

## **VERTRAG ÜBER DEN OFFENEN HIMMEL**

Die Staaten, die diesen Vertrag schließen, im folgenden gemeinsam als die Vertragsstaaten oder einzeln als ein Vertragsstaat bezeichnet -

eingedenk der Verpflichtungen, die sie in der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa hinsichtlich der Förderung größerer Offenheit und Transparenz bei ihren militärischen Tätigkeiten und hinsichtlich der Stärkung der Sicherheit durch vertrauens- und sicherheitsbildende Maßnahmen eingegangen sind,

erfreut über die historischen Ereignisse in Europa, die die Sicherheitslage von Vancouver bis Wladiwostok gewandelt haben,

in dem Wunsch, zur Weiterentwicklung und Stärkung des Friedens, der Stabilität und der kooperativen Sicherheit in diesem Bereich durch die Schaffung eines Regimes "Offener Himmel" für die Beobachtung aus der Luft beizutragen,

in Anerkennung des möglichen Beitrags, den ein Regime dieser Art zur Beobachtung aus der Luft für die Sicherheit und Stabilität auch in anderen Gebieten leisten könnte,

in Anbetracht der Möglichkeit, ein solches Regime zur Verbesserung der Offenheit und Transparenz, zur Erleichterung der Überwachung der Einhaltung bestehender und zukünftiger Rüstungskontrollvereinbarungen und zur Stärkung der Fähigkeit zur Konfliktverhütung und Krisenbewältigung im Rahmen der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa und anderer einschlägiger internationaler Einrichtungen anzuwenden,

im Hinblick auf die mögliche Ausdehnung des Regimes "Offener Himmel" auf weitere Bereiche wie den Umweltschutz,

in dem Bestreben, vereinbarte Verfahren festzulegen, um die Beobachtung aller Hoheitsgebiete der Vertragsstaaten aus der Luft in der Absicht vorzusehen, einen einzelnen Vertragsstaat oder Gruppen von Vertragsstaaten auf der Grundlage der Gerechtigkeit und Wirksamkeit unter Einhaltung der Flugsicherheit zu beobachten,

unter Hinweis darauf, daß die Durchführung eines solchen Regimes "Offener Himmel" die nicht daran teilnehmenden Staaten unberührt läßt -

sind wie folgt übereingekommen:

## Artikel I

### **ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

1. Dieser Vertrag begründet das Regime für die Durchführung von Beobachtungsflügen von Vertragsstaaten über den Hoheitsgebieten anderer Vertragsstaaten, das als Regime "Offener Himmel" bezeichnet wird, und legt die Rechte und Pflichten der Vertragsstaaten im Hinblick darauf fest.
2. Jede Anlage und die dazugehörigen Anhänge sind Bestandteil des Vertrags.

## Artikel II

### **BEGRIFFSBESTIMMUNGEN**

Für die Zwecke dieses Vertrags haben nachstehende Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. Der Ausdruck "beobachteter Vertragsstaat" bezeichnet einen Vertragsstaat oder eine Gruppe von Vertragsstaaten, über deren Hoheitsgebiet ein Beobachtungsflug durchgeführt wird oder beabsichtigt ist, und zwar von dem Zeitpunkt an, an dem die diesbezügliche Notifikation eines beobachtenden Vertragsstaats bei ihnen eingegangen ist, bis zum Abschluß der Verfahren im Zusammenhang mit diesem Flug, oder das Personal, das im Namen des Vertragsstaats oder der Gruppe von Vertragsstaaten handelt.
2. Der Ausdruck "beobachtender Vertragsstaat" bezeichnet einen Vertragsstaat oder eine Gruppe von Vertragsstaaten, die einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaats oder einer anderen Gruppe von Vertragsstaaten durchführen oder durchzuführen beabsichtigen, und zwar von dem Zeitpunkt an, an dem sie die Notifikation ihrer Absicht, einen Beobachtungsflug durchzuführen, übermittelt haben, bis zum Abschluß der Verfahren im Zusammenhang mit diesem Flug, oder das Personal, das im Namen dieses Vertragsstaats oder dieser Gruppe von Vertragsstaaten handelt.
3. Der Ausdruck "Gruppe von Vertragsstaaten" bezeichnet zwei oder mehrere Vertragsstaaten, die übereingekommen sind, für die Zwecke dieses Vertrags eine Gruppe zu bilden.
4. Der Ausdruck "Beobachtungsluftfahrzeug" bezeichnet ein unbewaffnetes Starrflügelflugzeug, das für die Durchführung von Beobachtungsflügen benannt wurde und bei den zuständigen Stellen eines Vertragsstaats registriert und mit vereinbarten Sensoren ausgestattet ist. Der Ausdruck "unbewaffnet" bedeutet, daß das für die Zwecke dieses Vertrags verwendete Beobachtungsluftfahrzeug nicht dafür ausgerüstet ist, Waffen zu tragen oder einzusetzen.
5. Der Ausdruck "Beobachtungsflug" bezeichnet den von einem beobachtenden Vertragsstaat über dem Hoheitsgebiet eines beobachteten Vertragsstaats im Einklang mit dem Flugplan durchgeführten Flug des Beobachtungsluftfahrzeugs vom Einreisepunkt oder Flugplatz "Offener Himmel" zum Ausreisepunkt oder Flugplatz "Offener Himmel".

6. Der Ausdruck "Transitflug" bezeichnet einen Flug eines Beobachtungsluftfahrzeugs oder eines Transportluftfahrzeugs, der von einem beobachtenden Vertragsstaat oder im Namen eines beobachtenden Vertragsstaats über dem Hoheitsgebiet eines dritten Vertragsstaats auf dem Weg zu dem Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats oder von dort zurück durchgeführt wird.

7. Der Ausdruck "Transportluftfahrzeug" bezeichnet ein anderes Luftfahrzeug als ein Beobachtungsluftfahrzeug, welches im Namen des beobachtenden Vertragsstaats Flüge zu dem Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats oder von dort zurück ausschließlich für die Zwecke dieses Vertrags durchführt.

8. Der Ausdruck "Hoheitsgebiet" bezeichnet die Landgebiete, einschließlich Inseln und Binnen- sowie Hoheitsgewässern, über die ein Vertragsstaat die Souveränität ausübt.

9. Der Ausdruck "passive Quote" bezeichnet die Anzahl von Beobachtungsflügen, die jeder Vertragsstaat als beobachteter Vertragsstaat zulassen muß.

10. Der Ausdruck "aktive Quote" bezeichnet die Anzahl der Beobachtungsflüge, zu deren Durchführung jeder Vertragsstaat als beobachtender Vertragsstaat berechtigt ist.

11. Der Ausdruck "größte Flugentfernung" bezeichnet nach den Bestimmungen der Anlage A dieses Vertrags die größte Entfernung über dem Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats von dem Punkt an, von dem aus der Beobachtungsflug beginnen, bis zu dem Punkt, an dem dieser Flug enden kann.

12. Der Ausdruck "Sensor" bezeichnet die Ausrüstung einer Kategorie nach Artikel IV Absatz 1, die an einem Beobachtungsluftfahrzeug für die Verwendung bei der Durchführung von Beobachtungsflügen angebracht ist.

13. Der Ausdruck "Bodenauflösung" bezeichnet die kleinste Entfernung am Boden zwischen zwei eng nebeneinanderliegenden Objekten, bei der diese beiden noch als getrennte Objekte erkannt werden.

14. Der Ausdruck "Infrarot-Zeilenabtastgerät" bezeichnet einen Sensor, der thermische, elektromagnetische Strahlung aufnimmt und sichtbar macht, die von Objekten aufgrund ihrer Eigentemperatur im nicht sichtbaren Infrarot-Wärmebereich des optischen Spektrums abgegeben wird, wobei diese Objekte nicht künstlich beleuchtet werden.

15. Der Ausdruck "Beobachtungsphase" bezeichnet einen festgelegten Zeitraum während eines Beobachtungsflugs, in dem ein bestimmter Sensor des Beobachtungsluftfahrzeugs betrieben wird.

16. Der Ausdruck "Luftfahrzeugbesatzung" bezeichnet Personen aus Vertragsstaaten, die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Wartung eines Beobachtungsluftfahrzeugs oder eines Transportluftfahrzeugs wahrnehmen; wenn der Vertragsstaat es beschließt, können sich unter diesen Personen Dolmetscher befinden.

17. Der Ausdruck "verantwortlicher Luftfahrzeugführer" bezeichnet den Luftfahrzeugführer an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs, der für den Betrieb des

Beobachtungsluftfahrzeugs, die Ausführung des Flugplans und die Sicherheit des Beobachtungsluftfahrzeugs verantwortlich ist.

18. Der Ausdruck "Flugbeobachter" bezeichnet eine Person, die sich im Namen des beobachteten Vertragsstaats während des Beobachtungsflugs an Bord eines Beobachtungsluftfahrzeugs befindet, das von dem beobachtenden Vertragsstaat bereitgestellt wird, und die Aufgaben im Einklang mit Anlage G wahrnimmt.

19. Der Ausdruck "Flugvertreter" bezeichnet eine Person, die sich im Namen des beobachtenden Vertragsstaats während eines Beobachtungsflugs an Bord eines Beobachtungsluftfahrzeugs befindet, das von dem beobachteten Vertragsstaat bereitgestellt wird, und die Aufgaben im Einklang mit Anlage G wahrnimmt.

20. Der Ausdruck "Vertreter" bezeichnet eine Person, die von dem beobachtenden Vertragsstaat benannt wurde und während eines Beobachtungsflugs an Bord eines Beobachtungsluftfahrzeugs, das von einem anderen Vertragsstaat als dem beobachtenden Vertragsstaat oder dem beobachteten Vertragsstaat benannt wurde, im Namen des beobachtenden Vertragsstaats Tätigkeiten im Einklang mit Anlage G wahrnimmt.

21. Der Ausdruck "Sensorbediener" bezeichnet eine Person aus einem Vertragsstaat, die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Betrieb, der Bedienung und Wartung der Sensoren eines Beobachtungsluftfahrzeugs wahrnimmt.

22. Der Ausdruck "Inspektor" bezeichnet eine Person aus einem Vertragsstaat, die eine Inspektion der Sensoren oder des Beobachtungsluftfahrzeugs eines anderen Vertragsstaats durchführt.

23. Der Ausdruck "Begleiter" bezeichnet eine Person aus einem Vertragsstaat, welche die Inspektoren eines anderen Vertragsstaats begleitet.

24. Der Ausdruck "Missionsplan" bezeichnet ein von dem beobachtenden Vertragsstaat vorgelegtes Dokument mit einem von der Beratungskommission "Offener Himmel" festgelegten Format, welches die Flugstrecke, das Flugprofil, den Ablauf und die Unterstützungsmaßnahmen enthält, die zur Durchführung des Beobachtungsflugs erforderlich sind, und das mit dem beobachteten Vertragsstaat zu vereinbaren ist und die Grundlage für die Ausarbeitung des Flugplans darstellt.

25. Der Ausdruck "Flugplan" bezeichnet ein Dokument, das auf der Grundlage des vereinbarten Missionsplans ausgearbeitet wird und nach Format und Inhalt den Spezifikationen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation, im folgenden als ICAO bezeichnet, entspricht und den Flugverkehrskontrollbehörden vorgelegt wird und auf dessen Grundlage der Beobachtungsflug durchgeführt wird.

26. Der Ausdruck "Missionsbericht" bezeichnet ein Dokument zur Beschreibung eines Beobachtungsflugs, das nach dessen Abschluß von dem beobachtenden Vertragsstaat fertiggestellt und von dem beobachtenden und dem beobachteten Vertragsstaat unterzeichnet wird; es entspricht einem von der Beratungskommission "Offener Himmel" festgelegten Format.

27. Der Ausdruck "Flugplatz 'Offener Himmel'" bezeichnet einen Flugplatz, der von dem beobachteten Vertragsstaat als Punkt benannt wird, von dem aus ein Beobachtungsflug beginnen oder an dem er enden kann.

28. Der Ausdruck "Einreisepunkt" bezeichnet einen von dem beobachteten Vertragsstaat für das Eintreffen des Personals des beobachtenden Vertragsstaats im Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats benannten Punkt.

29. Der Ausdruck "Ausreisepunkt" bezeichnet einen von dem beobachteten Vertragsstaat für die Abreise des Personals des beobachtenden Vertragsstaats aus dem Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats benannten Punkt.

30. Der Ausdruck "Betankungsflugplatz" bezeichnet einen vom beobachteten Vertragsstaat benannten Flugplatz, auf dem Beobachtungsluftfahrzeuge und Transportluftfahrzeuge aufgetankt und versorgt werden.

31. Der Ausdruck "Ausweichflugplatz" bezeichnet einen im Flugplan festgelegten Flugplatz, den ein Beobachtungsluftfahrzeug oder ein Transportluftfahrzeug anfliegen kann, wenn es nicht mehr ratsam ist, auf dem ursprünglich vorgesehen Zielflugplatz zu landen.

32. Der Ausdruck "gefährlicher Luftraum" bezeichnet die Luftsperrgebiete, Flugbeschränkungsgebiete und Gefahrengebiete auf der Grundlage der Definition des Anhangs 2 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, die im Einklang mit Anhang 15 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt im Interesse der Flugsicherheit, der öffentlichen Sicherheit und des Umweltschutzes eingerichtet werden und über die Angaben in Übereinstimmung mit den ICAO-Bestimmungen gemacht werden.

33. Der Ausdruck "Luftsperrgebiet" bezeichnet einen Luftraum mit festgelegten Abmessungen über dem Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats, innerhalb dessen Luftfahrzeuge nicht fliegen dürfen.

34. Der Ausdruck "Flugbeschränkungsgebiet" bezeichnet einen Luftraum mit festgelegten Abmessungen über dem Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats, innerhalb dessen Luftfahrzeuge nach festgelegten Bedingungen eingeschränkt fliegen dürfen.

35. Der Ausdruck "Gefahrengebiet" bezeichnet einen Luftraum mit festgelegten Abmessungen, innerhalb dessen zu bestimmten Zeiten Aktivitäten stattfinden können, die für den Flugbetrieb von Luftfahrzeugen gefährlich sind.

### Artikel III

## QUOTEN

### ABSCHNITT I.

### ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

1. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, in Übereinstimmung mit diesem Vertrag Beobachtungsflüge durchzuführen.

2. Jeder Vertragsstaat ist verpflichtet, in Übereinstimmung mit diesem Vertrag Beobachtungsflüge über seinem Hoheitsgebiet zuzulassen.
3. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, genauso viele Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaats durchzuführen, wie dieser andere Vertragsstaat über seinem Hoheitsgebiet durchzuführen berechtigt ist.
4. Die Gesamtzahl der Beobachtungsflüge, die jeder Vertragsstaat über seinem Hoheitsgebiet zulassen muß, stellt die Gesamtpassivquote für diesen Vertragsstaat dar. Die Zuteilung der Gesamtpassivquoten an die Vertragsstaaten ist in Anlage A Abschnitt I des Vertrags festgelegt.
5. Die Anzahl der Beobachtungsflüge, zu deren Durchführung über dem Hoheitsgebiet jedes anderen Vertragsstaats ein Vertragsstaat jährlich berechtigt ist, stellt die individuelle aktive Quote dieses Vertragsstaats in bezug auf den anderen Vertragsstaat dar. Die Summe der individuellen aktiven Quoten stellt die Gesamtaktivquote dieses Vertragsstaats dar. Die Gesamtaktivquote eines Vertragsstaats darf seine Gesamtpassivquote nicht übersteigen.
6. Die erste Verteilung aktiver Quoten wird in Anlage A Abschnitt II des Vertrags festgelegt.
7. Nach dem Inkrafttreten des Vertrags unterliegt die Verteilung der aktiven Quoten für das darauffolgende Kalenderjahr einer jährlichen Überprüfung im Rahmen der Beratungskommission "Offener Himmel". Falls es in bezug auf einen bestimmten Vertragsstaat nicht möglich ist, während der jährlichen Überprüfung innerhalb von drei Wochen zu einer Einigung über die Verteilung der aktiven Quoten zu gelangen, bleibt die Verteilung der aktiven Quoten hinsichtlich dieses Vertragsstaats zum vorangegangenen Jahr unverändert.
8. Vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels VIII wird jeder von einem Vertragsstaat durchgeführte Beobachtungsflug auf die individuelle aktive Quote und auf die Gesamtaktivquote dieses Vertragsstaats angerechnet.
9. Unbeschadet der Bestimmungen der Absätze 3 und 5 kann ein Vertragsstaat, dem eine aktive Quote zugeteilt worden ist, nach Vereinbarung mit dem zu überfliegenden Vertragsstaat seine Gesamtaktivquote teilweise oder insgesamt anderen Vertragsstaaten übertragen; er hat alle anderen Vertragsstaaten und die Beratungskommission "Offener Himmel" umgehend diesbezüglich zu notifizieren. Dabei findet Absatz 10 Anwendung.
10. Kein Vertragsstaat darf mehr Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaats durchführen als 50 v.H., aufgerundet auf die nächste ganze Zahl seiner eigenen Gesamtaktivquote, oder der Gesamtpassivquote des anderen Vertragsstaats, wobei die kleinere Zahl anzuwenden ist.
11. Die größten Flugentfernungen bei Beobachtungsflügen über den Hoheitsgebieten der Vertragsstaaten werden in Anlage A Abschnitt III des Vertrags festgelegt.

## ABSCHNITT II. BESTIMMUNGEN FÜR EINE GRUPPE VON VERTRAGSSTAATEN

1. (A) Unbeschadet ihrer Rechte und Pflichten nach diesem Vertrag können zwei oder mehr Vertragsstaaten, die über Quoten verfügen, bei der Unterzeichnung dieses Vertrags und danach eine Gruppe von Vertragsstaaten bilden. Für eine nach Unterzeichnung dieses Vertrags gebildete Gruppe von Vertragsstaaten finden die Bestimmungen dieses Abschnitts frühestens sechs Monate, nachdem dies allen anderen Vertragsstaaten notifiziert wurde, und vorbehaltlich der Bestimmungen des Absatzes 6 dieses Abschnitts Anwendung.
- (B) Eine Gruppe von Vertragsstaaten arbeitet hinsichtlich der aktiven und passiven Quoten entweder nach Absatz 2 oder nach Absatz 3 dieses Abschnitts zusammen.
2. (A) Die Mitglieder einer Gruppe von Vertragsstaaten haben das Recht, unter Beibehaltung ihrer individuellen passiven Quoten ihre aktiven Quoten für das laufende Jahr untereinander umzuverteilen. Die Notifikation über die Umverteilung erfolgt unverzüglich an alle betroffenen dritten Vertragsstaaten.
- (B) Bei einem Beobachtungsflug entspricht die Anzahl der Beobachtungsflüge, die auf die individuelle und die Gesamtaktivquote des beobachtenden Vertragsstaats angerechnet werden, der Anzahl der zu der Gruppe gehörenden Vertragsstaaten, die überflogen werden. Auf die Gesamtpassivquote jedes beobachteten Vertragsstaats wird ein Beobachtungsflug angerechnet.
- (C) Jeder Vertragsstaat, dem gegenüber ein oder mehrere Mitglieder einer Gruppe von Vertragsstaaten über aktive Quoten verfügen, hat das Recht, über dem Hoheitsgebiet irgendeines Mitglieds der Gruppe um 50 v.H. mehr Beobachtungsflüge durchzuführen, aufgerundet auf die nächste ganze Zahl, als seine individuelle aktive Quote gegenüber jenem Mitglied der Gruppe beträgt, oder zwei Überflüge, wenn er gegenüber jenem Mitglied der Gruppe über keine aktive Quote verfügt.
- (D) Für den Fall, daß er dieses Recht ausübt, verringert der betreffende Vertragsstaat seine aktiven Quoten gegenüber den anderen Mitgliedern der Gruppe derart, daß die Gesamtsumme der Beobachtungsflüge, die er über deren Hoheitsgebiet durchführt, die Summe der individuellen aktiven Quoten nicht übersteigt, über die der Vertragsstaat gegenüber allen Mitgliedern der Gruppe im laufenden Jahr verfügt.
- (E) Die größten Flugentfernungen für Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet jedes Mitglieds der Gruppe kommen zur Anwendung. Wird ein Beobachtungsflug über mehreren Mitgliedern durchgeführt, werden nach Erreichen der größten Flugentfernung für ein Mitglied alle Sensoren abgeschaltet, bis das Beobachtungsluftfahrzeug jenen Punkt über dem Hoheitsgebiet des nächsten Mitglieds der Gruppe von Vertragsstaaten erreicht, an dem der Beobachtungsflug beginnen soll. Für einen solchen Folge-Beobachtungsflug gilt die größte Flugentfernung in bezug auf den Flugplatz "Offener Himmel", der diesem Punkt am nächsten liegt.
3. (A) Eine Gruppe von Vertragsstaaten hat, wenn sie dies beantragt, das Recht auf eine gemeinsame ihr zuzuteilende Gesamtpassivquote; die Verteilung der gemeinsamen individuellen und Gesamtaktivquoten ist darauf abzustellen.

- (B) In diesem Fall entspricht die Gesamtpassivquote der Gesamtzahl der Beobachtungsflüge, zu deren Zulassung die Gruppe von Vertragsstaaten jedes Jahr verpflichtet ist. Die Gesamtaktivquote entspricht der Summe der Anzahl von Beobachtungsflügen, zu deren Durchführung die Gruppe von Vertragsstaaten jedes Jahr berechtigt ist. Ihre Gesamtaktivquote darf die Gesamtpassivquote nicht übersteigen.
- (C) Ein im Rahmen der Gesamtaktivquote der Gruppe von Vertragsstaaten stattfindender Beobachtungsflug wird im Namen der Gruppe ausgeführt.
- (D) Beobachtungsflüge, zu deren Zulassung eine Gruppe von Vertragsstaaten verpflichtet ist, können über dem Hoheitsgebiet eines oder mehrerer ihrer Mitglieder durchgeführt werden.
- (E) Die größten Flugentfernungen für jede Gruppe von Vertragsstaaten werden nach Anlage A Abschnitt III festgelegt, und die Flugplätze "Offener Himmel" werden nach Anlage E des Vertrags benannt.

4. Im Einklang mit den in Artikel X Absatz 3 festgelegten allgemeinen Grundsätzen kann ein dritter Vertragsstaat, der der Ansicht ist, daß seine Rechte nach Abschnitt I Absatz 3 durch die Vorgehensweise einer Gruppe von Vertragsstaaten in ungebührlicher Weise eingeschränkt werden, dieses Problem der Beratungskommission "Offener Himmel" vortragen.

5. Die Gruppe von Vertragsstaaten gewährleistet, daß Verfahren festgelegt werden, welche die Durchführung von Beobachtungsflügen, gegebenenfalls einschließlich Auftanken, über den Hoheitsgebieten ihrer Mitglieder während einer einzigen Mission ermöglichen. Bei einer nach Absatz 3 gebildeten Gruppe von Vertragsstaaten dürfen diese Beobachtungsflüge die größte Flugentfernung nicht überschreiten, die auf die Flugplätze "Offener Himmel", an denen die Beobachtungsflüge beginnen, anzuwenden ist.

6. Frühestens sechs Monate, nachdem die Notifikation über den Beschluß an alle anderen Vertragsstaaten ergangen ist:

- (A) kann eine nach Absatz 2 dieses Abschnitts geschaffene Gruppe von Vertragsstaaten in eine Gruppe von Vertragsstaaten nach Absatz 3 dieses Abschnitts umgewandelt werden;
- (B) kann eine nach Absatz 3 dieses Abschnitts geschaffene Gruppe von Vertragsstaaten in eine Gruppe von Vertragsstaaten nach Absatz 2 dieses Abschnitts umgewandelt werden;
- (C) kann ein Vertragsstaat aus einer Gruppe von Vertragsstaaten austreten oder
- (D) kann eine Gruppe von Vertragsstaaten weitere Vertragsstaaten, die über Quoten verfügen, aufnehmen.

7. Nach Inkrafttreten dieses Vertrags werden Änderungen bei der Zuteilung oder Verteilung von Quoten, die sich aus der Schaffung einer Gruppe von Vertragsstaaten nach Absatz 3 dieses Abschnitts bzw. aus einer Aufnahme in eine solche oder einem Austritt aus



einer solchen ergeben, an dem 1. Januar wirksam, der auf die erste nach der sechsmonatigen Notifikationsfrist stattfindende jährliche Überprüfung innerhalb der Beratungskommission "Offener Himmel" folgt. Wenn nötig, werden neue Flugplätze "Offener Himmel" benannt und in entsprechender Weise größte Flugentfernungen festgelegt.

#### Artikel IV

### SENSOREN

1. Sofern Absatz 3 nicht etwas anderes vorsieht, ist ein Beobachtungsluftfahrzeug nur mit Sensoren der folgenden Kategorien auszustatten:

- (A) optische Panoramakameras und Einzelbildkameras;
- (B) Videokameras mit Echtzeitanzeige;
- (C) Infrarot-Zeilenabtastgeräte und
- (D) seitwärts gerichtetes Radar mit synthetischer Apertur.

2. Ein Vertragsstaat kann für die Zwecke der Durchführung von Beobachtungsflügen jeden der in Absatz 1 aufgeführten Sensoren verwenden, sofern diese Sensoren für alle Vertragsstaaten kommerziell erhältlich sind und folgenden Leistungsbegrenzungen unterliegen:

- (A) bei Verwendung optischer Panoramakameras und Einzelbildkameras einer Bodenauflösung, die nicht besser ist als 30 Zentimeter, bei der niedrigsten nach Anlage D Anhang 1 festgelegten Höhe über Grund, die von höchstens einer Panoramakamera, einer vertikal installierten Einzelbildkamera und zwei schräg installierten Einzelbildkameras - je eine an beiden Seiten des Luftfahrzeugs - erreicht wird, welche zu jeder Seite des Flugwegs des Luftfahrzeugs eine Bodenabdeckung von bis zu 50 Kilometern ermöglichen, die nicht kontinuierlich sein muß;
- (B) bei Verwendung von Videokameras einer nach Anlage D Anhang 1 ermittelten Bodenauflösung, die nicht besser ist als 30 Zentimeter;
- (C) bei Verwendung von Infrarot-Zeilenabtastgeräten einer Bodenauflösung, die nicht besser ist als 50 Zentimeter, bei der niedrigsten nach Anlage D Anhang 1 festgelegten Höhe über Grund, die von einem einzelnen Gerät erreicht wird, und
- (D) bei Verwendung seitwärtsgerichteten Radars mit synthetischer Apertur einer Bodenauflösung, die nicht besser ist als drei Meter, berechnet nach dem Impulsantwortverfahren, das unter Anwendung des Objekt-Trennverfahrens der Fähigkeit entspricht, auf einem Radarbild zwei Winkelreflektoren auszumachen, deren Mittelpunkte mindestens fünf Meter voneinander entfernt sind, und zwar über einer Streifenbreite von höchstens 25 Kilometern, wobei das Radarbild von einer

einzelnen Radareinheit stammt, die zu beiden Seiten des Luftfahrzeugs eingesetzt werden kann, jedoch nicht an beiden Seiten gleichzeitig.

3. Über die Einführung zusätzlicher Sensorkategorien und Verbesserungen der Leistungsfähigkeit bereits bestehender Sensorkategorien, die in diesem Artikel vorgesehen sind, berät die Beratungskommission "Offener Himmel" nach Artikel X.

4. Alle Arbeitsöffnungen der Sensoren sind mit Abdeckungen oder anderen, den Betrieb der Sensoren verhindernden Einrichtungen zu versehen, damit während Transitflügen oder während Flügen zu Einreisepunkten oder von Ausreisepunkten über dem Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats keine Daten gesammelt werden können. Diese Abdeckungen oder diese anderen den Betrieb verhindernden Einrichtungen müssen so gestaltet sein, daß sie nur außerhalb des Beobachtungsluftfahrzeugs entfernt oder bedient werden können.

5. Ausrüstung, die von den Sensoren gesammelte Daten nach Anlage B Abschnitt II mit Kommentierungen versehen kann, ist an Bord von Beobachtungsluftfahrzeugen gestattet. Der Vertragsstaat, der das Beobachtungsluftfahrzeug für einen Beobachtungsflug zur Verfügung stellt, versieht die von den Sensoren gesammelten Daten mit den in Anlage B Abschnitt II dieses Vertrags vorgesehenen Informationen.

6. Ausrüstung, die von den Sensoren gesammelte Daten in Echtzeit darstellen kann, ist an Bord von Beobachtungsluftfahrzeugen zu dem Zweck gestattet, die Arbeitsweise und den Betrieb der Sensoren während der Durchführung eines Beobachtungsflugs zu überwachen.

7. Die Sammlung, Verarbeitung, Weiterübertragung oder Aufzeichnung elektronischer Signale elektromagnetischer Wellen ist an Bord eines Beobachtungsluftfahrzeugs verboten, und die dazu erforderliche Ausrüstung darf sich nicht an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs befinden, es sei denn, dies ist für den Betrieb der vereinbarten Sensoren oder des Beobachtungsluftfahrzeugs erforderlich oder in den Absätzen 5 und 6 vorgesehen.

8. Wird das Beobachtungsluftfahrzeug von dem beobachtenden Vertragsstaat zur Verfügung gestellt, so hat er das Recht, ein Beobachtungsluftfahrzeug zu verwenden, das mit Sensoren jeder Sensorkategorie ausgerüstet ist, deren Leistungsfähigkeit nicht über die in Absatz 2 angegebene hinausgeht.

