

Durchführungsvereinbarung

zwischen

dem Bundesminister für Landesverteidigung

der Republik Österreich

und

dem Eidgenössischen Departement für Verteidigung,

Bevölkerungsschutz und Sport

der Schweizerischen Eidgenossenschaft

über

die Zusammenarbeit im Bereich der grenzüberschreitenden Sicherung
des Luftraums gegen nichtmilitärische Bedrohungen aus der Luft

Der Bundesminister für Landesverteidigung
der Republik Österreich

und

das Eidgenössische Departement für Verteidigung,
Bevölkerungsschutz und Sport
der Schweizerischen Eidgenossenschaft

nachfolgend die Parteien genannt,

auf der Grundlage

des Abkommens zwischen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft bezüglich der Zusammenarbeit im Bereich der grenzüberschreitenden Sicherung des Luftraums gegen nichtmilitärische Bedrohungen aus der Luft¹ vom 28. September 2017 (im Folgenden: Abkommen) und

der Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung der Republik Österreich und dem Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport, im Namen des Schweizer Bundesrates über den Schutz von militärisch klassifizierten Informationen² vom 10. November 2006,

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Gegenstand

Entsprechend Artikel 4 Absatz 2 des Abkommens werden mit dieser Durchführungsvereinbarung (im Folgenden: Vereinbarung) die Modalitäten der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zur Sicherung des Luftraumes gegen nichtmilitärische Bedrohungen aus der Luft zwischen den österreichischen Luftstreitkräften und der schweizerischen Luftwaffe geregelt.

¹ Kundgemacht in BGBl. III Nr. 214/2018.

² Kundgemacht in BGBl. III Nr. 3/2007.

Artikel 2

Voraussetzungen für die Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit im Rahmen dieser Vereinbarung setzt voraus, dass

- a) Luftfahrzeuge, die in den Luftraum der Parteien einfliegen, von den zuständigen Stellen erkannt, identifiziert und eingestuft,
- b) Luftlagedaten in Echtzeit ausgetauscht,
- c) die Einsatzbehörden der anderen Partei rechtzeitig kontaktiert und über jedes Ereignis von speziellem Interesse für die Sicherung des Luftraums informiert,
- d) sämtliche zulässigen Maßnahmen zur Sicherung des Luftraumes nach Artikel 5 Absatz 2 und 3 des Abkommens angewandt, und
- e) die Koordination der bei der Durchführung von Maßnahmen zur Sicherung des Luftraumes eingesetzten Luftfahrzeuge sichergestellt

werden können.

Artikel 3

Einzelheiten der Durchführung der Zusammenarbeit

(1) Im Rahmen dieser Vereinbarung informieren sich die Einsatzbehörden beider Parteien gegenseitig schnellstmöglich über alle Ereignisse, die für die andere Partei eine nichtmilitärische Bedrohung aus der Luft gemäß Artikel 2 lit. d des Abkommens bedeuten könnten. Sie bedienen sich dabei der Mittel und Verfahren gemäß Anhang 1.

(2) Die Koordination sowie die taktische Kontrolle richten sich nach Anhang 2.

(3) Die fliegerischen Verfahren richten sich nach Anhang 3.

(4) Die Einstufungen und Symbolik richten sich nach Anhang 4.

(5) Die Unterstützungsmaßnahmen richten sich nach Anhang 5.

Artikel 4

Verantwortlichkeiten

Für die Durchführung von Maßnahmen zur Sicherung des Luftraums im Rahmen des Abkommens und dieser Vereinbarung, einschließlich der regelmäßigen Durchführung von Übungen, sind auf österreichischer Seite der Kommandant der Luftstreitkräfte und auf schweizerischer Seite der Kommandant der Luftwaffe verantwortlich.

Artikel 5

Schlussbestimmungen

- (1) Diese Vereinbarung samt allen Anhängen tritt gleichzeitig mit dem Abkommen in Kraft. Sie gilt für unbestimmte Dauer.
- (2) Die Parteien stellen sicher, dass diese Vereinbarung und ihre Anhänge bei Bedarf überprüft und einvernehmlich schriftlich angepasst werden.
- (3) Meinungsverschiedenheiten zwischen den Parteien über die Auslegung oder die Anwendung dieser Vereinbarung und ihrer Anhänge werden ausschließlich auf dem Verhandlungswege beigelegt.
- (4) Jede Partei kann diese Vereinbarung samt ihren Anhängen unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von sechs (6) Monaten jederzeit schriftlich kündigen.

