ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

«Κύρωση της Τεχνικής Διευθέτησης μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Βόρειας Μακεδονίας σχετικά με την Εναέρια Αστυνόμευση του FIR των Σκοπίων (LWSS)»

Άρθρο Πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει η παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος η Τεχνική Διευθέτηση μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Βόρειας Μακεδονίας σχετικά με την Εναέρια Αστυνόμευση του FIR των Σκοπίων (LWSS), που υπογράφηκε στις 30 Σεπτεμβρίου 2019, το κείμενο της οποίας σε πρωτότυπο στην Αγγλική και Ελληνική γλώσσα, έχει ως εξής:

TECHNICAL ARRANGEMENT

BETWEEN

THE MINISTRY OF NATIONAL DEFENCE OF

THE HELLENIC REPUBLIC

AND

THE MINISTRY OF DEFENCE OF

THE REPUBLIC OF NORTH MACEDONIA

FOR

AIR POLICING IN SKOPJE FIR (LWSS)

The Ministry of National Defence of the Hellenic Republic and the Ministry of Defence of the Republic of North Macedonia hereinafter referred to as the "Parties",

Emphasizing the need of extending cooperation in the field of Air Policing,

Desiring to provide mutual assistance during peace time air policing operations, especially concerning air threats and promoting flight safety and implementation of the decision making procedures,

Taking into account the Final Agreement for the Settlement of the Differences as described in the United Nations Security Council Resolutions 817(1993) and 845(1993), the Termination of the Interim Accord of 1995, and the Establishment of a Strategic Partnership between the Parties, done at Prespes on the 17th of June 2018.

Observing the provisions related to Air Policing of the relevant national legislation of the two States,

Considering the International Convention of Civil Aviation, done in December 1944 in Chicago,

Acknowledging the provisions of the Agreement between the Parties to the North Atlantic Treaty Regarding the Status of Their Forces (hereinafter referred to as "NATO SOFA"), signed in London on 19th June 1951.

Acknowledging the provisions of the States Parties to the North Atlantic Treaty and the other States participating in the Partnership for Peace regarding the Status of Their Forces (hereinafter referred to as "PfP SOFA"), signed in Brussels on 19th of June 1995.

Taking into account the Agreement on Defence Cooperation between the Ministry of National Defence of the Hellenic Republic and the Ministry of Defence of the Republic of North Macedonia signed in Skopje on 02.04.2019 (hereinafter referred as Defence Cooperation Agreement).

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

PURPOSE

1.1 The purpose of this Technical Arrangement (TA) is to define coordination procedures to be applied between the command and control agencies of the Hellenic Republic and the Republic of North Macedonia) for Cross Border Operations for Air Policing (CBOAP) by Hellenic QRA(I) to deal with RENEGADE, military and other air threats, in SKOPJE FIR (LWSS).

1.2 Any activity performed under this TA will take place in accordance with national legislation of the Parties, as well as international law and international agreements applicable to them. The procedures provided for in this TA, are in addition to those specified by the International Civil Aviation Organization (ICAO), EUROCONTROL and national rules and regulations of the Parties, as well as in accordance with relevant NATO STANAGs.

1.3 The M-NAV of the Republic of North Macedonia is responsible for Air Navigation Services (ANS) within the SKOPJE FIR.

ARTICLE 2

DEFINITIONS AND ABBREVIATIONS

2.1 For the purposes of the present TA the following terms and definitions will apply:

a. **Air Policing (AP):** A peacetime mission involving the use of the Air Surveillance and Control System (ASACS), Air Command and Control (Air C2) and appropriate Air Defence (AD) assets including interceptors for the purpose of preserving the integrity of the Republic of North Macedonia National Airspace - SKOPJE FIR (LWSS).

b. **ALPHA Scramble:** A scramble for a live AD mission. It includes AP and missions to assist aircraft in emergencies or individuals in distress. QRA(I) traffic on an ALPHA scramble have priority over all civil and military air traffic, except aircraft with an emergency.

c. **Area of Responsibility (AOR):** For the purposes of this TA, airspace of defined dimensions where an Air Traffic Control (ATC) unit has responsibility for providing Air Traffic Services (ATS).

d. **Cross – Border operations for Air Policing (CBOAP):** Air Policing operations executed by QRA(I) of the PN in the national airspace of the RN.

e. **Engagement:** Action taken **by QRA (I)** against a hostile target with intent to **warn or** destroy it **during a specific CBOAP.**

f. **Fighter Control:** Ground Control Interception (GCI) will provide fighter control to monitor, and / or control air operation activities such as AP missions, air combat training missions, in-flight refueling missions and other activities which present the exceptions from the normal application of traffic service procedures as specified in the ICAO Rules of the Air (GCI will control in accordance with relevant NATO STANAGs).

g. **Formations:** For the purposes of this TA, a formation is composed of two or more military aircraft flying together with the following criteria:

(1) The formation elements are contained within 1 nm laterally and are at the same level or altitude. Exceptionally, at the controller's discretion, these limits may be increased to 3nm and/or 1000 feet.