9. Wird das für einen Beobachtungsflug verwendete Beobachtungsluftfahrzeug von dem beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellt, ist der beobachtete Vertragsstaat vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels XVIII Abschnitt II verpflichtet, ein Beobachtungsluftfahrzeug bereitzustellen, das mit Sensoren jeder der in Absatz 1 spezifizierten Sensorkategorie ausgestattet ist, die in bezug auf ihre maximale Leistungsfähigkeit und ihre Anzahl den Angaben in Absatz 2 entsprechen, sofern von dem beobachtenden und dem beobachteten Vertragsstaat nicht etwas anderes vereinbart wird. Die Sensorpakete und -anordnungen sind so anzubringen, daß die in Absatz 2 angegebene Bodenabdeckung erzielt wird. Wird das Beobachtungsluftfahrzeug von dem beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellt, hat dieser ein seitwärtsgerichtetes Radar mit synthetischer Apertur bereitzustellen, das ein anhand des Objekt-Trennverfahrens ermitteltes Bodenauflösungsvermögen besitzt, das nicht schlechter als sechs Meter ist.

10. Wird ein Luftfahrzeug nach Artikel V als Beobachtungsluftfahrzeug benannt, so setzt jeder Vertragsstaat alle anderen Vertragsstaaten von den technischen Informationen über jeden am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensor nach Anlage B des Vertrags in Kenntnis.

11. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, an der Zulassungsprüfung der Sensoren der Beobachtungsluftfahrzeuge nach Anlage D teilzunehmen. Beobachtungsluftfahrzeuge eines bestimmten Typs dürfen erst für Beobachtungsflüge benutzt werden, wenn dieser Typ und seine Sensoren nach Anlage D zugelassen worden sind.

12. Ein Vertragsstaat, der ein Luftfahrzeug als Beobachtungsluftfahrzeug benennt, hat das Recht, sofern er allen anderen Vertragsstaaten 90 Tage vorher eine entsprechende Mitteilung macht und die Bestimmungen der Anlage D eingehalten werden, Sensoren zu entfernen, zu ersetzen oder hinzuzufügen oder die technischen Informationen, die er nach Absatz 10 dieses Artikels und Anlage B des Vertrags übermittelt hat, zu ändern. Ersetzte oder neu hinzugefügte Sensoren müssen vor ihrer Verwendung für einen Beobachtungsflug einer Zulassungsprüfung nach Anlage D unterzogen werden.

13. Ist ein Vertragsstaat oder eine Gruppe von Vertragsstaaten aufgrund von Erfahrungen bei der Verwendung eines bestimmten Luftfahrzeugs zu der Ansicht gelangt, daß ein am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachter Sensor oder die dazugehörige Ausrüstung nicht den nach Anlage D zugelassenen Ausrüstungsgegenständen entspricht, notifizieren die betreffenden Vertragsstaaten allen anderen Vertragsstaaten ihre Bedenken. Der Vertragsstaat, der das Beobachtungsluftfahrzeug benannte,

- (A) unternimmt die erforderlichen Schritte, um sicherzustellen, daß der am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachte Sensor und die dazugehörige Ausrüstung - gegebenenfalls auch in bezug auf die Reparatur, Justierung oder den Austausch des speziellen Sensors und der dazugehörigen Ausrüstung - den nach Anlage D zugelassenen Ausrüstungsgegenständen entsprechen, und
- (B) erbringt auf Anfrage eines interessierten Vertragsstaats mittels eines in Verbindung mit dem nächsten Einsatz dieses Beobachtungsluftfahrzeugs zu organisierenden Demonstrationsflugs im Einklang mit Anlage F den Nachweis, daß die am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensoren und die dazugehörige Ausrüstung den nach Anlage D zugelassenen Ausrüstungsgegenständen entsprechen. Weitere Vertragsstaaten, die Bedenken hinsichtlich eines an einem Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensors und der dazugehörigen Ausrüstung äußern, sind berechtigt, Personal zur Teilnahme an einem solchen Demonstrationsflug zu entsenden.

14. Falls auch nach der Durchführung der in Absatz 13 beschriebenen Schritte noch Zweifel dahingehend bestehen, ob ein an einem Beobachtungsluftfahrzeug angebrachter Sensor und die dazugehörige Ausrüstung den nach Anlage D zugelassenen Ausrüstungsgegenständen entsprechen, kann die Angelegenheit der Beratungskommission "Offener Himmel" übertragen werden.

## Artikel V

### **BENENNUNG DER LUFTFAHRZEUGE**

1. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, Luftfahrzeuge unterschiedlichen Typs und Modells, die bei den zuständigen Behörden eines Vertragsstaats registriert sind, als Beobachtungsluftfahrzeuge zu benennen.
2. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, Typen oder Modelle von Luftfahrzeugen als Beobachtungsluftfahrzeuge zu benennen oder den zuvor von ihm benannten Luftfahrzeugen neue Typen oder Modelle hinzuzufügen, sofern er alle anderen Vertragsstaaten 30 Tage im voraus diesbezüglich notifiziert. Die Notifikation über die Benennung von Luftfahrzeugen eines Typs oder Modells hat die in Anlage C angegebenen Informationen zu enthalten.
3. Jeder Vertragsstaat ist berechtigt, Typen oder Modelle der von ihm zuvor benannten Luftfahrzeuge zu streichen, sofern er alle anderen Vertragsstaaten 90 Tage im voraus diesbezüglich notifiziert.
4. Nur ein Exemplar eines bestimmten Luftfahrzeugtyps oder -modells mit identischem dazugehörigem Sensorensatz muß für die Zulassungsprüfung im Einklang mit den Bestimmungen der Anlage D vorgeführt werden.
5. Jedes Beobachtungsluftfahrzeug muß die Luftfahrzeugbesatzung und das in Artikel VI Abschnitt III bezeichnete Personal befördern können.

## Artikel VI

### **AUSWAHL DER BEOBACHTUNGSLUFTFAHRZEUGE, ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN FÜR DIE DURCHFÜHRUNG VON BEOBACHTUNGSFLÜGEN UND ERFORDERNISSE FÜR DIE MISSIONSPANUNG**

#### **ABSCHNITT I.      AUSWAHL DER BEOBACHTUNGSLUFTFAHRZEUGE UND ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN FÜR DIE DURCHFÜHRUNG VON BEOBACHTUNGSFLÜGEN**

1. Beobachtungsflüge sind mit Beobachtungsluftfahrzeugen durchzuführen, die von einem Vertragsstaat nach Artikel V benannt wurden. Sofern der beobachtete Vertragsstaat nicht sein Recht ausübt, ein Beobachtungsluftfahrzeug zur Verfügung zu stellen, das er selbst benannt hat, ist der beobachtende Vertragsstaat berechtigt, das Beobachtungsluftfahrzeug zur Verfügung zu stellen. Stellt der beobachtende Vertragsstaat das Beobachtungsluftfahrzeug zur Verfügung, ist er berechtigt, ein Luftfahrzeug zur Verfügung zu stellen, das er selbst benannt hat, oder ein Luftfahrzeug, das von einem anderen Vertragsstaat benannt wurde. Falls der beobachtete Vertragsstaat das Beobachtungsluftfahrzeug zur Verfügung stellt, hat der beobachtende Vertragsstaat Anspruch auf ein Luftfahrzeug, das in der Lage ist, mit einer Tankfüllung eine Mindestentfernung zurückzulegen, die der Hälfte der nach Absatz 5 Buchstabe G notifizierten Flugentfernung entspricht, einschließlich der erforderlichen Treibstoffreserve.
2. Jeder Vertragsstaat ist nach Absatz 1 berechtigt, ein Beobachtungsluftfahrzeug zu verwenden, das von einem anderen Vertragsstaat für Beobachtungsflüge benannt wurde. Von den betroffenen Vertragsstaaten werden Vorkehrungen für die Verwendung eines solchen

Luftfahrzeugs getroffen, die eine aktive Teilnahme am Regime "Offener Himmel" ermöglichen.

3. Vertragsstaaten, die zur Durchführung von Beobachtungsflügen berechtigt sind, können ihre Pläne zur Durchführung der Beobachtungsflüge nach Anlage H abstimmen. Kein Vertragsstaat ist verpflichtet, mehr als einen Flug zu einem Zeitpunkt innerhalb der nach Absatz 9 festgelegten 96-Stunden-Frist zuzulassen, es sei denn, der Vertragsstaat hat nach Anlage F um einen Demonstrationsflug ersucht. In diesem Fall ist der beobachtete Vertragsstaat verpflichtet, eine zeitliche Überlappung der Beobachtungsflüge von bis zu 24 Stunden zuzulassen. Nach Eingang der Notifikation über die Ergebnisse der Abstimmung der Pläne zur Durchführung von Beobachtungsflügen setzt jeder Vertragsstaat, über dessen Hoheitsgebiet Beobachtungsflüge durchgeführt werden sollen, die anderen Vertragsstaaten im Einklang mit den Bestimmungen der Anlage H hinsichtlich jedes festgelegten Beobachtungsflugs darüber in Kenntnis, ob er von seinem Recht, sein eigenes Beobachtungsluftfahrzeug zur Verfügung zu stellen, Gebrauch machen wird.

4. Spätestens 90 Tage nach Unterzeichnung des Vertrags notifiziert jeder Vertragsstaat allen anderen Vertragsstaaten

- (A) die ständige diplomatische Einfluggenehmigungsnummer für Beobachtungsflüge "Offener Himmel", für Flüge der Transportluftfahrzeuge und für Transitflüge sowie
- (B) Angaben darüber, welche Sprache oder Sprachen der Beratungskommission "Offener Himmel", die nach Anlage L Abschnitt I Absatz 7 des Vertrags festgelegt worden sind, von dem Personal für alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Durchführung von Beobachtungsflügen über seinem Hoheitsgebiet und für die Fertigstellung des Missionsplans und des Missionsberichts zu benutzen ist/sind, es sei denn, die zu benutzende Sprache entspricht der in Anlage 10 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, Band II Absatz 5.2.1.1.2 festgelegten Sprache.

5. Der beobachtende Vertragsstaat notifiziert dem beobachteten Vertragsstaat seine Absicht, einen Beobachtungsflug durchzuführen, spätestens 72 Stunden vor dem voraussichtlichen Zeitpunkt der Ankunft des beobachtenden Vertragsstaats am Einreisepunkt des beobachteten Vertragsstaats. Vertragsstaaten, die eine solche Notifikation übermitteln, tun alles in ihren Kräften Stehende, um zu verhindern, daß diese für eine Notifikation einzuhaltende Mindestfrist auf ein Wochenende fällt. Eine solche Notifikation umfaßt

- (A) den gewünschten Einreisepunkt und gegebenenfalls den Flugplatz "Offener Himmel", von dem aus der Beobachtungsflug beginnt;
- (B) das Datum und den voraussichtlichen Zeitpunkt der Ankunft des beobachtenden Vertragsstaats am Einreisepunkt und das Datum und den voraussichtlichen Zeitpunkt für den Beginn des Fluges vom Einreisepunkt zum Flugplatz "Offener Himmel", wobei gegebenenfalls Angaben über spezielle Unterbringungsbedürfnisse zu machen sind;
- (C) die nach Anlage E Anhang 1 festgelegte Örtlichkeit, die zur Durchführung der Vorfluginspektion gewünscht wird, und das Datum und den Zeitpunkt des

Beginns für eine solche Vorfluginspektion im Einklang mit den Bestimmungen der Anlage F;

- (D) das oder die Beförderungsmittel, die zur Anreise zum Einreisepunkt verwendet werden, und gegebenenfalls Typ und Modell des Transportluftfahrzeugs, falls das Beobachtungsluftfahrzeug, das für den Beobachtungsflug verwendet wird, von dem beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellt wird;
- (E) die diplomatische Einfluggenehmigungsnummer für den Beobachtungsflug oder für den Flug des Transportluftfahrzeugs, das verwendet wird, um das Personal in das Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats zum Zwecke der Durchführung eines Beobachtungsflugs zu befördern beziehungsweise von dort zurückzubefördern;
- (F) die Kennzeichnung des Beobachtungsluftfahrzeugs nach Anlage C;
- (G) die ungefähre Entfernung des Beobachtungsflugs und
- (H) die Namen der Mitglieder des Personals, ihr Geschlecht, Geburtsdatum, Geburtsort, ihre Paßnummer und den Namen des paßausstellenden Vertragsstaats sowie ihre Aufgabe.

6. Der nach Absatz 5 notifizierte beobachtete Vertragsstaat bestätigt den Eingang der Notifikation innerhalb von 24 Stunden. Macht der beobachtete Vertragsstaat von seinem Recht Gebrauch, das Beobachtungsluftfahrzeug zur Verfügung zu stellen, hat die Bestätigung Informationen über das Beobachtungsluftfahrzeug nach Absatz 5 Buchstabe F zu enthalten. Dem beobachtenden Vertragsstaat ist es erlaubt, zu dem nach Absatz 5 notifizierten voraussichtlichen Zeitpunkt der Ankunft am Einreisepunkt einzutreffen. Der voraussichtliche Zeitpunkt des Abflugs vom Einreisepunkt zum Flugplatz "Offener Himmel", an dem der Beobachtungsflug beginnt, und die Örtlichkeit, das Datum und der Zeitpunkt des Beginns der Vorfluginspektion bedürfen der Bestätigung durch den beobachteten Vertragsstaat.

7. Unter dem Personal des beobachtenden Vertragsstaats darf sich das nach Maßgabe des Artikels XIII von anderen Vertragsstaaten benannte Personal befinden.

8. Der beobachtende Vertragsstaat notifiziert zum gleichen Zeitpunkt, an dem er den beobachteten Vertragsstaat nach Absatz 5 notifiziert, allen anderen Vertragsstaaten seine Absicht, einen Beobachtungsflug durchzuführen.

9. Sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, darf der Zeitraum, der mit dem voraussichtlichen Zeitpunkt der Ankunft am Einreisepunkt beginnt und mit dem Abschluß des Beobachtungsflugs endet, 96 Stunden nicht überschreiten. Ersucht der beobachtete Vertragsstaat nach Anlage F um einen Demonstrationsflug, hat er die 96-Stunden-Frist nach Anlage F Abschnitt III Absatz 4 des Vertrags zu verlängern, falls der beobachtende Vertragsstaat zusätzliche Zeit für die uneingeschränkte Durchführung des Missionsplans benötigt.

10. Nach der Ankunft des Beobachtungsluftfahrzeugs am Einreisepunkt inspiziert der beobachtete Vertragsstaat nach Anlage E die Abdeckungen für die Sensorarbeitsöffnungen beziehungsweise die anderen den Betrieb der Sensoren verhindernden Einrichtungen, um sich

zu vergewissern, daß sie korrekt angebracht sind, sofern nicht alle betroffenen Vertragsstaaten etwas anderes vereinbaren.

11. Wird das Beobachtungsluftfahrzeug von dem beobachtenden Vertragsstaat zur Verfügung gestellt, ist der beobachtete Vertragsstaat berechtigt, nach Ankunft des Beobachtungsluftfahrzeugs am Einreisepunkt oder am Flugplatz "Offener Himmel", an dem der Beobachtungsflug beginnt, die Vorfluginspektion nach Anlage F Abschnitt I durchzuführen. Wird ein Beobachtungsluftfahrzeug nach Absatz 1 von dem beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellt, ist der beobachtende Vertragsstaat berechtigt, die Vorfluginspektion der Sensoren nach Anlage F Abschnitt II durchzuführen. Sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, enden diese Inspektionen spätestens vier Stunden vor dem geplanten Beginn des Beobachtungsflugs, wie er im Flugplan festgesetzt ist.

12. Der beobachtende Vertragsstaat hat dafür zu sorgen, daß sich unter seiner Luftfahrzeugbesatzung zumindest eine Person befindet, die die erforderlichen sprachlichen Fähigkeiten aufweist, um reibungslos mit dem Personal des beobachteten Vertragsstaats und seinen Flugverkehrskontrolldiensten in der oder den von dem beobachteten Vertragsstaat nach Absatz 4 notifizierten Sprachen zu kommunizieren.

13. Der beobachtete Vertragsstaat legt der Luftfahrzeugbesatzung bei deren Ankunft am Einreisepunkt oder am Flugplatz "Offener Himmel", an dem der Beobachtungsflug beginnt, die neuesten Wettervorhersagen und Luftverkehrsinformationen sowie Informationen über Flugsicherheit einschließlich der Nachrichten für Luftfahrer (NOTAMs) vor. Diese Informationen sind auf Anfrage auf den neuesten Stand zu bringen. Verfahrensregeln für Instrumentenflug und Informationen über Ausweichflugplätze entlang der Flugstrecke werden zur Verfügung gestellt, sobald der Missionsplan nach Abschnitt II genehmigt worden ist.

14. Bei der Durchführung von Beobachtungsflügen nach diesem Vertrag werden alle Beobachtungsluftfahrzeuge in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Vertrags und dem genehmigten Flugplan geführt. Unbeschadet des Abschnitts II Absatz 2 werden Beobachtungsflüge auch im Einklang mit

- (A) den veröffentlichten ICAO-Normen und -Empfehlungen und
- (B) den veröffentlichten innerstaatlichen Flugverkehrskontrollregeln und den Verfahren und Richtlinien zur Flugsicherheit des Vertragsstaats, dessen Hoheitsgebiet überflogen wird,

durchgeführt.

15. Beobachtungsflüge haben Vorrang vor regulärem Flugverkehr. Der beobachtete Vertragsstaat stellt sicher, daß seine Flugverkehrskontrollbehörden die Durchführung von Beobachtungsflügen nach diesem Vertrag erleichtern.

16. An Bord eines Luftfahrzeugs ist der verantwortliche Luftfahrzeugführer allein für die sichere Durchführung des Fluges zuständig und verantwortlich für die Ausführung des Flugplans.

17. Der beobachtete Vertragsstaat stellt folgendes zur Verfügung:

- (A) ein Kalibrierungsziel, das zur Bestätigung der Sensoreigenschaften im Einklang mit den in Anlage D Abschnitt III des Vertrags festgelegten Verfahren geeignet ist und während des Demonstrationsflugs oder während des Beobachtungsflugs auf Anfrage eines der beiden Vertragsstaaten überflogen wird, und zwar für jeden Sensor, der während des Beobachtungsflugs zum Einsatz kommt. Das Kalibrierungsziel muß sich in der Nähe des Flugplatzes befinden, auf dem die Vorfluginspektion nach Anlage F durchgeführt wird;
- (B) gebräuchliche kommerzielle Flugtreibstoffe und entsprechende Betankungsmöglichkeiten sowie sonstige Versorgungsmaßnahmen für Beobachtungsluftfahrzeuge beziehungsweise Transportluftfahrzeuge am Einreisepunkt, am Flugplatz "Offener Himmel", an jedem Betankungsflugplatz sowie am Ausreisepunkt, die im Flugplan angegeben sind, im Einklang mit den Spezifikationen, die für den benannten Flugplatz veröffentlicht sind;
- (C) Mahlzeiten und zu benutzende Unterkunft für das Personal des beobachtenden Vertragsstaats und
- (D) auf Ersuchen des beobachtenden Vertragsstaats weitere Leistungen, die zwischen dem beobachtenden und dem beobachteten Vertragsstaat vereinbart werden können, um die Durchführung des Beobachtungsflugs zu erleichtern.

18. Alle mit der Durchführung des Beobachtungsflugs verbundenen Kosten, einschließlich der Kosten für Aufzeichnungsmedien und für die Bearbeitung der von den Sensoren gesammelten Daten, werden im Einklang mit Anlage L Abschnitt I Absatz 9 des Vertrags erstattet.

19. Vor dem Abflug des Beobachtungsluftfahrzeugs vom Ausreisepunkt vergewissert sich der beobachtete Vertragsstaat im Einklang mit Anlage E, daß die Abdeckungen für Sensorarbeitsöffnungen und andere den Betrieb der Sensoren verhindernde Einrichtungen korrekt angebracht sind.

20. Sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, verläßt der beobachtende Vertragsstaat den Ausreisepunkt spätestens 24 Stunden nach Abschluß des Beobachtungsflugs, es sei denn, die Wetterbedingungen oder die Lufttüchtigkeit des Beobachtungsluftfahrzeugs oder des Transportluftfahrzeugs machen dies unmöglich; in diesem Fall beginnt der Flug sobald wie möglich.

21. Der beobachtende Vertragsstaat erstellt einen Missionsbericht für den Beobachtungsflug, wobei das geeignete von der Beratungskommission "Offener Himmel" entwickelte Format verwendet wird. Der Missionsbericht enthält einschlägige Informationen über Datum und Zeit des Beobachtungsflugs, seine Flugstrecke und sein Flugprofil, die Wetterbedingungen, Zeit und Ort jeder Beobachtungsphase für jeden Sensor, die ungefähre Menge der von den Sensoren gesammelten Daten und das Ergebnis der Inspektion der Abdeckungen für Sensorarbeitsöffnungen und der anderen den Betrieb der Sensoren verhindernden Einrichtungen im Einklang mit Artikel VII und Anlage E. Der Missionsbericht wird von dem beobachtenden Vertragsstaat und dem beobachteten Vertragsstaat am Ausreisepunkt unterzeichnet; der beobachtende Vertragsstaat übermittelt den Missionsbericht allen anderen Vertragsstaaten innerhalb von sieben Tagen nach seiner Abreise vom Ausreisepunkt.



## ABSCHNITT II.      ERFORDERNISSE FÜR DIE MISSIONSPLANUNG

1. Sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, unterbreitet der beobachtende Vertragsstaat nach der Ankunft am Flugplatz "Offener Himmel" dem beobachteten Vertragsstaat einen Missionsplan für den vorgeschlagenen Beobachtungsflug, der den Anforderungen der Absätze 2 und 4 dieses Abschnitts gerecht wird.

2. Der Missionsplan kann einen Beobachtungsflug vorsehen, der die Beobachtung jedes Punktes im gesamten Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats, einschließlich der Gebiete, die von dem beobachteten Vertragsstaat als gefährlicher Luftraum im Einklang mit der in Anlage I angegebenen Quelle bezeichnet wurden, gestattet. Der Flugweg eines Beobachtungsluftfahrzeugs darf nicht näher als - aber bis zu zehn Kilometer - an die Grenze eines Anrainerstaats, der nicht Vertragsstaat ist, heranreichen.

3. Der Missionsplan kann vorsehen, daß sich der Flugplatz "Offener Himmel", an dem der Beobachtungsflug endet, und der Ausreisepunkt von dem Flugplatz "Offener Himmel", an dem der Beobachtungsflug beginnt, oder dem Einreisepunkt unterscheiden. Der Missionsplan legt gegebenenfalls den Zeitpunkt des Beginns des Beobachtungsflugs, die gewünschte Zeit und den gewünschten Ort für eingeplante Zwischenlandungen zum Nachtanken und Ruhezeiten sowie den Zeitpunkt der Fortsetzung des Beobachtungsflugs nach einer Zwischenlandung zum Nachtanken oder einer Ruhezeit innerhalb der 96-Stunden-Frist, die in Abschnitt I Absatz 9 angegeben ist, fest.

4. Der Missionsplan enthält alle erforderlichen Informationen zur Erstellung des Flugplans und sieht folgendes vor:

- (A) daß der Beobachtungsflug nicht über die zutreffende größte Flugentfernung nach Anlage A Abschnitt I hinausgeht;
- (B) daß die Flugstrecke und das Flugprofil des Beobachtungsflugs den Sicherheitsbestimmungen für Beobachtungsflüge nach Maßgabe der ICAO-Normen und -Empfehlungen gerecht wird, wobei bestehende Unterschiede in bezug auf innerstaatliche Flugregeln zu berücksichtigen sind; dies gilt unbeschadet der Bestimmungen des Absatzes 2 dieses Abschnitts;
- (C) daß der Missionsplan die nach Anlage I übermittelten Informationen über gefährlichen Luftraum berücksichtigt;
- (D) daß die Höhe über Grund des Beobachtungsluftfahrzeugs es dem beobachtenden Vertragsstaat nicht ermöglicht, die Begrenzung des Bodenauflösungsvermögens für jeden Sensor nach Artikel IV Absatz 2 zu überschreiten;
- (E) daß der voraussichtliche Zeitpunkt des Beginns des Beobachtungsflugs frühestens 24 Stunden nach Einreichen des Missionsplans liegt, sofern nicht etwas anderes vereinbart wird;
- (F) daß das Beobachtungsluftfahrzeug eine direkte Flugstrecke zwischen den Koordinaten oder Navigationsfestpunkten, die im Missionsplan ausgewiesen sind, in der erklärten Reihenfolge zurücklegt und

- (G) daß der Flugweg ein und denselben Punkt nicht mehr als einmal überfliegt, sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, und daß das Beobachtungsluftfahrzeug nicht um einen einzelnen Punkt kreist, sofern nicht etwas anderes vereinbart wird. Die Bestimmungen unter diesem Buchstaben finden für die Zwecke des Starts, für den Überflug über Kalibrierungsziele beziehungsweise für die Landung des Beobachtungsluftfahrzeugs nicht Anwendung.

5. Sieht der von dem beobachtenden Vertragsstaat vorgelegte Missionsplan Flüge durch gefährlichen Luftraum vor, so hat der beobachtete Vertragsstaat folgendes zu tun:

- (A) er spezifiziert die Gefährdung für das Beobachtungsluftfahrzeug;
- (B) er erleichtert die Durchführung des Beobachtungsflugs durch eine Koordinierung oder die Einstellung der nach Buchstabe A dieses Absatzes zu spezifizierenden Tätigkeit oder
- (C) er schlägt eine alternative Flughöhe, -strecke oder Durchflugzeit vor.

6. Spätestens vier Stunden nach Einreichen des Missionsplans nimmt der beobachtete Vertragsstaat den Missionsplan an, oder er schlägt nach Maßgabe des Artikels VIII Abschnitt I Absatz 4 sowie des Absatzes 5 dieses Abschnitts Änderungen zu ihm vor. Diese Änderungen dürfen keinen Punkt im gesamten Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats, einschließlich der Gebiete, die von dem beobachteten Vertragsstaat als gefährlicher Luftraum nach der in Anlage I spezifizierten Quelle benannt wurden, für die Beobachtung ausschließen. Haben der beobachtende und der beobachtete Vertragsstaat eine Einigung erzielt, wird der Missionsplan von ihnen unterzeichnet. Gelangen die Vertragsstaaten nicht innerhalb von acht Stunden nach Einreichen des ursprünglichen Missionsplans zu einer Einigung über ihn, hat der beobachtende Vertragsstaat das Recht, die Durchführung des Beobachtungsflugs nach Maßgabe des Artikels VIII abzulehnen.

7. Verläuft die geplante Flugstrecke des Beobachtungsflugs in der Nähe der Grenze zu anderen Vertragsstaaten oder anderen Staaten, kann der beobachtete Vertragsstaat diesem Staat oder diesen Staaten die voraussichtlichen Angaben hinsichtlich der Flugstrecke, des Datums und der Zeit des Beobachtungsflugs notifizieren.

8. Der Vertragsstaat, der das Beobachtungsluftfahrzeug zur Verfügung stellt, erstellt in Abstimmung mit dem anderen Vertragsstaat auf der Grundlage des vereinbarten Missionsplans umgehend den Flugplan, dessen Inhalt den Spezifikationen in Anlage 2 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt entspricht und dessen Format den Spezifikationen des ICAO-Dokuments Nr. 4444 RAC/501/12, "Rules of the Air and Air Traffic Services" ("Regeln für die Luftfahrt und Luftverkehrsdienste") in seiner revidierten beziehungsweise geänderten Form entspricht.

### ABSCHNITT III. BESONDERE BESTIMMUNGEN

1. Wird das Beobachtungsluftfahrzeug von dem beobachtenden Vertragsstaat zur Verfügung gestellt, ist der beobachtete Vertragsstaat berechtigt, an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs zwei Flugbeobachter und einen Dolmetscher anwesend sein zu lassen sowie einen Flugbeobachter für jede Sensorkontrollstation an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs,

sofern nicht etwas anderes vereinbart wird. Flugbeobachter und Dolmetscher haben die in Anlage G dargelegten Rechte und Pflichten.

2. Unbeschadet der Bestimmungen des Absatzes 1 dieses Abschnitts ist ein beobachtender Vertragsstaat lediglich dazu verpflichtet, zwei Flugbeobachter und einen Dolmetscher an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs zuzulassen, sofern er ein Beobachtungsluftfahrzeug verwendet, dessen maximales Bruttoabfluggewicht höchstens 35.000 Kilogramm bei einer nach Abschnitt I Absatz 5 Buchstabe G notifizierten größten Beobachtungsflugentfernung von 1.500 Kilometern beträgt, es sei denn, es wird etwas anderes vereinbart.

3. Wird das Beobachtungsluftfahrzeug von dem beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellt, ermöglicht der beobachtete Vertragsstaat es dem Personal des beobachtenden Vertragsstaats, auf die schnellste Weise zum Einreisepunkt des beobachteten Vertragsstaats zu reisen. Das Personal des beobachtenden Vertragsstaats kann für die Reise zum Einreisepunkt Beförderungsmittel zu Lande, zu Wasser oder in der Luft wählen, einschließlich der Beförderung durch ein Luftfahrzeug, das irgendeinem Vertragsstaat dieses Vertrags gehört. Die Verfahren für eine solche Reise werden in Anlage E des Vertrags festgesetzt.

4. Wird das Beobachtungsluftfahrzeug von dem beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellt, hat der beobachtende Vertragsstaat das Recht, an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs zwei Flugvertreter und einen Dolmetscher anwesend sein zu lassen sowie einen Flugvertreter für jede Sensorkontrollstation des Luftfahrzeugs, sofern nicht etwas anderes vereinbart wird. Die Flugvertreter und Dolmetscher haben die in Anlage G des Vertrags festgelegten Rechte und Pflichten.

5. Stellt der beobachtende Vertragsstaat ein Luftfahrzeug zur Verfügung, das von einem anderen Vertragsstaat als dem beobachtenden oder dem beobachteten Vertragsstaat benannt wurde, so hat der beobachtende Vertragsstaat das Recht, an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs zwei Vertreter und einen Dolmetscher anwesend sein zu lassen sowie einen Vertreter für jede Sensorkontrollstation des Luftfahrzeugs, sofern nicht etwas anderes vereinbart wird. In diesem Fall finden die Bestimmungen für Flugbeobachter nach Absatz 1 dieses Abschnitts ebenfalls Anwendung. Vertreter und Dolmetscher haben die in Anlage G des Vertrags festgelegten Rechte und Pflichten.