Unterzeichnet in zwei Urschriften, jede in deutscher Sprache.

Wien, am 11. Jänner 2019

Bern, am 9. Januar 2019

Für den
Bundesminister für Landesverteidigung
der Republik Österreich:

Für das
Eidgenössische Departement für Verteidigung,
Bevölkerungsschutz und Sport der
Schweizerischen Eidgenossenschaft:

Der Leiter der Abteilung Militärluftfahrt

Der Kommandant Luftwaffe

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'W. Stangl'.A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'B. Müller'.

(Mag. Werner STANGL, Brigadier)

(Bernhard MÜLLER, Divisionär)

Anhänge

- Anhang 1: Luftlageaustausch
- Anhang 2: Koordination sowie taktische Kontrolle
- Anhang 3: Fliegerische Verfahren
- Anhang 4: Einstufungen und Symbolik
- Anhang 5: Unterstützungsmaßnahmen

Anhang 1

Luftlageaustausch

1. Allgemeines

Dieser Anhang regelt den Austausch von Informationen und Daten über die Luftlage der Parteien. Der Austausch erfolgt ausschließlich im Rahmen der jeweils geltenden Rechtsordnung. Die eingesetzten Mittel hängen von der technischen Entwicklung und der Konzeptentwicklung ab. Klassifizierte Informationen, welche im Rahmen der Umsetzung dieses Abkommens ausgetauscht werden, werden im Einklang mit anwendbarem nationalem und internationalem Recht, insbesondere der Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung der Republik Österreich und dem Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport, im Namen des Schweizer Bundesrates über den Schutz von militärisch klassifizierten Informationen³ vom 10. November 2006, geschützt.

2. Zweck

Luftlageinformationen sollen in Echtzeit zu Gunsten der Führungs-, Befehls- und Entscheidungsketten beider Parteien übermittelt werden, um beiden Parteien dieselben Informationen für eine gemeinsame Vorgehensweise bei der grenzüberschreitenden Sicherung des Luftraums gegen nichtmilitärische Bedrohungen aus der Luft zur Verfügung zu stellen.

3. Austausch der Daten über die Luftlage

3.1 Die Parteien überlassen einander die für die Darstellung der Luftlage benötigten Hard- und Softwarekomponenten, einschließlich der erforderlichen Nutzungsrechte.

3.2 Jede Partei empfängt und betreibt die Systeme in einem gesicherten Umfeld. Die Räumlichkeiten der Einsatzzentralen der Parteien erfüllen die für den Empfang klassifizierten Materials der Streitkräfte vorgeschriebenen Sicherheits- und Klassifikationsanforderungen.

³ Kundgemacht in BGBl. III Nr. 3/2007.

- 3.3 Die überlassenen Komponenten verbleiben im jeweiligen Eigentum der bereitstellenden Partei und sind bei Beendigung der Zusammenarbeit oder bei Systemwechseln zurückzugeben, soweit nicht auf eine Rückgabe verzichtet wird.
- 3.4 Die bereitstellende Partei ist zuständig für die Aufstellung, Inbetriebnahme und Wartung, die empfangende Partei für die Aufnahme, Nutzung und technische Überwachung der zur Verfügung gestellten Komponenten. Die empfangende Partei schafft insbesondere die baulichen, administrativen und sicherheitstechnischen Voraussetzungen für die Einbindung der ausgetauschten Daten und Komponenten. Die Komponenten werden in einem (räumlich und systemisch) gesicherten Umfeld betrieben, welches den für den Empfang von klassifiziertem militärischem Material vorgeschriebenen Sicherheitsanforderungen entspricht.
- 3.5 Die empfangende Partei gewährt dem Personal der bereitstellenden Partei, welches über entsprechende Sicherheitsbescheinigungen verfügt, für die Aufstellung, Inbetriebnahme und Wartung der Komponenten Zugang zu diesen. Bei Bedarf tauschen die Parteien die für den Betrieb der Luftlagedarstellungssysteme notwendigen technischen und betrieblichen Informationen aus.
- 3.6 Die Parteien informieren sich gegenseitig darüber, nach welchen Kriterien Luftfahrzeuge eingestuft werden und wie die Einstufungen in ihrem nationalen Luftlagedarstellungssystem dargestellt werden. Details sind im Anhang 4 (Einstufungen und Symbolik) geregelt.
- 3.7 Zur operationellen Koordination zwischen den Einsatzzentralen und zur Gewährleistung einer elementaren technischen Unterstützung werden die zuständigen Stellen der Parteien einander die entsprechenden Telefonverbindungen mitteilen. Verbindungskontrollen werden periodisch durchgeführt.

