通権を付与する管轄当局は、第 1 項に基づく管轄国に通知しなければならない。

第 3 項 ドイツの航空機登録簿に登録された航空機に対し、航空監督法に則る調査の結果に基づいて課された離陸禁止は、航空機の耐空性が回復して初めて解除されるが、耐空性評価を管轄する機関が条件と制限の下で離陸を正当なものを見なす場合はその限りではない。

第 4 項 第 1 項から第 3 項は、航空スポーツ器具一覧に記載されていない航空スポーツ器具に準用される。

第 5 項 航空監督法に則る調査により判明した安全上の欠陥に基づき、商業的に使用される航空機又は 5700 kg 超の最大離陸質量を有する航空機に離陸禁止が課される場合、航空交通法第 29 条第 1 項及び第 2 項に基づく航空監督の管轄機関は、連邦航空局が自ら行動しない限り、このことを遅滞なく連邦航空局に報告するものとする。このことは、航空監督の管轄機関が航空機の所有者又は乗組員に対し、離陸前に安全確保措置を講じるよう求める場合にも適用される。かかる措置が第 1 文に記載される航空機の根拠付けられた安全上の欠陥に影響を与え、当該航空機が欧州連合加盟国で登録されていない場合、連邦航空局は直ちに、欧州連合加盟国の全ての航空交通安全当局及び欧州委員会に対し、該当の措置及び実施された調査の結果を通知する。

第 6 項 第 1 項から第 5 項に則る調査結果の根拠となるデータの送信は、航空交通法第 29 条第 5 項及び第 6 項に従うものとする。

第 9 条 安全関連事象の報告

第 1 条 航空機、その乗客若しくは第三者を危険にさらす事象、又は対策が取られない場合に危険となる事象（安全関連事象）については、以下の者が連邦航空局に報告しなければならない。

1. 以下の操作者又は操縦者。
 - a) ドイツで登録されたタービン駆動航空機。
 - b) 最大離陸質量 5700 kg 以上の商用航空機。
2. タービン駆動航空機又は最大離陸質量 5700 kg 以上の航空機、又はかかる航空機の装備若しくは部品又はかかる装備の開発業務、製造業務又は保守業務において、専門的に開発、製造、保守を行い又は変更を行う者。
3. タービン駆動航空機又は最大離陸質量 5700 kg 以上の商用航空機、又はかかる航空機の装備若しくは部品又はかかる装備の、再検査証明書又は運航許可証明書に署名を行う者。
4. 航空管制官、及び飛行情報サービスの利用範囲における航空安全担当者。
5. 共同体における航空安全サービス実施のための共通規定に関する 2008 年 9 月 24 日付欧州議会・委員会規則 (EC) No.1008/2008 (2008 年 10 月 31 日付官報 L 293、3 ページ) の各現行版に記載される空港の経営者。

6. 航空安全設備の設置、変更、保守、修理、オーバーホール、飛行試験又は管理に関連する職務の遂行者。
7. 飛行場の航空監督機関の者、及び規則（EC）No.1008/2008 に記載される空港で、航空機の燃料補給、サービス業務、質量と重心の証明及び積み込み、除氷を含む地上での航空機の出発準備に関する職務を遂行する者。

第 2 項 安全関連事象は、特に、運航の中断、欠陥、誤動作又は航空の安全性に実際若しくは潜在的に影響を及ぼす他の不規則な状態である。附属書 1 に記載される操作、保守及び製造における事象、並びに規則（EU）No. 996/2010 の意味における事故にも重大な故障にも至らない、附属書 2 に記載される航空ナビゲーションサービスに関連した事象については、特に報告する義務がある。

第 3 項 報告は、連邦航空局の承認を得ているならば、各報告機関の安全管理部門を通じて集約的にも行うことができる。その詳細は、連邦航空局と報告機関との個別の契約書に定められる。かかる場合に報告義務を負う者は、該当の事象が連邦航空局に直接的にも報告されるよう指示しなければならない。連邦航空局は、安全関連事象の報告を受けるとすぐに、連邦航空安全監督庁にかかる報告を申し送る。

第 4 項 第 7 条に記載される事故及び重度の故障を報告する義務、及び連邦航空局及び他の航空当局に報告を行う義務は、他の規定又は条件による影響を受けないものとする。

第 10 条 安全関連事象に関する登録

第 1 項 連邦航空局は、報告された安全関連事象を把握、処理、評価及び保存するため登録を行う。

第 2 項 報告された安全関連事象は、事象ファイルに保存される。ファイルでは以下が把握される。

1. 航空機の種類、航空機の型式又は航空機の系列。
2. 事象の場所、日付、経過及び状況（事象の運航段階、種類）並びに認識している場合には事象の原因。
3. 航空機の国籍。

以下は保存されない。

1. 報告者の個人情報。
2. 個人又は企業の名前又は住所。
3. 航空機の登録記号。

第 3 項 連邦航空局は、以下の加盟国の管轄当局に対し、安全関連事象について通知する権限を有する。

1. 安全関連事象が発生した加盟国。
2. 航空機が登録されている加盟国。
3. 航空機が製造された加盟国。
4. 運航者が許可を受けた加盟国。

第 4 項 連邦航空局は、欧州連合内の民間航空の監視又は民間航空の事故と故障の調査のために設置され、加盟国によって指定されたすべての管轄機関並びに欧州委員会が、事象ファイルに保存された情報にアクセスできるようにする。

第 4 章 一般交通規則

第 11 条 最高速度からの逸脱

第 1 項 航空機の操縦士は、施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 SERA.6001c～g に記載される速度制限を遵守する義務を負う。

第 2 項 連邦航空安全監督庁は、技術上・安全上の理由から施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 SERA.6001c～g に記載される速度制限を遵守できない航空機の型式に対し、例外を認めることができる。

第 12 条 施行規則（EU）No.923/2012 附属書 SERA 3210 に基づく管轄当局

施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 SERA.3210d 第 4 号 ii の B に基づき航空安全機関によって指定された、車両と滑走路を走行する航空機との最小間隔の承認を管轄するのは、連邦航空安全監督庁である。

第 13 条 物品又は他の物質の廃棄

第 1 項 航空機から又は航空機の物品又は他の物質の廃棄又は放出は禁止されている。このことは、人や物への危険がない場所に廃棄又は放出された場合、水や細かい砂、燃料、曳航索、曳航タグの形のプラスチックには適用されない。

第 2 項 州の地方航空管轄当局は、人又は物への危険がない場合、第 1 項第 1 文に則る禁止に例外を認めることができる。

第 3 項 郵便物の廃棄は、連邦経済・エネルギー省又はその指定を受けた機関が、州の航空管轄当局との合意の上で規制する。

第 14 条 曲芸飛行

第 1 項 曲芸飛行は、有視界飛行規則に基づき飛行が許可される飛行条件でのみ、かつ航空機的全搭乗者の明示的同意がある場合にのみ行うことができる。航空スポーツ器具を用いた曲芸飛行は禁止されている。

第 2 項 地上 450 m（1500 ft）未満の高度又は水中、及び都市や他の人口密度の高い地域、混雑した場所及び空港での曲芸飛行は禁止されている。州の地方航空管轄当局は、個々の事例において例外を認めることができる。

第 3 項 曲芸飛行は、航空交通管制所がない飛行場周辺で行われる限り、航空監督機関の同意を要する。第 2 項は影響を受けないものとする。

第 4 項 管制空域及び航空交通管制所のある飛行場上空での曲芸飛行については、飛行計画を管轄の航空交通管制所に提出するものとする。

第 15 条 曳航飛行及び広告飛行

第 1 項 曳航物を用いた広告飛行には、航空機の操縦士が居住地又は所在地を有する州の航空当局の許可を要する。許可は、以下の場合にのみ与えられる。

1. 航空機の操縦士が、欧州議会・理事会規則（EC）No. 216/2008に基づき民間航空機乗務員に関する技術要件及び行政手続を定めるための2011年11月3日付委員会規則（EU）No.1178/2011（2011年11月25日付官報L311、1ページ）の各現行版、並びに航空人事令に従う曳航資格を所有している場合。
2. 航空機に、飛行高度を決定するための較正済み自記気圧計又は飛行中に飛行高度及び飛行距離を表示するための較正済みデータレコーダーが装備されている場合。
3. 申請された飛行を行うときに隊列を組んで飛行する航空機が3機以下であり、その際に、先行する航空機の曳航物と後続の航空機との間隔及び航空機間の間隔が少なくとも60mである場合。
4. 責任保険に、物品の曳航が明示的に含まれている場合。

第2項 宣伝目的以外の物品の曳航には、第1項を準用するが、第1項第2文第2号は、回転翼機の作業飛行には適用されない。グライダーとハンググライダーの曳航には、第1項の許可を必要とせず、規則（EU）No. 1178/2011又は航空機乗組員令に基づく曳航資格があれば十分である。

第3項 許可当局は、公共の安全又は秩序を理由として、特に騒音による迷惑行為を防止するため、第1項に則る許可に条件を課すことができる。特に、第37条の逸脱の場合には、最低安全飛行高度をより高く定め、許可の期限を制限することができる。

第4項 航空機の文字部分にのみ広告が存在する広告飛行は、許可を必要としない。

第5項 音響手段を用いた広告を行うための飛行は、禁止されている。

第5章 空域利用

第16条 空域管制

第1項 連邦交通・デジタルインフラ省は以下を定める。

1. 飛行情報サービス及び飛行警告サービスを実施するための飛行情報区域。
2. 施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 SERA.6001に基づく、飛行情報区域内の管制空域及び非管制空域。
3. 施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 SERA.6005aに基づき無線通信義務が課せられる地帯。
4. 施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 SERA.6005bに基づきトランスポンダ義務が課せられる地帯。

第2項 管制空域において、航空交通管制下にある航空交通により求められるレベルに必然性がある場合、航空安全機関は、有視界飛行規則に則る飛行の一部又は全部を、空間的・時間的に制限された範囲で禁じることができる。

第3項 航空安全機関は、有視界飛行規則に則る飛行についても航空交通管制承認が求められる空域での軍事航空交通の実施を目的として、航空交通の安全に対する危険を回避するために必要な場合には、有視界飛行規則及び計器飛行規則に則る飛行の一部又は全部が禁止されるか制限される区域を期間限定で定める。

第17条 飛行禁止区域及び飛行制限区域

第1項 飛行禁止区域及び飛行制限区域の設定並びに施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 SERA.3145に基づく飛行制限区域での逸脱許可を管轄するのは、連邦交通・デジタルインフラ省である。公共の安

全又は秩序に対する危険、特に航空交通の安全性に対する危険を回避するために必要な場合に、飛行禁止区域及び飛行制限区域が定められる。

第 2 項 飛行制限区域は、制限事項によって通航が認められる限り、又は連邦航空安全監督庁が一般的に、若しくは管轄の航空交通管制所が特定の場合に通航を許可した場合に限り、通航することができる。許可は、付随的規定と共に付与されることがある。許可は、特に条件に拘束されうる。

第 18 条 許可を要する場外離着陸

第 1 項 航空交通法第 31c 条に基づく代理人が責任を負わない限り、航空交通法第 25 条に基づく、許可された飛行場以外での飛行機の離陸及び着陸（場外離着陸）には、州の地方航空管轄当局の許可を要する。ハンググライダーとグライダーの場外離着陸の許可は、風による曳航発進を含むものとする。

第 2 項 第 1 項は、パラシュートによる場外着陸に準用する。

第 3 項 滑空機、モーターグライダー（ツーリングモーターグライダーを除く）、ハンググライダー及びグライダー及び無人自由気球の場外着陸は、その着陸場所が予測できない場合、航空交通法第 25 条第 1 項に基づく許可を必要としない。

第 4 項 連邦航空庁は、規則 (EU) No.965/2012 附属書 IV CAT.POL.H.225 の要件が、CAT.POL.H.225a 第 1 号を除いて存在し、かつ以下の場合に、航空交通法第 25 条第 4 項に従い許可を与えるものとする。