(2) The formation may operate outside the parameters above, with prior permission of the airspace authorities (All parameters must be reviewed in accordance with the actual tactical formation size/shape/separation).

h. **Interrogation:** All measures and actions taken to determine the identity of a track.

i. **Intervention:** Action taken to divert an aircraft from its intended flight path or mission, over national airspace. For the purposes of this TA, Intervention also encompasses 'Force to Land'.

j. **National Air Operations Centre (NAOC):**
The operations center subordinate to relevant national HQ from which all AP missions are tasked, controlled and executed.

k. **National Governmental Authority (NGA):** designated National Authority to permit engagement in its national airspace.

l. **Providing Nation (PN):** The Hellenic Republic

m. **Quick Reaction Alert (Interceptor) - QRA(I)**: AD fighters carrying, on alert for the peacetime air policing mission. For the purposes of this TA:
Elements of PN ASACS and AD fighters are to be maintained at high Readiness States (RS) to provide a QRA(I) force. Its mission is to police the SKOPJE FIR (LWSS), to maintain its integrity and act as deterrence.

n. **Receiving Nation (RN):** The Republic of North Macedonia

o. **Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM):** A vertical separation of 1000 feet (300m) between the aircraft having Traffic Collision Avoidance System (TCAS) or Airborne Collision Avoidance System (ACAS) devices, which is applied between FL290 and FL410 inclusive, on the basis of regional air navigation agreements and in accordance with conditions specified herein.
Within European RVSM airspace, aircraft used in military, customs and police services qualify as State aircraft and, as such, are permitted to operate as either OAT or GAT within European RVSM airspace.

p. **RENEGADE:** A civil platform that is assessed as operating in such a manner as to raise suspicion that it might be used as a weapon to perpetrate a terrorist attack.

q. **Shadow:** Action taken to keep a designated airborne contact under surveillance.

r. **Support Flight:** Military flight in support of AP operations (e.g. AEW&C).

s. **TANGO Scramble:** A scramble for a directed practice Air Defence mission, executed in accordance with national flying regulations. For the purposes of this TA it is military training flight activity of the aircraft involved in AP conducted under Air Defence Control in close coordination with ATSU for traffic de-confliction. QRA(I) traffic on a TANGO scramble do **not** have priority over civil and military air traffic.

2.2 Abbreviations used in this TA are listed at Annex G.

ARTICLE 3

OPERATIONAL STATUS

3.1 The Parties will keep each other informed of any changes in the operational status of their facilities and navigational aids that may affect the procedures specified in this TA.

3.2 Hellenic Tactical Air Force (HTAF) Commander will delegate the execution of AP over RN national airspace to PN National Air Operations Center (NAOC). HTAF Commander will integrate the requirements of this TA into the respective Operational Plans. PN will inform the RN national authorities when command authority is changed.

3.3 The executive agencies for implementation of this TA are:

a. For the PN side:

- Hellenic National Defence General Staff (HNDGS), Athens;
- Hellenic Air Force General Staff (HAFGS), Athens;
- Hellenic Tactical Air Force (HTAF), Larissa;
- National AOC (NAOC) Larissa;
- 1st ARS – CRC PARNIS

b. For the RN side:

- General Staff of the Army, Skopje;
- Joint Operational Command (JOC), Kumanovo;
- Air force brigade, Petrovec
- Air Surveillance and Reporting battalion (AS&Rb), CRC, Petrovec.

3.4 As RN does not possess the aircraft required for the execution of AP, the AP mission in RN will be conducted by interceptors provided by PN. To enable the efficient execution of this mission Cross Border Operations (CBO) procedures, between PN and RN will be established. This will allow the unhindered passage of AP aircraft conducting real or training AP missions in the region.

3.5 PN NAOC holds Scramble Authority for Interrogation / Visual Identification (VID), Shadowing and Intervention against a military threat inside RN airspace, ejection of pyrotechnic flares as a means of warning, warning burst and Engagement authority for military threats is subject to the approval of the PN and RN NGA.

3.6 RENEGADE incidents are the responsibility of National Authorities of the RN. Thus, Intervention and Engagement procedures for RENEGADE incidents remain within the RN NGAs.

3.7 At any case, use of warning bursts and/or lethal force during an engagement by QRA(I) fighters, requires approval **by both** the PN and RN NGAs.

ARTICLE 4

DEFINITIONS AND PROCEDURES FOR AIR TRAFFIC

4.1 Flights of military aircraft can be performed according to the provisions for GAT or OAT.

4.2 **General Air Traffic (GAT)**

All flights which are conducted in accordance with the rules and procedures of ICAO and/or national civil aviation regulations and legislations.

4.3 **Operational Air Traffic (OAT)**

All flights which do not comply with the provisions stated for GAT and for which rules and procedures have been specified by appropriate national authorities.

OAT may be performed according to visual or instrument flight rules. Flights performed as OAT are not subject to air traffic flow management measures.

OAT is usually performed outside air traffic service routes. If, however, OAT is performed on air traffic service routes, the provision of ATS is governed by competent civil ATC authorities.

a. **Security Flights (ALPHA Scramble)** which are conducted for the immediate national defence and/or to guarantee the integrity of national airspace.

On a case-by-case basis, or upon the request of the Republic of North Macedonia authorities, an ALPHA scramble may be employed to provide assistance to aircraft with emergencies or in distress. This may include aircraft requiring visual inspections before attempting a landing. In RN airspace they take priority over **all** other traffic with the exception of flights:

- Where an emergency situation is declared or obvious and/or;
- Affected/threatened by unlawful interference.

ALPHA Scrambles may be performed under visual or instrument flight rules.

Diplomatic Clearance for ALPHA Scramble will be provided with Annual diplomatic clearance (DIC).

Flight plan submission is required according to ICAO procedures.

b. **Practice Security Flights (TANGO Scramble)** which are conducted in order to obtain proficiency in the AP system. In RN airspace, QRA (I) do not have priority over civil or military traffic.