4. Wartung und Kosten

Jede Partei ist für die in ihrem Eigentum verbleibenden Komponenten bei der anderen Partei verantwortlich. Sie trägt die in diesem Zusammenhang entstehenden Kosten für Aufstellung, Inbetriebnahme, Instandhaltung und Instandsetzung der Komponenten.

5. Einweisung des Bedienungspersonals

Die Partei, die der anderen Partei Komponenten zur Verfügung stellt, weist das Bedienungspersonal der anderen Partei entsprechend ein.

Anhang 2**Koordination sowie taktische Kontrolle****1. Allgemeines**

Dieser Anhang regelt die Rahmenbedingungen der Koordination sowie der taktischen Kontrolle bei einem grenzüberschreitenden Einsatz von Luftfahrzeugen.

2. Gemeinsamer Bezugspunkt

Für die Koordination sowie die taktische Kontrolle bei einem grenzüberschreitenden Einsatz von Luftfahrzeugen legen die Parteien einen gemeinsamen Bezugspunkt fest. Sofern nicht anders festgelegt, gilt DAVOS (N46°48'44" E009°50'59") als gemeinsamer Bezugspunkt.

3. Frühwarnung

3.1 Die Parteien informieren einander so schnell wie möglich über relevante Vorkommnisse, welche sich als nichtmilitärische Bedrohung aus der Luft für die jeweils andere Partei darstellen könnten. Die Parteien übermitteln einander dabei, soweit verfügbar, folgende Informationen über das Luftfahrzeug:

- a) Position und Flughöhe bezogen auf den Referenzpunkt;
- b) Flugrichtung und Geschwindigkeit;
- c) Rufzeichen;
- d) Transponder-Informationen;
- e) Type;
- f) Anzahl;
- g) Abflug- und Bestimmungsflugplatz.

3.2 Ferner informieren sie einander über bereits getroffene und beabsichtigte Maßnahmen.

3.3 Für diesen Informationsaustausch ist auf österreichischer Seite der Diensthabende Offizier Einsatzzentrale Luft (DhO/EZLu) und auf schweizerischer Seite der „Chief Air Defence“ (CAD) zuständig.

4. Abstimmung des grenzüberschreitenden Einsatzes von Luftfahrzeugen der Parteien

- 4.1 Der Einsatz von Luftfahrzeugen der Parteien im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Partei wird ausschließlich auf Ebene DhO/EZLu – CAD freigegeben. DhO/EZLu oder CAD können folgende Maßnahmen zur Identifikation verdächtiger Luftfahrzeuge im Rahmen eines grenzüberschreitenden Einsatzes anordnen:
- a) Überwachung und Verfolgung, auch ohne für den Überwachten sichtbar zu werden;
 - b) Visuelle Identifizierung;
 - c) Begleitung;
 - d) Erstellen eines visuellen Nachweises;
 - e) Befragung.
- 4.2 DhO/EZLu und CAD können folgenden Maßnahmen zur Intervention gegen verdächtige Luftfahrzeuge im Rahmen eines grenzüberschreitenden Einsatzes anordnen:
- a) Aufforderung per Funk oder Zeichen zur Änderung der Flugroute;
 - b) Aufforderung per Funk oder Zeichen zur Landung auf einem bezeichneten Flugplatz;
 - c) Erkennbarmachung der Anwesenheit der Luftfahrzeuge, die im Rahmen der Zusammenarbeit eingesetzt sind, durch Einsatz von Infrarotlockzielen, um der Aufforderung nach lit. a) und b) Nachdruck zu verleihen.
- 4.3 Die oben angeführten Maßnahmen zur Identifikation und zur Intervention sind vor Anordnung zwischen DhO/EZLu und CAD abzustimmen.
- 4.4 Die Freigabe eines Waffengebrauchs über fremdem Staatsgebiet ist nicht erlaubt.
- 4.5 DhO/EZLu oder CAD können einen konkreten Einsatz von Luftfahrzeugen der entsendenden Partei im Luftraum der empfangenden Partei untersagen oder einen solchen Einsatz zeitlich und örtlich begrenzen oder die Beendigung eines solchen Einsatzes verlangen. Die entsendende Partei hat solchen Verlangen nachzukommen.