1. 航空会社が、欧州議会・理事会規則 (EC) No. 216/2008 に基づき運航業務に関する技術要件及び行政手続を定めるための 2012 年 10 月 5 日付委員会規則 (EU) No. 965/2012 (2012 年 10 月 25 日付官報 L296、1 ページ) 附属書 V SPA. HEMS.100 の各現行版に基づく医療ヘリコプターに関する、連邦航空局の許可を保有している場合。
2. 運航業務が昼間に行われる場合。但し、航空会社が規則 (EU) No. 965/2012 附属書 V SPA.NVIS.100 に基づく許可、又は離着陸面及びその周辺に十分な照明を確保する手段を保有している場合にはその限りではない。
3. 着陸場が地上にある場合。
4. 航空会社が、公益設備で使用される各着陸場での各暦年の航空機移動数を取りまとめ、翌年の 2 月 1 日までに連邦航空局に報告している場合。

第 3 号を除く第 1 文の要件の他に、建物の既存の火災予防、避難経路及び負担能力を考慮したうえで屋上着陸場の運営に十分な安全基準が確保されていることが、連邦航空局による個別検査により判明しているときにのみ、建物上の着陸場には許可が与えられる。また、航空会社は、第 1 文に則る許可の付与後 24 ヶ月以内に、該当の着陸場が附属書 8 の要件を満たしていることを連邦航空局に通知するものとする。この通知が行われないならば、第 1 文に則る許可は取り消されることがある。

第 19 条 禁止されている空域利用

第 1 項 飛行場の境界から 1.5 km 未満の距離では、以下の種類の空域利用は禁止されている。

1. 凧や子供用風船を揚げること、又は傘凧を操作すること。
2. 以下の上昇。
 - a) 花火玉。
 - aa) 1 月 2 日から 12 月 30 日の期間における各適用版の爆発物法に関する第一命令の意味における、カテゴリー 2 の花火玉。
 - bb) 各適用版の爆発物法に関する第一命令の意味における、カテゴリー 3、4、P2 及び T2 の花火玉。

- b) 風船状の発光体、特に飛行場の運航時間中の飛行灯又は照空灯。
3. 投光装置又は発光信号灯、特に飛行場での運航業務を妨害するおそれのあるレーザー装置の操作。

第 2 項 州の地方航空管轄当局は、申請された空域利用が公共の安全及び秩序にとって危険でないと推定するならば、第 1 項に基づく禁止の例外を認めることができる。

第 3 項 風船型の発光体の上昇を禁じる州法の規定は、影響を受けないものとする。

第 20 条 許可を要する空域利用

第 1 項 次の種類の空域利用は許可を要する。

1. 100 m 超のロープを有する凧及び傘凧を揚げること。
2. 300 m 超の高さに花火玉を揚げること。
3. 長さ 30 m 超の係留索で拘束されている係留気球を揚げること。
4. 自動推進力を持つ制御されていない飛行体を操作すること。
5. 投光装置又は発光信号灯、特に飛行機の操縦士を離陸又は着陸中に眩しがるおそれのあるレーザー装置を操作すること。
6. 施行規則 (EU) No.923/2012 付録 2 に記載される無人自由気球の、ドイツ連邦共和国の領土における操作。

凧、傘凧又は無人係留気球を揚げる者は、係留索に 100 m 間隔で、昼間は赤と白の小旗を付けることにより、夜間は赤と白の閃光灯又は明滅灯を付けることにより、他の航空機がそれらを認識できるようにしなければならない。

第 2 項 第 1 項に基づき許可を付与する管轄当局は、州の地方航空管轄当局である。

第 3 項 管轄当局は、いかなる文書を許可付与の申請に含める必要があるかを決定する。管轄当局は特に、土地及び空域の適性に関する専門家の意見を求めることができる。管轄当局は、上昇が行われる土地の所有者又は他の利用権者がその利用に同意したことを、申請者に証明するよう求めることができる。

第 4 項 意図された空域利用が航空交通の安全性又は公共の安全若しくは秩序に危険を及ぼさない限り、許可は付与される。

第 5 項 許可は、自然人及び法人又は団体に、一般的又は個人的に与えることができる。許可は、付随的規定と共に付与されることがあり、特に条件に拘束されうる。

第 21 条 管制空域及び航空交通管制所がある飛行場上空空域の利用

第 1 項 管制空域及び航空交通管制所がある飛行場上空空域を利用する前に、管轄の航空交通管制所で、以下に関する航空交通管制承認を受ける必要がある。

1. スカイダイビング、及びパラシュートとバラストの合計質量が 0.5 kg 超のパラシュートに付随する物の落下。
2. ラジコン模型航空機及び自動推進力を持ち制御されない飛行体の上昇。
3. 風船状の発光体の上昇並びに子供用風船の大量上昇及び束ねられた子供用風船の上昇。
4. 施行規則 (EU) No.923/2012 附属書 2 第 1.1 項の意味における以下のクラスの無人自由気球、特に気象観測用気球の上昇。
 - a) 重量級及び中量級。
 - b) 軽量級。但し、上昇場所が飛行場の管制区域内にあり、総質量 (気球カバー及びバラスト) が

500 g 超である場合に限る。

5. 無人飛行システムの上昇。
6. 飛行場の管制区域を出発地点及び通過地点とする、伝書鳩の大量上昇及び大量通航。
7. 曲芸飛行。

第2項 第1項の場合において、航空交通管制承認を受ける責任を有するのは、以下の者である。

1. 第1号 航空機操縦者。
2. 第2号 ラジコン模型飛行機又は他の飛行体の放揚者。
3. 第3号 風船上の発光体の上昇に該当する場合は発光体の放揚者、その他の場合は主催者。
4. 第4号 無人自由気球の放揚者。
5. 第5号 無人飛行システムの放揚者。
6. 第6号 伝書鳩の放揚者。
7. 第7号 航空機の操縦者。

第3項 風船状の発光体の上昇を禁じる州法の規定は、影響を受けないものとする。

第5a章

無人航空システム及びラジコン模型飛行機の操作

第21a条 無人飛行システム及びラジコン模型飛行機の許可を要する操作

第1項 以下の無人飛行システム及びラジコン模型飛行機の操作には、許可を要する。

1. 離陸質量が 5 kg 超の無人飛行システム及びラジコン模型飛行機。
2. 推進剤の質量が 20 g 超である限り、ロケットエンジンを有する無人飛行システム及びラジコン模型飛行機。
3. 住宅地から 1.5 km 未満の範囲内で操作される、内燃機関を有する無人飛行システム及びラジコン模型飛行機。
4. 飛行場の境界から 1.5 km 未満の範囲内における、すべての種類の無人飛行システム及びラジコン模型飛行機。飛行場での無人飛行システム及びラジコン模型飛行機の操作には、更に、航空監督機関及び航空管制官の同意を要する。
5. 施行規則 (EU) No. 923/2012 第2条第97号の意味における夜間の、すべての種類の無人飛行システム及びラジコン模型飛行機。

第2項 以下の監督による、又は以下の監督下での無人飛行システムの操作には、第1項に基づく許可も第4項に基づく証明も要しない。

1. 操作がその任務遂行のために行われる場合には、当局。
2. 緊急事態及び災害並びに大災害に関連する安全業務を行う組織。

第1項第4号第2文が準用される。

第3項 以下の場合に許可が付与される。

1. 第1項に記載される無人航空機の意図された操作及び空域利用が、特にデータ保護及び自然保護に関する規定の違反に関して、航空交通の安全又は公共の安全若しくは秩序に危険をもたらさない場合。
2. 航空機の騒音に対する保護が適切に考慮されている場合。

第20条第5項が準用される。

第4項 2 kg 超の離陸質量を有する無人航空機の制御者は、2017年10月1日以降、要請に応じて以下

を承知していることを、第 3 文に則り証明しなければならない。

1. 該当する飛行機の使用法及びナビゲーション。
2. 関連する航空法の原則。
3. 該当する地域の空域秩序。

第 1 文は、ラジコン模型飛行機の上昇が一般的に許可されており監督者が任命されている敷地で操作が行われる限り、適用されない。

証明は以下によって行われる。

1. 航空機操縦者としての有効な許可証又は認証を受けたそのコピー。
2. 第 21d 条に基づき連邦航空局の認定を受けた機関による試験の合格証書。
3. 委託を受けた航空スポーツ連盟又は同連盟の委託を受けた第 21e 条に記載される協会による、ラジコン模型飛行機の操作講習の受講証明書。

第 5 項 管轄当局は義務上の裁量により、許可の付与を求める申請に更なる書類を追加する必要があるか否かを決定する。同当局は特に、更に以下を求めることができる。

1. 土地所有者又は他の権利者が上昇に同意した旨の証明書。
2. 無人飛行システム又はラジコン模型飛行機の操縦に関する土地及び該当空域の適性に関する専門家の意見。
3. 個々の事例で必要となる限りにおいて、特に自然保護及び騒音からの保護に関する、更なる専門的な評価又は意見。

第 6 項 特に連邦自然保護法の保護規定及び同法に基づき公布され又は引き続き適用される法規定、並びに各州の自然保護法並びに施行規則 (EU) No. 923/2012 附属書 SERA.2010b の意味における秩序に則る飛行準備義務は、影響を受けないものとする。

第 21b 条 無人航空システム及びラジコン模型飛行機の禁止操作

第 1 項 無人飛行システム及びラジコン模型飛行機の操作は、第 21a 条第 2 項に記載される機関によって、又はその監督下で行われず、以下の場合には禁止される。

1. 当該機の離陸質量が 5 kg 以下のとき、第 2 文に基づく制御者の視界外で操作が行われる場合。
2. 混雑した場所、災害現場、被災地域及び他の安全業務を行う当局及び組織の出動場所から横方向に 100 m の範囲上空及びその範囲内で、並びに届出済みの演習及び訓練に関連する可動設備及び連邦国防軍の上空で操作が行われる場合。
3. 産業施設、刑務所、処分執行施設、軍事設備及び軍事機関、エネルギーの生産設備及び供給設備から横方向 100 m の範囲上空及びその範囲内、並びに、生物的物质令に基づく保護レベル 4 の許可を要する活動を行う施設の上空で操作が行われる場合。但し、上記設備運営者が操作に明示的に同意している場合を除く。
4. 連邦若しくは州の憲法機関又は連邦若しくは州の最高当局若しくは上級当局又は外交代表団及び領事代表団並びに国際法の意味における国際機関が所在地を置く土地、並びに警察及び他の保安当局の敷地から横方向 100 m の範囲上空及び範囲内で、操作が行われる場合。但し、上記機関が操作に明示的に同意している場合を除く。
5. 連邦長距離道路、連邦水路及び鉄道設備から横方向 100 m の範囲上空及び範囲内で操作が行われる場合。但し、管轄機関が操作に明示的に同意している場合を除く。
6. 連邦自然保護法第 23 条第 1 項の意味における自然保護区域、連邦自然保護法第 24 条の意味における国立公園の上空、及び連邦自然保護法第 7 条第 1 項第 6 号及び第 7 号の意味における区域の上空で操作が行われる場合。但し、かかる区域における無人飛行機の操作が州法の規定から逸脱しないよう規制されている場合を除く。
7. 当該機の離陸質量が 0.25 kg 超であるか、又は当該機若しくはその装備が光信号、音響信号若しくは

は無線信号を受信、伝送若しくは記録することができるときに、住宅用土地の上空で操作が行われる場合。但し、各住宅用土地上空での操作によりその権利に影響を及ぼされる所有者又は他の利用権利者が、当該上空飛行に明示的に同意している場合を除く。