## Artikel VII

### **TRANSITFLÜGE**

1. Transitflüge, die von einem beobachtenden Vertragsstaat für die Zwecke dieses Vertrags auf dem Weg zum Hoheitsgebiet eines beobachteten Vertragsstaats oder von dort zurück durchgeführt werden, beginnen im Hoheitsgebiet des beobachtenden Vertragsstaats oder eines anderen Vertragsstaats.

2. Jeder Vertragsstaat muß Transitflüge zulassen. Diese Transitflüge werden auf international anerkannten Flugstrecken der Flugverkehrsdienste durchgeführt, sofern von den beteiligten Vertragsstaaten nicht etwas anderes vereinbart wird, und im Einklang mit den Anweisungen der innerstaatlichen Flugverkehrskontrollbehörden jedes Vertragsstaats, dessen

Luftraum durchflogen wird. Der beobachtende Vertragsstaat notifiziert jeden Vertragsstaat, dessen Luftraum durchflogen werden soll, im Einklang mit Artikel VI zur gleichen Zeit wie den beobachteten Vertragsstaat.

3. Die Inbetriebnahme der Sensoren eines Beobachtungsluftfahrzeugs ist während eines Transitflugs verboten. Landet das Beobachtungsluftfahrzeug während des Transitflugs im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats, so inspiziert dieser Vertragsstaat im Anschluß an die Landung und vor dem Abflug die Abdeckungen der Sensorarbeitsöffnungen und gegebenenfalls die anderen den Betrieb der Sensoren verhindernden Geräte, um sich zu vergewissern, daß sie korrekt angebracht sind.

## Artikel VIII

### **VERBOTE, ABWEICHUNGEN VOM FLUGPLAN UND NOTFÄLLE**

#### **ABSCHNITT I. VERBOT VON BEOBACHTUNGSFLÜGEN UND ÄNDERUNGEN DER MISSIONSPLÄNE**

1. Der beobachtete Vertragsstaat hat das Recht, einen Beobachtungsflug zu verbieten, der nicht im Einklang mit den Bestimmungen dieses Vertrags steht.

2. Der beobachtete Vertragsstaat hat das Recht, einen Beobachtungsflug vor dessen Beginn zu verbieten, falls der beobachtende Vertragsstaat nicht innerhalb von 24 Stunden nach dem voraussichtlichen, in der nach Artikel VI Abschnitt I Absatz 5 übermittelten Notifikation angegebenen Ankunftszeitpunkt am Einreisepunkt ankommt, sofern von den beteiligten Vertragsstaaten nichts anderes vereinbart wird.

3. Verbietet ein beobachteter Vertragsstaat einen Beobachtungsflug nach diesem Artikel oder nach Anlage F, so legt er umgehend die Tatsachen, die dem Verbot zugrundeliegen, im Missionsplan dar. Innerhalb von sieben Tagen übermittelt der beobachtete Vertragsstaat allen Vertragsstaaten auf diplomatischem Weg eine schriftliche Erklärung für dieses Verbot in dem nach Maßgabe des Artikels VI Abschnitt I Absatz 21 vorzulegenden Missionsbericht. Ein Beobachtungsflug, der verboten worden ist, wird weder dem einen noch dem anderen Vertragsstaat auf seine Quote angerechnet.

4. Der beobachtete Vertragsstaat hat das Recht, unter folgenden Umständen Änderungen des Missionsplans vorzuschlagen:

- (A) bei Wetterbedingungen, welche die Flugsicherheit beeinträchtigen;
- (B) falls der Zustand des zu benutzenden Flugplatzes "Offener Himmel", der Zustand der Ausweichflugplätze oder der Betankungsflugplätze ihre Benutzung unmöglich macht oder
- (C) falls der Missionsplan Artikel VI Abschnitt II Absätze 2 und 4 widerspricht.

5. Ist der beobachtende Vertragsstaat mit den vorgeschlagenen Änderungen des Missionsplans nicht einverstanden, hat er das Recht, alternative Änderungsvorschläge

vorzulegen. Wird nicht innerhalb von acht Stunden nach Vorlage des ursprünglichen Missionsplans eine Einigung über den Missionsplan erzielt, und hält der beobachtende Vertragsstaat die Änderungen des Missionsplans für eine Beeinträchtigung seiner in diesem Vertrag gewährten Rechte in Bezug auf die Durchführung des Beobachtungsflugs, so hat er das Recht, die Durchführung des Beobachtungsflugs abzulehnen, der dann weder dem einen noch dem anderen Vertragsstaat auf seine Quote angerechnet wird.

6. Lehnt ein beobachtender Vertragsstaat im Einklang mit diesem Artikel oder Anlage F die Durchführung eines Beobachtungsflugs ab, so muß er seinen Beschluß umgehend im Missionsplan vor seiner Abreise erklären. Innerhalb von sieben Tagen nach Abflug des beobachtenden Vertragsstaats übermittelt er allen anderen Vertragsstaaten auf diplomatischem Weg eine schriftliche Erklärung für diese Entscheidung in dem nach Maßgabe des Artikels VI Abschnitt I Absatz 21 vorzulegenden Missionsbericht.

## ABSCHNITT II. ABWEICHUNGEN VOM FLUGPLAN

1. Während eines Beobachtungsflugs kann von dem Flugplan abgewichen werden, wenn dies aus folgenden Gründen erforderlich wird:

- (A) bei Wetterbedingungen, welche die Flugsicherheit beeinträchtigen;
- (B) bei technischen Schwierigkeiten hinsichtlich des Beobachtungsluftfahrzeugs;
- (C) bei einem medizinischen Notfall, gleich welcher Person an Bord, oder
- (D) wenn Anweisungen von den Flugverkehrskontrollstellen im Zusammenhang mit durch höhere Gewalt herbeigeführten Bedingungen gegeben werden.

2. Ferner sind, falls die Wetterbedingungen eine wirksame Nutzung der optischen Sensoren und der Infrarot-Zeilenabtastgeräte verhindern, Abweichungen unter folgenden Voraussetzungen erlaubt:

- (A) die Flugsicherheitsanforderungen werden eingehalten;
- (B) in den Fällen, in denen die innerstaatlichen Regeln dies erfordern, wird von den Flugverkehrskontrollbehörden eine Genehmigung erteilt und
- (C) die Leistung der Sensoren geht nicht über die in Artikel IV Absatz 2 festgelegte Leistungsfähigkeit hinaus, sofern nicht etwas anderes vereinbart wird.

3. Der beobachtete Vertragsstaat hat das Recht, die Benutzung eines bestimmten Sensors während einer Abweichung zu verbieten, die das Beobachtungsluftfahrzeug unter die für den Betrieb dieses bestimmten Sensors im Einklang mit der Beschränkung des Bodenauflösungsvermögens nach Maßgabe des Artikels IV Absatz 2 festgelegte Mindesthöhe über Grund führt. Erfordert eine Abweichung eine Änderung des Flugwegs des Beobachtungsluftfahrzeugs, bei welcher der im Flugplan festgelegte Flugweg um mehr als 50 Kilometer verändert wird, hat der beobachtete Vertragsstaat das Recht, die Verwendung aller am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensoren auf allen Streckenabweichungen, die über 50 Kilometer hinausgehen, zu untersagen.

4. Der beobachtende Vertragsstaat hat das Recht, einen Beobachtungsflug während dessen Durchführung abubrechen, falls eine Sensorstörung auftritt. Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hat das Recht, einen Beobachtungsflug abubrechen, falls technische Schwierigkeiten auftreten, die die Sicherheit des Beobachtungsluftfahrzeugs beeinträchtigen.

5. Führt eine nach Absatz 1 dieses Abschnitts erlaubte Abweichung vom Flugplan zum Abbruch des Beobachtungsflugs oder wird der Beobachtungsflug im Einklang mit Absatz 4 dieses Abschnitts abgebrochen, so wird der Beobachtungsflug auf die Quoten der beiden Vertragsstaaten angerechnet, es sei denn, der Abbruch des Fluges ist zurückzuführen

- (A) auf Sensorstörungen bei einem Beobachtungsluftfahrzeug, das von dem beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellt wurde;
- (B) auf technische Schwierigkeiten hinsichtlich des von dem beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellten Beobachtungsluftfahrzeugs;
- (C) auf einen medizinischen Notfall bei einem Mitglied der Luftfahrzeugbesatzung des beobachteten Vertragsstaats oder bei den Flugbeobachtern oder
- (D) auf Anweisungen der Flugverkehrskontrollstellen im Zusammenhang mit durch höhere Gewalt herbeigeführten Bedingungen.

In solchen Fällen hat der beobachtende Vertragsstaat das Recht zu entscheiden, ob der Flug auf die Quoten der beiden Vertragsstaaten angerechnet wird.

6. Die von den Sensoren gesammelten Daten behält der beobachtende Vertragsstaat nur dann, wenn der Beobachtungsflug auf die Quoten der beiden Vertragsstaaten angerechnet wird.

7. Wird vom Flugplan abgewichen, so handelt der verantwortliche Luftfahrzeugführer im Einklang mit den veröffentlichten innerstaatlichen Flugvorschriften des beobachteten Vertragsstaats. Sobald die Umstände, die zur Abweichung geführt haben, nicht mehr gegeben sind, kann das Beobachtungsluftfahrzeug mit Erlaubnis der Flugverkehrskontrollbehörden den Beobachtungsflug nach dem Flugplan fortsetzen. Die durch die Abweichung bedingte zusätzliche Flugstrecke des Beobachtungsluftfahrzeugs wird nicht auf die größte Flugentfernung angerechnet.

8. Das Personal beider Vertragsstaaten an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs ist umgehend über alle Abweichungen vom Flugplan zu unterrichten.

9. Zusätzliche finanzielle Ausgaben, die sich aus den Bestimmungen dieses Artikels ergeben, werden nach Anlage L Abschnitt I Absatz 9 des Vertrags erstattet.

### ABSCHNITT III. NOTFÄLLE

1. Tritt ein Notfall ein, so hält sich der verantwortliche Luftfahrzeugführer an die "Procedures for Air Navigation Services - Rules of the Air and Air Traffic Services" ("Verfahren für Luftfahrtendienste - Luftverkehrsregeln und Flugverkehrsdienste"), ICAO-Dokument 4444-RAC/501/12 in der revidierten beziehungsweise geänderten Fassung, an die

innerstaatlichen Flugvorschriften des beobachteten Vertragsstaats sowie an das Flugbetriebshandbuch des Beobachtungsluftfahrzeugs.

2. Jedem Beobachtungsluftfahrzeug, das einen Notfall erklärt, wird Zugang zu allen Rettungs- und Navigationsunterstützungseinrichtungen des beobachteten Vertragsstaats gewährt, damit die schnellstmögliche Landung des Luftfahrzeugs auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz sichergestellt werden kann.

3. Wird ein Beobachtungsluftfahrzeug im Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats in einen Luftverkehrsunfall verwickelt, so führt der beobachtete Vertragsstaat Such- und Rettungsmaßnahmen in Übereinstimmung mit seinen eigenen diesbezüglichen Vorschriften und Verfahren durch.

4. Der beobachtete Vertragsstaat führt unter Beteiligung des beobachtenden Vertragsstaats nach den in Anlage 13 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt ("Untersuchung von Luftverkehrsunfällen") in der revidierten beziehungsweise geänderten Fassung aufgeführten ICAO-Empfehlungen und in Übereinstimmung mit den innerstaatlichen Vorschriften des beobachteten Vertragsstaats eine Untersuchung eines Flugunfalls oder -zwischenfalls durch, in den ein Beobachtungsluftfahrzeug verwickelt ist.

5. Ist das Beobachtungsluftfahrzeug nicht bei dem beobachteten Vertragsstaat registriert, so werden nach Abschluß der Untersuchung auf Ersuchen alle Wrackteile und Trümmer des Beobachtungsluftfahrzeugs und der Sensoren, falls diese gefunden und geborgen werden, dem beobachtenden Vertragsstaat oder demjenigen Vertragsstaat übergeben, dem das Luftfahrzeug gehört.

## Artikel IX

### **SENSOR-AUSGABEDATEN VON BEOBACHTUNGSFLÜGEN**

#### **ABSCHNITT I. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

1. Für die Zwecke der Aufzeichnung von Daten, die während Beobachtungsflügen von den Sensoren gesammelt wurden, sind folgende Aufzeichnungsmedien zu verwenden:

- (A) für optische Panoramakameras und Einzelbildkameras: fotografischer Schwarzweißfilm;
- (B) für Videokameras: Magnetband;
- (C) für Infrarot-Zeilenabtastgeräte: fotografischer Schwarzweißfilm oder Magnetband und
- (D) für seitwärtsgerichtetes Radar mit synthetischer Apertur: Magnetband.

Die Beratungskommission "Offener Himmel" legt innerhalb des Zeitraums der einstweiligen Anwendung des Vertrags das vereinbarte Format fest, in dem diese Daten auf anderen Aufzeichnungsmedien aufgezeichnet und ausgetauscht werden.

2. Daten, die von den Sensoren während Beobachtungsflügen gesammelt werden, bleiben bis zum Ende des Beobachtungsflugs an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs. Die Übertragung der von den Sensoren gesammelten Daten vom Beobachtungsluftfahrzeug aus ist während des Beobachtungsflugs verboten.

3. Jede Rolle fotografischen Films und jede Kassette oder Rolle Magnetband, die von einem Sensor zur Sammlung von Daten während eines Beobachtungsflugs verwendet werden, sind nach ihrer Entfernung aus dem Sensor in Anwesenheit der Vertragsstaaten, sobald sich dies praktisch durchführen läßt, in einem Behälter zu versiegeln.

4. Die von den Sensoren während Beobachtungsflügen gesammelten Daten werden den Vertragsstaaten nach Maßgabe dieses Artikels zugänglich gemacht und sind ausschließlich für die Zwecke des Vertrags zu verwenden.

5. Wird auf der Grundlage der nach Anlage B Abschnitt I zur Verfügung gestellten Daten festgestellt, daß ein von einem Vertragsstaat während eines Beobachtungsflugs zu verwendendes Datenaufzeichnungsmedium mit der Ausrüstung eines anderen Vertragsstaats zur Handhabung dieses Datenaufzeichnungsmediums inkompatibel ist, legen die beteiligten Vertragsstaaten Verfahren fest, mit denen sichergestellt wird, daß alle während Beobachtungsflügen gesammelten Daten von ihnen entwickelt, vervielfältigt und gespeichert werden können.

## ABSCHNITT II. AUSGABEDATEN VON SENSOREN, DIE FOTOGRAFISCHEN FILM VERWENDEN

1. Falls Ausgabedaten von zwei gleichen optischen Kameras auszutauschen sind, müssen die Kameras, der Film und die Filmentwicklungseinrichtungen gleichen Typs sein.

2. Ist vorgesehen, daß Daten, die von einer einzigen optischen Kamera gesammelt werden, auszutauschen sind, beraten die Vertragsstaaten innerhalb des Zeitraums der einstweiligen Anwendung des Vertrags im Rahmen der Beratungskommission "Offener Himmel" darüber, ob der beobachtende Vertragsstaat oder der Vertragsstaat, der das Beobachtungsluftfahrzeug zur Verfügung stellt, die Verantwortung für die Entwicklung des Originalfilmnegativs trägt. Der Vertragsstaat, der das Originalfilmnegativ entwickelt, trägt für die Qualität hinsichtlich der Entwicklung des Originalfilmnegativs und der Herstellung des Duplikatpositivs oder -negativs die Verantwortung. Wird das Beobachtungsluftfahrzeug für die Durchführung eines Beobachtungsflugs von dem beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellt, trägt dieser für die Qualität hinsichtlich der Entwicklung des Originalfilmnegativs keine Verantwortung, sofern die Vertragsstaaten vereinbaren, daß der während des Beobachtungsflugs verwendete Film von dem beobachtenden Vertragsstaat zu entwickeln ist.

3. Das gesamte während eines Beobachtungsflugs verwendete Filmmaterial ist wie folgt zu entwickeln:

- (A) sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, spätestens drei Tage nach Ankunft des Beobachtungsluftfahrzeugs am Ausreisepunkt, falls das Originalfilmnegativ in einer Filmentwicklungseinrichtung entwickelt wird, die vom beobachteten Vertragsstaat bereitgestellt wird, oder



- (B) spätestens zehn Tage nach Abflug des Beobachtungsluftfahrzeugs aus dem Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats, sofern das Originalfilmnegativ in einer Filmentwicklungseinrichtung entwickelt wird, die von dem beobachtenden Vertragsstaat bereitgestellt wird.

4. Der Vertragsstaat, der das Originalfilmnegativ entwickelt, ist verpflichtet, bis zu zwei Amtspersonen des anderen Vertragsstaats zuzulassen, die vor Ort an der Filmentwicklungseinrichtung die Öffnung der Filmkassetten oder Behälter, sowie jeden Schritt bei der Lagerung, Entwicklung, Vervielfältigung und Handhabung von Originalfilmnegativen nach Maßgabe der Bestimmungen des Anhangs K Abschnitt II überwachen. Der Vertragsstaat, der die Filmentwicklung und -vervielfältigung überwacht, ist berechtigt, diese Amtspersonen aus den Reihen seiner Staatsangehörigen zu benennen, die in dem Hoheitsgebiet sind, in dem sich die von dem anderen Vertragsstaat bereitgestellte Filmentwicklungseinrichtung befindet, sofern diese Personen auf der Liste des benannten Personals nach Maßgabe des Artikels XIII Abschnitt I aufgeführt sind. Der Vertragsstaat, der den Film entwickelt, unterstützt die Amtspersonen des anderen Vertragsstaats bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach Maßgabe dieses Absatzes in größtmöglichem Maße.

5. Nach Abschluß eines Beobachtungsflugs befestigt der Vertragsstaat, der das Originalfilmnegativ entwickeln wird, einen 21-stufigen Sensitometerteststreifen desselben Filmtyps wie der während des Beobachtungsflugs verwendete oder belichtet einen 21-stufigen Graukeil am Startband oder Endstreifen jeder Rolle des während des Beobachtungsflugs verwendeten Originalfilmnegativs. Nachdem das Originalfilmnegativ entwickelt wurde und Duplikatfilmnegative oder -positive hergestellt wurden, bewerten die Vertragsstaaten die Bildqualität der 21-stufigen Sensitometerteststreifen oder die Bilder des 21-stufigen Graukeils in bezug auf die in Anlage K Abschnitt I vorgesehenen Merkmale für diesen Typ von Originalfilmnegativ oder Duplikatfilmnegativ oder -positiv.

6. Falls nur ein Originalfilmnegativ entwickelt wird,

- (A) hat der beobachtende Vertragsstaat das Recht, das Originalfilmnegativ zu behalten oder in Empfang zu nehmen, und
- (B) hat der beobachtete Vertragsstaat das Recht, ein vollständiges Duplikat der ersten Generation des Originalfilmnegativs oder einen Teil desselben auszuwählen und zu erhalten, wobei es sich entweder um ein Positiv oder um ein Negativ handeln kann. Sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, muß dieses Duplikat
  - (1) dasselbe Format und dieselbe Filmgröße wie das Originalfilmnegativ aufweisen;
  - (2) unmittelbar nach der Entwicklung des Originalfilmnegativs hergestellt werden und
  - (3) den Amtspersonen des beobachteten Vertragsstaats unmittelbar nach Herstellung des Duplikats übergeben werden.

7. Falls zwei Originalfilmnegative entwickelt werden,

- (A) hat der beobachtete Vertragsstaat das Recht, nach Abschluß des Beobachtungsflugs eines der beiden Originalfilmnegative auszuwählen, sofern das Beobachtungsluftfahrzeug von dem beobachtenden Vertragsstaat zur Verfügung gestellt wurde; das andere Originalfilmnegativ behält der beobachtende Vertragsstaat oder
- (B) hat der beobachtende Vertragsstaat das Recht, eines der beiden Originalfilmnegative auszuwählen, falls das Beobachtungsluftfahrzeug von dem beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellt wurde; das andere Originalfilmnegativ behält der beobachtete Vertragsstaat.

### ABSCHNITT III. AUSGABEDATEN VON SENSOREN, DIE ANDERE AUFZEICHNUNGSMEDIEN VERWENDEN

1. Der Vertragsstaat, der das Beobachtungsluftfahrzeug zur Verfügung stellt, muß zumindest einen Original-Satz von Daten aufzeichnen, die von Sensoren gesammelt wurden, die andere Aufzeichnungsmedien verwenden.

2. Falls nur ein Original-Satz erstellt wird,

- (A) hat der beobachtende Vertragsstaat das Recht, den Original-Satz zu behalten, sofern das Beobachtungsluftfahrzeug von dem beobachtenden Vertragsstaat zur Verfügung gestellt wird, und der beobachtete Vertragsstaat hat das Recht, eine Duplikatkopie der ersten Generation zu erhalten, oder
- (B) hat der beobachtende Vertragsstaat das Recht, den Original-Satz zu erhalten, sofern das Beobachtungsluftfahrzeug vom beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellt wird, und der beobachtete Vertragsstaat hat das Recht, eine Duplikatkopie der ersten Generation zu erhalten.

3. Falls zwei Satz Originale angefertigt werden:

- (A) hat der beobachtete Vertragsstaat das Recht, nach Abschluß des Beobachtungsflugs einen der beiden Satz Aufzeichnungsmedien auszuwählen, sofern das Beobachtungsluftfahrzeug von dem beobachtenden Vertragsstaat zur Verfügung gestellt wird; und der beobachtende Vertragsstaat behält den anderen Satz oder
- (B) hat der beobachtende Vertragsstaat das Recht, einen der beiden Satz Aufzeichnungsmedien auszuwählen, sofern das Beobachtungsluftfahrzeug von dem beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellt wird; und der beobachtete Vertragsstaat behält den anderen Satz.

4. Wird das Beobachtungsluftfahrzeug von dem beobachtenden Vertragsstaat zur Verfügung gestellt, hat der beobachtete Vertragsstaat das Recht, die von einem seitwärtsgerichteten Radar mit synthetischer Apertur gesammelten Daten in Form von Rohdaten oder wahlweise in Form eines Radarbilds zur Verfügung gestellt zu bekommen.

5. Wird das Beobachtungsluftfahrzeug vom beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellt, hat der beobachtende Vertragsstaat das Recht, die von einem seitwärtsgerichteten

Radar mit synthetischer Apertur gesammelten Daten in Form von Rohdaten oder wahlweise in Form eines Radarbilds zur Verfügung gestellt zu bekommen.

#### ABSCHNITT IV. ZUGANG ZU DEN AUSGABEDATEN DER SENSOREN

1. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, den beobachtenden Vertragsstaat um Kopien der Daten zu ersuchen, die von den Sensoren während eines Beobachtungsflugs gesammelt wurden, und diese Daten auch zu erhalten. Die Kopien müssen Duplikate der ersten Generation der von den Sensoren während eines Beobachtungsflugs gesammelten Originaldaten sein. Die Vertragsstaaten, die um Kopien ersuchen, notifizieren auch den beobachteten Vertragsstaat. Ein Ersuchen um Duplikate der Daten muß folgende Informationen enthalten:

- (A) den beobachtenden Vertragsstaat;
- (B) den beobachteten Vertragsstaat;
- (C) das Datum des Beobachtungsflugs;
- (D) den Sensor, von dem die Daten gesammelt wurden;
- (E) den Teilabschnitt oder die Teilabschnitte der Beobachtungsphase, während der die Daten gesammelt wurden und
- (F) den Typ und das Format des Duplikataufzeichnungsmediums, entweder eines Negativfilms oder eines Positivfilms oder eines Magnetbands.

#### Artikel X

##### **BERATUNGSKOMMISSION "OFFENER HIMMEL"**

1. Um die Ziele dieses Vertrags zu fördern und die Durchführung seiner Bestimmungen zu erleichtern, setzen die Vertragsstaaten hiermit eine Beratungskommission "Offener Himmel" ein.

2. Die Beratungskommission "Offener Himmel" faßt Beschlüsse und gibt Empfehlungen durch Konsens. Unter Konsens ist zu verstehen, daß kein Vertragsstaat gegen eine Beschlußfassung oder die Abgabe einer Empfehlung Einspruch erhebt.

3. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, in der Beratungskommission "Offener Himmel" jede Frage zur Sprache zu bringen und auf die Tagesordnung setzen zu lassen, die sich auf diesen Vertrag bezieht, einschließlich Fragen im Zusammenhang mit Fällen, in denen der beobachtete Vertragsstaat ein Beobachtungsluftfahrzeug zur Verfügung stellt.

4. Im Rahmen der Beratungskommission "Offener Himmel" werden die Vertragsstaaten

- (A) Fragen behandeln, welche die Einhaltung des Vertrags betreffen;

- (B) sich bemühen, Unklarheiten und Auslegungsunterschiede auszuräumen, die hinsichtlich der Art der Durchführung des Vertrags zu Tage treten können;
- (C) Beitrittsanträge zu diesem Vertrag prüfen und über sie beschließen und
- (D) die im Vertrag vereinbarten technischen und verwaltungstechnischen Maßnahmen in Übereinstimmung mit dem Vertrag vereinbaren, die im Zusammenhang mit dem Beitritt anderer Staaten für notwendig erachtet werden.

5. Die Beratungskommission "Offener Himmel" kann Änderungen des Vertrags vorschlagen, die nach Artikel XVI erörtert und genehmigt werden. Die Beratungskommission "Offener Himmel" kann ferner Verbesserungen der Funktionsfähigkeit und Wirksamkeit des Vertrags im Einklang mit dessen Bestimmungen vereinbaren. Verbesserungen, die sich nur auf eine Änderung der jährlichen Verteilung der aktiven Quoten nach Artikel III und Anlage A, auf die Aktualisierung und Ausweitung der Kategorien oder der Leistungsfähigkeit der Sensoren nach Artikel IV, auf eine Revision der Kostenaufteilung nach Anlage L Abschnitt I Absatz 9, auf Regelungen für die Weitergabe und Verfügbarkeit von Daten nach Artikel IX Abschnitte III und IV und auf die Handhabung von Missionsberichten nach Artikel VI Abschnitt I Absatz 21 sowie auf verwaltungstechnische und technische Angelegenheiten geringerer Bedeutung beziehen, werden im Rahmen der Beratungskommission "Offener Himmel" vereinbart und gelten nicht als Vertragsänderungen.

6. Die Beratungskommission "Offener Himmel" ersucht darum, die Einrichtungen und die verwaltungstechnische Unterstützung des Konfliktverhütungszentrums der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa oder anderer bestehender Einrichtungen in Wien nutzen zu dürfen, sofern sie nicht etwas anderes beschließt.

7. Die Bestimmungen für die Tätigkeit der Beratungskommission "Offener Himmel" sind in Anlage L niedergelegt.

## Artikel XI

### **NOTIFIKATIONEN UND BERICHTE**

Die Vertragsstaaten übermitteln die nach diesem Vertrag erforderlichen Notifikationen und Berichte in schriftlicher Form. Die Vertragsstaaten übermitteln diese Notifikationen und Berichte auf diplomatischem Weg oder wahlweise über andere amtliche Kanäle, wie beispielsweise das Kommunikationsnetz der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa.

## Artikel XII

### **HAFTUNG**

Ein Vertragsstaat leistet in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht und internationalen Gepflogenheiten Schadensersatz für Schäden, die er bei der Durchführung des Vertrags anderen Vertragsstaaten oder ihren natürlichen oder juristischen Personen oder ihrem Eigentum verursacht hat.

## Artikel XIII

### **BENENNUNG DES PERSONALS VORRECHTE UND IMMUNITÄTEN**

#### **ABSCHNITT I. BENENNUNG DES PERSONALS**

1. Jeder Vertragsstaat übermittelt zum Zeitpunkt der Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde bei einem der Verwahrer allen anderen Vertragsstaaten zur Prüfung eine Liste des benannten Personals, das alle Aufgaben im Zusammenhang mit der Durchführung von Beobachtungsflügen für diesen Vertragsstaat wahrnehmen wird, einschließlich der Überwachung der Entwicklung der Ausgabedaten der Sensoren. Diese Listen des benannten Personals dürfen zu keinem Zeitpunkt mehr als 400 Einzelpersonen umfassen. Die Liste enthält für jede darin aufgeführte Einzelperson deren Namen, Geschlecht, Geburtsdatum, Geburtsort, Paßnummer und Aufgabe. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, seine Liste des benannten Personals bis 30 Tage nach Inkrafttreten des Vertrags und danach alle sechs Monate zu ändern.

2. Falls eine auf der ursprünglichen Liste oder einer geänderten Liste aufgeführte Einzelperson für einen Vertragsstaat, der die Liste prüft, unannehmbar ist, notifiziert dieser Vertragsstaat spätestens 30 Tage nach Eingang jeder Liste dem Vertragsstaat, der die jeweilige Liste übermittelt hat, daß diese Einzelperson in bezug auf den Einspruch einlegenden Vertragsstaat nicht angenommen wird. Einzelpersonen, die nicht innerhalb dieser 30 Tage für unannehmbar erklärt werden, gelten als angenommen. Befindet ein Vertragsstaat nachträglich, daß eine Einzelperson nicht annehmbar ist, so notifiziert dieser Vertragsstaat dies dem Vertragsstaat, der diese Einzelperson benannt hat. Einzelpersonen, die für unannehmbar erklärt worden sind, werden aus der zuvor dem Einspruch einlegenden Vertragsstaat vorgelegten Liste gestrichen.