5. Koordinierung des grenzüberschreitenden Einsatzes von Luftfahrzeugen der Parteien

DhO/EZLu bzw. CAD beauftragen über deren jeweilige nationale Befehlskette ihre Kontrollstellen, einen grenzüberschreitenden Einsatz umzusetzen. Die Kontrollstellen koordinieren den tatsächlichen Einflug der betreffenden Luftfahrzeuge in den Luftraum der jeweils empfangenden Partei unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsbestimmungen. Die Beendigung eines Einsatzes mit anschließender Rückführung der betreffenden Luftfahrzeuge in den jeweiligen Entsendestaat erfolgt ebenfalls nach Auftrag durch DhO/EZLu oder CAD und Koordination durch die jeweiligen Kontrollstellen. Details der Koordination werden in einem „Letter of Agreement“ (LoA) zwischen den betroffenen Kontrollstellen geregelt. Details zu den fliegerischen Verfahren sind in Anhang 3 geregelt.

6. Einsatzflüge

- 6.1 Nach Maßgabe der Bedeutung des Auftrags werden folgende Arten von Einsatzflügen unterschieden:
 - a) Flüge im Sinne dieser Vereinbarung, welche zur Sicherung des Luftraums gegen nichtmilitärische Bedrohungen aus der Luft eingesetzt werden, werden als „A-Scramble“ („Alpha-Scramble“) - kurz A-SCR – bezeichnet.
 - b) Flüge im Sinne dieser Vereinbarung, die zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Systems durchgeführt werden, werden als „T-Scramble“ („Tango-Scramble“) - kurz T-SCR – bezeichnet.
- 6.2 A-SCR haben grundsätzlich Vorrang vor allem anderen Luftverkehr.
- 6.3 A-SCR und T-SCR können auch aus einem vorgeplanten Bereitstellungs-luftraum (CAP) heraus operieren.
- 6.4 Die Anordnung eines Überschallfluges obliegt der jeweiligen Kontrollstelle.
- 6.5 Eine Umwandlung von einem T-SCR in einen A-SCR und umgekehrt ist auf Weisung des DhO/EZLu oder CAD jederzeit möglich.

7. Übungsflüge

- 7.1 Für die Übung der Zusammenarbeit im Bereich der grenzüberschreitenden Sicherung des Luftraums gegen nichtmilitärische Bedrohungen aus der Luft gelten die folgenden Bezeichnungen:
- a) Grenzüberschreitende Übungen, bei denen das Zieldarstellungsflugzeug aus dem österreichischen Luftraum kommt: "GLACIER A".
 - b) Grenzüberschreitende Übungen, bei denen das Zieldarstellungsflugzeug aus dem schweizerischen Luftraum kommt: "GLACIER S".
- 7.2 Die in Artikel 4 dieser Vereinbarung genannten verantwortlichen Stellen legen die Übungsinhalte, -sequenzen, -mittel und notwendigen Zeitvorläufe für Planung und Koordination fest.

8. Übergabe der Radar- und Funkverantwortung

Die Übergabe der Radar- und Funkverantwortung hat in beiden Richtungen im Raum VORARLBERG an der Sektorgrenze von „Zürich Area Control Center“ (ZRH ACC) zu erfolgen.

9. Art der Kontrolle („Level of Control“)

Die in Artikel 4 dieser Vereinbarung genannten verantwortlichen Stellen legen die Art der Kontrolle („Level of Control“) gemäß internationalen Standards fest. Details werden im LoA geregelt.

10. Koordination bei der Übergabe/Übernahme der taktischen Kontrolle

Bei einem grenzüberschreitenden Einsatz von Luftfahrzeugen ist in der Regel folgender Ablauf bei der Koordination und bei der Übergabe/Übernahme der taktischen Kontrolle einzuhalten:

- 10.1 DhO/EZLu bzw. CAD erteilt den Auftrag einschließlich Anordnung der gemeinsam koordinierten Maßnahme zur Identifikation bzw. Intervention.