8. 地上 100 m 超の高度の場合。但し、以下の場合を除く。
 - a) 第 21a 条第 4 項第 2 文の意味における敷地で操作が行われる場合。
 - b) マルチコプターに関して、制御者が航空機操縦者の有効な許可証の所有者である場合、又は第 21a 条第 4 項第 3 文第 2 号若しくは第 3 号に相当する証明書を所有している場合。
9. 第 21 条にかかわらず、管制地帯で操作が行われる場合。但し、高度が地上 50 m を超えない場合を除く。
10. 爆薬及び火工品、放射性物質、危険物質及び危険物質保護令第 3 条に基づく混合物、生物的物質令第 3 条第 1 項に基づくリスクグループ 2~4 の生物的物質、並びに人々にパニックや恐怖又は驚愕を及ぼしたりもたらしたりするおそれのある物、液体又は気体物質の輸送のために操作が行われる場合。
11. 病院の境界から横方向 100 m の範囲上空及びその範囲内で、操作が行われる場合。
制御者が特殊な光学補助装置を使用せずに無人飛行機を見ることができなくなったとき、又はその飛行位置を明確に認識できなくなったときに、制御者の視界外で操作が行われているものとする。制御者の視界外であると見なされるのは、30 m 未満の高度で操作が行われて以下の場合における、視覚出力装置、特にビデオグラスの使用による無人飛行機の操作である。
 1. 飛行機の離陸質量が 0.25 kg 以下の場合。
 2. 制御者が、飛行機を常に視認し空域を監視する他の者により、発生した危険について直接的に注意喚起を受けることができる場合。

第 2 項 離陸質量が 25 kg 超の無人航空システムの操作は禁止されている。管轄当局は、第 21a 条第 3 項第 1 文の要件が満たされている場合に、例えば農林業を目的とする操作について、申請に応じて第 1 文に従う禁止の例外を認めることができる。第 20 条第 5 項及び第 21a 条第 5 項及び第 6 項が準用される。

第 3 項 根拠がある場合に、第 21a 条第 3 項第 1 文の要件が満たされているならば、管轄当局は、第 1 項第 1 文第 1 号から第 9 号に記載される操作禁止の例外を認めることができる。第 20 条第 5 項及び第 21a 条第 5 項及び第 6 項が準用される。

第 4 項 連邦交通・デジタルインフラ省は、2017 年 4 月 7 日から 2 年の期間にわたって、50~100 m の高度帯にある有人飛行機の操作に対する第 1 項第 8 号に含まれる高度制限の効果を評価する。

第 21c 条 管轄当局

第 21a 条第 1 項に基づく許可の付与及び第 21b 条第 2 項及び第 3 項に基づく例外許可の付与の管轄当局は、州の地方航空管轄当局である。

第 21d 条 十分な知識と技能を証明するための証明書、認定を受けた機関

第 1 項 第 21a 条第 4 項第 3 文第 2 号に基づく証明書は、試験の合格後、第 2 項に従い認定された機関によって発行される。この証明書は 5 年間有効である。

第 2 項 連邦航空局は、試験範囲が制御者の資格確認に適している場合に、申請に応じて証明書発行機関を認定する。また、当該機関は、連邦航空局による認定のために以下を必要とする。

1. 試験実施のため、適切な範囲で的確な人員及び適切な施設を有すること。

2. 試験と評価の手順、品質を保証し、他人を欺こうとする試みを防止し暴くための措置、組織体制と訓練要員の資格を明記した書類を提出すること。

認定は、付随的規定と共に付与されることがあり、特に条件に拘束されうる。

第3項 出願者は満16歳に達していなければならない、認定された機関に試験前に以下の書類を提出しなければならない。

1. 有効な身分証明書。
2. 未成年者の場合には、法定代理人の同意書。
3. 進行中の捜査手続又は刑事訴訟手続に関する説明書。
4. 初めて証明書を申請する場合には、連邦中央登録法第30条第1項に基づく無犯罪証明書。

第4項 試験は、インターネットによる手続でも行うことができる。連邦航空局は、申請者が出願者の身元に関する詐称がないことを証明した場合に、第2項第2文第1号に基づく適切な施設の要件に例外を認めることができる。

第5項 連邦航空局は、証明書の形式を指定して“Nachrichten für Luftfahrer“で公表する。

第6項 認定された機関は、試験を受けた出願者の氏名と住所を一覧表にする。この一覧表でも、他人を欺こうとする試みに注意するものとする。

第7項 連邦航空局は、認定された機関を監督する。連邦航空局職員は、通常の業務時間及び営業時間内に当該機関の施設内に立ち入り、適切な調査を実施する権限を有する。同局職員は監督目的のために、試験に立ち会い第6項に記載された一覧表を閲覧する権限を有する。

第21e条 ラジコン模型飛行機の操作に関する十分な知識と技能を証明するための証明書

第1項 ラジコン模型飛行機に関する第21a条第4項第3文第3号に基づく証明書は、複数の航空スポーツ連盟の委託を受けた1つの航空スポーツ連盟又は当該連盟の委託を受けた協会の委託に関する命令第1条以降又は第4a条に記載される専門家により、講習後に発行される。この証明書は5年間有効である。委託を受けた航空スポーツ連盟は、証明書の発行手続要件を定めるものとする。

第2項 出願者は満14歳に達していなければならない。未成年者の場合、法定代理人の同意が証明されなければならない。

第21f条 無人飛行機の回避規則

無人飛行システム及びラジコン模型飛行機の制御者は、かかる有人飛行機及び施行規則（EU）No. 923/2012 附属書2の意味における無人自由気球が、回避を行うよう配慮する必要がある。

第6章 飛行場交通

第22条 飛行場交通規則

第1項 航空交通管制所を有する飛行場での航空交通実施のため、航空安全組織は特別規則を定めることができる。他のすべての飛行場については、飛行場の許可を管轄する州航空局によって規則が定められる。その基盤となるのは、航空安全組織の専門家の意見である。

第2項 連邦交通・デジタルインフラ省は、飛行場交通区域及びそれらに出入りするための要件を定める。飛行場交通区域への出入りには許可を要する。第1文に基づき定められた要件が満たされる場合に、許可が付与されたものとみなされる。

第23条 飛行場及びその周辺での運航業務

第1項 飛行場又はその付近で航空機を操縦する者は、施行規則(EU) No. 923/2012 附属書 SERA.3225 に記載される義務以外に、以下の義務を負う。

1. 通知において航空機操縦者に周知される、飛行場又はその付近の航空機通航に関する航空当局の指示、特に第22条に従って出された飛行場交通実施のための特別規則を遵守する義務。
2. 航空監督者の命令と飛行場運営者の指示を遵守する義務。
3. 航空監督機関、航空監督機関のない飛行場では航空管制官に報告し、次の情報を提供する義務。
 - a) 離陸前
 - aa) 航空機の型式。
 - bb) 記号(航空交通許可令第19条)。
 - cc) 乗組員数。
 - dd) 乗客数。
 - ee) フライトの種類。
 - ff) 離陸飛行場の周辺地域を超える飛行(大陸横断飛行)の場合、目的地の飛行場。
 - b) 着陸後
 - aa) 記号。
 - bb) 航空機の型式。
 - cc) 大陸横断飛行の場合には離陸飛行場。

航空交通管制所を有する飛行場で操縦されている航空機については、第3号に記載される情報が既に航空交通管制部に提供されている場合に、報告がなされたものとみなされる。絶え間なく操作者が交替される訓練用航空機、航空機曳航及び滑走操縦については、地方航空監督者又は飛行場の航空管制官と特別な取り決めを結ぶことができる。

4. 離着陸滑走路走行時に、他の航空機の着陸又は離陸がないときのみ、可能な限り垂直に横断する義務。
5. 航空技術による安全性を考慮して、離陸後できるだけ速やかに高度を取得する義務。
6. 再上昇後に第5号に相当する行動を取る義務。
7. 飛行場交通区域内に着陸させようとしなない場合、飛行場交通区域を回避する義務。
8. 別の規則がない限り、着陸標識の右側に着地する義務。
9. 着陸後、遅滞なく着陸滑走路を空ける義務。

第2項 航空監督機関や航空監督機関がない飛行場の航空管制官は、第1項からの逸脱を、やむを得ない理由により当該逸脱が必要であり、当該逸脱が公共の安全及び秩序、特に航空交通の安全に危険を及ぼさないと予想される場合に、個別の事例において認めることができる。

第3項 飛行場では、他の車両や歩行者に対し自力走行する航空機が優先される。

第4項 航空機のエンジンは、以下の場合にのみ操作することができる。

1. 担当の航空機操縦者の座席に、操作に精通する者がいる場合。
2. 人々に危険が及ぶ可能性がない場合。

エンジンは、その外部で離着陸装置が十分に固定されている場合にのみ始動することができる。エンジ

ン制御及び格納庫からの出発は、建物、他の航空機及び他の車両がより強い空気流に遭遇せず、人々が負傷することのないように行われなければならない。エンジンが稼動しているときに、誰も航空機の前にいてはならず、又は航空機からの距離が安全確保に不十分なところにおいてはならない。

第 24 条 人又は物を商業輸送するための航空機による運航業務

第 1 項 最大離陸質量が 14000 kg を超える航空機の操縦者は、ドイツ連邦共和国領土内の飛行場で人又は物を商業輸送するための飛行において、以下の場合にのみ離陸又は着陸することができる。

1. 離陸に対し計器離陸手続が、及び着陸に対し計器着陸手続が定められている場合。
2. 航空交通管制が利用可能な場合。

第 2 項 航空交通の安全に対する危険が予想されない場合、州の地方航空管轄当局は、第 1 項の例外を個々の飛行について許可することができる。例外は、制限を課せられるか、期限を設けられるか、又は条件に拘束されることがある。

第 25 条 航空交通管制所のある飛行場での運航業務に関する特別規則

第 1 項 航空交通管制所を有する飛行場で航空機を操作する際に無線接続が不可能な場合、航空機操縦者は、光信号と地上信号による指示及び標識に従わなければならない。

第 2 項 航空交通管制所を有する飛行場において、第 23 条第 1 項第 3 号からの逸脱許可を除き、第 23 条第 2 項に基づく逸脱を許可するため、航空交通管制所は航空監督機関の代理となる。

第 3 項 航空交通管制所を有する飛行場の滑走路では、歩行者及び車両の交通にも、航空交通管制所の許可を要する。航空交通管制所により書面、口頭、電子形式、無線、光信号又は標識によって飛行場交通の安全のために発せられた命令に、従わなければならない。

第 26 条 ジェットエンジン搭載機の離着陸制限

第 1 項 以下のジェットエンジン搭載機は、

1. 最大離陸質量が 34000 kg 以上
2. その型式の乗組員用座席を除く最大座席構成が 19 席超

民間航空の共通規定の制定並びに欧州航空安全機関の設立並びに欧州議会指令 91/670/EEC、規則 (EC) No. 1592/2002 及び指令 2004/36/EC の廃止を目的とする、2008 年 2 月 20 日付欧州議会・理事会規則 (EC) No. 216/2008 (2008 年 3 月 19 日付官報 L79、1 ページ) 各現行版の第 6 条第 1 項に定められる要件を満たす場合にのみ、飛行場での離着陸が許される。

第 2 項 歴史的価値のある航空機の場合、連邦航空局は、第 1 項で言及された制限の例外を認めることができる。欧州連合の他加盟国に登録される航空機に、当該国から付与された例外は認められる。

第 3 項 個々の事例において、連邦航空局は次の場合に、航空機の一時的な使用のため第 1 項に基づく制限に例外を認めることができる。

1. 当該航空機が例外的な目的のために使用されているため、一時的な免除を拒否することは不合理である場合。
2. 当該航空機により装備変更、修理、又は保守を目的とした飛行が実施され、その際に収入が得られない場合。