3. Der beobachtete Vertragsstaat stellt die Visa und die anderen Dokumente aus, die erforderlich sind, um sicherzustellen, daß jede angenommene Einzelperson in das Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaats einreisen und sich dort aufhalten kann zu dem Zweck, Aufgaben im Zusammenhang mit der Durchführung von Beobachtungsflügen einschließlich der Überwachung der Entwicklung der Sensoren-Ausgabedaten wahrzunehmen. Die Visa und die anderen erforderlichen Dokumente werden wie folgt ausgestellt:

- (A) spätestens 30 Tage nachdem die Einzelperson angenommen wurde, wobei in diesem Fall das Visum für einen Zeitraum von mindestens 24 Monaten gültig ist, oder
- (B) spätestens eine Stunde nach Eintreffen der Einzelperson am Einreisepunkt, wobei in diesem Fall das Visum für die Dauer der von dieser Einzelperson wahrgenommenen Aufgaben gültig ist, oder
- (C) zu jedem anderen Zeitpunkt, im gegenseitigen Einvernehmen der beteiligten Vertragsstaaten.

## ABSCHNITT II. VORRECHTE UND IMMUNITÄTEN

1. Zur wirksamen Wahrnehmung seiner Aufgaben zum Zweck der Durchführung dieses Vertrags und nicht zu seinem persönlichen Nutzen werden dem nach Abschnitt I Absatz 1 benannten Personal die Vorrechte und Immunitäten gewährt, die Diplomaten nach Artikel 29, Artikel 30 Absatz 2, Artikel 31 Absätze 1, 2 und 3 sowie Artikel 34 und Artikel 35 des Wiener Übereinkommens vom 18. April 1961 über diplomatische Beziehungen, im folgenden als Wiener Übereinkommen bezeichnet, genießen. Außerdem werden dem benannten Personal die Vorrechte gewährt, die Diplomaten nach Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe b des Wiener Übereinkommens genießen, ausgenommen im Zusammenhang mit Gegenständen, deren Ein- oder Ausfuhr gesetzlich verboten oder durch Quarantänevorschriften geregelt ist.

2. Diese Vorrechte und Immunitäten werden dem benannten Personal für die gesamte Zeit zwischen dem Eintreffen im Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats und der Abreise von dort sowie in der Folgezeit in Bezug auf die in Ausübung seiner amtlichen Aufgaben vorher vorgenommenen Handlungen gewährt. Außerdem werden dem Personal während der Durchreise durch das Hoheitsgebiet anderer Vertragsstaaten die Vorrechte und Immunitäten gewährt, die Diplomaten nach Artikel 40 Absatz 1 des Wiener Übereinkommens genießen.

3. Der beobachtende Vertragsstaat kann auf die Immunität von der Gerichtsbarkeit in den Fällen verzichten, in denen sie verhindern würde, daß der Gerechtigkeit Genüge getan wird, und in denen auf sie verzichtet werden kann, ohne daß dieser Vertrag beeinträchtigt wird. Auf die Immunität von Personal, das nicht die Staatsangehörigkeit des beobachtenden Vertragsstaats besitzt, kann nur von den Vertragsstaaten verzichtet werden, deren Staatsangehörigkeit dieses Personal besitzt. Der Verzicht muß stets ausdrücklich erklärt werden.

4. Unbeschadet der Vorrechte und Immunitäten des Personals oder der in diesem Vertrag festgelegten Rechte des beobachtenden Vertragsstaats ist das benannte Personal verpflichtet, die Gesetze und sonstigen Vorschriften des beobachteten Vertragsstaats zu beachten.

5. Die Beförderungsmittel des Personals genießen dieselben Immunitäten von jeder Durchsuchung, Beschlagnahme, Pfändung oder Vollstreckung wie die einer diplomatischen Mission nach Artikel 22 Absatz 3 des Wiener Übereinkommens, sofern der vorliegende Vertrag nichts anderes vorsieht.

## Artikel XIV

### **BENELUX**

1. Allein für die Zwecke der Artikel II bis IX, des Artikels XI, der Anlagen A bis I und der Anlage K gelten das Königreich Belgien, das Großherzogtum Luxemburg und das Königreich der Niederlande als ein einziger Vertragsstaat, im folgenden als Benelux bezeichnet.

2. Unbeschadet des Artikels XV können die in Absatz 1 genannten Vertragsstaaten diese Regelung beenden, indem sie dies allen anderen Vertragsstaaten notifizieren. Die Regelung gilt nach Ablauf einer auf die Notifikation folgenden Frist von 60 Tagen am darauffolgenden 31. Dezember als beendet.

## Artikel XV

### **GELTUNGSDAUER UND RÜCKTRITT**

1. Dieser Vertrag wird auf unbegrenzte Zeit geschlossen.

2. Ein Vertragsstaat hat das Recht, von diesem Vertrag zurückzutreten. Ein Vertragsstaat, der beabsichtigt, vom Vertrag zurückzutreten, teilt seine Rücktrittsentscheidung einem der beiden Verwahrer mindestens sechs Monate vor dem Tag seines beabsichtigten Rücktritts sowie allen anderen Vertragsstaaten mit. Die Verwahrer setzen alle anderen Vertragsstaaten umgehend von dieser Rücktrittsanzeige in Kenntnis.

3. Notifiziert ein Vertragsstaat seine Entscheidung, nach Absatz 2 von dem Vertrag zurückzutreten, so berufen die Verwahrer frühestens 30 und spätestens 60 Tage, nachdem eine solche Rücktrittsanzeige bei ihnen eingegangen ist, eine Konferenz der Vertragsstaaten ein, um die Auswirkungen des Rücktritts auf den Vertrag zu prüfen.

## Artikel XVI

### **ÄNDERUNGEN UND REGELMÄSSIGE ÜBERPRÜFUNG**

1. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, Änderungen dieses Vertrags vorzuschlagen. Der Wortlaut jedes Änderungsvorschlags wird einem der beiden Verwahrer vorgelegt, der ihn an alle Vertragsstaaten zur Prüfung weiterleitet. Falls dies innerhalb von 90 Tagen nach der Weiterleitung des Änderungsvorschlags von mindestens drei Vertragsstaaten beantragt wird, berufen die Verwahrer eine Konferenz der Vertragsstaaten zur Prüfung des Änderungsvorschlags ein. Diese Konferenz wird frühestens 30 und spätestens 60 Tage nach Eingang des dritten Ersuchens dieser Art eröffnet.

2. Eine Änderung des Vertrags bedarf der Genehmigung aller Vertragsstaaten entweder durch schriftliche Notifikation ihrer Zustimmung an einen Verwahrer innerhalb von 90 Tagen nach der Weiterleitung des Änderungsvorschlags oder durch den Ausdruck ihrer Zustimmung bei einer nach Absatz 1 einberufenen Konferenz. Eine genehmigte Änderung bedarf der Ratifikation nach Artikel XVII Absatz 1 und tritt 60 Tage nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunde durch die Vertragsstaaten in Kraft.

3. Sofern nicht mindestens drei Vertragsstaaten schon früher darum ersucht haben, berufen die Verwahrer drei Jahre nach Inkrafttreten dieses Vertrags und danach in Abständen von jeweils fünf Jahren eine Konferenz der Vertragsstaaten zur Überprüfung der Durchführung des Vertrags ein.

## Artikel XVII

### **VERWAHRER, INKRAFTTRETEN UND BEITRITT**

1. Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation durch jeden Vertragsstaat nach Maßgabe seiner verfassungsrechtlichen Verfahren. Die Ratifikationsurkunden und die Beitrittsurkunden werden bei der Regierung Kanadas oder der Regierung der Republik Ungarn oder bei beiden hinterlegt, die hiermit zu Verwahrern bestimmt werden. Der Vertrag wird nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen durch die Verwahrer registriert.

2. Dieser Vertrag tritt 60 Tage nach Hinterlegung von 20 Ratifikationsurkunden, einschließlich derjenigen der Verwahrer und der Vertragsstaaten, deren individuelle Zuteilung passiver Quoten nach Anlage A acht oder mehr beträgt, in Kraft.

3. Der Vertrag liegt für Armenien, Aserbaidshan, Georgien, Kasachstan, Kirgistan, Moldau, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan zur Unterzeichnung auf und bedarf der Ratifikation durch sie. Jeder dieser Staaten, der den Vertrag vor dessen Inkrafttreten nach Absatz 2 nicht unterzeichnet, kann ihm jederzeit durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde bei einem der Verwahrer beitreten.

4. Während eines Zeitraums von sechs Monaten nach Inkrafttreten des Vertrags kann jeder andere an der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa teilnehmende Staat den Beitritt beantragen, indem er bei einem der Verwahrer ein diesbezügliches schriftliches Ersuchen einreicht. Der Verwahrer, bei dem das Ersuchen eingeht, leitet es umgehend an alle Vertragsstaaten weiter. Die Staaten, die um Beitritt zum Vertrag ersuchen, können auf Wunsch auch eine Zuteilung einer passiven Quote und deren Höhe beantragen.

Die Angelegenheit wird auf der nächsten ordentlichen Tagung der Beratungskommission "Offener Himmel" beraten und zu gegebener Zeit entschieden.

5. Nach Ablauf der Frist von sechs Monaten, die mit dem Inkrafttreten des Vertrags beginnt, kann die Beratungskommission "Offener Himmel" über den Beitritt jedes Staates zum Vertrag beraten, der nach ihrer Auffassung in der Lage und bereit ist, einen Beitrag zu den Zielen des Vertrags zu leisten.



6. Für jeden Staat, der nicht bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens eine Ratifikationsurkunde hinterlegt hat, den Vertrag aber danach ratifiziert oder ihm danach beitrifft, tritt der Vertrag 60 Tage nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

7. Die Verwahrer teilen allen Vertragsstaaten umgehend folgendes mit:

- (A) den Tag der Hinterlegung jeder Ratifikationsurkunde und den Tag des Inkrafttretens des Vertrags;
- (B) den Tag eines Beitrittsgesuchs, den Namen des ersuchenden Staates und das Ergebnis des Verfahrens;
- (C) den Tag der Hinterlegung jeder Beitrittsurkunde und den Tag des Inkrafttretens des Vertrags in Bezug auf jeden Staat, der ihm später beitrifft;
- (D) die Einberufung einer Konferenz nach den Artikeln XV und XVI;
- (E) jeden Rücktritt nach Artikel XV und den Tag seines Wirksamwerdens;
- (F) den Tag des Inkrafttretens jeder Änderung dieses Vertrags und
- (G) jede andere Angelegenheit, über die die Verwahrer nach diesem Vertrag die Vertragsstaaten zu unterrichten haben.

## Artikel XVIII

### **EINSTWEILIGE ANWENDUNG UND PHASEN DER DURCHFÜHRUNG DES VERTRAGS**

Um die Durchführung des Vertrags zu erleichtern, werden einige seiner Bestimmungen einstweilig angewendet und andere in verschiedenen Phasen umgesetzt.

#### **ABSCHNITT I. EINSTWEILIGE ANWENDUNG**

1. Unbeschadet des Artikels XVII des Vertrags wenden die Unterzeichnerstaaten folgende Bestimmungen des Vertrags einstweilig an:

- (A) Artikel VI Abschnitt I Absatz 4;
- (B) Artikel X Absätze 1, 2, 3, 6 und 7;
- (C) Artikel XI;
- (D) Artikel XIII Abschnitt I Absätze 1 und 2;
- (E) Artikel XIV und
- (F) Anlage L Abschnitt I.

2. Diese einstweilige Anwendung ist von dem Tag an, an dem der Vertrag zur Unterzeichnung aufgelegt wird, für eine Frist von 12 Monaten gültig. Tritt der Vertrag nicht vor Ablauf der Frist der einstweiligen Anwendung in Kraft, kann diese Frist verlängert werden, wenn dies von allen Unterzeichnerstaaten beschlossen wird. In jedem Fall erlischt die Frist der einstweiligen Anwendung mit Inkrafttreten des Vertrags. Die Vertragsstaaten können danach jedoch beschließen, die Frist der einstweiligen Anwendung in Bezug auf Unterzeichnerstaaten zu verlängern, die den Vertrag nicht ratifiziert haben.

## ABSCHNITT II. PHASEN DER DURCHFÜHRUNG

1. Nach seinem Inkrafttreten wird der Vertrag in verschiedenen Phasen nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Abschnitts durchgeführt. Die Bestimmungen der Absätze 2 bis 6 dieses Abschnitts gelten in der Zeit vom Inkrafttreten des Vertrags bis zum 31. Dezember des dritten Jahres, das auf das Jahr des Inkrafttretens folgt.

2. Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels IV Absatz 1 darf kein Vertragsstaat während der in Absatz 1 dieses Abschnitts festgelegten Zeit ein Infrarot-Zeilenabtastgerät verwenden, sofern eines an einem Beobachtungsluftfahrzeug angebracht ist, es sei denn, es wird zwischen dem beobachtenden und dem beobachteten Vertragsstaat etwas anderes vereinbart. Diese Sensoren unterliegen nicht der Zulassungsprüfung nach Anlage D. Ist die Entfernung eines solchen Sensors vom Beobachtungsluftfahrzeug schwierig, so ist er nach Artikel IV Absatz 4 während der Durchführung von Beobachtungsflügen mit Abdeckungen oder anderen den Betrieb der Sensoren verhindernden Einrichtungen zu versehen.

3. Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels IV Absatz 9 ist ein Vertragsstaat während der in Absatz 1 dieses Abschnitts festgelegten Frist nicht verpflichtet, ein Beobachtungsluftfahrzeug zur Verfügung zu stellen, das mit Sensoren jeder Sensorkategorie ausgestattet ist, welche die nach Artikel IV Absatz 2 festgelegte maximale Leistungsfähigkeit aufweisen und in der dort angegebenen Anzahl vorhanden sind, sofern das Beobachtungsluftfahrzeug mit folgendem ausgestattet ist:

(A) einer einzelnen optischen Panoramakamera oder

(B) mindestens einem Paar optischer Einzelbildkameras.

4. Unbeschadet der Bestimmungen der Anlage B Abschnitt II Absatz 2 Buchstabe A des Vertrags werden die Datenaufzeichnungsgeräte im Einklang mit den bestehenden Gepflogenheiten der Vertragsstaaten während der in Absatz 1 dieses Abschnitts angegebenen Zeit mit Daten kommentiert.

5. Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels VI Abschnitt I Absatz 1 hat ein Vertragsstaat während der in Absatz 1 festgelegten Frist nicht das Recht, ein Luftfahrzeug zur Verfügung gestellt zu bekommen, das eine bestimmte Entfernung mit einer Tankfüllung zurücklegen kann.

6. Während der in Absatz 1 dieses Abschnitts festgelegten Zeit wird die Verteilung der aktiven Quoten nach Maßgabe der Bestimmungen der Anlage A Abschnitt II Absatz 2 des Vertrags geregelt.

7. Eine weitere Übergangsphase in bezug auf die Einführung zusätzlicher Sensorkategorien oder Verbesserungen der Leistungsfähigkeit bestehender Sensorkategorien wird von der Beratungskommission "Offener Himmel" im Einklang mit den Bestimmungen des Artikels IV Absatz 3 hinsichtlich einer solchen Einführung oder Verbesserung behandelt.

## Artikel XIX

### **VERBINDLICHE WORTLAUTE**

Die Urschriften dieses Vertrags, dessen deutscher, englischer, französischer, italienischer, russischer und spanischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, werden im Archiv der Verwahrer hinterlegt. Diese übermitteln allen Vertragsstaaten gehörig beglaubigte Abschriften des Vertrags.

## **ANLAGE A**

### **QUOTEN UND GRÖSSTE FLUGENTFERNUNGEN**

#### **ABSCHNITT I. ZUTEILUNG PASSIVER QUOTEN**

1. Die Zuteilung individueller passiver Quoten wird wie folgt festgelegt und ist nur für diejenigen Staaten wirksam, die den Vertrag ratifiziert haben:

Für die Bundesrepublik Deutschland	12
Für die Vereinigten Staaten von Amerika	42
Für die Vertragsstaatengruppe Republik Belarus und Russische Föderation	42
Für BENELUX	6
Für die Republik Bulgarien	4
Für Kanada	12
Für das Königreich Dänemark	6
Für das Königreich Spanien	4
Für die Französische Republik	12
Für das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland	12
Für die Griechische Republik	4
Für die Republik Ungarn	4
Für die Republik Island	4
Für die Italienische Republik	12
Für das Königreich Norwegen	7
Für die Republik Polen	6
Für die Portugiesische Republik	2
Für Rumänien	6
Für die Tschechische und Slowakische Föderative Republik	4
Für die Republik Türkei	12
Für die Ukraine	12

2. Falls ein weiterer Staat den Vertrag nach Artikel XVII und Artikel X Absatz 4 Buchstabe C ratifiziert oder diesem beitrifft, wird einem solchen Staat unter Berücksichtigung von Artikel X Absatz 4 Buchstabe D bei der ordentlichen Tagung der Beratungskommission "Offener Himmel", die auf den Tag der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde folgt, eine passive Quote zugeteilt.

#### **ABSCHNITT II. ERSTE VERTEILUNG AKTIVER QUOTEN FÜR BEOBACHTUNGSFLÜGE**

1. Die erste Verteilung aktiver Quoten nach Artikel III Abschnitt I Absatz 6 des Vertrags erfolgt in einer Weise, die jeden Vertragsstaat verpflichtet, über seinem Hoheitsgebiet eine Anzahl von Beobachtungsflügen zuzulassen, die nicht größer ist als 75 v.H., abgerundet auf die nächste ganze Zahl, der nach Abschnitt I Absatz 1 dieser Anlage zugeteilten individuellen passiven Quote. Die auf dieser Grundlage erfolgende erste Verteilung der Quoten zwischen den Vertragsstaaten, die bei der Konferenz über den Offenen Himmel in Wien Verhandlungen

geführt haben, ist vom Tag des Inkrafttretens des Vertrags bis zum 31. Dezember des darauffolgenden Jahres gültig; sie ist nur für diejenigen Vertragsstaaten wirksam, die den Vertrag ratifiziert haben. Die erste Verteilung wird wie folgt festgelegt:

Die Bundesrepublik Deutschland hat das Recht, drei Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet der Vertragsstaatengruppe Republik Belarus und Russische Föderation und einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Ukraine durchzuführen;

die Vereinigten Staaten von Amerika haben das Recht, acht Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet der Vertragsstaatengruppe Republik Belarus und Russische Föderation und, gemeinsam mit Kanada, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Ukraine durchzuführen;

die Vertragsstaatengruppe Republik Belarus und Russische Föderation hat das Recht, zwei Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet der in Artikel XIV des Vertrags genannten Benelux, zwei Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet Kanadas, zwei Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet des Königreichs Dänemark, drei Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet der Französischen Republik, drei Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Griechischen Republik, zwei Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet der Italienischen Republik, zwei Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet des Königreichs Norwegen, zwei Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet der Republik Türkei, drei Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland und vier Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet der Vereinigten Staaten von Amerika;

das Königreich Belgien, das Großherzogtum Luxemburg und das Königreich der Niederlande, Benelux genannt, haben das Recht, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Vertragsstaatengruppe Republik Belarus und Russische Föderation und einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Republik Polen durchzuführen;

die Republik Bulgarien hat das Recht, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Griechischen Republik, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Italienischen Republik und einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Türkei durchzuführen;

Kanada hat das Recht, zwei Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet der Vertragsstaatengruppe Republik Belarus und Russische Föderation, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Republik Polen und, gemeinsam mit den Vereinigten Staaten von Amerika, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Ukraine durchzuführen;

das Königreich Dänemark, hat das Recht, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Vertragsstaatengruppe Republik Belarus und Russische Föderation und einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Republik Polen durchzuführen;

das Königreich Spanien hat das Recht, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik durchzuführen;

die Französische Republik hat das Recht, drei Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet der Vertragsstaatengruppe Republik Belarus und Russische Föderation und einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet Rumäniens durchzuführen;

das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland hat das Recht, drei Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet der Vertragsstaatengruppe Republik Belarus und Russische Föderation und einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Ukraine durchzuführen;

die Griechische Republik hat das Recht, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Republik Bulgarien und einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet Rumäniens durchzuführen;

die Republik Ungarn hat das Recht, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet Rumäniens und einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Ukraine durchzuführen;

die Italienische Republik hat das Recht, zwei Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet der Vertragsstaatengruppe Republik Belarus und Russische Föderation, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Republik Ungarn und, gemeinsam mit der Republik Türkei, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Ukraine durchzuführen;

das Königreich Norwegen hat das Recht, zwei Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet der Vertragsstaatengruppe Republik Belarus und Russische Föderation und einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Republik Polen durchzuführen;

die Republik Polen hat das Recht, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Vertragsstaatengruppe Republik Belarus und Russische Föderation und einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Ukraine durchzuführen;

Rumänien hat das Recht, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Republik Bulgarien, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Griechischen Republik, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Republik Ungarn und einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Ukraine durchzuführen;

die Tschechische und Slowakische Föderative Republik hat das Recht, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Ukraine durchzuführen;

die Republik Türkei hat das Recht, zwei Beobachtungsflüge über der Vertragsstaatengruppe Republik Belarus und Russische Föderation, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Republik Bulgarien und zwei Beobachtungsflüge, einen davon gemeinsam mit der Italienischen Republik, über dem Hoheitsgebiet der Ukraine durchzuführen;

die Ukraine hat das Recht, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Republik Ungarn, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet der Republik Polen, einen Beobachtungsflug über dem Hoheitsgebiet Rumäniens und zwei Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet der Republik Türkei durchzuführen.

2. Ab dieser ersten Verteilung bis zum Datum der in Artikel XVIII zu diesem Zweck für die Verwendung der aktiven Quoten angeführten vollständigen Anwendung erfolgt die jährliche Verteilung auf der Grundlage der in Absatz 1 dieses Abschnitts hinsichtlich der Zuteilung individueller passiver Quoten festgelegten 75 v.H.-Regel.

3. Ab dem Zeitpunkt der vollständigen Anwendung des Vertrags läßt jeder Vertragsstaat bei jeder nachfolgenden Verteilung aktiver Quoten auf Ersuchen eine Anzahl von Beobachtungsflügen über seinem Hoheitsgebiet bis zur vollen Höhe seiner individuellen passiven Quote zu. Nach Möglichkeit oder auf Ersuchen und sofern nichts anderes vereinbart wird, erfolgt diese Verteilung auf der Grundlage einer verhältnismäßigen Erhöhung der bei der ersten Verteilung festgelegten aktiven Quoten.

4. Falls ein weiterer Staat den Vertrag nach den Bestimmungen von Artikel XVII ratifiziert oder diesem beitrifft, wird die Verteilung aktiver Quoten an einen solchen Staat bei der ordentlichen Tagung der Beratungskommission "Offener Himmel", die auf den Tag der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde folgt, vorbehaltlich der folgenden Bestimmungen geprüft:

- (A) Der ratifizierende oder beitretende Staat hat das Recht, Beobachtungsflüge über den Hoheitsgebieten von Vertragsstaaten innerhalb seiner nach Abschnitt I Absatz 2 dieser Anlage zugeteilten passiven Quote und innerhalb der passiven Quoten der um Beobachtungsflüge ersuchten Vertragsstaaten zu beantragen, sofern von den betreffenden Vertragsstaaten nichts anderes vereinbart wird, und
- (B) gleichzeitig haben alle Vertragsstaaten das Recht, Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet dieses unterzeichnenden oder beitretenden Staates innerhalb ihrer aktiven Quoten und innerhalb der diesem Staat zugeteilten passiven Quote zu beantragen.

### ABSCHNITT III. GRÖSSTE FLUGENTFERNUNGEN VON BEOBACHTUNGSFLÜGEN

Die größten Flugentfernungen von Beobachtungsflügen über den Hoheitsgebieten beobachteter Vertragsstaaten, die an jedem der Flugplätze "Offener Himmel" ihren Ausgang nehmen, sind:

#### Bundesrepublik Deutschland

WUNSTORF	1.200 Kilometer
LANDSBERG-LECH	1.200 Kilometer

#### Vereinigte Staaten von Amerika

WASHINGTON-DULLES	4.900 Kilometer
TRAVIS AFB	4.000 Kilometer
ELMENDORF AFB	3.000 Kilometer
LINCOLN-MUNICIPAL	4.800 Kilometer

#### Gruppe der Vertragsstaaten Republik Belarus und Russische Föderation

KUBINKA	5.000 Kilometer
---------	-----------------

ULAN-UDE	5.000 Kilometer
VORKUTA	6.500 Kilometer
MAGADAN	6.500 Kilometer
Benelux	
ZAVENTEM-MELSBROEK	945 Kilometer
Republik Bulgarien	
SOFIA	660 Kilometer
BURGAS	660 Kilometer
Kanada	
OTTAWA	5.000 Kilometer
IQALUIT	6.000 Kilometer
YELLOWKNIFE	5.000 Kilometer
Königreich Dänemark	
Festland	800 Kilometer
FÄRÖER-Inseln	250 Kilometer
GRÖNLAND	5.600 Kilometer
Königreich Spanien	
GETAFE	1.300 Kilometer
GANDO	750 Kilometer
VALENCIA	1.300 Kilometer
VALLADOLID	1.300 Kilometer
MORON	1.300 Kilometer
Französische Republik	
ORLEANS-BRICY	1.400 Kilometer
NICE-COTE D'AZUR	800 Kilometer
TOULOUSE-BLAGNAC	700 Kilometer
Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland	
BRIZE NORTON	1.150 Kilometer
SCAMPTON	1.150 Kilometer
LEUCHARS	1.150 Kilometer
mit SCILLY-INSELN	1.500 Kilometer
mit SHETLAND-INSELN	1.500 Kilometer
Griechische Republik	
THESSALONIKI	900 Kilometer
ELEFSIS	900 Kilometer
mit den INSELN KRETA, KARPATOS,	
RHODOS, KOS	1.100 Kilometer
Republik Ungarn	
BUDAPEST-FERIHEGY	860 Kilometer
Republik Island	1.500 Kilometer



Italienische Republik	
MILANO-MALPENSA	1.130 Kilometer
PALERMO-PUNTA RAISI	1.400 Kilometer
Königreich Norwegen	
OSLO-GARDERMOEN	1.700 Kilometer
TROMSOE-LANGNES	1.700 Kilometer
Republik Polen	
WARSZAWA-OKECIE	1.400 Kilometer
Portugiesische Republik	
LISBOA	1.200 Kilometer
STA. MARIA	1.700 Kilometer
PORTO SANTO	1.030 Kilometer
Rumänien	
BUKAREST-OTOPENI	900 Kilometer
TIMISOARA	900 Kilometer
BACAU	900 Kilometer
Tschechische und Slowakische Föderative Republik	
PRAG	600 Kilometer
BRATISLAVA	700 Kilometer
KOSICE	400 Kilometer
Republik Türkei	
ESKISEHIR	1.500 Kilometer
DIYARBAKIR	1.500 Kilometer
Ukraine	
BORISPOL	2.100 Kilometer

## **ANLAGE B**

### **INFORMATIONEN ZU DEN SENSOREN**

#### **ABSCHNITT I. TECHNISCHE INFORMATIONEN**

1. Nach Artikel IV Absatz 10 des Vertrags setzt jeder Vertragsstaat alle anderen Vertragsstaaten über die in diesem Abschnitt aufgeführten technischen Informationen in Kenntnis, die für jeden Sensor Anwendung finden, der an dem von diesem Vertragsstaat nach Artikel V des Vertrags benannten Beobachtungsluftfahrzeug angebracht ist.

2. Folgende technische Informationen sind für optische Panoramakameras und Einzelbildkameras anzugeben:

- (A) Typ und Modell;
- (B) Sehfeld längs und quer zum Flugweg oder Abtastwinkel in Grad;
- (C) Bildformat in Millimeter mal Millimeter;
- (D) Belichtungszeit in Sekunden;
- (E) Typen und Farben der verwendeten optischen Filter und ihr Filterfaktor;
- (F) für jedes Objektiv:
  - (1) Name;
  - (2) Brennweite in Millimetern;
  - (3) größtes Öffnungsverhältnis des Objektivs;
  - (4) Auflösungsvermögen bei einem Kontrastverhältnis von 1000 zu 1 oder bei der entsprechenden Modulation von 1,0 beim größten Öffnungsverhältnis in Linien pro Millimeter;
- (G) kleinste und größte fotografische Zeitintervalle in Sekunden oder Bildfolgegeschwindigkeit in Einzelbildern pro Sekunde;
- (H) gegebenenfalls größtes Verhältnis Geschwindigkeit zu Höhe;
- (I) für optische Einzelbildkameras der größte Winkel gemessen von der Horizontalen, oder der kleinste aus der Vertikalen gemessene Winkel in Grad und
- (J) maximale Betriebshöhe, falls zutreffend, in Metern.

3. Folgende technische Informationen sind für Videokameras anzugeben:

- (A) Typ und Modell;

- (B) Sehfeld längs und quer zum Flugweg in Grad;
- (C) für das Objektiv:
  - (1) Brennweite in Millimetern;
  - (2) größtes Öffnungsverhältnis;
  - (3) Auflösungsvermögen bei einem Kontrastverhältnis von 1000 zu 1 oder bei der entsprechenden Modulation von 1,0 beim größten Öffnungsverhältnis in Linien pro Millimeter;
- (D) Detektorelementgröße in Mikrometern oder entsprechende Informationen über die Röhre;
- (E) Anzahl der Detektorelemente;
- (F) Lichtempfindlichkeit des Systems in Lux oder Watt pro Quadratcentimeter und
- (G) Spektrale Bandbreite in Nanometern.

4. Folgende technische Informationen sind für Infrarot-Zeilenabtastgeräte anzugeben:

- (A) Typ und Modell;
- (B) Sehfeld oder Abtastwinkel in Grad;
- (C) kleinstes momentanes Sehfeld längs und quer zum Flugweg in Milliradian;
- (D) Spektrale Bandbreite in Mikrometer;
- (E) kleinster auflösbarer Temperaturunterschied in Grad Celsius;
- (F) Detektortemperatur während des Betriebs in Grad Celsius;
- (G) Zeit, die das System nach dem Anschalten zum Anlauf und Abkühlen auf normale Betriebstemperatur benötigt, in Minuten;
- (H) gegebenenfalls maximale Betriebszeit;
- (I) größtes Verhältnis Geschwindigkeit zu Höhe und
- (J) maximale Betriebshöhe, falls zutreffend, in Metern.