TANGO Scrambles may be performed under visual or instrument flight rules.

8

Required coordination and booking procedures are described in the Annexes to this TA.

Diplomatic Clearance for a TANGO Scramble will be provided with Annual diplomatic clearance.

Flight plan submission is required according to ICAO procedures.

c. **Training Flights** for AP purposes are military or other, related to AP (eg SAR missions) flights, conducted under control of Military Control Units (MCU).

ARTICLE 5

AREAS OF RESPONSIBILITY AND DELEGATION OF THE RESPONSIBILITY FOR PROVIDING ATS/ FIGHTER CONTROL

5.1 Areas of Responsibility

The lateral and vertical limits of the respective areas of responsibility for each control agency are defined in Annex B.

5.2 Procedures

The procedures to be applied by GRC NAOC and ATS Agencies are detailed in the Annexes to this TA.

5.3 Military Air Control Agencies

PN Military Air Control Agencies:
- GRC NAOC will be the military Air Control agency for the airspace over RN.
- GRC NAOC will provide Fighter Control within RN airspace primarily through:
- 1st ARS (ATLAS)
- CRC PARNIS (MAMBO)
- AEW&C aircraft (when deployed / employed)

For the purposes of this TA, these types of units shall generically be referred to as Military Control Units (MCU).

RN Military Air Control Agencies:

- Air Surveillance and Reporting battalion (AS&Rb), CRC, Petrovec

5.4 Civilian ATC Agencies

- M-NAV

5.5 Fighter Control Provision

5.5.1 GRC ARS ATLAS, CRC MAMBO and AEW&C aircraft will be the primary controlling agencies responsible for aircraft conducting or supporting an ALPHA/ TANGO Scramble inside RN airspace.

5.5.2 It is the responsibility of RN ATSU to ensure separation between GAT and aircraft conducting AP Flights, based on coordination with the relevant MCU. Civil and military flight coordination will be conducted in accordance with ICAO rules and procedures.

5.5.3 Use of Link 16 is permitted over RN territory. During AP missions over RN's FIR, PN may use LINK-16 Tactical Data Link connectivity, between its AP assets, in order to ensure flight safety and operational effectiveness. PN will use national LINK-16 networks; hence RN is not obliged to provide support for the specific LINK-16 activities. PN will ensure that LINK-16 operations over RN's FIR will be in accordance with the International

10

Telecommunication Union (ITU) and International Civil Aviation Organization (ICAO) provisions.

ARTICLE 6

TRAINING

6.1 TRAINING

The RN in cooperation with the PN shall provide adequate training to Fire Fighting and aircraft cross-servicing personnel and /or other personnel needed to be trained. The above mentioned procedures and training types for the RN personnel will be conducted through a separate TA or Military Cooperation Program (MCP).

COMMON TRAINING

6.2. The Parties shall conduct common training activities, required for implementation of the Agreement on Defence Cooperation and the present TA, on a regular basis.

6.3. The common training may include:
a) Familiarization activities;
b) Site surveys;
c) Squadron exchange;
d) Local area and procedures familiarization flights;
e) Common exercises;
f) Practice of QRA(I) employment procedures;
g) Practice TOA and SAR procedures;
h) Familiarization training, for maintenance and rescue/fire fighting personel, including reaction in emergencies and accidents;
i) Subject matter experts exchange;
j) Meetings at different levels on different subject matter areas.
k) Any other relevant subject.

6.4. Some common training activities may also be conducted under the NATO CAOC or the respective NATO Command guidance after coordination between Air Force HQs of both Parties and NATO CAOC or the respective NATO Command.

6.5. The Parties will plan, organize and perform training of ground personnel according to annex F.

6.6. The common training activities will be set out in the annual Activity Plan under Article 6, of the Agreement on Defence Cooperation.

6.7. The planning process of the common training activities will include meetings, planning conferences and exchange of documents and information, which will be incorporated in the annual Activity Plan under Article 6, of the Agreement on Defence Cooperation.

6.8. The planned common training activities may be changed or canceled whenever necessary after written notification sent by one of the Parties and after written consent of the Party.

6.9. Exchange of information for the planning and implementation of the common training activities will be implemented by the Air Force HQs of the both Parties.

6.10 **EVALUATION**

The RN in cooperation with the PN shall evaluate Fire Fighting and aircraft cross-servicing personnel and /or other personnel.

6.11 **CERTIFICATION**

After successful completion of the training, the trainees will receive PN certification for course completion. PN has no obligation to authorize/qualify all trainees. The RN is responsible for obtaining all certification required in RN for the trainees.

ARTICLE 7

INVESTIGATION OF ACCIDENTS OR SERIOUS INCIDENTS

7.1 The PN through its appropriate agency, in coordination with RN, will be responsible to institute an inquiry into the circumstances of accidents or serious incidents occurring within the SKOPJE FIR (LWSS) related with AP activities in accordance with the national legislation of the Parties.

7.2 Further details IAW national legislation.

ARTICLE 8

MEDICAL ARRANGEMENTS

8.1 The RN shall provide, free of charge, emergency medical and dental services to the PN personnel.

ARTICLE 9

FINANCIAL PROVISIONS

9.1 Use of airspace, landing, parking fees, navigational and cross services will be provided by the RN for aircraft conducting AP missions, practice, training and support flights free of charge.