第 4 項 第 2 項及び第 3 項に基づく例外の許可について、連邦航空局は、当該飛行機の運航時に携行されるべき証明書を発行する。

第 7 章 **飛行準備**

第 27 条 飛行準備の検討及び指定の証明書

第 1 項 航空監督の実施を管轄する者又は機関の要請に応じて、次の者は以下を行う必要がある。

1. 航空機操縦者が、飛行を適切に準備したことを証明すること。
2. 航空機乗組員が、指定の証明書、特に乗務員及び航空機の許可証と証明書を、検査のため渡すこと。

第 2 項 飛行計画を送信すべき飛行に先立ち、航空情報サービスセンターで航空情報を取得する必要がある。例外とされるのは、飛行中に飛行計画が送信される飛行である。

第 28 条 飛行計画の確定

第 1 項 連邦航空安全監督庁は以下を管轄する。

1. 以下の確定。
 - a) 飛行計画の方式及び形式。
 - b) 施行規則 (EU) No. 923/2012 附属書 SERA.4005 に記載される、飛行計画に含まなければならない情報。
 - c) 航空交通サービス通知機関及び施行規則 (EU) No. 923/2012 附属書 SERA.4001c に基づく飛行計画の通知方法。
 - d) 施行規則 (EU) No. 923/2012 附属書 SERA.8020a 第 1 号の意味における逸脱規則。
 - e) 施行規則 (EU) No. 923/2012 附属書 SERA.8020b 第 3 号の意味における逸脱期間。
2. 施行規則 (EU) No. 923/2012 附属書 SERA.8020a 第 2 号の意味における逸脱許可。

第 2 項 連邦交通・デジタルインフラ省は、以下の区域の確定を管轄する。

1. 施行規則 (EU) No. 923/2012 附属書 SERA.4001b 第 4 号の意味における軍事機関との調整が必要とされる区域。
2. 施行規則 (EU) No. 923/2012 附属書 SERA.4001b 第 3 号に基づき、飛行情報サービス、飛行警告サービス及び捜索救助サービスが提供される区域。

第 8 章 **飛行**

第 29 条 無線通信における確定

第 1 項 連邦航空安全監督庁は、以下の確定を管轄する。

1. 施行規則 (EU) No. 923/2012 附属書 SERA.8035、SERA.5005i 及び SERA.5025b の意味における航空無線サービスで無線通話を行うための、航空交通管制所及び地上無線局の無線周波数。
2. 無線通話の方法及び無線接続停止時の方法。

第 2 項 無線通信は、航空無線サービスにおける無線通話として行われる。このとき、第 1 項第 2 号に定められる方法が適用されるものとする。本規則の適用範囲内の無線通信に参加するには、航空業務の

無線通話に使用される言語に関する十分な知識を要する。

第 30 条 現在位置報告

施行規則 (EU) No. 923/2012 附属書 SERA.8025.に基づく管轄当局は、連邦航空安全監督庁である。同局は、特に以下を確定する。

1. 航空交通管制所が現在位置報告の送信を行う必要がない条件。
2. 追加の報告地点。
3. 報告を行う必要がある時間。
4. 現在位置報告の形式及び方法。

第 31 条 航空交通管制承認

第 1 項 航空機操縦者は、施行規則 (EU) No. 923/2012 附属書 SERA.5010、SERA.6001 及び SERA.8001 に規定されている場合以外に、第 17 条第 1 項に基づき制約として定められている場合には、飛行制限区域での飛行に対する航空交通管制承認を受けなければならない。

第 2 項 連邦航空安全監督庁は、特定の場合において、航空交通管制承認の付与に特別な要件を課すことがある。

第 3 項 施行規則 (EU) No. 923/2012 附属書 SERA.8015 に基づく航空交通管制承認により、航空機操縦者は、特定の制約又は条件の下で飛行を実施する許可を得る。管轄の航空交通管制所は、自身が管理する飛行の動作を制御するときに、飛行プロセス、特に飛行経路及び飛行高度を、適切な承認によって個々に確定することができる。

第 4 項 航空機操縦者は、新しい航空交通管制承認が付与される前に、最後に付与され認められた航空交通管制承認から逸脱してはならない。これは、自身の即時の決断を要する緊急事態には適用されない。このような場合に航空機操縦者は、管轄の航空交通管制所に直ちに通知し、新しい航空交通管制承認を取得しなければならない。

第 5 項 連邦航空安全監督庁は、連邦交通・デジタルインフラ省との合意の上で、施行規則 (EU) No. 923/2012 附属書 SERA.8010a に基づき、最小管制間隔を承認する。

第 6 項 施行規則 (EU) No. 923/2012 附属書 SERA.8005b 第 5 号に基づく管制間隔は、施行規則 (EU) No. 923/2012 第 2 条第 122 号の意味における有視界飛行規則に基づく特別飛行の間に確保されてはならない。かかる飛行については、管轄の航空交通管制所が航空機操縦者に対し、施行規則 (EU) No. 923/2012 第 2 条第 132 号に基づく交通情報を提供し、また、その要求に応じて同規則第 2 条第 131 号に基づく回避指示を与える。

第 32 条 離着陸報告

第 1 項 航空機操縦者は、飛行計画が提出された飛行について、離陸後に遅滞なく実際の離陸時刻を、管轄の航空交通管制所に送信しなければならない。これは、航空交通管制所のある飛行場からの離陸には適用されない。連邦航空安全監督庁は、第 1 文の例外を認めることができる。

第 2 項 離陸時刻送信の内容、形式及び送信方法並びに第 1 項に定められる時点からの逸脱許可に関する詳細は、連邦航空安全監督庁によって定められる。

第 3 項 第 2 項は、施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 SERA.4020 に基づく着陸報告に準用される。

第 33 条 飛行方法

第 1 項 管轄の航空交通管制所が、第 31 条第 3 項に基づき異なる航空交通管制承認を出さない限りにおいて、航空機操縦者は、管制区域内での飛行及び航空交通管制所のある飛行場での離着陸並びに計器飛行規則に基づく飛行の際に、指定された飛行方法に従わなければならない。

第 2 項 連邦航空安全監督庁は、飛行経路、飛行高度及び報告地点を含めた第 1 項に記載される飛行方法を、法令によって定める権限を有する。

第 3 項 航空交通の安全並びに公共の安全及び秩序に対する危険を防ぐために、航空安全組織は、連邦航空安全監督庁との合意の上で、一般命令により個々の事例における飛行方法を定めることができる。差し迫った危険がある場合に、航空安全組織は、第 1 文に記載される一般命令を、連邦航空安全監督庁との合意がなくとも定めることができる。かかる場合には、遅滞なく合意を確立しなければならない。翌業務日が経過するまでに連邦航空安全監督庁で合意が確立されない場合に、航空安全組織は、飛行方法の決定を取りやめなければならない。一般命令による飛行方法決定の有効期間は、3 ヶ月を超えないものとする。

第 9 章

有視界飛行規則

第 34 条 フライトレベル 195 より上での飛行の許可

連邦航空安全監督庁は、施行規則（EU）No. 923/2012（2012 年 10 月 13 日付官報 L281、1 ページ）によって最終改正され、施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 SERA.5005d 第 1 号に関連する、空域分類及びフライトレベル 195 より上の空域への有視界飛行規則に基づく飛行による到達に関する 2006 年 5 月 11 日付委員会規則（EC）No. 730/2006（2006 年 5 月 16 日付官報 L128、3 ページ）第 4 条に基づく、フライトレベル 195 より上での飛行の許可を管轄する。

第 35 条 有視界飛行規則に基づき飛行する際の高度計設定と巡航高度

第 1 項 有視界飛行規則に則る飛行に対する高度計設定高度は、連邦航空安全監督庁によって定められる。

第 2 項 第 1 項に基づき定められた高度以下での有視界飛行規則に則る大陸横断飛行の際に、航空機操縦者は、飛行距離が最も短い航空管制所のある飛行場の QNH 値に当該高度が達したかその値を下回った直後に、高度計を設定しなければならない。QNH 値は、通常の大気の温度条件が当該地点付近及び当該地点の下部で支配的であると仮定した上で、平均海面に限定されたその地点の空気圧値である。

第 3 項 第 1 項に基づき定められた高度を上回る有視界飛行規則に則る大陸横断飛行の際に、航空機操縦者は、高度が 1013.2hPa に到達したかそれを下回った直後に、高度計を設定しなければならない（標準高度計設定）。

第 4 項 連邦航空安全監督庁は、施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 SERA.5005g で指定された高度からの逸脱を定めることができる。

第 36 条 夜間の有視界飛行に基づく飛行

第 1 項 夜間の有視界飛行規則に基づく飛行は、施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 SERA.5005c に記載される条件下でのみ許可される。

第 2 項 夜間に航空スポーツ器具を用いて有視界飛行規則に基づく飛行をすることは禁じられている。その例外は、座席が 1 席のパラグライダーである。

第 3 項 夜間の管制区域内における、有視界飛行規則に基づく特別飛行の実施は許可される。

第 37 条 有視界飛行規則に基づき飛行する際の最低安全高度

第 1 項 特定目的での飛行に関して、州の地方航空管轄当局は、単独飛行又は隊列飛行に対し、施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 SERA.5005f で指定される最低飛行高度の例外を認めることができるが、但し、かかる例外がその都度の目的にとって必要であり、それにより公共の安全及び秩序への危険が発生しない場合に限られる。産業設備、混雑した場所、災害現場又は被災地域の上空における最低安全高度の調査が例外的に認められる場合に、航空機操縦者は以下の義務を負う。

1. 飛行開始前に州航空当局の指定機関に報告し、次の情報を提供する義務。
 - a) 航空機を使用する場所と時間。
 - b) 最低安全高度の予想調査期間。
 - c) 航空機の記号及び型式。
2. 飛行開始前に、各管轄機関と飛行実施を調整する義務。
3. 最低安全高度の調査期間中に、常に無線が受信できる状態を保ち、施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 1 に基づく警告信号に従う義務。
4. 管轄当局の要請に応じて、直ちに当該区域を離れる義務。

第 2 項 橋梁及び同様の建築物並びに架空線及びアンテナの下を飛行してはならない。

第 3 項 滑空機、有人自由気球、ハンググライダー及びグライダーは、それらの操作の性質上必要であり、それらの操作により公共の安全及び秩序を危険にさらすことがない場合に、施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 SERA.5005f 第 2 号で指定される最低飛行高度及び最低管制間隔を下回ることが可能である。

第 38 条 有視界飛行規則に基づく超音速飛行

第 1 項 連邦交通・デジタルインフラ省は、超音速飛行の際に地表でソニックブームが確認されないことが保証される限り、施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 SERA.5005d 第 2 号及び第 2 項に基づく禁止の例外を認めることができる。

第 2 項 例外には、付随的規定、特に条件を加えられることがある。特に、特定の飛行高度及び飛行距離、また、本規則の適用範囲内で離陸又は着陸が意図される限りにおいて特定の飛行場が指定されることがある。第 1 項の要件に従わない場合、許可は取り消されるものとし、第 1 項の要件がその後一時期にとどまらず廃止されたときには撤回されるものとする。

第 3 項 地表でソニックブームが確認されないことを証明するのに資する場合、個別的事例において、第 1 項以外の実験目的の超音速飛行が許されることがある。

第 39 条 搜索救助飛行に対する一般的許可

ある人の身体及び生命に危険が生じた場合の搜索救助出動における飛行、又は救援のための飛行は、施行規則（EU）No. 923/2012 第 4 条第 1 項に基づき、施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 SERA.5001 及び SERA.5005 の規定から逸脱することが許される。

第 40 条 空域クラス F 及び G における最低限の有視界気象状態

空域クラス F 及び G では、施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 SERA.5001 に加えて、飛行規程に以下の最小値が適用される。