5. Folgende technische Informationen sind für seitwärtsgerichtetes Radar mit synthetischer Apertur anzugeben:

- (A) Typ und Modell;
- (B) Radarfrequenzbänder und spezifische Betriebsfrequenz in Megahertz;

- (C) Polarisationen;
- (D) Anzahl der Radarimpulse pro Meter oder Sekunde;
- (E) Nahbereichsbetriebsbegrenzungswinkel in Grad zur Vertikalen;
- (F) Streifenbreite in Kilometern;
- (G) Bodenauflösung in der Entfernung und in Azimut in der Schrägebene in Metern;
- (H) maximale Betriebshöhe, falls zutreffend, in Metern und
- (I) Senderausgangsleistung in Watt.

6. Folgende technische Informationen sind für Sensoren, die Daten auf fotografischem Film aufzeichnen, anzugeben:

- (A) Filmtypen, die für jeden Sensor verwendet werden können;
- (B) Filmbreite in Millimetern;
- (C) Filmauflösungsvermögen bei Kontrastverhältnissen von 1000 zu 1 oder bei der entsprechenden Modulation von 1,0 in Linien pro Millimeter;
- (D) Fassungsvermögen des Magazins für jeden Filmtyp in Metern.

7. Folgende technische Informationen sind für Sensoren, die Daten auf anderen Aufzeichnungsmedien aufzeichnen, anzugeben:

- (A) Typ und Modell der Datenaufzeichnungsausrüstung;
- (B) Typ und Format der Datenaufzeichnungsmedien;
- (C) gegebenenfalls Bandbreite in Hertz;
- (D) gegebenenfalls Datenaufzeichnungsgeschwindigkeit in Megabits pro Sekunde;
- (E) Leistung der Aufzeichnungsmedien in Minuten oder Megabits und
- (F) Format für die Speicherung der von den Sensoren gesammelten Daten und für die Datenkommentierung.

## ABSCHNITT II. KOMMENTIERUNG DER DATEN

1. Auf dem Startband jeder Rolle des Originalfilmnegativs oder am Anfang jedes anderen Aufzeichnungsmediums sind die während einer Beobachtungsphase von den Sensoren gesammelten Daten im Einklang mit den Bestimmungen des Anhangs 1 zu dieser Anlage wie folgt zu kommentieren:

- (A) Bezugsnummer des Beobachtungsflugs;
- (B) Datum des Beobachtungsflugs;
- (C) Sensorbeschreibung;
- (D) Sensoranordnung und
- (E) gegebenenfalls Brennweite.

2. Folgende Angaben sind manuell oder elektronisch vom Navigations- und Avioniksystem des Beobachtungsluftfahrzeugs aufzuzeichnen und den während einer Beobachtungsphase von den Sensoren gesammelten Daten im Einklang mit Anhang 1 zu dieser Anlage in einer Art und Weise hinzuzufügen, daß alle Einzelheiten weiterhin klar zu erkennen sind:

- (A) Für optische Kameras:
  - (1) zu Beginn der Beobachtungsphase beziehungsweise während der Beobachtungsphase an jedem zwischenzeitlich erreichten Ort, an dem eine bedeutende Änderung der Höhe über Grund, des Steuerkurses oder der Geschwindigkeit über Grund zu verzeichnen ist, und in Abständen, die von der Beratungskommission "Offener Himmel" innerhalb des Zeitraums der einstweiligen Anwendung festzulegen sind:
    - (a) Höhe über Grund;
    - (b) Ort;
    - (c) rechtweisender Steuerkurs und
    - (d) Abtastwinkel;
  - (2) auf jedem Einzelbild eines fotografischen Films:
    - (a) Bildnummer;
    - (b) Zeit und
    - (c) Rollwinkel;
- (B) für Videokameras und Infrarot-Zeilenabtastgeräte zu Beginn der Beobachtungsphase beziehungsweise während der Beobachtungsphase an jedem zwischenzeitlich erreichten Ort, an dem eine bedeutende Änderung der Höhe über Grund, des Steuerkurses oder der Geschwindigkeit über Grund zu verzeichnen ist, und in Abständen, die von der Beratungskommission "Offener Himmel" innerhalb des Zeitraums der einstweiligen Anwendung festzulegen sind:
  - (1) Datum und Zeit;

- (2) Höhe über Grund;
  - (3) Ort;
  - (4) rechtweisender Steuerkurs und
  - (5) Abtastwinkel;
- (C) für seitwärtsgerichtetes Radar mit synthetischer Apertur:
- (1) zu Beginn der Beobachtungsphase beziehungsweise während der Beobachtungsphase an jedem zwischenzeitlich erreichten Ort, an dem eine bedeutende Änderung der Höhe über Grund, des Steuerkurses oder der Geschwindigkeit über Grund zu verzeichnen ist, und in Abständen, die von der Beratungskommission "Offener Himmel" innerhalb des Zeitraums der einstweiligen Anwendung festzulegen sind:
    - (a) Datum und Zeit;
    - (b) Höhe über Grund;
    - (c) Ort;
    - (d) rechtweisender Steuerkurs;
    - (e) Abwärtsblickwinkel zum nächsten Punkt der Streifenbreite;
    - (f) Streifenbreite und
    - (g) Polarisationen;
  - (2) bei jeder Messung zur Gewährleistung der richtigen Bearbeitung des Bildes:
    - (a) Geschwindigkeit über Grund;
    - (b) Abdrift;
    - (c) Längsneigungswinkel und
    - (d) Rollwinkel.

3. Bei Kopien von Einzelbildern oder Bildstreifen, die vom Originalfilmbildnegativ oder von anderen Aufzeichnungsmedien gemacht wurden, werden die in den Absätzen 1 und 2 dieses Abschnitts aufgeführten Angaben auf jedem Bildpositiv angemerkt.

4. Die Vertragsstaaten haben das Recht, die während eines Beobachtungsflugs gesammelten Daten mit Anmerkungen zu versehen, wobei sie entweder alphanumerische Zeichen oder Codes benutzen können, die von der Beratungskommission "Offener Himmel" innerhalb des Zeitraums der einstweiligen Anwendung vereinbart werden.

## **ANHANG 1 ZU ANLAGE B**

### **KOMMENTIERUNG VON DATEN, DIE WÄHREND EINES BEOBACHTUNGSFLUGS GESAMMELT WURDEN**

1. Die Bezugsnummer des Beobachtungsflugs wird durch eine einzige Gruppe von sechs alphanumerischen Zeichen nach folgender Regel angegeben:

- (A) die Buchstaben "OS";
- (B) die letzte Ziffer des Kalenderjahrs, für das die individuelle aktive Quote gilt und
- (C) eine dreistellige Zahl zur Bezeichnung jedes einzelnen Beobachtungsflugs, aus dem sich die während der jährlichen Überprüfung im Rahmen der Beratungskommission "Offener Himmel" für ein Kalenderjahr an einen Vertragsstaat über das Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaats vergebene aktive Quote zusammensetzt.

2. Die Sensorbeschreibung wird aus einem einzigen Block von bis zu sechs alphanumerischen Zeichen, die zwei Gruppen bilden, nach folgender Regel angegeben:

- (A) eine Gruppe von bis zu vier Zeichen zur Darstellung der Sensorkategorie nach folgender Regel:
  - (1) "OP" - optische Panoramakamera;
  - (2) "OF" - optische Einzelbildkamera;
  - (3) "TV" - Videokamera;
  - (4) "IRLS" - Infrarot-Zeilenabtastgerät oder
  - (5) "SAR" - seitwärtsgerichtetes Radar mit synthetischer Apertur;
- (B) eine Gruppe von zwei Zeichen zur Darstellung des Typs des Aufzeichnungsmediums nach folgender Regel:
  - (1) "BI" - schwarzweiß, isopanchromatisch;
  - (2) "BM" - schwarzweiß, monochromatisch;
  - (3) "BP" - schwarzweiß, panchromatisch;
  - (4) "BR" - schwarzweiß, Umkehrverfahren;
  - (5) "TA" - Band, analog oder
  - (6) "TD" - Band, digital.

3. Die Sensoranordnung wird durch einen einzigen Block von bis zu neun alphanumerischen Zeichen, die drei Gruppen umfassen, nach folgender Regel angegeben:

- (A) eine Gruppe von vier alphanumerischen Zeichen zur Darstellung der Anbringung des Sensors am Beobachtungsluftfahrzeug, entweder
  - (1) als interne Anbringung, die durch den Code "INT" angezeigt wird, auf den eine Nummer folgt, welche die Anbringungsposition der Sensoren in bezug auf das Beobachtungsluftfahrzeug in der Reihenfolge vom Bug zum Heck des Beobachtungsluftfahrzeugs angibt, oder
  - (2) als Anbringung in Gondeln, die durch den Code "POD" angezeigt wird, auf den einer der folgenden drei Buchstaben folgt:
    - (a) "L" - unter der linken Tragfläche montiert;
    - (b) "R" - unter der rechten Tragfläche montiert oder
    - (c) "C" - unter der Rumpfmittellinie des Luftfahrzeugs montiert;
- (B) eine Gruppe von bis zu drei alphanumerischen Zeichen zur Darstellung des Anbringungstyps nach folgender Regel:
  - (1) eine vertikale Anbringung, bei welcher der Sensor nicht mehr als fünf Grad von der Vertikalen geneigt ist, wird durch den Buchstaben "V" angezeigt;
  - (2) eine schrägachsige Anbringung, bei welcher der Sensor um mehr als fünf Grad von der Vertikalen geneigt ist, wird durch einen der folgenden vier Buchstaben angezeigt, auf die der Neigungswinkel in Grad folgt:
    - (a) "L" - nach links zeigend;
    - (b) "R" - nach rechts zeigend;
  - (3) eine fächerartige Anbringung von zwei oder mehr Sensoren wird durch den Buchstaben "F" angegeben;
- (C) für eine fächerartige Anbringung eine Gruppe von bis zu zwei Zahlen zur Angabe der Anzahl und Position der Sensoren wie folgt:
  - (1) die erste Zahl gibt die Gesamtzahl der Sensoren in dieser Anbringung an und
  - (2) die zweite Zahl gibt die individuelle Sensorposition an, und zwar in einer Reihenfolge von links nach rechts in bezug auf die Flugrichtung des Beobachtungsluftfahrzeugs.

4. Die Brennweite eines Objektivs ist in Millimetern anzugeben.



5. Datum und Zeit sind auf eine Minute genau in koordinierter Weltzeit (UTC) anzugeben.
6. Die durchschnittliche Höhe des Beobachtungsluftfahrzeugs über Grund ist durch eine fünfstellige Zahl anzugeben, auf die ein Code zur Darstellung der Maßeinheiten entweder in Fuß, bezeichnet durch den Buchstaben "F", oder in Metern, bezeichnet durch den Buchstaben "M", folgt.
7. Die geographische Breite und Länge des Ortes, an dem sich das Beobachtungsluftfahrzeug befindet, sind in Grad auf ein Hundertstelgrad genau im Format "dd.dd [N oder S] ddd.dd [E oder W]" anzuzeigen.
8. Der rechtweisende Steuerkurs des Beobachtungsluftfahrzeugs ist in Grad auf ein Grad genau anzugeben.
9. Der Rollwinkel des Beobachtungsluftfahrzeugs ist in Grad anzugeben; auf die Gradangabe folgt ein Code, der anzeigt, ob der Rollwinkel nach links, angegeben durch den Buchstaben "L", oder nach rechts, angegeben durch den Buchstaben "R", gerichtet ist.
10. Der Längsneigungswinkel des Beobachtungsluftfahrzeugs ist in Grad anzugeben; auf die Gradangabe folgt ein Code, der anzeigt, ob der Längsneigungswinkel nach oben, angegeben durch den Buchstaben "U", oder nach unten, angegeben durch den Buchstaben "D", in bezug auf die Horizontale gerichtet ist.
11. Der Abdriftwinkel des Beobachtungsluftfahrzeugs ist in Grad anzugeben; auf die Gradangabe folgt ein Code, der anzeigt, ob der Abdriftwinkel nach links, angegeben durch den Buchstaben "L", oder nach rechts, angegeben durch den Buchstaben "R" in bezug auf den Flugweg des Beobachtungsluftfahrzeugs gerichtet ist.
12. Die Geschwindigkeit des Beobachtungsluftfahrzeugs über Grund ist durch eine dreistellige Zahl anzuzeigen, auf die ein Code aus zwei Buchstaben folgt, der die Maßeinheiten entweder in Seemeilen, angezeigt durch die Buchstaben "NM", oder in Kilometern, angezeigt durch die Buchstaben "KM", pro Stunde angibt.
13. Der nächste Punkt der Streifenbreite ist in Kilometern anzugeben.
14. Der Abwärtsblickwinkel ist in Grad gemessen zur Vertikalen anzugeben.
15. Die Streifenbreite ist in Kilometern anzugeben.
16. Bei fotografischem Film ist jedes während eines Beobachtungsflugs verwendete Magazin eines Sensors durchgehend zu numerieren; die erste Zahl ist eins. Jedes Einzelbild auf dem Originalfilmbildnegativ, das von dem jeweiligen Sensor belichtet wurde, ist einzeln zu numerieren, und zwar in einer Reihenfolge, die mit dem ersten Bild des Magazins dieses Sensors beginnt und mit dem letzten Bild dieses Magazins endet. Wird ein Film mit einer oder zwei Zahlen pro Einzelbild numeriert, wird ein einzelnes Bild stets eindeutig bestimmt, indem die am nächsten zum Bildmittelpunkt stehende Nummer zur Bezeichnung des Bildes angegeben wird oder, falls die Nummern gleich weit vom Mittelpunkt entfernt sind, die kleinere ganzstellige Zahl.

## **ANLAGE C**

### **INFORMATIONEN ÜBER BEOBACHTUNGSLUFTFAHRZEUGE**

Nach Maßgabe des Artikels V Absatz 2 des Vertrags notifizieren die Vertragsstaaten bei der Benennung von Luftfahrzeugen zu Beobachtungsluftfahrzeugen allen anderen Vertragsstaaten die im folgenden dargelegten Informationen:

1. Identifikation:
  - (A) Typ und Modell und
  - (B) Nummer, Kategorie, Typ und Anordnung jedes am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensors nach Maßgabe der Bestimmungen der Anlage B des Vertrags.
2. Missionsplanung:
  - (A) für jeden Typ und jede Anordnung eines am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensors:
    - (1) für Sensoren, deren Bodenauflösungsvermögen abhängig von der Höhe über Grund ist, die Höhe über Grund in Metern, bei der dieser Sensor das Bodenauflösungsvermögen für diese Sensorkategorie nach Artikel IV Absatz 2 des Vertrags erreicht;
    - (2) für Sensoren, deren Bodenauflösungsvermögen nicht von der Höhe über Grund abhängig ist, die Flughöhe für die größte Reichweite;
  - (B) die optimale Reisegeschwindigkeit in Kilometern pro Stunde für jede im Einklang mit den Spezifikationen unter Buchstabe A festgelegte Flughöhe;
  - (C) Treibstoffverbrauch in Kilogramm pro Stunde bei der optimalen Reisegeschwindigkeit für jede im Einklang mit den Spezifikationen unter Buchstabe A festgelegte Flughöhe.
3. Navigations-, Sprechfunk- und Landehilfen:
  - (A) jeden Typ der am Beobachtungsluftfahrzeug installierten Navigationsausrüstung einschließlich der Positionsgenauigkeit in Metern;
  - (B) die am Beobachtungsluftfahrzeug installierte Sprechfunk-, Landeanflug- und Landehilfenausrüstung im Einklang mit den ICAO-Normen und -Empfehlungen.
4. Versorgung am Boden:
  - (A) Gesamtlänge, Spannweite, größte Höhe, Radstand, Wendekreis;
  - (B) höchstes Abfluggewicht und Höchstgewicht für die Landung;

- (C) Länge der Start- und Landebahn des Flugplatzes und erforderliche Bodenbelastbarkeit für Abflug- und Landehöchstgewicht einschließlich der Möglichkeit für eine Landung auf unbefestigten Landeplätzen;
- (D) Typ und Menge für Treibstoff, Öl, Hydraulikflüssigkeit und Sauerstoff;
- (E) Typ der elektrischen Versorgungs- und Anlaßgeräte und
- (F) besondere Anforderungen.

5. Unterbringungsmöglichkeiten:

- (A) Anzahl der Flugbesatzungsmitglieder;
- (B) Anzahl der Sensorbediener;
- (C) Anzahl der Flugvertreter, Flugbeobachter beziehungsweise Vertreter, die an Bord Platz finden können, und
- (D) Schlafkojen.

## **ANLAGE D**

### **ZULASSUNGSPRÜFUNG VON BEOBACHTUNGSLUFTFAHRZEUGEN UND SENSOREN**

#### **ABSCHNITT I. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

1. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, an der Zulassungsprüfung eines Beobachtungsluftfahrzeugs jeden Typs und Modells und seines dazugehörigen Sensorensatzes, die von einem anderen Vertragsstaat nach Artikel V des Vertrags benannt worden sind, teilzunehmen; während dieser Zulassungsprüfung werden das Beobachtungsluftfahrzeug und seine Sensoren sowohl am Boden als auch im Flug untersucht.

2. Jede Zulassungsprüfung wird durchgeführt, um sich zu vergewissern:

- (A) daß das Luftfahrzeug einem nach Artikel V des Vertrags benannten Typ und Modell angehört;
- (B) daß die am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensoren einer in Artikel IV Absatz 1 des Vertrags angegebenen Kategorie angehören und den Anforderungen nach Artikel IV Absatz 2 des Vertrags gerecht werden;
- (C) daß die technischen Informationen für die Sensoren nach Maßgabe der Bestimmungen der Anlage B Abschnitt I des Vertrags übermittelt wurden;
- (D) daß die Mindesthöhe über Grund, aus der jeder an einem Beobachtungsluftfahrzeug angebrachte Sensor des betreffenden Typs und Modells während eines Beobachtungsflugs betrieben werden darf, der in Artikel IV Absatz 2 des Vertrags genannten Begrenzung des Bodenauflösungsvermögens entspricht, sofern das Bodenauflösungsvermögen dieses Sensors abhängig von der Höhe über Grund ist;
- (E) daß das Bodenauflösungsvermögen jedes an einem Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensors des betreffenden Typs und Modells der in Artikel IV Absatz 2 des Vertrags genannten Begrenzung des Bodenauflösungsvermögens entspricht, sofern das Bodenauflösungsvermögen nicht abhängig von der Höhe über Grund ist, und
- (F) daß die Abdeckungen für Sensorarbeitsöffnungen oder andere den Betrieb der Sensoren verhindernde Einrichtungen im Einklang mit den Bestimmungen des Artikels IV Absatz 4 des Vertrags korrekt angebracht sind.

3. Jeder Vertragsstaat, der eine Zulassungsprüfung durchführt, notifiziert allen anderen Vertragsstaaten spätestens 60 Tage im voraus den Zeitraum von sieben Tagen, in dessen Verlauf die Zulassungsprüfung des betreffenden Beobachtungsluftfahrzeugs und seiner Sensoren stattfinden wird. In dieser Notifikation wird folgendes angegeben:

- (A) der Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung des Beobachtungsluftfahrzeugs und seiner Sensoren durchführt;

- (B) der Einreisepunkt, an dem das Personal der an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaaten eintreffen soll;
- (C) die Örtlichkeit, an der die Zulassungsprüfung durchgeführt wird;
- (D) die Daten für Beginn und Abschluß der Zulassungsprüfung;
- (E) Anzahl, Typ und Modell jedes zu prüfenden Beobachtungsluftfahrzeugs und
- (F) Typ und Modell, Beschreibung und Anordnung jedes am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensors, der im Einklang mit den Bestimmungen der Anlage B Anhang 1 des Vertrags zu prüfen ist.

4. Spätestens zehn Tage nach Eingang der in Übereinstimmung mit Absatz 3 dieses Abschnitts übermittelten Notifikation notifiziert jeder Vertragsstaat allen anderen Vertragsstaaten seine Absicht, an der Zulassungsprüfung des Luftfahrzeugs und seiner Sensoren nach Artikel IV Absatz 11 des Vertrags teilzunehmen. Im Rahmen der Beratungskommission "Offener Himmel" wird beschlossen, wieviel Personen aus den Vertragsstaaten, die ihre Teilnahmeabsicht notifiziert haben, an der Zulassungsprüfung teilnehmen werden. Sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, darf die Anzahl dieser Personen insgesamt nicht größer sein als 40; es dürfen nicht mehr als vier Personen aus jedem Vertragsstaat teilnehmen. Falls zwei oder mehr Vertragsstaaten ihre Absicht notifizieren, eine Zulassungsprüfung während desselben Zeitraums durchzuführen, wird im Rahmen der Beratungskommission "Offener Himmel" beschlossen, welcher von ihnen die Zulassungsprüfung in diesem Zeitraum durchführt.

5. Jeder an der Zulassungsprüfung teilnehmende Vertragsstaat notifiziert den Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt, spätestens 30 Tage vor dem Tag, an dem die Zulassungsprüfung des Beobachtungsluftfahrzeugs wie nach Absatz 3 dieses Abschnitts notifiziert beginnt, und übermittelt dabei folgendes:

- (A) die Namen der Personen, die an der Zulassungsprüfung teilnehmen, und, falls ein nichtgewerblich betriebenes Transportluftfahrzeug zur Anreise zum Einreisepunkt benutzt wird, eine Liste der Namen der Besatzungsmitglieder, die für jede Person das Geschlecht, das Geburtsdatum, den Geburtsort und die Paßnummer enthält. Alle diese Personen müssen in der Liste der nach Artikel XIII Abschnitt I des Vertrags benannten Personen enthalten sein.
- (B) das Datum und den voraussichtlichen Zeitpunkt der Ankunft dieser Personen am Einreisepunkt und
- (C) das oder die Beförderungsmittel, die zum Erreichen dieses Einreisepunkts benutzt werden.

6. Spätestens 14 Tage vor dem Tag, an dem die Zulassungsprüfung des Beobachtungsluftfahrzeugs wie nach Absatz 3 notifiziert beginnt, übermittelt der Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt, den an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaaten folgende Informationen über jeden am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensor und über die dazugehörige Ausrüstung, die zur Kommentierung der von den Sensoren gesammelten Daten verwendet wird:

- (A) eine Beschreibung jedes Bestandteils des Sensors, einschließlich seines Zwecks, und jeder Verbindung zu dazugehöriger Ausrüstung, die zur Kommentierung der Daten verwendet werden;
- (B) Fotografien jedes Sensors, wobei der Sensor zum Zweck der Aufnahme nicht am Beobachtungsluftfahrzeug angebracht sein darf, in Übereinstimmung mit folgenden Spezifikationen:
  - (1) jeder Sensor füllt mindestens 80 v.H. des Bildformats der Fotografie entweder horizontal oder vertikal aus;
  - (2) diese Fotografien können entweder farbig oder schwarzweiß sein und müssen eine Abmessung von 18 mal 24 Zentimetern haben, wobei die Ränder nicht mitgerechnet werden, und
  - (3) an jeder Fotografie wird die Sensorkategorie, der Typ und das Modell des Sensors sowie der Name des Vertragsstaats, der den Sensor für die Zulassungsprüfung vorstellt, vermerkt und
- (C) Anweisungen bezüglich des Betriebs jedes Sensors während des Fluges.

7. Notifiziert kein Vertragsstaat nach Absatz 5 seine Absicht, an der Zulassungsprüfung teilzunehmen, so führt der Vertragsstaat selbst eine Untersuchung im Flug nach den Bestimmungen des Abschnitts III durch und verfaßt nach den Bestimmungen des Abschnitts IV einen Bericht über die Zulassungsprüfung.

8. Die Bestimmungen des Artikels XIII Abschnitt II des Vertrags finden auf das Personal jedes an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaats während des gesamten Zeitraums ihres Aufenthalts im Hoheitsgebiet des Vertragsstaats, der die Zulassungsprüfung durchführt, Anwendung.

9. Nach der Unterzeichnung des Berichts über die Zulassungsprüfung verläßt das Personal jedes an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaats umgehend das Hoheitsgebiet des Vertragsstaats, der die Zulassungsprüfung durchführt.

## ABSCHNITT II.      UNTERSUCHUNG AM BODEN

1. Mit Genehmigung des Vertragsstaats, der die Zulassungsprüfung durchführt, können Untersuchungen am Boden von mehreren Vertragsstaaten gleichzeitig durchgeführt werden. Vertragsstaaten haben das Recht, gemeinsam eine Untersuchung des Beobachtungsluftfahrzeugs und seiner Sensoren am Boden durchzuführen. Der Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt, hat das Recht zu bestimmen, wieviel Personal zu einem bestimmten Zeitpunkt mit der am Boden stattfindenden Untersuchung des Beobachtungsluftfahrzeugs und seiner Sensoren beschäftigt sein darf.

2. Sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, dauert die Untersuchung am Boden für jedes Beobachtungsluftfahrzeug und seine Sensoren nicht länger als dreimal acht Stunden.

3. Vor Beginn der Untersuchung am Boden übermittelt der Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt, den an dieser Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaaten folgende Informationen:

- (A) Für optische Panoramakameras und Einzelbildkameras:
  - (1) die Kurve der Modulationsübertragungsfunktion des Objektivs in Abhängigkeit von den Ortsfrequenzen (Frequenz/Kontrastmerkmal) beim größten Öffnungsverhältnis des Objektivs in Linien pro mm;
  - (2) Spezifikationen für den Schwarzweiß-Luftaufnahmefilm, der zur Sammlung von Daten während eines Beobachtungsflugs verwendet werden soll, oder über die Vervielfältigung dieser Daten nach Anlage K Abschnitt I Absatz 2 des Vertrags;
  - (3) Spezifikationen nach Anlage K Abschnitt I Absatz 1 des Vertrags für die Filmentwicklungsgeräte, die zur Entwicklung von Originalfilmnegativen benutzt werden, und für Vervielfältiger, die zur Herstellung von Filmpositiven oder -negativen benutzt werden,
  - (4) Flugtestdaten, welche die Bodenauflösung in Abhängigkeit von der Höhe über Grund für jeden Typ von Luftaufnahmefilm zeigen, der für optische Kameras verwendet werden soll.
- (B) Für Videokameras Flugtestdaten aus allen Ausgabegeräten, welche die Bodenauflösung in Abhängigkeit von der Höhe über Grund zeigen;
- (C) für Infrarot-Zeilenabtastgeräte Flugtestdaten von allen Ausgabegeräten, welche die Bodenauflösung in Abhängigkeit von der Höhe über Grund zeigen, und
- (D) für seitwärts gerichtetes Radar mit synthetischer Apertur Flugtestdaten von allen Ausgabegeräten, welche die Bodenauflösung in Beziehung zur Schrägentfernung vom Luftfahrzeug zeigen.

4. Vor dem Beginn der Untersuchung am Boden unterrichtet der Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt, die an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaaten über

- (A) seinen Plan für die Durchführung der Untersuchung des Beobachtungsluftfahrzeugs und seiner Sensoren am Boden;
- (B) das Beobachtungsluftfahrzeug sowie seine Sensoren, die dazugehörige Ausrüstung und die Abdeckungen der Sensorarbeitsöffnungen oder die anderen den Betrieb der Sensoren verhindernden Einrichtungen, wobei deren Sitz am Beobachtungsluftfahrzeug mit Hilfe von Darstellungen, Fotos, Dias und anderen visuellen Mitteln anzugeben ist;
- (C) alle erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen, die während der Untersuchung des Beobachtungsluftfahrzeugs und seiner Sensoren am Boden zu beachten sind, und

- (D) die Verfahren zur Bestandsaufnahme, welche die Begleiter des Vertragsstaats, der die Zulassungsprüfung durchführt, nach Maßgabe des Absatzes 6 anzuwenden beabsichtigen.

5. Vor dem Beginn der Untersuchung am Boden reicht jeder an der Zulassungsprüfung teilnehmende Vertragsstaat dem Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt, eine Liste ein, auf der jeder Ausrüstungsgegenstand aufgeführt wird, der während der Untersuchung am Boden oder der Untersuchung im Flug verwendet werden kann. Den Vertragsstaaten, welche die Zulassungsprüfung durchführen, ist es erlaubt, Videokameras, tragbare Tonaufnahmegeräte und tragbare elektronische Rechner an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs mitzunehmen und zu benutzen. Den Vertragsstaaten, die an der Zulassungsprüfung teilnehmen, ist es vorbehaltlich der Genehmigung des Vertragsstaats, der die Zulassungsprüfung durchführt, gestattet, weitere Ausrüstungsgegenstände zu benutzen.

6. Die an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaaten führen gemeinsam mit dem Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt, eine Bestandsaufnahme über jeden Ausrüstungsgegenstand auf der in Absatz 5 vorgesehenen Liste durch und überprüfen die Bestandsaufnahmeverfahren, die zu befolgen sind, um sich zu vergewissern, daß jeder von den an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaaten an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs gebrachte Ausrüstungsgegenstand nach Abschluß der Untersuchung aus dem Beobachtungsluftfahrzeug entfernt worden ist.

7. Das Personal jedes an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaats hat das Recht, während der am Boden stattfindenden Untersuchung des Beobachtungsluftfahrzeugs und jedes seiner Sensoren

- (A) sich zu vergewissern, daß die Anzahl der Sensoren und die Anordnung jedes am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensors den nach Abschnitt I Absatz 6 dieser Anlage und nach Anlage C sowie nach Anlage B Abschnitt I übermittelten Informationen entspricht;
- (B) sich mit der Anbringung jedes Sensors am Beobachtungsluftfahrzeug vertraut zu machen, auch in bezug auf seine Bestandteile und deren Verbindungen untereinander und alle dazugehörigen Ausrüstungsgegenstände, die für die Kommentierung der Daten verwendet werden;
- (C) sich die Kontrolle und Bedienung jedes Sensors demonstrieren zu lassen und
- (D) sich mit den im Einklang mit den Bestimmungen des Absatzes 3 gelieferten Flugtestdaten vertraut zu machen.