ARTICLE 10

LEGAL STATUS

10.1 While on the territory of the receiving RN, the status of the PN Personnel shall be governed by the Agreement among the States Parties to the North Atlantic Treaty and the other States participating in the Partnership for Peace regarding the Status of their Forces (PfP SOFA), signed in Brussels on the 19th of June 1995.

10.2 Once the Republic of North Macedonia has become a Party to the North Atlantic Treaty, the status of the PN Personnel while on the territory of the RN shall be governed by the Agreement between the Parties to the North Atlantic Treaty regarding the status of their forces (NATO SOFA), signed in London on the 19th of June 1951.

ARTICLE 11

SETTLEMENT OF DISPUTES

11.1 Without prejudice to the provisions of NATO SOFA and PfP SOFA, any dispute regarding the interpretation and implementation of this TA will be resolved by consultation between the Parties at the lowest possible level and will not be referred to any national or international tribunal or third party for settlement.

ARTICLE 12

SECURITY OF INFORMATION

12.1 Any information, documents and data exchanged or generated under this TA shall be protected in accordance with Article 9 of the Defence Cooperation Agreement between the Parties and other relevant bilateral agreements in effect.

ARTICLE 13

FINAL PROVISIONS

13.1 This TA shall enter into force on the date of the receipt of the last written notification by which the Parties inform each other, through diplomatic channels, about the completion of the relevant internal procedures for its entry into force.

13.2 This TA may be amended in writing at any time by mutual consent upon a written request of one of the Parties.

13.3 The amendments shall enter into force in accordance with the procedures specified in Article 13(1).

13.4 This TA shall remain in force until terminated by mutual consent of the Parties or at any time subject to a prior three (3) months written notification of either Party informing the other of its withdrawal.

13.5 In the event that there are financial issues or claims which remain unresolved at the time of the termination, the provisions of this TA shall remain in force until the specific issues are properly settled.

IN WITNESS THEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments have signed this TA.

Done in... on... in two (2) originals in English, Greek and Macedonian language. In case of difference in interpretation, the English text shall prevail.

For the Ministry of
National Defence of the
Hellenic Republic
Chief of Hellenic National Defence General Staff
General Christos Christodoulou

For the Ministry
of Defence of the
Republic of North Macedonia
Chief of General Staff
LTG Vasko Gjurchinovski

Annexes:

"A" QRA(I) Requirements and Operations- CBOAP QRA(I) Missions and Tasks
"B" Airspace Utilization and Coordination Procedures
"C" Communications Plan
"D" Radar-Based Coordination Procedures and Separation Standards
"E" Search and Rescue Procedures
"F" Servicing Procedures Familiarization and Training
"G" Abbreviations

ANNEX A TO THE TA
FOR AIR POLICING
IN SKOPJE FIR (LWSS)
DATED 30/9/2019

QRA (I) REQUIREMENTS AND OPERATIONS-CBOAP QRA (I) MISSIONS AND TASKS

A.1 All QRA(I) requirements and operations as laid down in bilateral arranged documents and national QRA(I) directives applicable to this TA.

A.2 **RN Command and Control (C2) Structure**

- General Staff of the Army, Skopje;
- Joint Operational Command (JOC), Kumanovo;
- Air force brigade, Petrovec
- Air Surveillance and Reporting battalion (AS&Rb), CRC, Petrovec.

A.3 **Nation Providing QRA(I)**

PN will provide 24/7 AP over RN national airspace - SKOPJE FIR (LWSS).
In PN the QRA(I) duty is shared between the MOBs LARISSA(LGLR), TANAGRA (LGTG), NEA ANGHIALOS (LGBL), ARAXOS (LGRX), LEMNOS (LGLM) and SKYROS (LGSY).

A.4 **Scramble Authority**

GRC NAOC is the Scramble Authority for all QRA(I) forces.

A.5 **Scramble Agencies (SA)**

GRC ARS (ATLAS or MAMBO) is the SA for the QRA(I).

A.6 **Scramble Procedures**

RN ATS Authority will inform RN CRC and PN ATS for any emergency situation. RN CRC evaluates all other emergency situations and informs the RN NGA to make decision for AS request. RN CRC will request AS from PN trough the hot line.

A.7 **Scramble Responsibilities**

As laid down in bilateral arranged documents and PN national QRA(I) directives applicable to this TA.

A.8 **Authentication Procedures**

IAW the PN's Authentication Procedures.

A.9 **Intervention Airfield**

The intervention airfield for aircraft within RN will be determined additionally.

A.10 **Alternate Airfield/Diversions**

GRC NAOC will coordinate alternate airfields through the Scramble Agency of the QRA(I).

A.11 **QRA(I) Callsigns and IFF Codes**

IAW the PN's procedures.

A.12 **QRA(I) Frequencies**

See Annex C.