- 10.2 Die Vorbereitung der Übergabe der taktischen Kontrolle erfolgt auf Ebene „Einsatzoffizier Abfang“ (EOAbf) und „Chief Intercept Director“ (CIND) unter Berücksichtigung des Ergebnisses der flugsicherungstechnischen Koordination.
- 10.3 Die Übergabe der taktischen Kontrolle erfolgt nach Auftrag EOAbf bzw. CIND mittels Übergabe der Radar- und Funkverantwortung über die Luftfahrzeuge auf Ebene „Military Control Center“ (MCC) bzw. „Radarleitdienst“ (RadlTD) und „Intercept Director“ (IND) (gem. erfolgter Koordination) an der Sektorgrenze gemäß Ziffer 8 dieses Anhangs unter Berücksichtigung der flugsicherungstechnischen Auflagen.
- 10.4 Der grenzüberschreitende Einsatz der Luftfahrzeuge wird bis zur Auftragserfüllung bzw. nach Anordnung durch DhO/EZLu bzw. CAD fortgesetzt.
- 10.5 Die Rückführung der Luftfahrzeuge erfolgt gem. Koordination mit den relevanten Flugsicherungsstellen.
- 10.6 Die Übergabe der taktischen Kontrolle an die Entsendepartei erfolgt an der Sektorgrenze gemäß Ziffer 8 dieses Anhangs.

11. Grenzüberschreitender Einsatz von Luftfahrzeugen, wenn die Übergabe/Übernahme der taktischen Kontrolle durch die empfangende Partei nicht möglich ist oder unzweckmäßig erscheint

Ist die Übergabe/Übernahme der taktischen Kontrolle nicht möglich oder erscheint dies unzweckmäßig, kann diese entfallen. Details zum grenzüberschreitenden Einsatz von Luftfahrzeugen in solchen Fällen werden im LoA geregelt. DhO/EZLu bzw. CAD informieren sich gegenseitig über Ablauf und Ergebnis des grenzüberschreitenden Einsatzes.

12. Einsatz in grenznahen temporären Flugbeschränkungs- oder Luftsperrgebieten

Die in Artikel 4 dieser Vereinbarung genannten verantwortlichen Stellen koordinieren den Einsatz in grenznahen temporären Flugbeschränkungs- oder Luftsperrgebieten. Die Zuwei-

sung angemessener Warteräume im Luftraum der empfangenden Partei für Luftfahrzeuge der entsendenden Partei auch ohne konkrete Bedrohung ist möglich.

13. Störung im Funkverkehr (Funkausfallverfahren)

Verfahren hinsichtlich Störungen im Funkverkehr werden im LoA festgelegt.

Anhang 3**Fliegerische Verfahren****1. Allgemeines**

Die in diesem Anhang beschriebenen Verfahren berücksichtigen die seitens der „International Civil Aviation Organization“ (ICAO) festgelegten zivilen Verfahren (ICAO „Rules of the Air“, Annex 2).

Die dargestellten Maßnahmen sind entsprechend den national gültigen Regelungen, entsprechend den Betriebsvorschriften der eingesetzten Luftfahrzeuge und den jeweils gültigen Trainingsstandards der Parteien durchzuführen.

2. Zeichengebung und Funkverfahren

Die Zeichengebung und die Funkverfahren gegenüber zivilen Luftfahrzeugen haben grundsätzlich den internationalen zivilen Standards der ICAO zu entsprechen. Das Funkverfahren für die taktische Führung richtet sich nach gültiger NATO-Phraseologie.

3. Verfahren zur Überwachung und Verfolgung

Die Maßnahmen zur Überwachung und Verfolgung sollen, ohne für das Zielobjekt sichtbar zu sein, durchgeführt werden. Das Zielobjekt ist zu diesem Zeitpunkt grundsätzlich nicht über das laufende Abfangverfahren informiert.

Folgende Aufträge werden für diese Verfahren angewendet:

Auftrag (TASK)		Beschreibung
AUT	CHE	
DETECT	MONITOR	Herstellen bzw. Verdichten eines Lagebildes hinsichtlich des Zielobjektes durch Beobachtung oder den Einsatz von Sensoren und Melden des Verhaltens des Zielobjektes.
SHADOW		Unerkanntes Verfolgen des Zielobjektes nach Sicht oder im

	„Radar Trail“. Melden des Verhaltens des Zielobjektes und, wenn möglich, weiterer Details zum Zielobjekt (z.B. Type) an die Kontrollstelle. SHADOW kann visuell oder mit speziellem Gerät durchgeführt werden.
--	--

4. Verfahren zur Identifizierung

Identifizierungsmaßnahmen werden mit dem Ziel durchgeführt, die Identität des abgefangenen Luftfahrzeuges und dessen Verhalten genauer festzustellen, ohne die Flugdurchführung des Zielobjektes zu beeinflussen.