8. Auf Anforderung eines an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaats fotografiert der Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt, einen an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs angebrachten Sensor, die dazugehörige Ausrüstung am Beobachtungsluftfahrzeug oder die Sensorarbeitsöffnungen mit ihren Abdeckungen beziehungsweise die anderen den Betrieb der Sensoren verhindernden Einrichtungen. Diese Fotografien haben den Anforderungen des Abschnitts I Absatz 6 Buchstabe B Nummern 1, 2 und 3 dieser Anlage zu genügen.

9. Der Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt, hat das Recht, Personal zu benennen, welches das Personal der Vertragsstaaten, die an der Zulassungsprüfung



teilnehmen, während der gesamten Untersuchung am Boden begleitet, um sich über die Einhaltung der Bestimmungen dieses Abschnitts zu vergewissern. Das Personal des Vertragsstaats, der die Zulassungsprüfung durchführt, darf nicht störend auf die Tätigkeiten der an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaaten einwirken, es sei denn, diese Tätigkeiten stehen im Widerspruch zu den Sicherheitsvorkehrungen nach Absatz 4 Buchstabe C dieses Abschnitts.

10. Der Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt, gewährt den an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaaten Zugang zum gesamten Beobachtungsluftfahrzeug, zu seinen Sensoren und der dazugehörigen Ausrüstung und liefert genügend Energie zu ihrer Bedienung. Der Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt, öffnet abgeteilte Räume beziehungsweise entfernt Verkleidungen und Hindernisse, soweit dies erforderlich ist, um die Untersuchung eines der Zulassungsprüfung unterliegenden Sensors und der dazugehörigen Ausrüstung zu ermöglichen.

11. Unbeschadet der Bestimmungen dieses Abschnitts ist die Untersuchung am Boden in einer Weise durchzuführen, durch die

- (A) der spätere Betrieb des Beobachtungsluftfahrzeugs und seiner Sensoren nicht beeinträchtigt, geschädigt oder verhindert wird;
- (B) die elektrische beziehungsweise mechanische Struktur des Beobachtungsluftfahrzeugs oder seiner Sensoren nicht verändert wird beziehungsweise
- (C) die Lufttüchtigkeit des Beobachtungsluftfahrzeugs nicht beeinträchtigt wird.

12. Die Vertragsstaaten, die an der Zulassungsprüfung teilnehmen, haben das Recht, mit den in Absatz 5 aufgeführten Ausrüstungsgegenständen Messungen vorzunehmen und Notizen, Skizzen und sonstige Aufzeichnungen zu machen. Dieses Arbeitsmaterial kann von den an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaaten behalten werden und unterliegt nicht der Überprüfung oder Untersuchung durch den Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt.

13. Der Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt, tut sein Möglichstes, um Fragen der an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaaten, die sich auf die Untersuchung am Boden beziehen, zu beantworten.

14. Nach Abschluß der Untersuchung am Boden verlassen die an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaaten das Beobachtungsluftfahrzeug, und der Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt, ist berechtigt, seine eigenen in Übereinstimmung mit Absatz 6 genannten Bestandsaufnahmeverfahren anzuwenden, um sich zu vergewissern, daß die gesamte während der Untersuchung am Boden nach Absatz 5 verwendete Ausrüstung aus dem Beobachtungsluftfahrzeug entfernt worden ist.

### ABSCHNITT III.      UNTERSUCHUNG IM FLUG

1. Zusätzlich zur Durchführung einer Untersuchung des Beobachtungsluftfahrzeugs und seiner Sensoren am Boden führt der Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt, eine Untersuchung seiner Sensoren im Flug durch, die ausreicht, um

- (A) eine Beobachtung des Betriebs aller am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensoren zu ermöglichen;
- (B) die Mindesthöhe über Grund festzustellen, aus der jeder am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachte Sensor eines bestimmten Typs und Modells bei einem Beobachtungsflug im Einklang mit der in Artikel IV Absatz 2 des Vertrags genannten Begrenzung des Bodenauflösungsvermögens betrieben werden darf, sofern das Auflösungsvermögen dieses Sensors abhängig von der Höhe über Grund ist, und
- (C) festzustellen, daß das Bodenauflösungsvermögen jedes an einem Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensors eines bestimmten Typs und Modells im Einklang mit der in Artikel IV Absatz 2 des Vertrags genannten Begrenzung des Bodenauflösungsvermögens steht, sofern das Bodenauflösungsvermögen dieses Sensors nicht abhängig von der Höhe über Grund ist.

2. Vor dem Beginn der Untersuchung der Sensoren im Flug unterrichtet der Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt, die an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaaten über seinen Plan für die Durchführung der Untersuchung im Flug. Dabei übermittelt er folgende Informationen:

- (A) eine Darstellung der Kalibrierungsziele, die er in Übereinstimmung mit Anhang 1 Abschnitt I Absatz 5 dieser Anlage für die Untersuchung im Flug zu verwenden beabsichtigt;
- (B) den voraussichtlichen Zeitpunkt, die meteorologischen Bedingungen, Anzahl, Richtung und Höhe über Grund für jeden Überflug über das Kalibrierungsziel, das für jeden zuzulassenden Sensor anzuwenden ist, und
- (C) alle erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen, die während der Untersuchung des Beobachtungsluftfahrzeugs und seiner Sensoren im Flug beachtet werden müssen.

3. Vor und während der Durchführung der Untersuchung im Flug haben die an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaaten das Recht, den Ort, an dem sich die Kalibrierungsziele befinden, zu begutachten. Der Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt, stellt die Ausrüstungsgegenstände zur Verfügung, die erforderlich sind, um sich zu vergewissern, daß die Kalibrierungsziele den in Anhang 1 Abschnitt I dieser Anlage dargelegten Anforderungen gerecht werden.

4. Sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, wird die Untersuchung im Flug am Tage bei klarer Sicht über den Kalibrierungszielen durchgeführt, die nach Anhang 1 Abschnitt II dieser Anlage für jede an dem Beobachtungsluftfahrzeug angebrachte Sensorkategorie anzuwenden sind, um die Bodenauflösung jedes Sensors zu ermitteln.

5. Der Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt, übermittelt die Daten über die meteorologischen Bedingungen am Ort der Kalibrierungsziele während der Untersuchung der Sensoren im Flug, die für die Berechnungen nach den in Anhang 1 Abschnitt III dieser Anlage aufgeführten Verfahren erforderlich sind.

6. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, Personal zu benennen, das an der Untersuchung im Flug teilnimmt. Falls die Zahl der benannten Personen die Anzahl der möglichen Fluggäste für das Beobachtungsluftfahrzeug übersteigt, entscheiden die an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaaten, welches Personal an der Untersuchung im Flug teilnimmt.

7. Das nach Absatz 6 benannte Personal der Vertragsstaaten ist berechtigt, den Betrieb der Sensoren durch Personal des Vertragsstaats, der die Zulassungsprüfung durchführt, zu beobachten.

8. Das Personal der an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaaten hat das Recht, die Öffnung der Filmkassettenversiegelung und die Lagerung, Entwicklung und Handhabung des während der Untersuchung im Flug belichteten Originalfilmnegativs in Übereinstimmung mit Anlage K Abschnitt II des Vertrags zu überwachen.

#### ABSCHNITT IV.      BERICHT ZUR ZULASSUNGSPRÜFUNG

1. Nach Abschluß der Untersuchung am Boden und im Flug werden die von den Sensoren und den Kalibrierungszielen gesammelten Daten gemeinsam von dem Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchgeführt hat, und den Vertragsstaaten, die an der Zulassungsprüfung teilgenommen haben, untersucht. Diese Vertragsstaaten erstellen gemeinsam einen Bericht über die Zulassungsprüfung, der folgendes bescheinigt:

- (A) daß das Beobachtungsluftfahrzeug einem nach Artikel V des Vertrags benannten Typ und Modell angehört;
- (B) daß die am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensoren einer in Artikel IV Absatz 1 des Vertrags angegebenen Kategorie angehören und den Anforderungen des Artikels IV Absatz 2 des Vertrags entsprechen;
- (C) daß die technischen Informationen über die Sensoren in Übereinstimmung mit Anlage B Abschnitt I des Vertrags übermittelt worden sind;
- (D) daß die Mindesthöhe über Grund, aus der jeder an einem Beobachtungsluftfahrzeug angebrachte Sensor des betreffenden Typs und Modells während eines Beobachtungsflugs betrieben werden darf, der in Artikel IV Absatz 2 des Vertrags genannten Begrenzung des Bodenauflösungsvermögens entspricht, sofern das Bodenauflösungsvermögen dieses Sensors abhängig von der Höhe über Grund ist;
- (E) daß das Bodenauflösungsvermögen jedes solchen an einem Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensors des betreffenden Typs und Modells der in Artikel IV Absatz 2 des Vertrags genannten Begrenzung des Bodenauflösungsvermögens entspricht, sofern das Bodenauflösungsvermögen dieses Sensors nicht abhängig von der Höhe über Grund ist, und
- (F) daß die Abdeckungen für Sensorarbeitsöffnungen oder die anderen den Betrieb der Sensoren verhindernden Einrichtungen im Einklang mit den Bestimmungen des Artikels IV Absatz 4 des Vertrags angebracht sind.

2. Dem Bericht über die Zulassungsprüfung wird eine Kopie der im Einklang mit Abschnitt I Absatz 6 und Abschnitt II Absätze 3 und 8 übermittelten Informationen zu jedem Sensor beigelegt.

3. Der die Zulassungsprüfung durchführende Vertragsstaat übermittelt allen anderen Vertragsstaaten Kopien des Berichts über die Zulassungsprüfung. Vertragsstaaten, die nicht an der Zulassungsprüfung teilgenommen haben, sind nicht berechtigt, die in dem Bericht über die Zulassungsprüfung enthaltenen Schlußfolgerungen zurückzuweisen.

4. Ein Beobachtungsluftfahrzeug und sein dazugehöriger Sensorensatz gilt als zugelassen, es sei denn, die an der Zulassungsprüfung teilnehmenden Vertragsstaaten sind nicht in der Lage, hinsichtlich des Inhalts des Berichts über die Zulassungsprüfung zu einer Einigung zu gelangen.

5. Können sich der Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführte, und die Vertragsstaaten, die daran teilnahmen, nicht auf den Inhalt des Berichts über die Zulassungsprüfung einigen, so darf das Beobachtungsluftfahrzeug bis zur Lösung der Frage nicht für Beobachtungsflüge nach diesem Vertrag eingesetzt werden.

## **ANHANG 1 ZU ANLAGE D**

### **VERFAHREN ZUR VERIFIZIERUNG DER LEISTUNG DER AN BORD EINES BEOBACHTUNGSLUFTFAHRZEUGS ANGEBRACHTEN SENSOREN**

Das Bodenauflösungsvermögen jedes Sensors eines Beobachtungsluftfahrzeugs und - sofern seine Leistung von der Höhe über Grund abhängig ist - die Mindesthöhe über Grund, bei welcher der Sensor während eines Beobachtungsflugs betrieben werden kann, werden auf der Grundlage der Daten ermittelt und bestätigt, die über den nach Maßgabe der Spezifikationen in Abschnitt I für jede Sensorkategorie geeigneten Kalibrierungszielen gesammelt werden, und im Einklang mit den im Rahmen der Beratungskommission "Offener Himmel" festzulegenden Verfahren errechnet.

#### **ABSCHNITT I. SPEZIFIKATIONEN FÜR KALIBRIERUNGSZIELE**

1. Die Kalibrierungsziele werden von dem Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung nach Anlage D des Vertrags durchführt, zur Verfügung gestellt. Diese Kalibrierungsziele werden benutzt, um das Bodenauflösungsvermögen der Sensoren zu bestimmen; sie stellen einen für jede Sensorkategorie geeigneten Typ dar und werden nach Maßgabe der unten angegebenen Merkmale benannt.

2. Die Kalibrierungsziele zur Bestimmung des Bodenauflösungsvermögens von optischen Kameras bestehen aus einer Reihe von Gruppen abwechselnd angeordneter schwarzer und weißer Balken. Jede Gruppe von Balken besteht aus mindestens zwei schwarzen Balken, die jeweils von einem weißen Balken getrennt werden. Die Breite der schwarzen und weißen Balken innerhalb einer Gruppe bleibt konstant. Die Balkenbreite innerhalb der Balkengruppen der Kalibrierungsziele ändert sich stufenweise, und zwar in ausreichendem Maß, um eine genaue Messung der Bodenauflösung zu gestatten. Die Balkenlänge bleibt innerhalb jeder Gruppe konstant. Das Kontrastverhältnis zwischen den schwarzen und weißen Balken bleibt über das gesamte Ziel gleich und beträgt mindestens 5 zu 1, was einer Modulation von 0,66 entspricht.

3. Die Kalibrierungsziele zur Bestimmung des Bodenauflösungsvermögens werden innerhalb des Zeitraums der einstweiligen Anwendung im Rahmen der Beratungskommission "Offener Himmel" festgelegt.

4. Kalibrierungsziele zur Bestimmung des Bodenauflösungsvermögens von seitwärtsgerichtetem Radar mit synthetischer Apertur bestehen aus Anordnungen von dreiflächigen Winkelreflektoren, deren Aufbau den im Rahmen der Beratungskommission "Offener Himmel" innerhalb des Zeitraums der einstweiligen Anwendung festzulegenden Verfahren entspricht.

5. Jeder Vertragsstaat übermittelt allen anderen Vertragsstaaten eine Darstellung der Kalibrierungsziele, die er für die Zwecke der Untersuchung im Flug zu benutzen beabsichtigt. Auf dieser Darstellung werden die Gesamtabmessungen der Kalibrierungsziele, ihr Ort und der Geländetyp, in dem sie angebracht sind, sowie die für jeden Typ von Kalibrierungsziel zutreffenden, im Rahmen der Beratungskommission "Offener Himmel" innerhalb des Zeitraums der einstweiligen Anwendung festzulegenden Informationen angegeben.

## ABSCHNITT II. DURCHFÜHRUNG DER UNTERSUCHUNG IM FLUG

1. Zur Bestimmung des Bodenauflösungsvermögens von Panoramakameras oder vertikal angebrachten Einzelbildkameras verläuft der Flugweg des Beobachtungsluftfahrzeugs direkt über dem Kalibrierungsziel beziehungsweise parallel zu ihm. Zur Bestimmung des Bodenauflösungsvermögens von schräg angebrachten Einzelbildkameras verläuft der Flugweg des Beobachtungsluftfahrzeugs parallel zum Kalibrierungsziel in einem Bereich, in dem das Bild des Kalibrierungsziels im Vordergrund des Sehfelds der optischen Kamera erscheint, die im größten Winkel, gemessen von der Horizontalen, oder im kleinsten Winkel, gemessen von der Vertikalen, eingestellt ist.

2. Zur Bestimmung des Bodenauflösungsvermögens eines Infrarot-Zeilenabtastgeräts verläuft der Flugweg des Beobachtungsluftfahrzeugs direkt über dem Kalibrierungsziel beziehungsweise parallel zu ihm, wobei die Höhen über Grund in einem vereinbarten Bereich liegen.

3. Zur Bestimmung des Bodenauflösungsvermögens von seitwärtsgerichtetem Radar mit synthetischer Apertur verläuft der Flugweg des Beobachtungsluftfahrzeugs seitlich der Winkelreflektoranordnung.

## ABSCHNITT III. ANALYSE DER WÄHREND DER UNTERSUCHUNG IM FLUG GESAMMELTEN DATEN

1. Im Anschluß an die Untersuchung im Flug analysieren der Vertragsstaat, der die Zulassungsprüfung durchführt, und die Vertragsstaaten, die an der Zulassungsprüfung teilnehmen, gemeinsam die Daten, die während der Untersuchung im Flug nach Maßgabe von Anlage D Abschnitt IV Absatz 1 des Vertrags gesammelt wurden.

2. Das Verfahren zur Berechnung der kleinsten Höhe über Grund, bei der jede am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachte Kamera während eines Beobachtungsflugs betrieben werden darf, einschließlich des in dieser Berechnung zu verwendenden Wertes für das Kontrastverhältnis oder für die entsprechende Modulation, der nicht kleiner als 1,6 zu 1 (entsprechend 0,23) und nicht größer als 4 zu 1 (entsprechend 0,6) sein darf, wird innerhalb des Zeitraums der einstweiligen Anwendung im Rahmen der Beratungskommission "Offener Himmel" jedoch vor dem 30. Juni festgelegt. Das Bodenauflösungsvermögen der optischen Kameras wird anhand einer visuellen Analyse des Bildes des Kalibrierungsziels auf dem Originalfilmnegativ ermittelt. Der Zahlenwert des Bodenauflösungsvermögens muß gleich der Breite des kleinsten Balkens im Kalibrierungsziel sein, der noch als einzelner Balken erkennbar ist.

3. Das Verfahren zur Berechnung der kleinsten Höhe über Grund, bei der jede am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachte Videokamera während eines Beobachtungsflugs betrieben werden kann, wird innerhalb des Zeitraums der einstweiligen Anwendung im Rahmen der Beratungskommission "Offener Himmel" festgelegt.

4. Das Verfahren zur Berechnung der kleinsten Höhe über Grund, bei der ein am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachtes Infrarot-Zeilenabtastgerät während eines Beobachtungsflugs betrieben werden darf, einschließlich des Wertes für den in dieser

Berechnung zu verwendenden kleinsten auflösbaren Temperaturunterschied, wird innerhalb des Zeitraums der einstweiligen Anwendung im Rahmen der Beratungskommission "Offener Himmel" festgelegt.

5. Das Verfahren zur Berechnung des Bodenauflösungsvermögens eines seitwärtsgerichteten Radars mit synthetischer Apertur, einschließlich der Bestimmung des Verhältnisses zwischen Impulsantwortmethode und Objektrennmethode, wird innerhalb des Zeitraums der einstweiligen Anwendung im Rahmen der Beratungskommission "Offener Himmel" festgelegt.

## **ANLAGE E**

### **VERFAHREN FÜR ANKUNFT UND ABFLUG**

1. Jeder Vertragsstaat benennt in seinem Hoheitsgebiet einen oder mehrere Einreisepunkte, einen oder mehrere Ausreisepunkte sowie einen oder mehrere Flugplätze "Offener Himmel". Die Einreisepunkte und die Ausreisepunkte können mit den Flugplätzen "Offener Himmel" identisch sein, müssen es jedoch nicht. Ist ein Flugplatz "Offener Himmel" nicht mit dem Einreisepunkt identisch, so wird, sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, ein Flugplatz "Offener Himmel" benannt, den der beobachtende Vertragsstaat vom Einreisepunkt aus innerhalb von fünf Stunden mit seinem eigenen Beobachtungsluftfahrzeug oder mit einem vom beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellten Transportmittel erreichen kann. Nach der Ankunft an einem Einreisepunkt oder an einem Flugplatz "Offener Himmel" ist der beobachtende Vertragsstaat vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels VI des Vertrags zu einer Ruhezeit berechtigt.

2. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, Einflugfestpunkte und Ausflugfestpunkte zu benennen. Beschließt ein Vertragsstaat, Einflugfestpunkte und Ausflugfestpunkte zu benennen, so haben diese Festpunkte den Flug vom Hoheitsgebiet des beobachtenden Vertragsstaats zum Einreisepunkt des beobachteten Vertragsstaats zu erleichtern. Geplante Flüge zwischen Einflugfestpunkten und Einreisepunkten und zwischen Ausreisepunkten und Ausflugfestpunkten sind im Einklang mit den veröffentlichten ICAO-Normen und der empfohlenen Praktik sowie den innerstaatlichen Vorschriften durchzuführen. Falls sich Flugstrecken zwischen den Einflugfestpunkten und den Einreisepunkten beziehungsweise zwischen den Ausreisepunkten und den Ausflugfestpunkten im internationalen Luftraum befinden, wird der Flug durch den internationalen Luftraum im Einklang mit den veröffentlichten internationalen Vorschriften durchgeführt.

3. Informationen über Einreisepunkte und Ausreisepunkte, Flugplätze "Offener Himmel", Einflugfestpunkte und Ausflugfestpunkte, Betankungsflugplätze und Kalibrierungsziele werden zunächst im Einklang mit Anhang 1 dieser Anlage angegeben.

4. Ein Vertragsstaat hat das Recht, Änderungen des Anhangs 1 dieser Anlage einzuführen, indem er spätestens 90 Tage vor Inkrafttreten dieser Änderungen allen anderen Vertragsstaaten die Änderungen schriftlich notifiziert.

5. Jeder Vertragsstaat gewährleistet eine wirksame Beobachtung seines gesamten Hoheitsgebiets auf folgende Weise:

- (A) Für sein Festland werden Flugplätze "Offener Himmel" so benannt, daß kein Punkt auf dem Festland des Vertragsstaats weiter als 35 v.H. der nach Anlage A des Vertrags für diesen Vertragsstaat festgelegten größten Flugentfernung beziehungsweise -entfernungen von einem oder mehreren dieser Flugplätze entfernt ist.
- (B) Für vom Festland getrennte Teile seines Hoheitsgebiets
  - (1) wendet dieser Vertragsstaat die Bestimmungen unter Buchstabe A an oder



- (2) sorgt für besondere Verfahren, einschließlich der möglichen Benutzung von Betankungsflugplätzen, falls dieser Teil oder diese Teile des Hoheitsgebiets mehr als 600 Kilometer vom Festland getrennt sind, oder dieser Vertragsstaat und der beobachtende Vertragsstaat dies vereinbaren oder Anlage A dies auf andere Weise vorsieht;
- (3) kann dieser Vertragsstaat eine eigene größte Flugentfernung in Anlage A für diesen Teil oder diese Teile des Hoheitsgebiets festlegen, die weniger als 600 km vom Festland getrennt sind und nicht unter die Bestimmungen unter Buchstabe A fallen.

6. Unmittelbar nach der Ankunft eines Beobachtungsluftfahrzeugs am Einreisepunkt und unmittelbar vor dem Abflug eines Beobachtungsluftfahrzeugs vom Ausreisepunkt inspizieren sowohl der beobachtete als auch der beobachtende Vertragsstaat die im Einklang mit Artikel IV Abschnitt I Absatz 4 des Vertrags angebrachten Abdeckungen für Sensorarbeitsöffnungen und gegebenenfalls die anderen Blockiereinrichtungen. Unterscheidet sich der Einreisepunkt vom Flugplatz "Offener Himmel", von dem aus der Beobachtungsflug beginnt, inspizieren sowohl der beobachtete als auch der beobachtende Vertragsstaat die Abdeckungen für Sensorarbeitsöffnungen und gegebenenfalls die anderen Blockiereinrichtungen unmittelbar vor dem Abflug des Beobachtungsluftfahrzeugs vom Einreisepunkt zum Flugplatz "Offener Himmel", von dem aus der Beobachtungsflug beginnt. Unterscheidet sich der Ausreisepunkt vom Flugplatz "Offener Himmel", an dem der Beobachtungsflug endet, inspizieren sowohl der beobachtete als auch der beobachtende Vertragsstaat die Abdeckungen für Sensorarbeitsöffnungen und gegebenenfalls die anderen Blockiereinrichtungen unmittelbar vor dem Abflug des Beobachtungsluftfahrzeugs von diesem Flugplatz zum Ausreisepunkt.

7. Ein Vertragsstaat hat das Recht, eine Bestandsaufnahme der Ausrüstungsgegenstände durchzuführen, die der andere Vertragsstaat zu verwenden beabsichtigt, um eine vor dem Flug stattfindende Inspektion der Sensoren und gegebenenfalls des Beobachtungsluftfahrzeugs sowie der Gegenstände, welche die Flugvertreter an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs zu bringen beabsichtigen, durchzuführen. Diese Bestandsaufnahme wird

- (A) spätestens eine Stunde nach der Ankunft dieser Gegenstände am Einreisepunkt oder Flugplatz "Offener Himmel" nach Wahl des Vertragsstaats, der die Bestandsaufnahme durchführt, beginnen und innerhalb einer Stunde abgeschlossen und
- (B) in Gegenwart einer oder mehrerer benannter Personen des anderen Vertragsstaats durchgeführt.

8. Stellt der die Bestandsaufnahme durchführende Vertragsstaat während der Bestandsaufnahme der Ausrüstungsgegenstände, die für die Inspektion der Sensoren und gegebenenfalls des Beobachtungsluftfahrzeugs sowie der Gegenstände, welche die Flugvertreter an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs zu bringen beabsichtigen, verwendet werden können, fest, daß die Ausrüstungsgegenstände nicht mit der in Anlage D Abschnitt II Absatz 5 enthaltenen Liste genehmigter Ausrüstung oder den in Anlage G Abschnitt I Absatz 4 beschriebenen Gegenständen im Einklang stehen, hat er das Recht, die Erlaubnis zur Verwendung dieser Gegenstände zu verweigern. Auf diese Weise ermittelte Gegenstände, die vom beobachtenden Vertragsstaat in das Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats eingeführt werden, sind, sofern nichts anderes vereinbart wird,

- (A) in einem versiegelten Behälter sicher zu lagern und
- (B) bei frühestmöglicher Gelegenheit, jedoch spätestens zum Zeitpunkt der Abreise des beobachtenden Vertragsstaats aus dem Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats zu entfernen.

9. Reist das Personal des beobachtenden Vertragsstaats mit einem bei ihm oder einem anderen Vertragsstaat registrierten Transportluftfahrzeug zu dem in der nach Artikel VI Abschnitt I Absatz 5 des Vertrags übermittelten Notifikation angegebenen Einreisepunkt, so darf das Transportluftfahrzeug

- (A) das Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats verlassen;
- (B) bis zum Abflug des beobachtenden Vertragsstaats aus dem Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats am Einreisepunkt bleiben, falls der Einreisepunkt mit dem Ausreisepunkt identisch ist, oder
- (C) so rechtzeitig zum Ausreisepunkt fliegen, daß die Besatzung vor dem Abflug des gesamten Personals des beobachtenden Vertragsstaats aus dem Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats Gelegenheit zu einer erneuten Ruhezeit hat, falls der Einreisepunkt nicht mit dem Ausreisepunkt identisch ist.

10. Wird das Beobachtungsluftfahrzeug von dem beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellt und benutzt der beobachtende Vertragsstaat nicht sein eigenes Transportluftfahrzeug zur Beförderung seines Personals vom Einreisepunkt zum Flugplatz "Offener Himmel", hat der beobachtete Vertragsstaat sicherzustellen, daß das Personal des beobachtenden Vertragsstaats vom Einreisepunkt zum Flugplatz "Offener Himmel" und vom Flugplatz "Offener Himmel" zum Ausreisepunkt befördert wird.

## ANHANG 1 ZU ANLAGE E

### ABSCHNITT I.

1. Die Stätten, die als Einreisepunkte, Ausreisepunkte, Flugplätze "Offener Himmel", Betankungsflugplätze, Kalibrierungsziele und gegebenenfalls Einflugfestpunkte und Ausflugfestpunkte zu benutzen sind, entsprechen zunächst den Angaben in Abschnitt II dieses Anhangs. Die Benennung umfaßt

- (A) Stätte: Name des Einreisepunkts, des Ausreisepunkts, des Flugplatzes "Offener Himmel", des Einflugfestpunkts, des Ausreisefestpunkts, des Betankungsflugplatzes und der Kalibrierungsziele;
- (B) Örtlichkeit: geographische Länge und Breite der jeweiligen Stätte auf eine Bogensekunde genau und
- (C) Inspektion: Angabe, ob die Vorfluginspektion des Luftfahrzeugs beziehungsweise der Sensoren an dieser Stätte durchgeführt werden kann.