1. 以下の飛行に関しては、平均海面上 900 m (3000 ft) 以下では 1500 m、又は地上では 300 m (1000 ft)。
 - a) 衝突を避けるために他の交通や障害物を適時に十分認識可能な、140 ノット以下の速度での飛行。
 - b) 例えば交通量が少ない地域で低高度での飛行作業を行う場合など、他の交通に遭遇する可能性が一般的に低い状況下にある飛行。
2. 衝突を避けるために、他の交通や障害物を適時に十分認識可能な速度で飛行する場合のヘリコプターに関しては、平均海面上 900 m (3000 ft) 以下では 800 m、又は地上では 300 m (1000 ft)。その都度より高い高度が基準となる。

第 10 章 計器飛行規則

第 41 条 計器飛行規則に基づき飛行する際の高度計設定と周遊飛行高度

第 1 項 計器飛行規則に基づく飛行に対する高度計設定高度は、連邦航空安全監督庁によって定められる。

第 2 項 第 1 項に基づき定められた高度以下での計器飛行規則に基づく飛行の際に、航空機操縦者は、管轄の航空交通管制所によって伝達された QNH 値に当該高度が達したかその値を下回った直後に、高度計を設定しなければならない。

第 3 項 第 1 項に基づき定められた高度を上回る計器飛行規則に則る飛行の際に、航空機操縦者は、標準高度計設定を適用しなければならない。

第 4 項 連邦航空安全監督庁は、計器飛行のため航空路誌に以下を定めることができる。

1. 施行規則（EU）No. 923/2012 附属書 SERA.5020b に記載される管制空域で逸脱する飛行高度又はフライトレベル。
2. 附属書 SERA.5025a に記載される非管制空域において、平均海面上 900 m (3000 ft) 以下の逸脱する周遊飛行高度。

但し、公共の安全及び秩序、特に航空交通の安全がそれらの影響を受けない場合に限られる。

第 42 条 着陸中止

航空機操縦者は、適用される計器着陸方法に関して定められた、着陸を中止すべき数値に到達したものの目視で着陸を完了できない場合に、着陸を中止し第 33 条に基づき定められた進入復行を開始しなければならない。

第 11 章 科料規定及び最終規定

第 43 条 Nachrichten für Luftfahrer での通知

第 2 条第 1 項、第 16 条第 1 項及び第 3 項、第 17 条第 1 項、第 22 条第 2 項第 1 文、第 28 条、第 29 条、第 30 条、第 31 条第 2 項、第 32 条第 2 項、第 35 項第 1 項及び第 41 条第 1 項に基づく規則、許可及び決定は、各条項に記載される当局により、*Nachrichten für Luftfahrer* において周知される。

第 44 条 秩序違反

第 1 項 故意又は過失により以下を行う者は、航空交通法第 58 条第 1 項第 10 号の意味における秩序違反とする。

1. 第 2 条第 1 項に違反して、定められた度量単位を適用しないこと。
2. 第 4 条第 1 文に違反して航空機を操縦し、又は他の乗組員として活動すること。
3. 第 5 条に違反して、航空機操縦の際に、秩序に則る操縦又は操作が不可避に必要とするより大きい騒音を発生させること。
4. 事故又は故障の報告に関する第 7 条第 1 項第 1 文又は第 2 文、第 2 項第 1 文又は第 3 項の規定に違反すること。
5. 第 11 条第 1 項に違反して、速度制限を遵守しないこと。
6. 第 13 条第 1 項第 1 文に違反して、物品又は他の物質を廃棄または排出すること。
7. 曲芸飛行に関する第 14 条第 1 項、第 2 項第 1 文、第 3 項第 1 文又は第 4 項の規定に違反すること。
8. 第 15 条第 1 項第 1 文に基づく許可なく第 2 項にも関連する許可を得ておらず、又は第 5 項に違反して曳航飛行又は広告飛行を行うこと。
9. 第 15 条第 3 項第 1 文に基づく実施可能な条件に違反すること。
10. 第 16 条第 3 項に違反して、有視界飛行規則又は計器飛行規則に基づく飛行を行うこと。
11. 第 17 条第 2 項第 3 文に基づく実施可能な条件に違反すること。
12. 第 18 条第 1 項第 1 文に基づく許可なく、離陸又は着陸すること。
13. 第 19 条第 1 項に違反して空域を利用すること。
14. 第 20 条第 1 項第 1 文に基づく許可なく、空域を利用すること。
15. 第 20 条第 1 項第 2 文に違反して、係留索を使用しないこと、正しく使用しないこと又は完全に識別可能にしないこと。
16. 第 20 条第 4 項第 2 文に基づく実施可能な条件に違反すること。
17. 第 21 条第 1 項に違反して、交通航空管制承認を取得しないこと。
- 17a. 第 21a 条第 1 項に基づく許可なく、無人飛行システム又はラジコン模型飛行機を操作すること。
- 17b. 第 21a 条第 1 項又は第 21b 条第 2 項第 2 文又は第 3 項第 1 文に基づく許可に関連する実施可能な条件に違反すること。
- 17c. 第 21a 条第 4 項第 1 文に違反して、同文に記載される証明を行わないこと、正しく行わないこと、完全に行わないこと又は適時に行わないこと。
- 17d. 第 21b 条第 1 項第 1 号から第 9 号又は第 2 項第 1 文に違反して、無人飛行システム又はラジコン模型飛行機を操作すること。
- 17e. 第 21f 条に違反して、無人飛行システム又はラジコン模型飛行機に回避操作を行うよう配慮しないこと。
18. 第 22 条第 2 項第 2 文に基づく許可なく、飛行場交通区域内に進入すること又はそこから離陸すること。
19. 飛行場又はその周辺での運航業務に関する第 23 条第 1 項第 1 号、第 2 号、第 3 号、第 8 号又は第

9号の規定に違反すること。

20. 第24条第1項に違反して、飛行場で離陸又は着陸すること。
21. 第25条第3項第1文に基づく許可なく、滑走路を通行すること。
22. 離陸又は着陸の制限に関する第26条第1項の規定に違反すること。
23. 第26条第4項に違反して、証明書を携行しないこと。
24. 第29条第2項第2文に違反して、定められた方法を適用しないこと。
25. 第31条第1項に違反して、航空交通管制承認を取得しないこと。
26. 第31条第3項第1文に基づく許可なく飛行を実施すること、又は第31条第3項第1文に基づく実施可能な条件に違反すること。
27. 航空交通管制承認に関する第31条第4項第1文又は第3文の規定に違反すること。
28. 第32条第1項第1文に違反して、離陸報告を行わないこと、正しく行わないこと又は適時に行わないこと。
29. 第33条第1項に違反して、指定された飛行方法に従わないこと。
30. 高度計設定に関する第35条第2項第1文又は第3項又は第41条第2項又は第3項の規定に違反すること。
31. 夜間の有視界飛行規則に基づく飛行に関する第36条第1項又は第2項第1文の規定に違反すること。
32. 最低安全高度を下回った場合の義務に関する第37条第1項第2文の規定に違反すること。
33. 第37条第2項に違反して、橋梁又は同様の建築物、架空線又はアンテナの下を飛行すること。
34. 第38条第2項第1文に基づく実施可能な条件に違反すること。

第2項 飛行安全確保のサービス及び方法に関する共通の航空交通規則及び運航規定を定め、施行規則 (EC) No. 1035/2011 及び規則 (EC) No.1265/2007、(EC) No.1794/2006、(EC) No. 730/2006、(EC) No. 1033/2006 及び (EU) No. 255/2010 を改正するための 2012 年 9 月 26 日付委員会実施規則 (EU) No. 923/2012 (2012 年 10 月 13 日付官報 L281、1 ページ、2013 年 5 月 31 日付官報 L145、38 ページ) の規定に、故意又は過失により以下を行うことによって違反した者は、航空交通法第 58 条第 1 項第 13 号の意味における秩序違反とする。

1. 附属書 SERA.2010a に違反して、航空機の制御機器を操作すること。
2. 飛行準備に関する附属書 SERA.2010b の規定に違反すること。
3. 附属書 SERA.2020 第 1 文に違反して、安全関連人員としての職務を遂行しないこと。
4. 附属書 SERA.3101 に違反して、航空機を操縦すること。
5. 附属書 SERA.5005f に関連する附属書 SERA.3105 第 2 文に違反して、有視界飛行規則に基づく飛行の最低高度を下回ること。
6. 附属書 SERA.5015b に関連する附属書 SERA.3105 に違反して、計器飛行規則に基づく飛行の最低高度を下回ること。
7. 回避に関する附属書 SERA.3210a、b 又は d 第 1 号、第 2 号、第 3 号又は第 4 号 iii 又は iv の規定に違反すること。
8. 附属書 SERA.3210c 第 1 号に違反して、右側に回避しないこと。
9. 航空機から操作すべき標識灯に関する附属書 SERA.3215a、b、c 又は d の規定に違反すること。
10. 承認された計器飛行条件下での飛行に関する附属書 SERA.3220 の規定に違反すること。
11. 飛行場又はその周辺における運航業務に関する附属書 SERA.3225 の規定に違反すること。
12. 水上での操縦に関する附属書 SERA.3230a 第 1 号、第 2 号、第 3 号又は第 4 号の規定に違反すること。
13. 施行規則 (EU) No.923/2012 附属書 1 に関連する信号及び記号に関する附属書 SERA.3301a の規定に違反すること。
14. 附属書 SERA.3401a に違反して、協定世界時を適用しないこと又は指定された方法で適用しないこと。

15. 附属書 SERA.4001b、c 又は d に違反して、飛行計画を送信しないこと、正しく送信しないこと、完全に送信しないこと又は適時に送信しないこと。
16. 附属書 SERA.4020a 及び関連する c に違反して着陸報告を送信しないこと、正しく送信しないこと、完全に送信しないこと、指定された方法で送信しないこと又は適時に送信しないこと。
17. 附属書 SERA.5001 に違反して、雲との間隔を守らないこと。
18. 有視界飛行規則に関する附属書 SERA.5005a、b、f 又は i の規定に違反すること。
19. 附属書 SERA.5005d に基づく許可なく、有視界飛行規則に基づく飛行を行うこと。
20. 附属書 SERA.5010 第 1 文に基づく許可なく、管制区域内で有視界飛行規則に基づく特別飛行を行うこと。
21. 附属書 SERA.5015c 第 1 号に違反して、変更の通知や伝達を行わないこと、指定された方法で行わないこと又は適時に行わないこと。
22. 管制空域内での計器飛行規則に基づく飛行規制に関する附属書 SERA.5020b の規定に違反すること。
23. 附属書 SERA.8015b 第 1 号、第 2 号、第 3 号若しくは第 5 号又は d にそれぞれ関連する附属書 SERA.6001a、b、c 又は d に違反して、航空交通管制承認を取得しないこと、正しく取得しないこと、完全に取得しないこと、指定された方法で取得しないこと又は適時に取得しないこと。
24. 附属書 SERA.8025 に違反して、報告を行わないこと、正しく行わないこと、完全に行わないこと、指定された方法で行わないこと又は適時に行わないこと。
25. 附属書 SERA.8035a に違反して、聴取体制が維持されていない、又は双方向無線接続が確立されていないこと。
26. 附属書 SERA.12005、SERA.12010 又は SERA.12015 に関連する附属書 SERA.12001 に違反して、航空機の監視について報告しないこと、指定された方法で報告しないこと又は適時に報告しないこと。

附属書 1 (第 9 条第 2 項関連)

航空機の操縦、保守、製造において報告義務のある事象の一覧

(所収：連邦法令公報第 I 部 2015、1908～1914)