A.13 **CBOAP QRA (I) Missions and Tasks**

1) During CBOAP, QRA (I) Missions and tasks could be assigned as follows:

a) Visual identification (VID)

a.1 When QRA(I) establish visual contact with target, QRA(I) leader will request to approach for VID with the intercepted aircraft initially at 1000 ft (300 m) distance.

a.2 QRA(I) leader will report VID result to the controlling GRC MCU, as follows.

a. 2-1. Number of aircraft.
a. 2-2. Aircraft type.
a. 2-3. Nationality/markings.
a. 2-4. Tail/Board Number.
a. 2-5. Attachment.
a. 2-6. Flight direction, airspeed, altitude.
a. 2-7. Other information.

a.3 QRA(I) leader will provide safe distance with the intercepted aircraft.

a.4 During day IMC and night time, QRA(I) will conduct only electronic ID at 5NM (8 km) distance from the intercepted aircraft with minimum 2000 ft (600 m) vertical separation, if able. The distance of 5NM (8 km) can be reduced to 2NM (4 km) in case that weather conditions permit.

a.5 After QRA(I) leader reports VID result, the controlling GRC MCU will direct next mission.

b) Interrogation on guard frequencies or/and by visual signals.

b.1 QRA (I) will try to establish radio contact with the intercepted aircraft on Guard frequency (121.5 MHz or 243.0 MHz). When radio contact is established, QRA (I) gather all the possible additional information about the intercepted aircraft intentions and behavior. If intercepted aircraft has a radio failure, Interrogation will be completed via visual signals according to the current version of ICAO Doc 7300 "Convention on International Civil Aviation", Annex 2 "Rules of the Air" and with NATO STANAG 3379 "IN-FLIGHT VISUAL SIGNALS".

b.2 During day IMC and night time, QRA(I)s will monitor intercepted aircraft behavior using only radar at 5NM (8 km)distance from the intercepted aircraft with minimum 2000 ft (600 m) vertical separation. The distance of 5NM (8 km) can be reduced to 2NM (4 km) in case that weather conditions permit.

c) Intervention that may include the following tasks:

c-1 Diversion/Escort:

c-1-1: When QRA(I) establish visual contact with target, QRA(I) leader will request to approach for VID with the intercepted aircraft initially at 1000 ft (300 m) distance.

c-1-2: When Diversion/Escort to Point/Out of Space order is given by the controlling GRC MCU, QRA(I) will get into a formation in order to demonstrate their presence.

c-1-3: The QRA(I) leader will contact the intercepted aircraft on 121.5 MHz or 243.0 MHz. If there is no radio contact with the intercepted aircraft, orders will be given visually in accordance with the current version of ICAO Doc 7300 "Convention on International Civil Aviation", Annex 2 "Rules of the Air" and with NATO STANAG 3379 "IN-FLIGHT VISUAL SIGNALS". and they will be also sent by the radio on 121.5 MHz or 243.0 MHz.

c-1-4: When there is an answer from the intercepted aircraft, the QRA(I) leader will switch back to the controlling GRC MCU channel/frequency and will report that the intercepted aircraft is going to comply with the given orders.

c-1-5: The controlling GRC MCU will constantly give instructions to the QRA(I), indicating heading, flight altitude and distance to the appointed point/airspace.

c-1-6: The QRA(I) leader will direct the intercepted aircraft by radio on 121.5 MHz (243.0 MHz) or by visual signals in accordance with the current version of ICAO Doc 7300 "Convention on International Civil Aviation", Annex 2 "Rules of the Air" and with NATO STANAG 3379 "IN-FLIGHT VISUAL SIGNALS".

c-1-7: On reaching appointed point/airspace, QRA(I) leader will clear the intercepted aircraft to continue its flight according to the flight plan.

c-1-8: During day IMC and night time, QRA(I)s will monitor the intercepted aircraft behavior by radar and will direct its flight on 121.5 MHz (243.0 MHz). Minimum closure is 5 NM (8 km) from the intercepted aircraft with 2000 ft (600 m) vertical separation minima. The distance of 5NM (8 km) can be reduced to 2NM (4 km) in case that weather conditions permit.

c-2 Force Landing:

c-2-1: When Force to Land mission is ordered QRA(I) leader will authenticate with the controlling GRC MCU. QRA (I) will get into a formation in order to demonstrate their presence.

c-2-2: The QRA (I) leader will contact the intercepted aircraft on 121.5 MHz or 243.0 MHz and will direct intercepted aircraft to appointed airfield.

c-2-3: The QRA (I) leader will give information to the intercepted aircraft about the appointed for landing airfield on 121.5 MHz or 243.0 MHz.

c-2-4: At a distance of 30 NM (60-50 km) from the appointed for landing airfield the QRA(I) leader will contact Approach/Tower and will receive landing conditions/instructions for the airfield.

c-2-5: Common Approach/Tower frequency for RN airfields will be 119.2 MHz for Ohrid (LWOH) and 120.3 MHz (UHF) for Skopje (LWSK) airport.

c-2-6: Common Approach/Tower frequency for Hellenic military and civil airfields will be 122.10 MHz (VHF) and/or 257.80 MHz (UHF).

c-2-7: The QRA (I) leader will forward the airfield landing conditions/instructions on 121.5 MHz or 243.0 MHz to the intercepted aircraft.

c-2-8: The QRA (I) leader will direct the intercepted aircraft to descend and enter the Approach glide path for Overhead Maneuver over the airfield and to switch to Approach/Tower frequency.

c-2-9: When performing Initial Overhead the QRA (I) leader will extend and retract the gear and will direct the intercepted aircraft to land.

c-2-10: After the intercepted aircraft's gear extension and its report for readiness for landing, the QRA(I) will fly maneuvering in order to block the airfield till the intercepted aircraft has landed and is under the control of ground security forces.

c-2-11: During day IMC conditions and night time the QRA (I) will monitor the intercepted aircraft behavior by the radar and will direct the intercepted aircraft on 121.5 MHz or 243.0 MHz to enter the Approach glide path (IAF,

FAF). Minimal distance with the intercepted aircraft - 5NM (8 km), vertical separation - 2000 ft (600 m). The QRA (I) actions will be:

c-2-11-1: To direct the intercepted aircraft by radio for the landing at the appointed airfield.