ABSCHNITT II. EINREISEPUNKTE, AUSREISEPUNKTE, FLUGPLÄTZE  
 "OFFENER HIMMEL", EINFLUGFESTPUNKTE,  
 AUSFLUGFESTPUNKTE, BETANKUNGSFLUGPLÄTZE UND  
 KALIBRIERUNGSZIELE

Vertragsstaat: Bundesrepublik Deutschland

EINREISE-/AUSREISEPUNKT

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Köln/Bonn (EDDK)	N 50-52-02 O 007-08-37	Ja

FLUGPLÄTZE "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Wunstorf (EDNW)	N 52-27-48 O 009-25-70	Nein
Landsberg/Lech (EDSA)	N 48-94-28 O 010-54-42	Nein

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

KALIBRIERUNGSZIELE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
Köln/Bonn	Noch zu bestimmen

Vertragsstaat: Vereinigte Staaten von Amerika

EINREISE-/AUSREISEPUNKTE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Washington Dulles International, DC	N 38-56-36 W 077-27-24	Ja
Travis AFB California	N 38-15-48 W 121-55-48	Ja

FLUGPLÄTZE "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Washington Dulles International, DC	N 38-56-36 W 077-27-24	Ja
Travis AFB California	N 38-15-48 W 121-55-48	Ja
Elmendorf AFB Alaska	N 61-15-12 W 149-47-30	Ja
Lincoln Municipal Nebraska	N 40-51-00 W 096-45-30	Nein

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

Honolulu International Hawaii	N 21-19-06 W 157-55-24
Malmstrom AFB Montana	N 47-30-18 W 111-11-00
Phoenix-Sky Harbor International Arizona	N 33-26-12 W 112-00-24
General Mitchell International Wisconsin	N 42-56-48 W 087-53-36
McGhee Tyson Tennessee	N 35-48-48 W 083-59-36

## KALIBRIERUNGSZIELE

### STÄTTE

### ÖRTLICHKEIT

Washington Dulles

Noch zu bestimmen

Travis AFB

Noch zu bestimmen

Elmendorf AFB

Noch zu bestimmen

Vertragsstaat: Vertragsstaatengruppe Republik Belarus und Russische Föderation

EINREISE-/AUSREISEPUNKTE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Kubinka	N 55-36-30 O 036-39-10	Ja
Ulan-Ude	N 51-48-00 O 107-27-00	Ja

FLUGPLÄTZE "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Kubinka	N 55-36-30 O 036-39-10	Ja
Ulan-Ude	N 51-48-00 O 107-27-00	Ja
Magadan	N 59-54-06 O 150-03-01	Nein
Vorkuta	N 67-29-00 O 063-59-00	Nein

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

KALIBRIERUNGSZIELE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
---------------	--------------------

Vertragsstaat: Benelux

EINREISE-/AUSREISEPUNKT

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Zaventem/ Melsbroek	N 50-54-01 W 004-59-09	Ja

FLUGPLATZ "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Zaventem/ Melsbroek	N 50-54-01 W 004-59-09	Ja

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

KALIBRIERUNGSZIELE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
Volkel	N 54-39-03 W 005-42-02



Vertragsstaat: Republik Bulgarien

EINREISE-/AUSREISEPUNKT

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Sofia	N 42-41-07 O 023-24-05	Ja

FLUGPLÄTZE "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Sofia	N 42-41-07 O 023-24-05	Ja
Burgas	N 42-34-00 O 027-30-00	Nein

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
Sofia	N 42-41-07 O 023-24-05
Burgas	N 42-34-00 O 027-30-00

KALIBRIERUNGSZIELE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
---------------	--------------------

Vertragsstaat: Kanada

EINREISEPUNKT

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Ottawa (CYOW)	N 45-19-21 W 075-40-10	Ja

FLUGPLÄTZE "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Ottawa	N 45-19-21 W 075-40-10	Nein
Iqaluit	N 63-45-22 W 068-33-25	Nein
Yellowknife	N 62-27-45 W 114-26-20	Nein

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
Edmonton	N 53-18-35 W 113-34-43
Halifax	N 44-52-51 W 063-30-33

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
Winnipeg	N 49-54-39 W 097-14-35
Churchill	N 58-44-13 W 094-03-26

## KALIBRIERUNGSZIELE

### STÄTTE

Ottawa Area

### ÖRTLICHKEIT

Noch zu bestimmen

Vertragsstaat: Königreich Dänemark

EINREISE-/AUSREISEPUNKTE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Copenhagen International Airport (EKCH)	N 55-37-07 O 012-39-26	Nein
Military Airfield Vaerlose (EKVL)	N 55-46-09 O 012-19-34	Ja

FLUGPLATZ "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Military Airfield Vaerlose	N 55-46-09 O 012-19-34	Ja

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
Vagar Airport (EKVG)	N 62-03-51 W 007-16-26
Soendre Stroemfjord International Airport (BGSF)	N 67-01-05 W 050-41-39

## KALIBRIERUNGSZIELE

### STÄTTE

Military  
Airfield  
Vaerloese

### ÖRTLICHKEIT

N 55-46-09  
O 012-19-34

Vertragsstaat: Königreich Spanien

EINREISE-/AUSREISEPUNKT

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Getafe	N 40-17-43 W 003-43-21	Ja

EINREISE-/AUSREISEPUNKT FÜR DIE KANARISCHEN INSELN

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Gando	N 27-55-49 W 015-23-05	Ja

FLUGPLÄTZE "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Getafe	N 40-17-43 W 003-43-21	Ja
Valencia	N 39-29-26 W 000-28-50	Nein
Valladolid	N 41-42-26 W 004-51-02	Nein
Moron	N 37-10-34 W 005-36-53	Nein

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

Keine

KALIBRIERUNGSZIELE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
---------------	--------------------

Vertragsstaat: Französische Republik

EINREISE-/AUSREISEPUNKT

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Orléans-Bricy	N 47-59-12 O 001-45-43	Ja

FLUGPLÄTZE "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Orléans-Bricy	N 47-59-12 O 001-45-43	Ja
Toulouse-Blagnac	N 43-37-26 O 001-22-53	Nein
Nice-Côte d'Azur	N 43-39-47 O 007-12-09	Nein

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

Keine

KALIBRIERUNGSZIELE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
---------------	--------------------

Vertragsstaat: Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland

EINREISE-/AUSREISEPUNKTE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Brize Norton	N 51-44-97 W 001-34-93	Ja
Heathrow	N 51-28-72 W 000-27-47	Nein

ANMERKUNG: Heathrow ist nur für die Ankunft von Personal im Rahmen des planmäßigen Personenflugverkehrs gedacht. Nicht für Beobachtungs- oder Transportluftfahrzeuge.

FLUGPLÄTZE "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Brize Norton	N 51-44-97 W 001-34-93	Ja
Scampton	N 53-18-45 W 000-32-95	Ja
Leuchars	N 55-22-38 W 000-52-03	Ja

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

Keine

KALIBRIERUNGSZIELE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
Boscombe Down	N 51-09-10 W 001-44-76



Vertragsstaat: Griechische Republik

EINREISE-/AUSREISEPUNKT

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Thessaloniki International	N 40-27-22 O 022-59-21	Ja

FLUGPLÄTZE "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Thessaloniki International	N 40-27-22 O 022-59-21	Ja
Elefsis	N 38-04-00 O 023-33-38	Ja

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKT

Chouchouligovo	N 41-24-40 O 023-22-02
----------------	---------------------------

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

KALIBRIERUNGSZIELE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
---------------	--------------------

Vertragsstaat: Republik Ungarn

EINREISE-/AUSREISEPUNKTE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Budapest/Ferihegy (LHBP)	N 47-26-18 O 019-15-48	Ja
Tokol (LHTL)	N 47-21-14 O 018-58-08	Ja

FLUGPLÄTZE "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Budapest/Ferihegy (LHBP)	N 47-26-18 O 019-15-48	Ja
Tokol (LHTL)	N 47-21-14 O 018-58-08	Ja

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

Keine

KALIBRIERUNGSZIELE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
	Noch zu bestimmen

Vertragsstaat: Republik Island

EINREISE-/AUSREISEPUNKTE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Keflavik	N 63-59-48 W 022-36-30	Ja

FLUGPLÄTZE "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
	N 63-59-07 W 022-36-20	

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
---------------	--------------------

KALIBRIERUNGSZIELE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
---------------	--------------------

Vertragsstaat: Republik Italien

EINREISE-/AUSREISEPUNKTE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Milano-Malpensa	N 45-38-00 O 008-44-00	Ja
Palermo-Punta Raisi	N 38-10-40 O 013-05-20	Ja

FLUGPLÄTZE "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Milano-Malpensa	N 45-38-00 O 008-44-00	Ja
Palermo-Punta Raisi	N 38-10-40 O 013-05-20	Ja

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

Die oben genannten Flugplätze "Offener Himmel"

KALIBRIERUNGSZIELE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
---------------	--------------------

Vertragsstaat: Königreich Norwegen

EINREISE-/AUSREISEPUNKT

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Oslo-Gardermoen (ENGM)	N 60-12-10 O 011-05-08	Ja

FLUGPLÄTZE "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Oslo-Gardermoen (ENGM)	N 60-12-10 O 011-05-08	Ja
Tromsøe-Langnes (ENTC)	N 69-40-53 O 018-55-10	Nein

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
Trondheim-Vaernes (ENVA)	N 63-27-29 O 010-55-33

KALIBRIERUNGSZIELE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
---------------	--------------------

Vertragsstaat: Republik Polen

EINREISE-/AUSREISEPUNKT

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Warszawa-Okecie	N 52-13-10 O 021-01-10	Ja

FLUGPLATZ "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Warszawa-Okecie	N 52-13-10 O 021-01-10	Ja

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

KALIBRIERUNGSZIELE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
---------------	--------------------

Vertragsstaat: Portugiesische Republik

EINREISE-/AUSREISEPUNKT

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Lisboa International	N 38-46-22 W 009-07-58	Ja

FLUGPLÄTZE "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Sta. Maria	N 36-58-22 W 025-10-17	Nein
Porto Santo	N 33-04-01 W 016-20-44	Nein

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

Lisboa International	N 38-46-22 W 009-07-58
Sta. Maria International	N 36-58-22 W 025-10-17
Porto Santo	N 33-04-01 W 016-20-44

KALIBRIERUNGSZIELE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
Lisboa International	Noch zu bestimmen

Vertragsstaat: Rumänien

EINREISE-/AUSREISEPUNKTE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Bukarest-Otopeni International Airport	N 44-34-30 O 026-05-10	Ja
Timisoara Airport	N 45-48-37 O 021-20-22	Ja

FLUGPLÄTZE "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Bukarest-Otopeni International Airport	N 44-34-30 O 026-05-10	Ja
Timisoara Airport	N 45-48-37 O 021-20-22	Ja
Bacau Airport	N 46-31-19 O 026-54-41	Nein

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
Bukarest-Otopeni International Airport	N 44-34-30 O 026-05-10
Timisoara Airport	N 45-48-37 O 021-20-22



## KALIBRIERUNGSZIELE

### STÄTTE

### ÖRTLICHKEIT

Urlati

N 45-55-45

O 026-45-11

Dunavat

N 45-02-10

Nord Murighiol

O 029-13-20

Vertragsstaat: Tschechische und Slowakische Föderative Republik

EINREISE-/AUSREISEPUNKT

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Praha International	N 50-06-10 O 014-15-40	Ja

FLUGPLÄTZE "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Praha International	N 50-06-10 O 014-15-40	Ja
Bratislava International	N 49-10-10 O 017-12-50	Nein
Kosice International	N 48-40-10 O 021-14-40	Nein

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Von FAA noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
Bratislava International	N 49-10-10 O 017-12-50
Kosice International	N 48-40-10 O 021-14-40

KALIBRIERUNGSZIELE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
Praha International	Noch zu bestimmen

Vertragsstaat: Republik Türkei

EINREISE-/AUSREISEPUNKTE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Eskisehir	N 39-47-00 O 030-35-00	Ja
Diyarbakir	N 30-50-00 O 040-05-00	Ja

FLUGPLÄTZE "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Eskisehir	N 39-47-00 O 030-35-00	Ja
Diyarbakir	N 30-50-00 O 040-05-00	Ja

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

Noch zu bestimmen

KALIBRIERUNGSZIELE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
Eskisehir	Noch zu bestimmen
Diyarbakir	Noch zu bestimmen

Vertragsstaat: Ukraine

EINREISE-/AUSREISEPUNKT

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Borispol/Kiev	N 50-20-07 O 030-53-07	Ja

FLUGPLATZ "OFFENER HIMMEL"

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>	<u>INSPEKTION VON LUFTFAHRZEUG/SENSOREN</u>
Borispol/Kiev	N 50-20-07 O 030-53-07	Ja

EINFLUG-/AUSFLUGFESTPUNKTE

Noch zu bestimmen

BETANKUNGSFLUGPLÄTZE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
Lvov	N 49-48-07 O 023-57-03
Odessa	N 46-25-06 O 030-40-07

KALIBRIERUNGSZIELE

<u>STÄTTE</u>	<u>ÖRTLICHKEIT</u>
---------------	--------------------

## **ANLAGE F**

### **VORFLUGINSPEKTIONEN UND DEMONSTRATIONSFLÜGE**

#### **ABSCHNITT I. VORFLUGINSPEKTION VON BEOBACHTUNGSLUFTFAHRZEUGEN UND SENSOREN DES BEOBACHTENDEN VERTRAGSSTAATS**

1. Zweck der Vorfluginspektion von Beobachtungsluftfahrzeugen und Sensoren, die vom beobachtenden Vertragsstaat zur Verfügung gestellt werden, ist es, sich zu vergewissern, ob das Beobachtungsluftfahrzeug, seine Sensoren und die dazugehörige Ausrüstung dem Beobachtungsluftfahrzeug und den Sensoren entsprechen, die nach Anlage D des Vertrags zugelassen worden sind. Der beobachtete Vertragsstaat hat das Recht, eine Vorfluginspektion eines Beobachtungsluftfahrzeugs und seiner Sensoren des beobachtenden Vertragsstaats durchzuführen, um sich zu vergewissern, daß

- (A) das Beobachtungsluftfahrzeug, seine Sensoren und die dazugehörige Ausrüstung, gegebenenfalls einschließlich Objektiv und fotografischem Film, den nach Anlage D des Vertrags zugelassenen Gegenständen entsprechen und
- (B) sich an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs nicht andere Ausrüstungsgegenstände befinden als die nach Artikel IV des Vertrags erlaubten.

2. Nach Ankunft des Beobachtungsluftfahrzeugs am Einreisepunkt hat der beobachtete Vertragsstaat

- (A) eine Liste der Inspektoren zu übermitteln, deren Zahl, sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, zehn Personen nicht übersteigen darf, einschließlich Angaben über die allgemeine Aufgabe jedes Inspektors;
- (B) eine Liste der in Anlage D Abschnitt II Absatz 5 des Vertrags vorgesehenen Ausrüstungsgegenstände zu übermitteln, die sie während der Vorfluginspektion zu verwenden beabsichtigen, und
- (C) den beobachtenden Vertragsstaat über den Plan für die Vorfluginspektion des Beobachtungsluftfahrzeugs und der Sensoren zu unterrichten.

3. Vor Beginn der Vorfluginspektion hat eine benannte Person des beobachtenden Vertragsstaats

- (A) den beobachteten Vertragsstaat von den Bestandsaufnahmeverfahren in Kenntnis zu setzen, die zu befolgen sind, um sich zu vergewissern, daß die gesamte von den Inspektoren an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs gebrachte Inspektionsausrüstung, einschließlich der in Absatz 7 vorgesehenen Ausrüstung für eine zerstörungsfreie Prüfung, nach Abschluß der Vorfluginspektion aus dem Beobachtungsluftfahrzeug entfernt worden ist;
- (B) gemeinsam mit den Inspektoren eine Bestandsaufnahme jedes Ausrüstungsgegenstands durchzuführen, der bei der Vorfluginspektion verwendet werden kann;

- (C) die Inspektoren von allen Sicherheitsvorkehrungen in Kenntnis zu setzen, die diese während der Vorfluginspektion des Beobachtungsluftfahrzeugs und seiner Sensoren zu befolgen haben.

4. Die Vorfluginspektion beginnt erst nach Abschluß der förmlichen Verfahren bei der Ankunft und darf nicht länger als acht Stunden dauern.

5. Der beobachtende Vertragsstaat hat das Recht, für die Inspektoren während der gesamten Vorfluginspektion des Beobachtungsluftfahrzeugs und seiner Sensoren seine eigenen Begleiter abzustellen, um sich zu vergewissern, daß die Inspektion im Einklang mit den Bestimmungen dieses Abschnitts durchgeführt wird. Der beobachtende Vertragsstaat erleichtert die Inspektion im Einklang mit den in Anlage D Abschnitt II Absätze 7 und 8 angegebenen Verfahren.

6. Bei der Durchführung der Vorfluginspektion haben die Inspektoren das Recht auf Zugang zum Beobachtungsluftfahrzeug, zu seinen Sensoren und der dazugehörigen Ausrüstung nach Maßgabe der Anlage D Abschnitt II Absatz 10 des Vertrags und haben die Bestimmungen der Anlage D Abschnitt II Absätze 11 und 12 des Vertrags einzuhalten.

7. Der beobachtete Vertragsstaat hat das Recht, für die Zwecke dieser Inspektion die folgenden Ausrüstungsgegenstände für eine zerstörungsfreie Prüfung an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs zu bringen und zu verwenden:

- (A) Videosonde (Videokamera mit Endoskop)
- (B) Röntgen- und Rückstreuungs-Abbildungsgerät
- (C) Ultraschall-Abbildungsgerät
- (D) Logik-/Datenanalysator
- (E) passive Infrarotsensoren und
- (F) 35-Millimeter-Kamera.

Ferner hat der beobachtete Vertragsstaat das Recht, gegebenenfalls sonstige Ausrüstungsgegenstände für eine zerstörungsfreie Prüfung an Bord zu bringen und zu benutzen, um festzustellen, daß sich an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs keine anderen Ausrüstungsgegenstände befinden, als die nach Artikel IV des Vertrags zugelassenen, diese Ausrüstungsgegenstände können von der Beratungskommission "Offener Himmel" vor dem 30. Juni 1992 vereinbart werden.

8. Nach Abschluß der Vorfluginspektion haben die Inspektoren das Beobachtungsluftfahrzeug zu verlassen, und der beobachtende Vertragsstaat hat das Recht, seine eigenen Bestandsaufnahmeverfahren anzuwenden, um sich zu vergewissern, daß die gesamte während der Vorfluginspektion verwendete Inspektionsausrüstung aus dem Beobachtungsluftfahrzeug entfernt worden ist. Falls der beobachtete Vertragsstaat dies nicht zur Zufriedenheit des beobachtenden Vertragsstaats beweisen kann, hat der beobachtende Vertragsstaat das Recht, den Beobachtungsflug einzuleiten oder ihn abzusagen und das Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats zu einem Zeitpunkt zu verlassen, zu dem er

dies für sicher hält. Im letzteren Fall wird weder dem einen noch dem anderen Vertragsstaat ein Beobachtungsflug auf seine Quote angerechnet.

9. Die Inspektoren unterrichten den beobachtenden Vertragsstaat umgehend, falls sie feststellen, daß das Beobachtungsluftfahrzeug, seine Sensoren oder die dazugehörige Ausrüstung nicht denen entsprechen, die nach Anlage D des Vertrags zugelassen worden sind, oder daß sich andere Ausrüstungsgegenstände an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs befinden als die nach Artikel IV des Vertrags zugelassenen. Kann der beobachtende Vertragsstaat nicht beweisen, daß das Beobachtungsluftfahrzeug, seine Sensoren und die dazugehörige Ausrüstung dem nach Artikel IV des Vertrags zugelassenen Beobachtungsluftfahrzeug und seinen Sensoren entsprechen, und daß sich an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs keine anderen Gegenstände befinden, als die nach Artikel IV erlaubten, so hat der beobachtete Vertragsstaat das Recht, den Beobachtungsflug nach Artikel VIII des Vertrags zu verbieten, sofern der beobachtende und der beobachtete Vertragsstaat nicht etwas anderen vereinbaren. Wird der Beobachtungsflug verboten, so verläßt das Beobachtungsluftfahrzeug das Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats umgehend, und es wird weder dem einen noch dem anderen Vertragsstaat ein Beobachtungsflug auf seine Quote angerechnet.

10. Nach Abschluß der Vorfluginspektion des Beobachtungsluftfahrzeugs und seiner Sensoren erstellen der beobachtete und der beobachtende Vertragsstaat einen Bericht über die Vorfluginspektion, der bestätigt, daß

- (A) das Beobachtungsluftfahrzeug, seine Sensoren und die dazugehörige Ausrüstung den nach Anlage D des Vertrags zugelassenen Gegenständen entsprechen und
- (B) sich an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs nicht andere Ausrüstungsgegenstände befinden als die nach Artikel IV des Vertrags erlaubten.

11. Die Unterzeichnung des Berichts über die Vorfluginspektion durch den beobachteten Vertragsstaat bedeutet seine Zustimmung dazu, daß der beobachtende Vertragsstaat das betreffende Beobachtungsluftfahrzeug zur Durchführung eines Beobachtungsflugs über dem Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats verwendet.

## **ABSCHNITT II. VORFLUGINSPEKTION VON SENSOREN DES BEOBACHTETEN VERTRAGSSTAATS**

1. Zweck der Vorfluginspektion der an einem von dem beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellten Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensoren ist es, sich zu vergewissern, daß die Sensoren und die dazugehörige Ausrüstung den Sensoren und der dazugehörigen Ausrüstung entsprechen, die nach Anlage D zugelassen worden sind. Der beobachtende Vertragsstaat hat das Recht, eine Vorfluginspektion der an dem vom beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellten Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensoren und der dazugehörigen Ausrüstung durchzuführen, um sich zu vergewissern, daß die Sensoren des Beobachtungsluftfahrzeugs und die dazugehörige Ausrüstung den Sensoren und der dazugehörigen Ausrüstung entsprechen, die nach Anlage D zugelassen worden sind.

2. Nach Ankunft der Inspektoren des beobachtenden Vertragsstaats an der Örtlichkeit, an der die Vorfluginspektion durchgeführt wird, hat der beobachtende Vertragsstaat

- (A) eine Liste der Inspektoren zu übermitteln, deren Zahl, sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, fünf Personen nicht übersteigen darf, einschließlich Angaben über die allgemeine Aufgabe jedes Inspektors;
- (B) eine Liste der Ausrüstungsgegenstände zu übermitteln, welche die Inspektoren während der Vorfluginspektion zu verwenden beabsichtigen, und
- (C) den beobachteten Vertragsstaat über den Plan für die Vorfluginspektion der Sensoren und der dazugehörigen Ausrüstung an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs zu unterrichten.

3. Vor Beginn der Vorfluginspektion hat eine benannte Person des beobachteten Vertragsstaats

- (A) den beobachtenden Vertragsstaat von den Bestandsaufnahmeverfahren in Kenntnis zu setzen, die zu befolgen sind, um sich zu vergewissern, daß jeder von den Inspektoren an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs gebrachte Ausrüstungsgegenstand nach Abschluß der Vorfluginspektion aus dem Beobachtungsluftfahrzeug entfernt worden ist;
- (B) gemeinsam mit den Inspektoren eine Prüfung und Bestandsaufnahme jedes Ausrüstungsgegenstands durchzuführen, der bei der Durchführung der Vorfluginspektion verwendet werden kann, und
- (C) die Inspektoren von allen erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen in Kenntnis zu setzen, die diese während der Vorfluginspektion der am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensoren und der dazugehörigen Ausrüstung zu befolgen haben.

4. Die Vorfluginspektion beginnt erst nach Abschluß der förmlichen Verfahren bei der Ankunft und darf nicht länger als acht Stunden dauern.

5. Der beobachtete Vertragsstaat hat das Recht, für die Inspektoren während der gesamten Vorfluginspektion der Sensoren und der dazugehörigen Ausrüstung an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs seine eigenen Begleiter abzustellen, um sich zu vergewissern, daß die Inspektion im Einklang mit den Bestimmungen dieses Abschnitts durchgeführt wird. Der beobachtete Vertragsstaat erleichtert die Inspektion der Sensoren und der dazugehörigen Ausrüstung an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs durch die Inspektoren im Einklang mit den in Anlage D Abschnitt II Absatz 7 des Vertrags angegebenen Verfahren.

6. Bei der Durchführung der Vorfluginspektion haben die Inspektoren das Recht auf Zugang zu den Sensoren und der dazugehörigen Ausrüstung an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs nach Maßgabe der Anlage D Abschnitt II Absatz 10 des Vertrags und haben die Bestimmungen der Anlage D Abschnitt II Absätze 11 und 12 des Vertrags einzuhalten.

7. Nach Abschluß der Vorfluginspektion haben die Inspektoren das Beobachtungsluftfahrzeug zu verlassen, und der beobachtete Vertragsstaat hat das Recht, seine eigenen



Bestandsaufnahmeverfahren anzuwenden, um sich zu vergewissern, daß alle Ausrüstungsgegenstände aus dem Beobachtungsluftfahrzeug entfernt worden sind. Falls der beobachtende Vertragsstaat dies nicht zur Zufriedenheit des beobachteten Vertragsstaats beweisen kann, hat der beobachtete Vertragsstaat das Recht, den Beobachtungsflug nach Artikel VIII des Vertrags zu verbieten; in diesem Fall wird weder dem einen noch dem anderen Vertragsstaat ein Beobachtungsflug auf seine Quote angerechnet.

8. Die Inspektoren benachrichtigen den beobachteten Vertragsstaat umgehend, falls sie feststellen, daß ein Sensor oder mehrere Sensoren oder die dazugehörige Ausrüstung an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs nicht den nach Anlage D des Vertrags zugelassenen Ausrüstungsgegenständen entsprechen. Ist der beobachtete Vertragsstaat nicht in der Lage zu beweisen, daß die Sensoren oder die dazugehörige Ausrüstung an Bord eines Beobachtungsluftfahrzeugs den nach Anlage D des Vertrags zugelassenen Ausrüstungsgegenständen entsprechen, hat der beobachtende Vertragsstaat das Recht,

- (A) der Verwendung eines von dem beobachteten Vertragsstaat vorgeschlagenen alternativen Pakets von Sensortypen oder anderen Leistungsparametern zuzustimmen;
- (B) nach dem ursprünglichen Missionsplan vorzugehen;
- (C) einer Verzögerung des Beginns des Beobachtungsflugs zuzustimmen, damit der beobachtete Vertragsstaat für das von dem beobachtenden Vertragsstaat nach dem vorliegenden Absatz festgestellte Problem Abhilfe schaffen kann. Wird das Problem zur Zufriedenheit des beobachtenden Vertragsstaats gelöst, so geht der Flug im Einklang mit dem Missionsplan, der erforderlichenfalls aufgrund einer Verzögerung revidiert wurde, vonstatten. Wird für das Problem nicht zur Zufriedenheit des beobachtenden Vertragsstaats Abhilfe geschaffen, so verläßt der beobachtende Vertragsstaat das Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats, oder
- (D) den Beobachtungsflug abzusagen und das Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats umgehend zu verlassen.

9. Verläßt der beobachtende Vertragsstaat das Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats im Einklang mit Absatz 8 Buchstaben C und D, ohne einen Beobachtungsflug durchgeführt zu haben, wird weder dem einen noch dem anderen Vertragsstaat ein Beobachtungsflug auf seine Quote angerechnet.

10. Nach Abschluß der Vorfluginspektion der am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensoren und der dazugehörigen Ausrüstung erstellen der beobachtete Vertragsstaat und der beobachtende Vertragsstaat einen Bericht über die Vorfluginspektion, der bestätigt, daß die Sensoren den nach Anlage D des Vertrags zugelassenen Sensoren entsprechen. Die Unterzeichnung des Berichts über die Vorfluginspektion durch den beobachtenden Vertragsstaat bedeutet seine Zustimmung dazu, daß dieses Beobachtungsluftfahrzeug zur Durchführung eines Beobachtungsflugs über dem Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats verwendet wird.

### ABSCHNITT III. DEMONSTRATIONSFLÜGE

1. Wird das Beobachtungsluftfahrzeug vom beobachtenden Vertragsstaat zur Verfügung gestellt, hat der beobachtende Vertragsstaat auf Ersuchen des beobachteten Vertragsstaats einen Demonstrationsflug im Anschluß an die Vorfluginspektion durchzuführen, um es den Inspektoren zu ermöglichen, die Arbeitsweise der während des Beobachtungsflugs zu verwendenden Sensoren zu beobachten und ausreichend Daten zu sammeln, damit sie sich vergewissern können, daß die Eigenschaften dieser Sensoren im Einklang mit den Bestimmungen des Artikels IV Absatz 8 des Vertrags stehen.

2. Wird das Luftfahrzeug von dem beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellt, so hat der beobachtete Vertragsstaat auf Ersuchen des beobachtenden Vertragsstaats einen Demonstrationsflug im Anschluß an die Vorfluginspektion durchzuführen, um es den Inspektoren zu ermöglichen, die Arbeitsweise der während des Beobachtungsflugs zu verwendenden Sensoren zu beobachten und ausreichend Daten zu sammeln, damit sie sich vergewissern können, daß die Eigenschaften dieser Sensoren im Einklang mit den Bestimmungen des Artikels IV Absatz 9 des Vertrags stehen.

3. Machen entweder der beobachtete oder der beobachtende Vertragsstaat von ihrem Recht Gebrauch, um einen Demonstrationsflug zu ersuchen,

- (A) wird der Demonstrationsflug nach den Anforderungen der Anlage D Abschnitt III durchgeführt;
- (B) dauert der Demonstrationsflug nicht länger als zwei Stunden;
- (C) stellt der beobachtete Vertragsstaat in der Nähe des Flugplatzes, auf dem die Vorfluginspektion durchgeführt wird, Kalibrierungsziele im Einklang mit den Spezifikationen in Anlage D Anhang 1 des Vertrags zur Verfügung;
- (D) werden, wenn einem Ersuchen um einen Demonstrationsflug nachgekommen wird, Verzögerungen aufgrund von Wetterbedingungen oder Problemen mit dem Beobachtungsluftfahrzeug oder den Sensoren nicht auf die für solche Flüge vorgesehene Zeit angerechnet, sofern nicht etwas anderes vereinbart wird;
- (E) entwickelt der beobachtete Vertragsstaat in Gegenwart von Personal des beobachtenden Vertragsstaats die von den Sensoren gesammelten Daten in einer Einrichtung in der Nähe des Flugplatzes, auf dem die Vorfluginspektion durchgeführt wird, im Einklang mit den Bestimmungen des Artikels IX Abschnitte II und III des Vertrags, und
- (F) werden die Kosten des Demonstrationsflugs einschließlich der Ausgaben für die Bereitstellung von Datenaufzeichnungsmedien und für die Entwicklung der Daten nach Anlage L Abschnitt I Absatz 9 des Vertrags aufgeteilt.

4. Macht der beobachtete Vertragsstaat von seinem Recht Gebrauch, um einen Demonstrationsflug zu ersuchen, hat der beobachtende Vertragsstaat das Recht, der nach Artikel VI Abschnitt I Absatz 9 für die Durchführung des Beobachtungsflugs vorgesehenen Frist von 96 Stunden weitere 24 Stunden hinzuzufügen. Dies berührt nicht das Recht anderer Vertragsstaaten, Beobachtungsflüge nach Ablauf der ursprünglich vorgesehenen in Artikel VI Abschnitt I Absatz 3 des Vertrags festgelegten 96-Stunden-Frist durchzuführen.

5. Macht der beobachtende Vertragsstaat von seinem Recht Gebrauch, um einen Demonstrationsflug zu ersuchen, muß dies innerhalb der für die Durchführung des Beobachtungsflugs nach Artikel VI Abschnitt I Absatz 9 des Vertrags vorgesehenen 96-Stunden-Frist geschehen.