- 注1： 本附属書において、報告義務のある事象がほとんど挙げられているにせよ、完全に列举されている訳ではない。関係者の見解に基づき基準を満たしている他の事象も、同様に報告されるものとする。
- 注2： 本附属書には、航空機の操縦、保守、修理及び製造に関する報告要件の例が記載されている。
- 注3： 報告義務があるのは、操作上の安全性が危険にさらされた、若しくは危険にさらされる可能性のあった事象、又は安全でない操作状況に陥る可能性があった事象である。報告者の見解に基づき、ある事象が操縦の安全性を危険にさらすことはなかったものの、他の起こりうる状況下で再発するときに危険を引き起こす可能性がある場合には、その報告を行うべきである。製品、部品又は機器の категорияで報告可能とみなされるのは、他の categoria に属していない可能性があり、単一要因（人的又は技術的）の不在または存在により、事象を事故又は重大な故障に至らしめるものである。
- 注4： RVSM、ETOPS 若しくは RNAV などの特別な許可、又は設計若しくは整備のプログラムには、該当する許可又は該当するプログラムに関連する、操作不具合又は誤動作の報告要件が適用される可能性がある。

略語：

RVSM：Reduced Vertical Separation Minima 短縮垂直間隔

ETOPS：Extended Operation 長距離進出運航

目次

- A. 運航業務
- B. 航空機の技術的事件
- C. 航空機の保守及び修理
- D. 航空ナビゲーションサービス、飛行場施設及び地上サービス
- E. 第 B 章第 2 号に記載される特殊システムの基準に基づき報告義務のある事象の例

A. 運航業務

1. 航空機の操縦

- a) 回避操縦：
 - aa) 他の航空機、地面若しくは他の物体と衝突する危険性、又は回避操縦が適切と思われる安全でない状況。
 - bb) 他の航空機、地面又は他の物体との衝突を避ける必要がある場合の手段である回避操縦。
 - cc) 他の安全でない状況を回避する必要がある場合の手段である回避操縦。
- b) 予防着陸及び緊急着陸を含めた離陸又は着陸時の故障、短距離着陸、離着陸滑走路のオーバーラン、離陸、離陸中断、着陸などの事象、又は閉鎖中、使用中若しくは誤った離着陸滑走路に着陸しようとする試み、離着陸滑走路での故障。
- c) 離陸時又は初期上昇時の予想性能を下回ること。
- d) 危険をもたらす燃料量、又は燃料を汲み上げるか若しくはすべての使用可能な燃料を消費することが不可能であること。
- e) 理由にかかわらず航空機に関する制御の喪失（部分的又は一時的であっても）。
- f) 危険な状況又は潜在的に危険な状況の結果又は原因として、 V_1 に近いまたはそれを上回る速度で発生する事象（離陸中止、テールストライク、エンジン出力喪失）。
- g) 危険な又は潜在的に危険な状況に至る再上昇。
- h) 以下からの逸脱。
 - V_{NE} (Never Exceed Speed) より速い飛行速度—各構造において超過してはならない速度に対応。
 - V_{MC} (Minimum Control Speed) より遅い飛行速度—各構造において下回ってはならない速度に対応。
 - 理由にかかわらず、指定経路又は指定飛行高度からの 300 ft 超の逸脱。
- i) 要求された視覚特性がない状態で着陸決定高度又は最低降下高度を下回ること。
- j) 実際の自機位置又は他の航空機の位置に対する知覚喪失。
- k) 航空機乗組員間（Crew Resource Management - CRM）又は航空機乗組員とそれ以外の者（客室乗務員、航空交通管制官、航空技術者）との間における通信の遮断。
- l) „Heavy Landing Check “が必要とみなされるハードランディング。
- m) 不均一燃料分布の限界値の超過。
- n) SSR コード又は高度計サブスケールの不適切な設定。
- o) ナビゲーション若しくは出力計算の機器の不適切なプログラミング、又はこれらの機器への誤入力又は誤ったデータの使用。
- p) 訂正が行われなかった場合、又は再度確認が行われなかった場合は、無線通信の誤受信又は誤解。
- q) 燃料の供給や分配に影響を及ぼしていた燃料設備の誤作動又は損傷。
- r) 航空機によって固められた滑走面を意図せぬ残存。
- s) 航空機と他の航空機、地上の車両又は物体との衝突。

- t) 制御要素の意図せぬ操作や誤操作。
- u) ある飛行フェーズ中に指定の航空機形態を得られなくなる（欠陥のある離着陸装置又は欠陥のある離着陸装置扉、着陸用補助翼、安定装置、スラットなど）。
- v) 訓練、システム再検査の際に、又は訓練の目的で、緊急事態の諸条件をターゲットとしたシミュレーションの結果としての、危険な状態又は潜在的に危険な状態。
- w) 異常な振動。
- x) 形態に関する警告、失速警告（„Stick Shake “）又は速度警告などの、航空機の操縦に関連する主警告システムの作動。但し、以下の場合を除く。
 - aa) 航空機乗組員が当該警報は誤警告であることを確認しており、当該誤警告が、警告に対する航空機乗組員の対応から生じる困難や危険をもたらさなかった場合。
 - bb) 当該作動が訓練又は試験を目的として行われた場合。
- y) 以下の場合における地上近接警告システム（Ground Proximity Warning System - GPWS / Terrain Awareness and Warning System -TAWS）の警告
 - aa) 航空機が、計画又は予想よりも地面に近い場合。
 - bb) 当該警告が計器気象条件（IMC）下で、又は夜間に発生し、速い降下速度によって作動したことが確かである場合（モード1）。
 - cc) 当該警告が、着陸時に適切な地点で離着陸装置又は着陸用補助翼が出されていないことに基づく場合（モード4）。
 - dd) 他の航空機との距離の短縮など、当該警告に対する乗組員の対応に起因する困難又は危険があるか、又は結果として生じる可能性がある場合。これには、すべてのモード又はタイプの警告、すなわち本当の警告、妨害警告又は誤警告が含まれている可能性がある。
- z) 乗組員の警報への対応に起因して以下の困難又は危険が発生する場合、又は発生する可能性があった場合の地上近接警告システム（GPWS / TAWS）の警告。
 - aa) ACAS 命令（RA）、（ACAS : Aircraft Collision Avoidance System、RA : Resolution Advice）
 - bb) エンジン又はプロペラジェットに起因する相当な損傷又は重大な負傷。

2. 緊急事態

- a) 消火後にも発生する火災、爆発、煙又は有毒ガス若しくは有害ガス。
- b) 以下の場合における緊急事態を制御するための、航空機乗組員による指定されていない方法の適用。
 - aa) 方法が指定されているものの適用されていない場合。
 - bb) 方法が指定されていない場合。
 - cc) 方法が指定されているものの、不十分又は不適切である場合。
 - dd) 指定された方法を正しく適用することができない場合。
- c) 保守、訓練又は試験を目的とする適用の際にも、非常事態での適用方法が不適格であること。
- d) 航空機の緊急避難をもたらす事象。
- e) 圧力低下。
- f) 状況を制御するための緊急装備の使用又は指定の救急処置の適用。
- g) 緊急事態宣言（„Mayday “又は„Pan “）に至らしめる事象。
- h) 保守、訓練又は試験目的で使用される場合にも、出口扉及び照明を含む非常事態システム又は非常装備部品の故障。
- i) 乗組員の一人による酸素の緊急使用を必要とさせる事象。

3. 航空機乗組員のインキャパシテーション

- a) 離陸後にインキャパシテーションが発生したと思われる場合における、離陸前を含めた航空機乗組員の一人のインキャパシテーション。
- b) 重要な緊急事態での業務を実施不可能にする、客室乗務員の一人のインキャパシテーション。

4. 負傷

乗客や乗組員に重大な負傷をもたらした、又はもたらす可能性のあった事象。

5. 気象

- a) 飛行機に損傷を与えた、又は重要な機能の停止又は故障をもたらした落雷。
- b) 航空機に損傷を与えた、又は重要な機能の停止又は故障をもたらした降雹。
- c) 乗員に傷害をもたらした、又は後から航空機の乱気流チェックを行う必要があると考えられる激しい乱気流内の飛行。
- d) 瞬間突風内の飛行。
- e) 操作上の問題、航空機の損傷又は重要な機能の停止又は故障をもたらした凍結の問題。

6. 外部の安全

- a) 爆弾の脅威又はハイジャックを含む航空輸送における違法な干渉。
- b) 酔っぱらった、暴力的な、又は指示に従わない乗客を制御する際の困難性。
- c) 「盲目の旅客」の発見。

7. その他の事象

- a) 単独で発生して報告可能であるとはみなされないが、頻度が高いため潜在的な危険となる、特定の種類の反復事象。
- b) 航空機に損傷を与え、又は重要な機能の停止又は故障をもたらしたバードストライク。
- c) 後方乱気流中の飛行。
- d) 航空機又はその機中の乗員にとっての危険又は潜在的危険であるとみなされた事象と同様の他の事象。

B. 航空機の技術的事象

1. 構造

構造の損傷をすべて報告する必要はない。技術的判断後に、損傷が報告可能であるほど深刻か否かを決定する必要がある。その際に、以下の例が参考として役に立つ。

- a) 耐損傷性を有するものに分類される耐荷重構造部品（寿命制限部品）の損傷。耐荷重構造部品とみなされるのは、飛行荷重、床荷重及び圧力荷重の取り込みに大きく寄与し、その不具合が航空機全体の不具合に至りうるすべての部品である。
- b) 耐荷重構造部品の許容公差を超える損傷又は欠陥。
- c) フラッター現象、非周期的動作又は制御逆転に対して指定された安全マージンがもはや遵守不可能なほどに、その不具合が構造の剛性に影響を与えうる、構造部品の許容公差を超える損傷又は欠陥。
- d) 航空機の乗員を負傷させうる重い部品の放出をもたらすおそれのある、構造部品の損傷又は欠陥。
- e) システムの適切な機能が脅かされるおそれのある、構造部品の損傷又は欠陥(下記第2号iを参照)。
- f) 飛行中における航空機の構造部品の離脱。

2. システム

すべてのシステムに適用される以下の一般的基準が提案される。

- a) 標準的な操作方法、訓練などが不十分になるおそれのあるシステム、サブシステム又は装備一式の停止、重大な機能不全又は損傷。
- b) 例えば以下のような、航空機乗組員によるシステム制御の不可能性。
 - aa) 望ましくない単独行動。
 - bb) 不十分な動作又は不作為などの誤った対応や不完全な対応。
 - cc) 制御要素の自律的動作。
 - dd) 接続の機械的分離又は機械的拒否。
- c) 排他的システム機能の停止又は故障（複数の機能を単一システムに統合可能）。

- d) 1つのシステム内又は複数システム間の相互干渉。
 - e) システムの保護装置又は付随する緊急装置の停止又は機能不全。
 - f) システムの冗長機能の停止。
 - g) 予期せぬシステム挙動の結果である事象。
 - h) 複数の互いに独立したメインシステム、サブシステム又は装備一式を備えた航空機の場合：メインシステム、サブシステム又は装備一式の停止、重大な機能不全又は損傷。
 - i) 単一のメインシステム、サブシステム又は装備一式機器を備えた航空機の場合：メインシステム、サブシステム又は装備一式の停止、重大な機能不全又は損傷。
 - j) 乗組員が当該警報は誤警告であることを明確に確認しておらず、当該誤警告が、警告に対する乗組員の対応から生じる困難や危険をもたらさなかった限りにおける、航空機のシステム又は装備一式のメイン警告システムの作動。
 - k) 可燃性であるか、又は航空機の構造、システム若しくは装備一式の危険な汚染を引き起こす可能性があるか、又は乗員にとって危険となっている作動液、燃料、油又は他の液体の漏れ。
 - l) 乗組員に誤った通知をもたらす可能性がある場合における、表示システムの機能不全または欠陥。
 - m) 重大な飛行フェーズで発生し、関係するシステムの操作に影響を及ぼす場合における、停止、機能不全又は欠陥。
 - n) (出力計算方法の正確性を考慮した際に) 制動、燃料消費などにおける危険な状況をもたらした、実際の出力の承認出力からの著しい逸脱。
 - o) 着陸用補助翼、スラット、スポイラーなどの飛行制御設備における非対称性。
- E章には、これらの一般的基準を特定システムに適用した結果として発生する、事象のリストが含まれている。