Folgende Aufträge werden für diese Verfahren angewendet:

Auftrag (TASK)		Beschreibung
AUT	CHE	
VISUAL IDENTIFICATION (VID)	VISUAL IDENTIFICATION (VID)	Visuelles Identifizieren des Zielobjektes und Melden an die Kontrollstelle unter Anwendung des TEFCRES-Formates gemäß Ziffer 4.1.
ESTABLISH VISUAL CONTACT		Das für das Abfangen und die Identifizierung zuständige Lfz begibt sich in eine Position vor der 3/9-Uhr-Linie des Zielobjektes, um Sichtkontakt mit dem abgefangenen Piloten herzustellen. (Im CHE Verfahren ist dies bereits im VID-Verfahren gewährleistet.)
PHOTO EVIDENCE		Dokumentation des Zielobjektes mittels bildgebender Methode.
ESTABLISH RADIO CONTACT	RADIO INTERROGATION	Versuch der Kontaktaufnahme mit dem Zielobjekt über Funk unter Anwendung des Schemas gemäß Ziffer 4.2.

4.1. TEFCRES-Schema

Das Zielobjekt wird mittels des TEFCRES-Schemas beschrieben. Die rasche Übermittlung relevanter Informationen hat Vorrang vor der Einhaltung des empfohlenen Formates:

T	ype	Typ oder Kategorie des Luftfahrzeuges
E	ngines	Triebwerke
F	rame	Zelle (Konstruktionsart)
C	olor	Farbe
R	egistration	Kennzeichen
E	xternal stores	Typ, Anzahl der Außenlasten
S	pecials	Besonderheiten

4.2. Schema zur Durchführung der Kontaktaufnahme mit dem Zielobjekt über Funk

Folgendes Format sollte nach dem Schema Ansprechen – Informieren – Anweisen („ADDRESS – INFORM – DIRECT“) für die erstmalige Kontaktaufnahme mit dem Zielobjekt auf der Notfrequenz (121,500 MHz) angewendet werden:

a) Ansprechen:

- Rufzeichen (vom Flugplan oder Mode S);
- Kennzeichen;
- Typ oder Kategorie des Luftfahrzeuges;
- Transponder-Code;
- Höhe und Kurs;
- Position.

b) Informieren:

- über den Flugzeugtyp und die Nationalität des Abfangflugzeuges;
- über die Abfangmission und deren Grund.

c) Anweisen:

- Erteilung von Anweisungen an das Zielobjekt gem. Auftrag der Kontrollstelle.

5. Verfahren zur Intervention

Verfahren zur Intervention werden eingesetzt, um ein bestimmtes Verhalten des abgefangenen Luftfahrzeuges zu erwirken.

Folgende Aufträge werden für diese Verfahren angewendet:

Auftrag (TASK)		Beschreibung
AUT	CHE	
ESCORT		Begleiten des Zielobjektes in sicherer Entfernung nach Sicht oder im "Radar Trail", ohne die Flugdurchführung des Zielobjektes zu beeinflussen.
INTERVENE TO ... (DIRECTION)	DEVIATION	Wegführen des Zielobjektes auf einen anderen Flugweg über Funk oder mittels Zeichengebung.
INTERVENE TO ... (LOCATION)	DIVERSION TO LAND	Wegführen des Zielobjektes zur Landung auf einem bezeichneten Flugplatz über Funk oder mittels Zeichengebung.
---	GO FLARES	Einsatz von Infrarotlockzielen im Sichtbereich des Piloten des Zielobjektes. <u>Anmerkung:</u> Der Einsatz von Infrarotlockzielen ist als letzte Maßnahme gegenüber einem Zielobjekt zu sehen, welches den Anordnungen der abfangenden Luftfahrzeuge nicht folgt.
SIGNALS	---	Einsatz von Leuchtsignalen (z.B. „Flares“) oder Durchführung auffälliger Flugmanöver, um mit Nachdruck auf die abfangenden Luftfahrzeuge aufmerksam zu machen. <u>Anmerkung:</u> Der Einsatz von Leuchtsignalen oder die Durchführung auffälliger Flugmanöver sind als letzte Maßnahme gegenüber einem Zielobjekt zu sehen, welches den Anordnungen der abfangenden Luftfahrzeuge nicht folgt.

Der Waffeneinsatz durch ein Luftfahrzeug der entsendenden Partei im Luftraum der empfangenden Partei ist untersagt.