6. Ist der beobachtete Vertragsstaat nicht zu der Überzeugung gelangt, daß die Eigenschaften eines Sensors, der an Bord des vom beobachtenden Vertragsstaat zur Verfügung gestellten Beobachtungsluftfahrzeugs angebracht ist, den Bestimmungen des Artikels IV Absatz 8 des Vertrags entsprechen, hat der beobachtete Vertragsstaat das Recht,

- (A) eine alternative Mindesthöhe über Grund vorzuschlagen, bei welcher der Betrieb dieses Sensors während des Beobachtungsflugs gestattet ist, sofern das Bodenauflösungsvermögen des Sensors abhängig von der Höhe über Grund ist;
- (B) den Betrieb dieses Sensors während des Beobachtungsflugs zu verbieten, sofern das Bodenauflösungsvermögen des Sensors nicht von der Höhe über Grund abhängt, oder
- (C) den Beobachtungsflug nach Artikel VIII des Vertrags zu verbieten.

7. Ist der beobachtende Vertragsstaat nicht zu der Überzeugung gelangt, daß die Eigenschaften eines Sensors, der an Bord des vom beobachteten Vertragsstaat zur Verfügung gestellten Beobachtungsluftfahrzeugs angebracht ist, den Bestimmungen des Artikels IV Absatz 9 des Vertrags entsprechen, hat der beobachtende Vertragsstaat das Recht,

- (A) der Verwendung eines von dem beobachteten Vertragsstaat vorgeschlagenen alternativen Pakets von Sensortypen oder anderen Leistungsparametern zuzustimmen;
- (B) eine alternative Mindesthöhe über Grund vorzuschlagen, bei welcher der Betrieb des Sensors während des Beobachtungsflugs gestattet ist, sofern das Bodenauflösungsvermögen des Sensors abhängig von der Höhe über Grund ist;
- (C) den Beobachtungsflug wie geplant durchzuführen, sofern das Bodenauflösungsvermögen des Sensors nicht abhängig von der Höhe ist; die Kosten für die Datenaufzeichnungsmedien dieses Sensors sind vom beobachteten Vertragsstaat zu tragen;
- (D) einer Verzögerung des Beginns des Beobachtungsflugs zuzustimmen, damit der beobachtete Vertragsstaat für das von dem beobachtenden Vertragsstaat festgestellte Problem Abhilfe schaffen kann. Wird das Problem zur Zufriedenheit des beobachtenden Vertragsstaats gelöst, so geht der Flug im Einklang mit dem Missionsplan, der erforderlichenfalls aufgrund einer Verzögerung revidiert wurde, vonstatten. Wird für das Problem nicht zur Zufriedenheit des beobachtenden Vertragsstaats Abhilfe geschaffen, so verläßt der beobachtende Vertragsstaat das Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats oder

- (E) den Beobachtungsflug nach Artikel VIII des Vertrags abzusagen und das Hoheitsgebiet des beobachteten Vertragsstaats umgehend zu verlassen.

8. Wird der Beobachtungsflug von dem Vertragsstaat, der um den Demonstrationsflug ersucht hat, verboten oder abgesagt, wird weder dem einen noch dem anderen Vertragsstaat ein Beobachtungsflug angerechnet, und der Vertragsstaat, der um den Beobachtungsflug ersucht hat, übergibt die Angelegenheit der Beratungskommission "Offener Himmel".

## **ANLAGE G**

### **FLUGBEOBACHTER, FLUGVERTRETER UND VERTRETER**

#### **ABSCHNITT I. FLUGBEOBACHTER, FLUGVERTRETER**

1. Die Bestimmungen dieser Anlage finden auf das nach Artikel XIII des Vertrags benannte Personal Anwendung. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, jederzeit die in Artikel VI Abschnitt III des Vertrags festgelegte Anzahl von Flugbeobachtern und Flugvertretern an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs anwesend sein zu lassen. Die Bestimmungen des genannten Abschnitts regeln ihre Tätigkeiten in Bezug auf die Organisation und Durchführung von Beobachtungsflügen. Jeder Vertragsstaat erleichtert die Tätigkeiten der Flugbeobachter und Flugvertreter im Einklang mit dieser Anlage.

2. Der beobachtete Vertragsstaat ernennt einen der Flugbeobachter zum leitenden Flugbeobachter. Der leitende Flugbeobachter muß die Staatsangehörigkeit des beobachteten Vertragsstaats besitzen. Der beobachtende Vertragsstaat ernennt einen der Flugvertreter zum leitenden Flugvertreter. Der leitende Flugvertreter muß die Staatsangehörigkeit des beobachtenden Vertragsstaats besitzen.

3. Bei der Vorbereitung des Beobachtungsflugs haben die Flugbeobachter und Flugvertreter das Recht,

- (A) sich mit der Fachliteratur über die Bedienung und die Arbeitsweise der Sensoren und mit dem Flugbetriebshandbuch des Beobachtungsluftfahrzeugs vertraut zu machen und
- (B) sich mit der Ausrüstung des Beobachtungsluftfahrzeugs im Zusammenhang mit der Überwachung des Flugregimes sowie der Arbeitsweise und der Bedienung der am Beobachtungsluftfahrzeug angebrachten Sensoren vertraut zu machen.

4. Flugbeobachter und Flugvertreter haben das Recht,

- (A) während des gesamten Beobachtungsflugs, einschließlich bei Zwischenlandungen zum Betanken oder in Notfällen, an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs zu bleiben;
- (B) Landkarten, Flugkarten, Veröffentlichungen und Betriebshandbücher an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs zu bringen und zu verwenden;
- (C) sich während des Beobachtungsflugs im Beobachtungsluftfahrzeug einschließlich der Pilotenkanzel ungehindert zu bewegen, es sei denn, Gründe der Flugsicherheit sprechen dagegen. Die Flugbeobachter oder Flugvertreter dürfen bei der Ausübung ihrer Rechte nicht störend in die Tätigkeiten der Luftfahrzeugbesatzung eingreifen;
- (D) die Einhaltung des Flugplans zu überwachen und das Flugregime des Beobachtungsluftfahrzeugs sowie die Arbeitsweise und die Bedienung der Sensoren zu beobachten;

- (E) den internen und externen Sprechfunkverkehr an Bord des Luftfahrzeugs mitzuhören und interne Sprechfunkmeldungen zu machen und
- (F) die Parameter des Flugregimes und die Arbeitsweise und die Bedienung der Sensoren auf Landkarten, Flugkarten und Notizblöcken aufzuzeichnen.

5. Zusätzlich zu den in Absatz 4 dargelegten Rechten hat der leitende Flugbeobachter das Recht,

- (A) sich mit der Luftfahrzeugbesatzung hinsichtlich der Einhaltung der innerstaatlichen Flugregeln und der Bestimmungen dieses Vertrags ins Benehmen zu setzen;
- (B) während des Beobachtungsflugs die Tätigkeiten der Luftfahrzeugbesatzung einschließlich der Tätigkeiten in der Pilotenkanzel zu beobachten sowie die Arbeitsweise und die Bedienung der Flug- und Navigationsinstrumente des Beobachtungsluftfahrzeugs zu überwachen;
- (C) der Luftfahrzeugbesatzung hinsichtlich der Einhaltung des Flugplans Empfehlungen zu geben;
- (D) von der Luftfahrzeugbesatzung, ohne störend in ihre Tätigkeiten einzugreifen, Auskünfte zum Flugregime zu erbitten und
- (E) gegebenenfalls mit den Flugverkehrskontrollbehörden in Verbindung zu treten und dabei behilflich zu sein, Mitteilungen der Flugverkehrskontrollbehörden an die Luftfahrzeugbesatzung sowie Mitteilungen der Luftfahrzeugbesatzung an die Flugverkehrskontrollbehörden über die Durchführung des Beobachtungsflugs weiterzuleiten und zu erläutern; zu diesem Zweck ist es dem leitenden Flugbeobachter gestattet, externe Sprechfunkmeldungen unter Verwendung der Sprechfunkausrüstung des Beobachtungsluftfahrzeugs zu machen.

6. Ist der leitende Flugbeobachter der Ansicht, daß das Beobachtungsluftfahrzeug von seinem Flugplan abweicht, so weist er die Luftfahrzeugbesatzung darauf hin und kann die Flugverkehrskontrollbehörden über alle Abweichungen des Beobachtungsluftfahrzeugs vom Flugplan unterrichten, die seiner Auffassung nach die Flugsicherheit gefährden könnten.

7. Zusätzlich zu den in Absatz 4 dargelegten Rechten hat der leitende Flugvertreter

- (A) die in Absatz 5 Buchstaben A, B und D in bezug auf die Luftfahrzeugbesatzung genannten Rechte und
- (B) das Recht, im Fall einer Abweichung vom Flugplan von der Luftfahrzeugbesatzung eine Erklärung für die Gründe für eine solche Abweichung einzuholen.

8. Flugvertreter haben das Recht, die Bedienung der Sensoren während des Beobachtungsflugs zu leiten. Ferner sind die Flugvertreter berechtigt, die Sensoren während

des Beobachtungsflugs zu bedienen; vor dem Beginn des Beobachtungsflugs ist dies dem beobachteten Vertragsstaat zu notifizieren. Üben die Flugvertreter ihr Recht im Einklang mit diesem Artikel, die Sensoren zu bedienen, aus, ist der beobachtete Vertragsstaat nicht für Störungen oder Mängel hinsichtlich der von den Sensoren gesammelten Daten verantwortlich, die auf die Bedienung der Sensoren durch die Flugvertreter zurückzuführen sind.

## ABSCHNITT II.

## VERTRETER

1. Ein beobachtender Vertragsstaat, der ein von einem dritten Vertragsstaat benanntes Beobachtungsluftfahrzeug benutzt, hat das Recht, jederzeit die in Artikel VI Abschnitt III des Vertrags festgelegte Anzahl von Vertretern an Bord des Beobachtungsluftfahrzeugs anwesend sein zu lassen.

2. Der beobachtende Vertragsstaat ernennt einen seiner Vertreter zum leitenden Vertreter. Der leitende Vertreter hat die in Abschnitt I genannten Rechte des leitenden Flugvertreters. Ferner

- (A) berät der leitende Vertreter den verantwortlichen Luftfahrzeugführer hinsichtlich der Einhaltung des Vertrags;
- (B) hat der leitende Vertreter das Recht, die Einhaltung des Vertrags durch den beobachteten Vertragsstaat zu überwachen, und
- (C) hat das Recht, im Fall einer Abweichung vom Flugplan beim verantwortlichen Luftfahrzeugführer eine Erklärung für die Gründe für eine solche Abweichung einzuholen.

3. Vertreter haben die in Abschnitt I genannten Rechte der Flugvertreter.

## **ANLAGE H**

### **KOORDINIERUNG GEPLANTER BEOBACHTUNGSFLÜGE**

1. Um mögliche zeitliche Konflikte bei der Durchführung von Beobachtungsflügen über ein und denselben Vertragsstaat zu vermeiden, kann jeder Vertragsstaat, der zur Durchführung von Beobachtungsflügen nach Maßgabe der jährlichen Verteilung der aktiven Quoten berechtigt ist, allen anderen Vertragsstaaten bis spätestens zum 1. November jeden Jahres seine Absicht notifizieren, seine aktiven Quoten im darauffolgenden Jahr ganz oder teilweise zu nutzen. In der Notifikation wird die Anzahl der Beobachtungsflüge angegeben, die der notifizierende Vertragsstaat über dem Hoheitsgebiet anderer Vertragsstaaten während jedes Quartals jenes Jahres durchzuführen beabsichtigt.

2. Die Gesamtzahl der nach Absatz 1 über dem Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats für ein bestimmtes Quartal geplanten und notifizierten Beobachtungsflüge darf keinesfalls mehr als 16 betragen. Vorbehaltlich der Bestimmungen in Artikel VI Abschnitt I Absatz 3 ist kein Vertragsstaat verpflichtet, mehr als einen Beobachtungsflug zu irgendeinem Zeitpunkt während der in Artikel VI Abschnitt I Absatz 9 festgelegten 96-Stunden-Frist zuzulassen.

3. Vertragsstaaten, die ihre Pläne hinsichtlich der Nutzung einer aktiven Quote oder mehrerer aktiver Quoten für Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet desselben Vertragsstaats in einem bestimmten Quartal oder in bestimmten Quartalen nach Absatz 1 notifiziert haben, setzen sich gegebenenfalls ins Benehmen, um Konflikte im Zusammenhang mit ihren geplanten Beobachtungsflügen zu vermeiden. Falls eine Einigung zur Vermeidung von Konflikten nicht durch Konsultationen zwischen den beteiligten Vertragsstaaten erzielt werden kann, wird unter den beteiligten Vertragsstaaten gelöst. Die erste Konsultation hinsichtlich der Beobachtungsflüge im mit dem 1. Januar beginnenden Quartal des folgenden Jahres beginnt umgehend nach Eingang der in Absatz 1 vorgesehenen Notifikation.

Die darauffolgenden Konsultationen zwischen den beteiligten Vertragsstaaten werden für das am 1. April beginnende Quartal zwischen dem 1. und dem 15. Februar, für das am 1. Juli beginnende Quartal zwischen dem 1. und dem 15. Mai und für das am 1. Oktober beginnende Quartal zwischen dem 1. und dem 15. August geführt. Die beteiligten Vertragsstaaten notifizieren die in diesen Konsultationen festgelegte Reihenfolge der Beobachtungsflüge allen Vertragsstaaten jeweils spätestens am 15. November, 15. Februar, 15. Mai und 15. August.

4. Spätestens 7 Tage nach der Notifikation der nach Absatz 3 festgelegten Reihenfolge der Beobachtungsflüge notifiziert jeder Vertragsstaat allen Vertragsstaaten, welche die Durchführung von Beobachtungsflügen über seinem Hoheitsgebiet in diesem Quartal planen, jeden Flug, hinsichtlich dessen er beabsichtigt, von seinem Recht, sein eigenes Beobachtungsluftfahrzeug zur Verfügung zu stellen, Gebrauch zu machen.

5. Jeder Vertragsstaat, der keine Notifikation nach Absatz 1 übermittelt hat oder der seine Pläne zur Nutzung der gesamten aktiven Quoten nicht notifiziert hat oder der einen für ein Quartal notifizierten geplanten Beobachtungsflug nicht durchgeführt hat, ist berechtigt, die verbleibenden aktiven Quoten zu nutzen, sofern diese Beobachtungsflüge in den bestehenden Plan der nach Absatz 3 erzielten Einigung eingefügt sind.



## **ANLAGE I**

### **INFORMATIONEN ÜBER LUFTRAUM UND FLÜGE IN GEFÄHRLICHEM LUFTRAUM**

1. Frühestens 90 Tage nach Inkrafttreten des Vertrags hat ein Vertragsstaat auf Ersuchen eines anderen Vertragsstaats spätestens 30 Tage nach Eingang dieses Ersuchens folgende Auskünfte im Einklang mit den ICAO-Bestimmungen zu geben:

- (A) Struktur seines Luftraums, wie in der Aeronautical Information Publication (AIP) bekanntgegeben;
- (B) eingehende Auskünfte über den gesamten gefährlichen Luftraum und
- (C) Flugplatzinformationen und An- und Abflugverfahren für jeden seiner:
  - (1) Einreisepunkte und Ausreisepunkte;
  - (2) Flugplätze "Offener Himmel" und
  - (3) Ausweichflugplätze und Betankungsflugplätze für seine Einreisepunkte, Ausreisepunkte und Flugplätze "Offener Himmel".

2. Jeder Vertragsstaat notifiziert umgehend allen Vertragsstaaten, die Auskünfte im Einklang mit Absatz 1 angefordert haben, alle Änderungen der im Einklang mit Absatz 1 gegebenen Auskünfte. Ungeachtet der Bestimmungen dieses Absatzes brauchen die Nachrichten für Luftfahrer (NOTAMs) nicht übermittelt zu werden.

3. Spätestens 90 Tage nach Inkrafttreten des Vertrags notifiziert jeder Vertragsstaat allen anderen Vertragsstaaten die Quelle für die im Einklang mit Absatz 1 dieser Anlage zu gebenden Auskünfte.

## **ANLAGE J**

### **ÜBEREINKOMMEN VON MONTREUX**

1. Im Einklang mit den Bestimmungen dieses Vertrags durchgeführte Beobachtungsflüge, welche die Beobachtung des gesamten Hoheitsgebiets der Vertragsstaaten vorsehen, berühren nicht das Übereinkommen von Montreux vom 20. Juli 1936.

2. Die Festlegung der Flugstrecke und die Notifikation in bezug auf Transitflüge von Luftfahrzeugen für die Zwecke des vorliegenden Vertrags, die unter die Bestimmungen des Artikels 23 des Übereinkommens von Montreux fallen, werden durch die Bestimmungen jenes Artikels geregelt.

## **ANLAGE K**

### **INFORMATIONEN ÜBER FILMENTWICKLUNGSGERÄTE, VERVIELFÄLTIGUNGSGERÄTE UND FOTOGRAFISCHE FILME SOWIE VERFAHREN ZUR ÜBERWACHUNG DER BEARBEITUNG FOTOGRAFISCHEN FILMS**

#### **ABSCHNITT I.        INFORMATIONEN ÜBER FILMENTWICKLUNGSGERÄTE, VERVIELFÄLTIGUNGSGERÄTE UND FOTOGRAFISCHE FILME**

1. Nach Anlage D Abschnitt II Absatz 3 Buchstabe A Nummer 3 des Vertrags übermittelt jeder Vertragsstaat folgende Herstellerinformationen, wenn er anderen Vertragsstaaten die Filmentwicklungsgeräte oder Vervielfältigungsgeräte notifiziert, die er zur Entwicklung von Originalfilmnegativen oder zur Herstellung von Filmpositivduplikaten oder Filmnegativduplikaten zu verwenden beabsichtigt:

- (A) den Namen des Entwicklungs- oder Vervielfältigungsgeräts;
- (B) soweit zutreffend, die größte und kleinste Breite und Länge des zu entwickelnden oder zu vervielfältigenden Films;
- (C) jeden Filmtyp, der in diesem Filmentwicklungsgerät entwickelt oder vervielfältigt werden kann, und
- (D) jeden einzelnen Schritt des Verfahrens, einschließlich Belichtungsbereich, Temperatur, Dauer, empfohlene Filmtransportgeschwindigkeit, Chemikalien und chemische Gemische für jeden Filmtyp.

2. Nach Anlage D Abschnitt II Absatz 3 Buchstabe A Nummer 2 des Vertrags gibt jeder Vertragsstaat bei der Übermittlung von Informationen über die Typen von Schwarzweiß-Luftaufnahmefilm, die er zur Sammlung von Daten während der Untersuchung im Flug oder während eines Beobachtungsflugs oder zur Vervielfältigung solcher Daten zu verwenden beabsichtigt, die im folgenden aufgeführten Herstellerinformationen, soweit sie zur Beurteilung des Leistungsvermögens des Films erforderlich sind, für jeden Typ von Luftaufnahmefilm an, der mit Hilfe der in Absatz 1 aufgeführten Filmentwicklungs- oder Vervielfältigungsgeräte entwickelt oder vervielfältigt werden kann. Abhängig von den innerstaatlichen Gepflogenheiten der Filmhersteller können diese Informationen folgende Angaben umfassen:

- (A) effektive Filmempfindlichkeit;
- (B) Auflösungsvermögen/Modulation;
- (C) Spektrale Empfindlichkeit und
- (D) optische Spiegeldichte oder sensitometrische Eigenschaften.

3. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, auf Anfrage unbelichtete Muster aller Typen fotografischen Films, die als Datenaufzeichnungsmedium verwendet werden können, sowie entsprechende Entwicklerchemikalien und Gebrauchsanweisungen für die Entwicklung und

Vervielfältigung dieses fotografischen Films zu erhalten, um die sensitometrischen Eigenschaften des Luftaufnahmefilmmaterials in Übereinstimmung mit seinen eigenen innerstaatlichen Verfahren zu ermitteln. Diese Muster und Anweisungen sind spätestens 30 Tage nach Eingang der Anfrage zu übermitteln.

## ABSCHNITT II. ÜBERWACHUNG DER FILMENTWICKLUNG UND VERVIELFÄLTIGUNG

1. Vertragsstaaten, die an der Zulassungsprüfung eines Beobachtungsluftfahrzeugs und seiner Sensoren teilnehmen, haben das Recht, die Entwicklung und Vervielfältigung des Luftaufnahmefilms zu überwachen, der während der Untersuchung im Flug verwendet wurde. Das Personal des beobachteten und des beobachtenden Vertragsstaats ist berechtigt, die Entwicklung und Vervielfältigung von Luftaufnahmefilm zu überwachen, der während eines Beobachtungsflugs und eines Demonstrationsflugs verwendet wurde.

2. Die Vertragsstaaten haben das Recht, während der Überwachung der Entwicklung und Vervielfältigung von Luftaufnahmefilm folgende Ausrüstungsgegenstände mitzuführen und in einer Weise zu benutzen, die nicht störend auf die Entwicklung oder Vervielfältigung des Films einwirkt:

- (A) Lackmuspapier;
- (B) Thermometer;
- (C) chemische Testausstattung einschließlich Ph-Messern und Hydrometern;
- (D) Stoppuhren;
- (E) Sensitometer;
- (F) Densitometer und
- (G) 21-stufige Sensitometerteststreifen und Graukeile.

3. Vor der Entwicklung der Filme, die während der Untersuchung im Flug, während des Beobachtungsflugs und während des Demonstrationsflugs belichtet wurden, prüfen die Vertragsstaaten die Filmentwicklungsausrüstung und die für die Entwicklung zu verwendenden Chemikalien, indem sie einen 21-stufigen Sensitometerteststreifen entwickeln oder einen 21-stufigen Graukeil belichten und entwickeln, um sicherzustellen, daß die sensitometrischen Daten für die Entwicklung dieses Filmtyps unter Anwendung dieses Entwicklungsverfahrens den nach Abschnitt I dieser Anlage übermittelten Spezifikationen entsprechen. Sofern nichts anderes vereinbart wird, werden die Originalluftaufnahmefilmnegative oder -positive und die Duplikat-Luftaufnahmefilmnegative und -positive erst entwickelt oder vervielfältigt, wenn die Entwicklung des 21-stufigen Sensitometerteststreifens beziehungsweise die Belichtung und Entwicklung des 21-stufigen Graukeils den nach Abschnitt I für diesen Typ von Luftaufnahmefilm, Filmentwicklungs- und Vervielfältigungsgerät übermittelten Eigenschaften entspricht.

4. Vor der Entwicklung der Filme, die während der Untersuchung im Flug oder während des Demonstrationsflugs oder des Beobachtungsflugs belichtet wurden, haben die

Vertragsstaaten das Recht, die Filmentwicklungsausrüstung und die für die Entwicklung zu verwendenden Chemikalien zu prüfen, indem sie einen Testfilm desselben Typs entwickeln, der auch während der Untersuchung im Flug, während des Demonstrationsflugs oder des Beobachtungsflugs verwendet wurde, um sich zu vergewissern, daß der Wasch- und Fixierprozeß für die Zwecke einer dauerhaften Archivierung geeignet ist.

## **ANLAGE L**

### **BERATUNGSKOMMISSION "OFFENER HIMMEL"**

#### **ABSCHNITT I. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

Die Verfahren und sonstigen Bestimmungen in bezug auf die Beratungskommission "Offener Himmel" werden in dieser Anlage im Einklang mit Artikel X des Vertrags festgelegt.

1. Die Beratungskommission "Offener Himmel" setzt sich aus Delegierten zusammen, die von jedem Vertragsstaat benannt werden. Stellvertreter, Berater und Experten eines Vertragsstaats können an den Arbeiten der Beratungskommission "Offener Himmel" teilnehmen, soweit dies nach Ansicht der Vertragsstaaten erforderlich ist.

2. Die erste Tagung der Beratungskommission "Offener Himmel" beginnt innerhalb von 60 Tagen nach Unterzeichnung des Vertrags. Der Vorsitzende der Eröffnungstagung ist der Vertreter Kanadas.

3. Die Beratungskommission "Offener Himmel" hält mindestens vier ordentliche Tagungen im Kalenderjahr ab, sofern sie nicht etwas anderes beschließt. Außerordentliche Tagungen werden auf Ersuchen eines oder mehrerer Vertragsstaaten vom Vorsitzenden der Beratungskommission "Offener Himmel" einberufen, der alle anderen Vertragsstaaten umgehend von dem Ersuchen in Kenntnis setzt. Diese Tagungen beginnen spätestens 15 Tage nach Eingang eines solchen Ersuchens beim Vorsitzenden.

4. Die Tagungen der Beratungskommission "Offener Himmel" dauern höchstens vier Wochen, sofern sie nicht etwas anders beschließt.

5. Die Vertragsstaaten übernehmen turnusmäßig in der alphabetischen Reihenfolge der Namen der Vertragsstaaten in der französischen Sprache den Vorsitz in der Beratungskommission "Offener Himmel". Jeder Vorsitzende übt dieses Amt von der Eröffnung einer Tagung bis zur Eröffnung der folgenden Tagung aus, sofern nicht etwas anderes vereinbart wird.

6. Die Delegierten sitzen bei den Tagungen in der alphabetischen Reihenfolge der Namen der Vertragsstaaten in der französischen Sprache.

7. Die Arbeitssprachen der Beratungskommission "Offener Himmel" sind Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch, Russisch und Spanisch.

8. Die Arbeiten der Beratungskommission "Offener Himmel" sind vertraulich, sofern nicht etwas anderes vereinbart wird. Die Beratungskommission "Offener Himmel" kann vereinbaren, ihre Arbeiten oder Beschlüsse zu veröffentlichen.

9. Während der Frist der einstweiligen Anwendung und vor dem 30. Juni 1992 legt die Beratungskommission "Offener Himmel" die Verteilung der aus diesem Vertrag entstehenden Kosten fest. Sie legt ferner den Schlüssel für die gemeinsamen Kosten, die im Zusammenhang mit der Tätigkeit der Beratungskommission "Offener Himmel" anfallen, sobald wie möglich fest.

10. Während der Frist der einstweiligen Anwendung des Vertrags erstellt die Beratungskommission "Offener Himmel" ein Dokument in bezug auf die Notifikationen und Berichte, die für den Vertrag erforderlich sind. Dieses Dokument führt alle diesbezüglichen Notifikationen und Berichte auf und enthält die geeigneten Formate, soweit sie erforderlich sind.

11. Die Beratungskommission "Offener Himmel" erstellt ihre Geschäftsordnung und ihre Arbeitsverfahren und revidiert sie nach den jeweiligen Erfordernissen.

## ABSCHNITT II. JÄHRLICHE ÜBERPRÜFUNG DER AKTIVEN QUOTEN

Für die in Artikel III Abschnitt I Absatz 7 des Vertrags vorgesehene jährliche Überprüfung der aktiven Quoten gelten folgende Verfahren.

1. Vertragsstaaten, welche die im vorangegangenen Jahr erfolgte Verteilung hinsichtlich ihrer aktiven Quoten ganz oder teilweise ändern möchten, notifizieren allen anderen Vertragsstaaten und der Beratungskommission "Offener Himmel" bis zum 1. Oktober jeden Jahres, über welchen Vertragsstaaten sie ihre Beobachtungsflüge im nächsten Kalenderjahr durchführen wollen. Solche Änderungsvorschläge werden von den Vertragsstaaten während dieser Überprüfung nach den in den folgenden Absätzen festgelegten Regeln erörtert.

2. Wenn die Ersuchen um die Durchführung von Beobachtungsflügen über dem Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats seine passive Quote nicht übersteigen, wird die Verteilung wie gewünscht festgelegt und der Beratungskommission "Offener Himmel" zur Genehmigung vorgelegt.

3. Wenn die Ersuchen um die Durchführung von Beobachtungsflügen über dem Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats seine passive Quote übersteigen, wird die Verteilung durch eine allgemeine Einigung zwischen den betroffenen Vertragsstaaten festgelegt und der Beratungskommission "Offener Himmel" zur Genehmigung vorgelegt.

## ABSCHNITT III. AUSSERORDENTLICHE BEOBACHTUNGSFLÜGE

1. Die Beratungskommission "Offener Himmel" berät über Ersuchen von Gremien der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa, die für die Konfliktverhütung und Krisenbewältigung zuständig sind, und von anderen einschlägigen internationalen Organisationen, um die Organisation und Durchführung außerordentlicher Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats mit dessen Zustimmung zu erleichtern.

2. Die sich bei diesen Beobachtungsflügen ergebenden Daten werden den betroffenen Gremien und Organisationen zur Verfügung gestellt.

3. Ungeachtet der sonstigen Bestimmungen des Vertrags können die Vertragsstaaten freiwillig und bilateral vereinbaren, Beobachtungsflüge über dem Hoheitsgebiet des jeweils anderen Vertragsstaats in Übereinstimmung mit den Verfahren für Beobachtungsflüge durchzuführen. Sofern die betroffenen Vertragsstaaten nicht etwas anderes vereinbaren, werden die sich aus solchen Beobachtungsflügen ergebenden Daten der Beratungskommission "Offener Himmel" zur Verfügung gestellt.

4. Nach den Bestimmungen dieses Abschnitts durchgeführte Beobachtungsflüge werden nicht auf die aktiven und passiven Quoten der beiden Vertragsstaaten angerechnet.

#### ABSCHNITT IV. ZUSÄTZLICHE ANWENDUNGSGEBIETE FÜR DAS REGIME "OFFENER HIMMEL"

1. Vertragsstaaten können Vorschläge für die Anwendung des Regimes "Offener Himmel" in weiteren speziellen Bereichen wie dem Umweltschutz bei der Beratungskommission "Offener Himmel" einreichen, die dann darüber berät.

2. Die Beratungskommission "Offener Himmel" kann über solche Vorschläge beschließen oder sie erforderlichenfalls an die erste Konferenz oder folgende Konferenzen überweisen, die zur Überprüfung der Durchführung des Vertrags im Einklang mit den Bestimmungen des Artikels XVI Absatz 3 einberufen werden.