3. 駆動システム (エンジン、プロペラ及びローターシステムを含む) 並びに補助動力タービンシステム

- a) エンジンの燃焼停止、シャットダウン又は誤作動。
- b) 急速旋回部品 (補助動力タービン、圧縮エアスターター、空調、空気駆動補助タービン、プロペラ又はローターなど) の回転数超過又は回転数制御不可能性。
- c) 以下の単数又は複数の結果を伴うエンジン部品の停止又は誤作動。
 - aa) 部品／断片の離脱。
 - bb) 制御不能な内部又は外部の燃焼又は高温ガスの漏洩。
 - cc) 操縦士によって選択された方向とは異なる方向への推力。
 - dd) 逆推力システムの機能停止又は意図しない機能。
 - ee) 出力、推力又は回転数の制御不可能性。
 - ff) エンジンマウントの故障。
 - gg) エンジンの重要部品の部分的又は完全な喪失。
 - hh) 航空機乗組員又は乗客を行動不能にするのに十分な、濃煙又は高濃度の毒性物質の目視可能な発生。
 - ii) 通常の方法によるエンジン停止不可能性。
 - jj) 機能しているエンジンの再起動不可能性。
- d) 望ましくない推力／出力損失、推力／出力変化又は推力／出力変動。その場合に、かかる事象は推力・出力制御損失 (LOTC) として分類され、また、以下の場合に発生する。
 - aa) 単一エンジンの航空機の場合。
 - bb) 当該事象がその都度の経過に対して過度であると考えられる場合。
 - cc) 複数のモーターが搭載された航空機、特に2つのモーターが搭載された航空機に、複数のエンジンが関係しうる場合。
 - dd) 複数のモーターが搭載された航空機に同一又は同様のタイプのエンジンがある経過で使用され、その際に当該事象が危険又は重大とみなされる場合。

- e) 寿命に達する前に部品を使用不能にする、寿命制限部品の損傷。
- f) 飛行中に複数のエンジンが停止する可能性が存在するような高いシャットダウン率を、飛行中に引き起こしうる同様の原因による欠陥。
- g) 必要な場合におけるエンジンリミッター若しくは制御装置の機能停止、又はかかる装置の意図せぬ機能。
- h) エンジンパラメータの超過。
- i) 損傷の結果生じた異物との接触。
- j) プロペラとギア：
 - 以下の単数又は複数の結果を伴う、プロペラ又はエンジンの部品の停止又は機能不全。
 - aa) プロペラの回転数超過。
 - bb) 過度の空気抵抗の発生。
 - cc) 操縦士によって選択された方向の反対方向への推力。
 - dd) プロペラまたはより大きなプロペラ部品の完全な分離。
 - ee) 過度の不均衡をもたらす誤作動。
 - ff) 飛行のために設定された小さい迎角での最小位置下での、プロペラ羽根の望ましくない動き。
 - gg) フェザリングを行うための調整の失敗。
 - hh) プロペラの迎角に関する調整の失敗。
 - ii) 迎角の自動的な狂い。
 - jj) 制御不能な推力又は回転数の変動。
 - kk) 低エネルギー部品の離脱。
- k) ローター及びギア。
 - aa) 飛行中のローターの離脱やローター制御の誤作動をもたらすおそれのある、メインローターギア/メインローターアタッチメントの損傷又は欠陥。
 - bb) テールローター又はそのギア及び同等のシステムの損傷。
- l) 補助動力タービンシステム。
 - aa) ETOPS や MEL などの操作要件に従い利用可能な必要がある場合における、補助動力タービンのシャットダウン又は故障。
 - bb) 補助動力タービンのシャットダウン不可能性、
 - cc) 回転数超過、温度超過。
 - dd) 航空機の操縦に必要な場合における、補助動力タービンの始動不可能性。

4. ヒューマンファクター

航空機の装備の特徴又は不備により、結果的に危険な影響又は事故を引き起こすおそれがあった誤操作がもたらされた可能性のある突発的事象。

5. その他の事象

- a) 事象の状況が航空機又はその乗員を危険にさらした場合に、通常は報告義務があるとはみなされない事象（内装及びキャビン装備又は水システムの分野における事象）。
- b) 火災、爆発、煙又は有毒若しくは有害な蒸気。
- c) 航空機を危険にさらしたり、航空機の乗員又は航空機付近や地上の人や物の安全を危険にさらしたりするおそれのあるその他の事象。
- d) 旅客へのアナウンスを不可能又は聴取不可能にする、キャビンスピーカーシステムの停止又は欠陥。
- e) 飛行中の操縦士座席調整の不具合。

C. 航空機の保守及び修理

1. この目的のために特別に指定されていない検査又は試験の方法において確認された、航空機の部品又は構成要素の不正確な組立。

2. 構造上の損傷をもたらす熱気漏れ。
3. 寿命に達する前に使用不可能になった寿命制限部品の損傷。
4. 何らかの原因（フラッター、剛性喪失又は構造的損傷など）による、以下の損傷又は破損（例えば、破壊、亀裂、腐食、層間剥離、離脱）
 - a) かかる損傷又は破損が修理マニュアルで許可された限度を超えており、修理又は部分的若しくは完全な交換が必要な場合には、一次構造又は基本構造要素（製造元の修理マニュアルの規定に基づく）。
 - b) 結果的に航空機を危険にさらした、又は危険にさらす可能性のあった二次構造。
 - c) エンジン、プロペラ又は回転翼（ローター）システム。
5. 以下の場合に、監督当局の耐空性指令又はその他の拘束力のある指令の実施に基づき確認される、故障、誤動作若しくは欠陥又は損傷又は破損。
 - a) それらが報告実施機関によって初めて確認される場合。
 - b) その後の指令の実施において、指令に指定されている許容限度を超えた場合や、公表された修理又は対策の方法が不可能である場合。
6. 保守や試験の目的で使用される場合を含む、出口扉及び照明などの非常用システム又は非常装置部品の故障。
7. 指定された保守方法の不遵守、又は遵守の際に発生した重大な欠陥。
8. 生産地が不明又は疑われる製品、部品、装備及び材料。
9. 保守の過失に至る恐れのある、誤解を招くような、誤った又は不十分な保守情報又は保守方法。
10. 必須の定期検査及び定期試験の手順において、問題を明確に認識できず当該問題が危険な状況をもたらす場合に、航空機のシステム及び装備の試験に使用される地上装備の故障、誤動作又は欠陥。

D. 航空ナビゲーションサービス、飛行場施設及び地上サービス

1. 航空ナビゲーションサービス (ANS)

(ANS: Air Navigation Service)

2. 飛行場及び飛行場施設

- a) 燃料補給中に大量の燃料の排出。
- b) 航空機の飛行時間、性能、重心位置又は構造強度に重大な影響を及ぼすおそれがある、誤った量の燃料の補給。

3. 乗客、荷物、貨物

- a) 荷物又は貨物の輸送による、航空機の構造、システム又は装備の実質的汚染。
- b) 航空機の質量分布や重心位置について深刻な影響を及ぼすおそれがある乗客、荷物又は貨物の不適切な積載。
- c) 航空機、その装備又は乗員を危険にさらすおそれがあるか、又は緊急避難を妨げるおそれがある、荷物（手荷物を含む）又は貨物の不適切な積み込み。
- d) 貨物コンテナ又は他のより大きな貨物の不適切な積み込み;
- e) 危険物の誤った表示や包装を含む有効な規定に違反した危険物の、輸送又は輸送の試み。

4. 航空機の地上での出発準備

- a) 必須の定期検査及び定期試験の手順で問題を明確に認識できず、当該問題が危険な状況をもたらす場合における、航空機のシステム及び装備の試験に使用される地上装備の故障、誤動作又は欠陥。
- b) 指定された準備方法の不遵守、又はかかる方法の遵守の際に発生した重大な欠陥。
- c) 汚染された若しくは誤った燃料、又は汚染された若しくは誤った他の作動液／ガス（酸素及び飲料水を含む）による燃料補給。

E. B 章第 2 号に記載される特殊システムの基準に則り報告義務のある事象の例

1. 空調／換気設備

- a) アビオニクス冷却設備の完全停止。
- b) 圧力低下。

2. 自動飛行制御システム

- a) 自動飛行制御システムが、起動後に所定の動作モードに切り替わらない。
- b) 自動飛行制御システムの機能に関連する航空機制御の際に、航空機乗組員から報告された著しい困難。
- c) 自動飛行制御システムのシャットダウン装置の停止。
- d) 自動飛行制御システムの自律的動作モードの変更。

3. 通信

- a) 旅客へのアナウンスを不可能又は聴取不可能にする、キャビンスピーカーシステムの停止又は欠陥。
- b) 飛行中の通信システムの完全停止。

4. 電気設備

- a) 電気設備（AC 又は DC）の配電システムの停止。
- b) 複数の発電機システムの完全停止又は停止。
- c) 予備（緊急）発電機システムの停止。

5. コックピット／キャビン／貨物室

- a) 飛行中の操縦士座席調整の不具合。
- b) 非常口信号設備、すべての出口扉、非常灯などを含む緊急システム又は緊急装備部品の故障。
- c) 貨物積載システムの保持装置の故障。

6. 防火設備

- a) 誤警報であると即時に確認されたものを除く火災警報。
- b) 火災報知器又は火災防護設備の停止又は機能制限に至る可能性のある、火災／煙報知設備又は火災／煙防護設備の認識されない停止又は欠陥。
- c) 実際の火災や煙が発生した場合における、火災報知の不発生。

7. 飛行制御

- a) 着陸用補助翼、スラット、スポイラーなどの非対称性。
- b) 主な飛行制御システム又は関連するロックシステムでの操作における、限られた動作、停滞又は不完全若しくは遅れた応答。
- c) 制御要素の自律的動作。
- d) 航空機乗組員によって知覚された制御要素の振動。
- e) 機械的飛行制御の解除又は停止。
- f) 航空機の正常な制御の著しい障害又は飛行特性の低下。

8. 燃料設備

- a) 燃料残量の表示の完全停止又は誤表示をもたらす、燃料量表示システムの誤作動。
- b) より大きな燃料損失、火災の危険又は重大な汚染を引き起こす燃料流出。
- c) 相当量の燃料の意図せぬ損失、火災の危険若しくは航空機装備の有害汚染をもたらす、又は燃料投棄を不可能にした燃料投棄システムの誤作動又は欠陥。
- d) 燃料の供給や分配に重大な影響を与えた燃料システムの誤作動又は欠陥。

- e) すべての使用可能な燃料量の汲み出し又は消費の不可能性。

9. 油圧装置

- a) 油圧システムの停止（ETOPSの操作のみ）。
- b) 絶縁システムの機能停止。
- c) 複数の油圧回路の故障。
- d) 油圧リザーブシステムの停止。
- e) 風力駆動タービンの意図せぬ離脱。

10. 凍結報知システム／凍結防止システム

- a) 凍結防止／除氷システムの認識されない停止又は性能低下。
- b) 複数のプローブ加熱システムの停止。
- c) 対称的な主翼除氷の不可能性。
- d) 異常な氷の付着及びそれによる性能又は飛行特性の著しい低下。
- e) 乗組員の視界の著しい低下。

11. 表示システム、警告システム、記録システム

- a) 重大な表示エラーに基づき、乗組員が重要なシステムに誤った措置を講じるおそれがある場合の、表示システムの誤作動又は欠陥。
- b) システムの赤色警告機能の停止。
- c) ガラスコックピットの場合：表示／警告機能用の複数の表示画面又はコンピューターの停止又は誤作動。

12. 離着陸装置、ブレーキ、タイヤ

- a) ブレーキ設備での発火。
- b) 著しい制動力喪失。
- c) 指定経路からの著しい逸脱をもたらす非対称制動力。
- d) 重力駆動型離着陸装置システムの停止（計画に沿ったテストの場合でも）。
- e) 離着陸装置又は離着陸装置扉の意図せぬ展開／格納。
- f) タイヤの破裂。