6. Ablöseverfahren

6.1 Die Kontrollstelle informiert das abzulösende Element/die abzulösenden Elemente über die bevorstehende Ablösung.

6.2 Die Kontrollstelle informiert das ablösende Element über die Anzahl und die Position der Luftfahrzeuge innerhalb der Gruppe (bestehend aus dem Zielobjekt/den Zielobjekten sowie dem abzulösenden Element/den abzulösenden Elementen).

6.3 Je nach Wetterbedingungen erfolgt die Ablösung wie folgt:

a) Sichtflugwetter-Bedingungen

- Annäherung des ablösenden Elements an die Gruppe, bei Sichtkontakt meldet dieses „TALLY, VISUAL“;
- das ablösende Element verbleibt in sicherer Entfernung hinter der Gruppe;
- auf Befehl der Kontrollstelle dreht das abzulösende Element ab;
- auf Befehl der Kontrollstelle führt das ablösende Element die Maßnahmen zur Sicherung der Lufthöhe fort.

b) Instrumentenflugwetter-Bedingungen

- Annäherung des ablösenden Elements an das Zielobjekt in eine Position gemäß Anweisung der Kontrollstelle;
- das abzulösende Element dreht auf Anweisung der Kontrollstelle ab;
- auf Anweisung der Kontrollstelle führt das ablösende Element die Maßnahmen zur Sicherung der Lufthöhe fort.

7. Funkausfall- und Notverfahren

7.1 Übungsflug (T-SCR)

Tritt bei einem oder mehreren der beteiligten Luftfahrzeuge ein vollständiger oder teilweiser Funkausfall oder ein Notfall ein, sendet die Besatzung des betroffenen Luftfahrzeuges Transponder-Code 7600/7700. Der Übungsflug wird abgebrochen. Details hierzu werden im LoA festgelegt.

7.2 Einsatzflug (A-SCR)

Tritt bei einem oder mehreren der beteiligten Luftfahrzeuge ein vollständiger oder teilweiser Funkausfall oder ein Notfall ein, sendet die Besatzung des betroffenen Luftfahrzeuges Transponder-Code 7600/7700 und bricht den Einsatzflug ab. Details hierzu

werden im LoA festgelegt. Die Besatzung des nichtbetroffenen Luftfahrzeuges setzt den Einsatzflug gemäß Anweisung der Kontrollstelle fort.

7.3 LINK16-Koordination

Der Betrieb von LINK 16 ist im Luftraum der empfangenden Partei genehmigt, sofern eine gültige „Clearance to Radiate“ für die involvierten Luftfahrzeuge vorhanden ist. Das verwendete Netzwerk muss von der „Data Link Management Cell“ (DLMC) der empfangenden Partei freigegeben sein. Die nachträgliche Übermittlung eines „Joint Activity Report“ (JAR) an die DLMC des empfangenden Landes ist seitens der entsendenden Partei sicherzustellen. Eine „Clearance to Operate“ für den LINK16-Betrieb im Luftraum der empfangenden Partei ist nicht erforderlich.

Anhang 4

Einstufungen und Symbolik

1. Einstufungen

Für nichtmilitärische Bedrohungen aus der Luft gelten die folgenden Einstufungen:

1.1 Verlust des Funkkontakts („COMLOSS“)

In diese Kategorie fallen zivile Luftfahrzeuge, die

- a) den Funkkontakt nicht aufrecht halten oder verloren haben,
- b) den Transponder-Code 7600 senden oder
- c) von einer autorisierten Stelle entsprechend eingestuft worden sind.

1.2 Verdacht auf RENEGADE („SUSPECTED RENEGADE“)

In diese Kategorie fallen zivile Luftfahrzeuge, die

- a) zwei oder mehrere der folgenden Kriterien erfüllen,
 - weichen erheblich vom zugewiesenen Flugweg ab;
 - folgen nicht den letzten Anweisungen der Flugsicherung, insbesondere den Flugverkehrsfreigaben;
 - erhalten unerklärlicherweise den Funkkontakt nicht aufrecht oder haben unerklärlicherweise den Funkkontakt verloren;
 - betreiben den Transponder nicht gemäß Anweisung; oder
- b) von einer autorisierten Stelle entsprechend eingestuft worden sind.