c-2-11-2: To maneuver in order to provide a safe separation with the intercepted aircraft for descending in accordance with the Approach Controller instructions.

c-2-11-3: To descend in accordance with the Approach Controller instructions monitoring the intercepted aircraft's behavior.

c-2-11-4: When the intercepted aircraft reaches the Outer Marker, QRA (I) will establish CAP over RWY's reference point (if possible out of clouds), standing by for further instructions from GRC MCU.

c-2-11-5: The QRA (I) will conduct CAP till the intercepted aircraft has landed and is under the control of the ground security forces.

c-3 Warning Burst

c-3-1: When the intercepted aircraft does not comply with the QRA (I) orders, the QRA (I) leader will report to the controlling GRC MCU.

c-3-2: Upon receiving a **clear and direct order** by the controlling GRC MCU, QRA(I) leader will authenticate it.

c-3-3: QRA (I) will be positioned in a safe position for a **warning burst** to the Intercepted aircraft on a parallel course with 1000 ft (300 m) interval.

c-3-4: The Wingman will be positioned so the Leader will be free to maneuver and able to employ the armament on the intercepted aircraft (gun and/or missile).

c-3-5: The Wingman will protect the Leader from possible hostile actions.

c-3-6: The QRA (I) leader will execute warning burst, repeat the orders to the intercepted aircraft and report to the controlling GRC MCU about intercepted aircraft's behavior.

d) Engagement**:** Action taken **by QRA (I)** against a hostile target with intent to **warn or** destroy it **during a specific CBOAP**. The use by QRA (I) of warning shot (gun) and/or lethal force during an Engagement with a military and non military threat **can be executed only under the concurrence of the respective NGA of each Party**.

d.1 QRA(I) will employ weapons after receiving an engagement clearance when the intercepted aircraft does not comply with QRA (I) orders after the execution of warning burst. Upon receiving a **clear and direct order** by the controlling GRC MCU, QRA (I) leader will authenticate it

d.2 QRA(I) will employ weapons in case of self-defense against attack or imminent attack under the condition that the applied force is necessary and proportional in accordance with Rules Of Engagement (ROE) and International Law.

d.3 During the execution of a CBOAP and in case of an engagement, every effort should be taken according to the infrastructure on the ground, in order to prevent (minimize) collateral damages when damaged aircraft hits the ground.

e. Other missions

e-1 Shadow:

e-1-1: The controlling GRC MCU will order QRA (I) Shadow mission in order to monitor the intercepted aircraft behavior by following its flight and gathering all the possible information about it.

e-1-2: QRA (I) leader will authenticate with the controlling GRC MCU for new mission tasked.

e-1-3: The main objective of the QRA (I) is to remain undetected from the intercepted aircraft during the Shadow mission. QRA (I) leader will report to the controlling GRC MCU the intercepted aircraft behavior and QRA(I) readiness for a warning weapon engagement in case of evident hostile maneuvering of the intercepted aircraft.

e-1-4: During day IMC and night time, QRA (I) will monitor intercepted aircraft behavior using only radar at 5NM (8 km) distance from the intercepted aircraft with minimum 2000 ft (600 m) vertical separation. The distance of 5NM can be reduced to 2NM (4 km) in case that weather conditions permit.

e-2 Assignment of aircraft in DISTRESS

e-3 Combat Air Patrol

e-4 Return to Base or recovery (RTB)

e.4.1 RTB mission will be ordered by GRC MCU when:

e.4.1.1: Air Policing mission is accomplished.

e.4.1.2: GRC MCU terminates Air Policing mission.

e.4.1.3: PN NGA terminates QRA (I) actions.

e.4.1.4: QRA (I) report Bingo fuel.

e.4.1.5: In case of emergency or failure. The controlling GRC MCU will direct QRA (I) to the closest/appropriate airfield when emergency requires immediate landing. QRA (I) will report the kind of emergency.

2) In order to accomplish the assigned missions, QRA(I) will perform Interception. When Interception of an aircraft is ordered, the QRA (I) are to comply with ICAO standards concerning Interception Signals and respective restrictions amplified in the current version of ICAO Doc 7300 'Convention on International Civil Aviation', Annex 2 'Rules of the Air' and with NATO STANAG 3379 'In flight visual signals'. QRA (I) leader will report radar search, detection and Interrogation results to the controlling GRC MCU.

3) When Intervention is ordered, the QRA (I) will:

   a. Order designated aircraft to deviate or land to intervention airfields; or
   b. Escort designated aircraft that comply with warnings out of the airspace concerned.

4) Changes in aeronautical information for the assigned intervention airfields will be provided without any delay to PN according to NATO STANAG 7005 "EXCHANGE OF AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION (AIP) AND FLIGHT INFORMATION PUBLICATION (FLIP) DATA". The Forced Landing task will end when the aircraft subject to Intervention has landed and is under control of ground security forces.

5) In case of GRC QRA (I) employment under NATO command over Albania and/or Montenegro, for an air threat heading to North Macedonia, GRC will request R/TOA from NATO CAOC for QRA (I) (before entering RNM FIR) and RN will grant permission for QRA (I) employment under GRC National command to conduct CBOAP within North Macedonia FIR. RN and PN shall immediately report, through their national chain of command, to the respective national authorities, including the National Governmental Authority (NGA), for the granted permission and initiation of CBOAP. CBOAP will be implemented through continuous coordination between RNM and GRC Military Control Units.