13. ナビゲーションシステム（精密着陸進入システムを含む）及び航空データシステム

- a) 複数のナビゲーション機器の完全停止又は機能不全。
- b) 複数の航空データシステム機器の完全停止又は機能不全。
- c) 著しい誤解を招く表示。
- d) エラーデータ又はデータベースの符号化エラーによる重大なナビゲーションエラー。
- e) 航空機操縦者の介入に起因しない、横方向又は垂直方向のレーンからの予想外の逸脱。
- f) 慣性航法モードから無線航法モードへの移行に戻らない重大なナビゲーションエラーをもたらす、地上航行施設の問題。

14. 加圧キャビンを備えた航空機の酸素

- a) コックピット内の酸素供給停止。
- b) 保守、講習又は試験に関する各措置の際に確認される場合を含めた、相当数の乗客（10%超）への酸素供給停止。

15. 二次空気システム

- a) 火災報知又は構造の損傷に至る熱気漏れ。

- b) 二次空気システム全体の停止。
- c) 二次空気漏れ報知システムの停止。

附属書 2 (第 9 条第 2 項関連)
航空ナビゲーションサービスに関連する報告義務のある事象の一覧

(所収：連邦法令公報第 I 部 2015、1915～1916)

- 注1： 本附属書において、報告義務のある事象がほとんど挙げられているにせよ、完全に列挙されている訳ではない。関係者の見解に基づき基準を満たしている他の事象も、同様に報告されるものとする。
- 注2： 本附属書には、航空安全に対する実際的又は潜在的な危険となりうる航空航行サービス (Air Navigation Service - ANS) に関連する事象のうち、他の発生しうる状況下で繰り返され、又は対策を講じなければ今後も存続する余地を残すものが含まれる。
- 注3： 本附属書の内容は、航空安全に対する危険となりうる事象、状況又は機会のうち、他の発生しうる状況下で繰り返され、又は対策を講じなければ今後も存続する余地を残すものの報告を妨げるものではない。

1. 異常接近 (航空機と他の航空機、地面、車両、人又は物体との間隔が近すぎると感じられる特殊な状況を含む)

- a) 最小間隔の不遵守。
- b) 不適切な間隔。
- c) CFIT 事故に至るおそれがあった異常接近 (CFIT : Controlled Flight into Terrain)。
- d) 回避操縦を要する離着陸滑走路の障害。

2. 衝突または異常接近の可能性 (他の航空機が近くにある場合に、事故又は異常接近に至るおそれのある特別な状況を含む)

- a) 回避操縦を要しない離着陸滑走路上の障害。
- b) 離着陸滑走路からの逸脱。
- c) ATC 承認 (ATC : Air Traffic Control) からの航空機の逸脱。
- d) 適用される ATM 規則 (ATM : Air Traffic Management) からの航空機の逸脱。
 - aa) 適用され公開されている ATM 手続からの航空機の逸脱。
 - bb) 空域への不正侵入。
 - cc) 航空機内での ATM 装備の運搬及び操作に関し適用される規則からの逸脱。

3. ATM 固有の事象 (航空機の安全な操作が偶然危険にさらされなかったにすぎない状況も含めた、安全な ATM サービスの提供能力が損なわれる状況を含む)。これには、以下の事象が含まれる。

- a) 以下の ATM サービスの提供不可能性。
 - aa) 航空交通サービス。
 - bb) 空域管理サービス。
 - cc) 交通フロー制御システム。
- b) 通信機能の停止。
- c) 監視機能の停止。
- d) データ処理及びデータ配信機能の停止。
- e) ナビゲーション機能の停止。
- f) ATM システムセキュリティ。

4. 第3章の航空機操縦基準に基づき報告義務のある ATM 事象の例

- a) 例えば ATC、自動ターミナル情報サービス (ATIS)、気象サービス、ナビゲーションデータベース、地図、ダイヤグラム、マニュアルなどの、地上情報源からの著しい程度の不正確、不十分な又は誤解を招く情報。
- b) 指定された最低地上高に違反する飛行誘導。
- c) 誤った圧力基準値 (すなわち高度計設定値) の表示。
- d) 重要な通知の不適切な送信、受領又は解釈のうち、危険な状況をもたらすもの。
- e) 最小間隔の不遵守。
- f) 空域への無許可の侵入。
- g) 不法な無線通信。
- h) 地上又は衛星による ANS 施設の停止。
- i) ATC 若しくは ATM の大規模停止、又は空港インフラの著しい障害。
- j) 危険な又は潜在的に危険な状況の事象を伴う、航空機、車両、動物又は異物による飛行場の移動区域の封鎖。
- k) 飛行場の移動区域における障害物又は危険箇所のマーキングが、不正確又は不十分であることによる危険な状況。
- l) 飛行場の標識灯の故障、重大な機能不全又は利用不可能性。

附属書 3 (第 18 条第 4 項関連)

第 18 条第 4 項に基づく公益施設の着陸場所に関する構造要件

(所収：連邦法令公報第 I 部 2016、1556～1557)

公益施設の運営者は、以下の建築要件が満たされていることを保証する。当該運営者は、これについて航空救助会社に知らせる。

I.

離着陸区域

離着陸区域の最小面積は 15 m×15 m で、円形の離着陸区域の直径は 15 m である。離着陸区域は平らで物体を置かれず、その勾配は 5%を超えてはならない。離着陸区域の負担能力は、航空会社によって着陸場で実際に使用されるヘリコプターの最大離陸質量に対応していなければならない。

II.

安全区域

離着陸区域は、3.5 m 幅の安全区域に直接囲まれていなければならない。2005 年 12 月 19 日付のヘリコプター飛行場の設置及び運用の承認に関する一般行政規則(2005 年 12 月 29 日付連邦官報 No.246a) 第 3.2.2.4 号の各現行版が準用される。安全区域上の物体は、破壊可能でなければならない。

III.

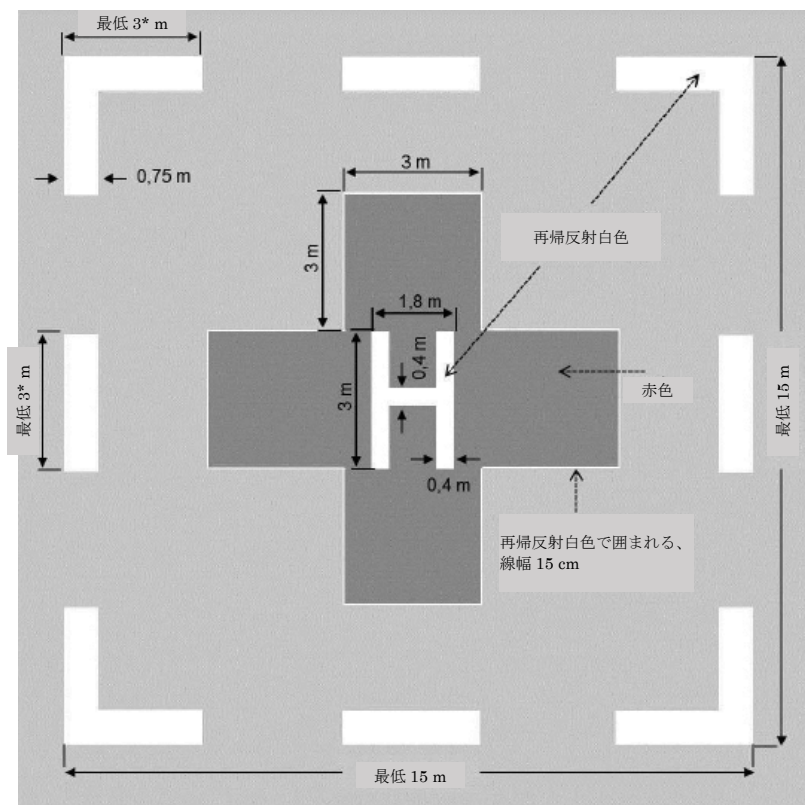
マーク

着陸場に必要認識マークは、H を囲む正方形の各辺と接する正方形で構成される赤い十字上の白い“H”からなる (図 1 及び図 2 を参照)。このマークは、“H”の横棒が主な離着陸方向に垂直になるように

配置されていなければならない。

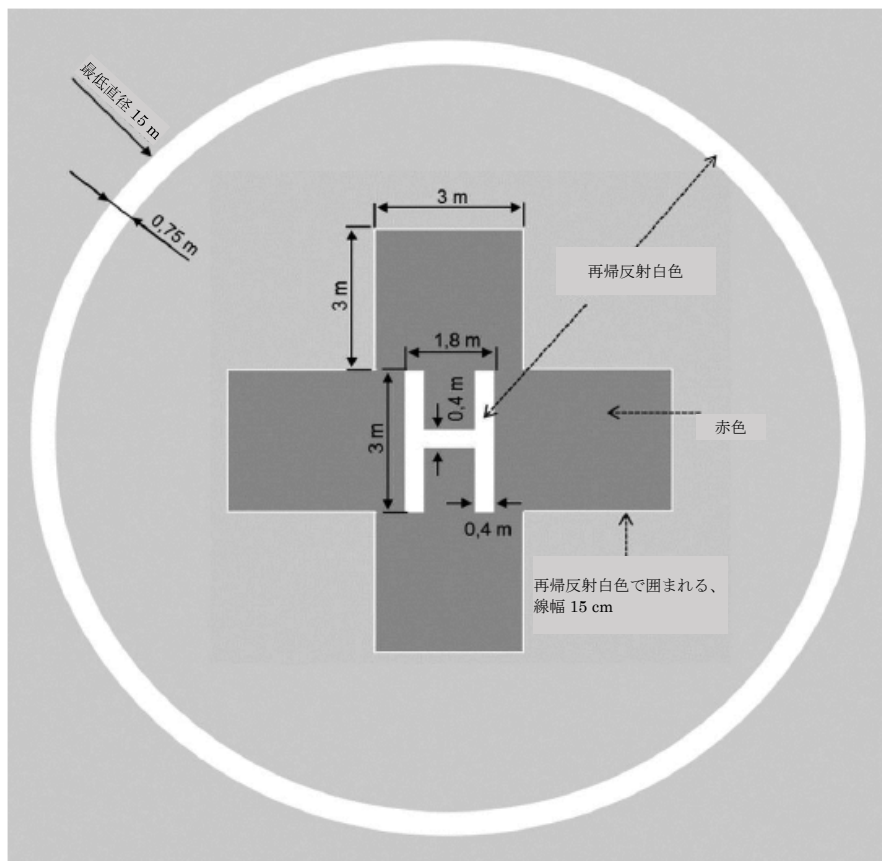
離着陸区域の外側境界には、幅 0.75 m のエッジマークが施されていなければならない。

図 1 :



*) 着陸区域の寸法がより大きい場合、エッジマークは寸法の拡大に応じて長くする必要がある。

図 2 :



IV. 風向指示器

公益施設の運営者は、離着陸中に航空機操縦者が視認できるように、適切な風向指示器が露出した位置に取り付けられていることを保証する。

V. 消火剤及び緊急時計画

- (1) 公益施設の運営者は、離着陸区域付近で、国際民間航空機関の分類に基づく最小性能レベル B の消火剤を、少なくとも 50 リットル程度使用可能にする。当該運営者は、離着陸時に、当該消火剤の取り扱いについて指導された専門的知識を有する者が所在することを保証する。
- (2) 公益施設の運営者は、緊急事態に対する管轄と緊急連絡網を定める緊急時計画を作成する。当該緊急時計画は、適切な場所に掲示し最新の状態に保つ必要がある。

VI. 立ち入り

公益施設の運営者は、適切な措置により、施設の利用中に部外者が着陸場に立ち入らないことを保証する。

VII. 遵守義務

公益施設の運営者は、I 号～VI 号に記載された要件の存続を監視する。