1.3 Wahrscheinlicher RENEGADE („PROBABLE RENEGADE“)

In diese Kategorie fallen zivile Luftfahrzeuge,

- a) bei denen der Verdacht auf RENEGADE gemäß Ziffer 1.2 besteht und die sich weiterhin der Anweisung der Kontrollstelle widersetzen, auf den zugewiesenen Flugweg zurückzukehren, und / oder sich Maßnahmen zur Intervention gemäß Artikel 5 Absatz 3 des Abkommens widersetzen; oder
- b) die von einer autorisierten Stelle entsprechend eingestuft worden sind.

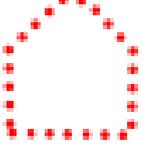
1.4 Bestätigter RENEGADE („CONFIRMED RENEGADE“)

In diese Kategorie fallen zivile Luftfahrzeuge,

- a) bei denen es nach allen verfügbaren Informationen sehr wahrscheinlich ist, dass sie für einen Terrorangriff verwendet werden sollen; oder
- b) die von einer autorisierten Stelle entsprechend eingestuft worden sind.

2. Symbolik

Für die in Ziffer 1 bestimmten Einstufungen findet folgende Symbolik Anwendung:

Funk- bezeichnung	KREIDFEUER		MILVE	
	Symbolik	Standard Identification	Symbolik	Standard Identification
„COMLOSS“	 oder „Z“ rot	ZOMBIE		NEUTRAL SUSPECT
„SUSPECTED RENEGADE“	 oder „Z“ rot	ZOMBIE		SUSPECT
„PROBABLE RENEGADE“	 oder „S“ rot leucht- stark	SUSPECT		SUSPECT
„CONFIRMED RENEGADE“	 oder „C“ rot leucht- stark	CONFIRMED RENEGADE		SUSPECT

Anhang 5

Unterstützungsmaßnahmen

1. Allgemeines

Im Rahmen des grenzüberschreitenden Einsatzes von Luftfahrzeugen kann es zu Ausweichlandungen auf dem Hoheitsgebiet der empfangenden Partei kommen. In solchen Fällen gilt die Landegenehmigung als erteilt.

2. Militärflugplätze für Ausweichlandungen

Im Falle einer Ausweichlandung werden die folgenden Militärflugplätze bevorzugt:

- a) in Österreich: ZELTWEG, LINZ;
- b) in der Schweiz: PAYERNE, EMMEN.

3. Informationsaustausch bei einer Ausweichlandung

Zeichnet sich eine Ausweichlandung im Rahmen dieser Vereinbarung ab, tauschen der DhO/EZLu und CAD unverzüglich alle sachdienlichen Informationen aus.

4. Empfangsvorgänge

4.1 Bei einer Ausweichlandung unternimmt die empfangende Partei im Rahmen ihrer Möglichkeiten alle Anstrengungen, um folgende Maßnahmen sicherzustellen:

- a) Bereitstellung aller erforderlichen Betriebsdienste;
- b) Bereitstellung aller erforderlichen technischen Unterstützungsleistungen;
- c) bei Bedarf witterungsgeschütztes Unterziehen des Luftfahrzeugs und Zugang für Wartungspersonal der Ursprungspartei;
- d) Transport der Besatzung;
- e) Sicherstellen der Bewachung des Luftfahrzeugs;
- f) Erteilung der erforderlichen Zutrittsgenehmigungen zu Objekten und Einrichtungen;

- g) Bereitstellung eines Ruheraumes und eines Raumes zur Flugvorbereitung;
- h) kostenpflichtige Bereitstellung von Verpflegung und Unterkunft für die Besatzung und für Wartungs- und Reparaturpersonal der entsendenden Partei sowie von Betriebsstoffen für das Luftfahrzeug.

4.2 Die Platzierung der Waffensicherung sowie die Betankung des Luftfahrzeuges liegen in der Verantwortung der Besatzung.

4.3 Eine allenfalls erforderliche Erlaubnis der Einreise von Wartungs- und Reparaturpersonal sowie die steuer- und abgabefreie Ein- und Ausfuhr von Ersatzteilen und Materialien für Wartungs- und Reparaturarbeiten gelten als erteilt.

5. Schulung von Bodenpersonal

Eine Schulung von Bodenpersonal zur Vorbereitung von Ausweichlandungen ist nicht geplant. Um sich jedoch mit der Aufnahme und den Besonderheiten des ausgewichenen Flugzeuges vertraut zu machen, können die Parteien die erforderlichen Unterlagen zur Verfügung stellen.