6) Secure means and authentication procedures will be used for the communication of both parties, if required.

7) Rules of Engagement (ROE) and Air Policing Procedures will be in accordance with the relevant valid NATO documents as far as they do not contradict to the Agreement on Defence Cooperation, this TA or the national legislations of the two countries.

A.14 **RENEGADE procedures**

A situation foreshadowing a RENEGADE event involves: a civilian aircraft, occurs in national or international airspace and the aircraft does not react according to expectations. Because time is of the essence, once certain criteria are met, appropriate military action must be initiated even though elements of doubt concerning the categorization as RENEGADE might remain. For the purpose of this TA the Identification and classification criteria regarding RENEGADE, will be in accordance with the relevant valid NATO documents. RENEGADE AC will be classified as either "Suspected RENEGADE," "Probable RENEGADE," or "Confirmed RENEGADE".

National Governmental Authority: RN will provide/nominate a NGA and inform the relevant GRC authorities [Hellenic National Department of General Staff (HNDGS) Operations Centre (OC)], of contact details.

After a RENEGADE declaration, the RN will inform RN Joint Operational Command & RN NGA.

RN Joint Operational Command will inform through secure means and appropriate authentication procedure the Hellenic National Defence General Staff Operations Centre (HNDGS-OC) which is the PN responsible authority for RENEGADE issues.

Detailed procedures to obtain a rapid decision to support mission requirements have to be developed between RN and PN.

NOTES:

1. Flight data (altitude, speed, distance) will be in the Imperial system.

2. The escorting QRA(I) will remain 1000 ft (300m) above the intercepted aircraft while the accepting QRA(I) will approach from below with a minimum of 1000 ft (300m) vertical separation from the intercepted aircraft.

3. "See and avoid" principle will be held.

A-15 Exchange of Aeronautical Information

1) The exchange of aeronautical information publication (AIP) and Flight Information Publication (FLIP data) for the assigned airfields shall be provided in compliance with NATO STANAG 7005 "EXCHANGE OF AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION (AIP) AND FLIGHT INFORMATION PUBLICATION (FLIP) DATA".

2) For the purposes of the present TA and following the requirements of STANAG 7005, the data to be changed are regarded as either a major change or a minor change, as follows:

(a) Major Changes:

a-1. Alignment of procedures.

a-2. Missed Approach Procedures.

a-3. Holding Procedures.

a-4. Minima.

a-5. Altitude Restrictions.

a-6. Main Navigational Aids.

a-7. Runway Environment and Elevation.

a-8. Frequencies

(b) Minor Changes:

b-1. Aerodrome Variation.

b-2. Procedure Designation.

b-3. Coordinates.

b-4. Aerodrome Layout.

b-5. Arresting System.

3) Distribution of information on changes:

(a) The Mil AIS Offices responsible for originating the Mil AIP and/or FLIP changes are as follows:

a-1. For the Republic of North Macedonia:

Air Surveillance and Reporting battalion (AS&Rb), CRC
NH "Strasho Pindzur" Barracks
P.O. BOX 1000, Skopje, Petrovec
Telephone: +38922565401 Cell:+38970403710

a-2. For the Hellenic Republic:

JOINT CIVIL AND MILITARY ATS GROUP
CIVIL AVIATION AUTHORITY
SECTION (YEP/E1/C)
P.O BOX 70360
GR 16610 GLYFADA
GREECE
AFTN: LGGGYNYP Telefax: ++30-210-9750757
Telephone: ++30-210-9972487

(b) The changes shall be sent by printed amendments and distributed by the Mil AIS Offices as to reach recipients at least 28 days in advance of the Aeronautical information regulation and control (AIRAC) effective date.

A.16 **Means of Communications**

Secure Radios shall be used as primary means of communication for QRA (I) operations over RN.

A.17 **Link-16 Operations and Standards**

Use of Link 16 will be performed over RN territory according to paragraph 5.5.3 of the TA.

A.18 **RN Aeronautical Information**

RN AIP.

A.19 **Training and Exercises**

Cross Border QRA (I) exercises are required in order to train the Command and Control structure (military and civil authorities), ASACS operators and QRA (I) pilots. A minimum of two live flying exercises should be flown each year;

ANNEX B TO THE TA
FOR AIR POLICING
IN SKOPJE FIR (LWSS)
DATED 30/9/2019

AIRSPACE UTILISATION AND COORDINATION PROCEDURES

B.1 General

ATS shall be provided to OAT flights in accordance with all relevant parts of Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation -Air Traffic Services and the ICAO SUPPS - Doc 7030. ICAO standards are not repeated within this document.

B.2 Airspace Structure and ICAO Classification within the airspace of RN

Details and maps of the airspace limits and classifications within the airspace of RN AIP.

B.3 Training Activities

The PN may require to conduct flights for familiarization with the terrain and training purposes in RN airspace.

B.4 Coordination Procedures for Military Flights conducting ALPHA/TANGO Scrambles

During an ALPHA scramble, the MCU will take responsibility for fighter control provision to QRA (I) aircraft within the RN airspace. It is the responsibility of RN ATSU to avoid or coordinate conflicts with AP flights in accordance with the following:

An ALPHA Scramble has priority over all civil and military air traffic except aircraft with an emergency.

In the event of an ALPHA/TANGO Scramble, the MCU will inform RN ATSU. Tel.number +38923148408 or ATSMFC 378321 and the RN AOC By hotline, tel. number +38922565401, cell:+38970403710,
E-mail: mkasoc@mod.gov.mk of the following:

a. Departure Base of the AP- QRA (I) aircraft.
b. Position and identity (if able) of the target aircraft within RN airspace.
c. Callsign and SSR Mode 3 A/C of the AP-QRA(I) aircraft.
d. Requested heading and flight level.
e. Information in case of a supersonic flight.
f. Any other additional information as required.

RN ATSU shall acknowledge the heading and flight level given and shall provide the necessary support to ensure the required priority to the ALPHA Scramble in the use of

airspace. If the cruising level is not immediately available, RN ATSU will coordinate for an alternative level which will have minimal impact on the ALPHA/ TANGO Scramble aircraft.

The appropriate level is to be granted as soon as the air traffic situation permits. Once the ALPHA/ TANGO Scramble is airborne and heading for RN airspace, GRC ARS will identify the scramble aircraft via radar and pass this information to RN ATSU.

If the cruising level is still not available for flight safety reasons, the most expeditious alternative is to be allocated. The cruising level is to be granted as soon as aircraft safety permits. It is then the responsibility of the relevant ATSU to ensure separation is maintained between GAT and the radar identified aircraft involved in an ALPHA Scramble.

Once the ALPHA or TANGO Scramble is complete, the MCU will inform RN ATSU and the RN AOC about:

a. Current position,

b. Intended flight path,

c. Recovery airbase, and

d. Flight level/block of levels.

In the event of a loss of communications with the MCU, the ALPHA or TANGO Scramble will be terminated and the aircraft / formation will contact RN ATSU to provide an initial radar service back to the MOB.

B.5 **Scramble Change Procedures**

A scramble may change from TANGO to ALPHA and vice versa at any time. In such a case the MCU must inform RN ATSU of the scramble change, intended direction of flight and flight level. However, when changing **to** an ALPHA scramble the MCU remains responsible for maintaining minimum separation standards until the RN ATCU confirms that they have cleared the airspace. RN ATSU will guarantee a swift response to a change in status of the flight and will take into account flight safety.

B.6 **Emergency Procedures**

In the event of a QRA (I) aircraft suffering an emergency, the following procedures are to be followed:

If aircraft are under MCU control, they will inform RN ATSU about any declared emergency situation and the pilot's intentions. The QRA (I) aircraft suffering an emergency may be handed over to a RN ATSU for transit back to base or to a suitable recovery base.

If the aircraft is under civil RN ATSU control:

a. At the time of the emergency, aircraft are to squawk Mode 3A, 7700.

b. The QRA (I) aircraft shall declare an emergency situation and report its intentions.

c. The RN ATSU will inform the MCU about the declared emergency

situation and the pilot's intentions.

d. The QRA (I) aircraft will remain under civil ATSU control until it leaves RN airspace heading towards the PN airspace.

B.7 **Approach and Landing Requirements at Diversion/Recovery Airfields**

The suitable airfields in RN for emergency cross contingencies are Skopje (LWSK) and Ohrid (LWOH). Ohrid (LWOH) will only be used for emergency landing in event of a technical failure that does not allow the QRA (I) aircraft continue flight reach Skopje (LWSK) or when Skopje (LWSK) is unavailable.

Approach and landing will be conducted under the control of Skopje APP **(M-NAV**. The QRA(I) force provider is to assure that standard operating procedure for QRA(I) aircraft, including emergency procedures, are provided to the relevant MOB staff via national points of contact (POC's). The providers should also arrange for aircraft ground handling training to be provided to the LWSK aerodrome staff as required. Contact information can be found via the RN CRC. (ANNEX C para C.3.4)

After landing at LWSK, ATC will instruct the QRA (I) to use the shortest route to the military apron. Further assistance to the QRA (I) will be provided by RN.

Should the QRA (I) be required to land at LWOH, LWOH APP/TWR will instruct armed QRA (I) aircraft to the designated parking area.

If the aircraft is not armed LWOH APP/TWR will direct the aircraft to the appropriate parking location and await arrival of RN technical support.

ANNEX C TO THE TA
FOR AIR POLICING
IN SKOPJE FIR (LWSS)
DATED 30/9/2019

COMMUNICATIONS PLAN

C.1 Frequencies

Skopje LWSK:
- TWR 118.5 MHZ
- APP 120.3 MHZ
- ACC 119.375 MHZ
- ACC136.425 MHZ
- ACC 120.025 MHZ

Ohrid LWOH:
- APP/TWR 119.2 MHZ

Emergency:
- 121.500 MHZ

C.2 Radio Contingency Procedures

In the event of QRA (I) aircraft losing communications with the MCU, they are to attempt to regain two-way communication using standard procedures. If these procedures fail, the ALPHA/ TANGO Scramble will be terminated and the QRA (I) aircraft shall attempt to contact RN ATSU on 121 .500MHz. Once two-way communication with RN ATSU are regained, the aircraft will receive the appropriate ATS for recovery to base. RN ATSU will inform the MCU and relay any instructions to the QRA(I) aircraft as required.

If there is a total aircraft communications failure, the aircraft is to select Mode 3A 7600, terminate the mission, descend to FL150 and take a heading towards exit point BEKVA.

C.3 Landline Communications Plan

ARS Larisa and CRC Drenov Dol.
ARS Larisa and Skopje ATSU (M-NAV).

C.3.1 ARS Larisa
Master Controller tel: +30 2410565520/21/22

C.3.2 CRC Drenov Dol
Duty officer of the AS&Rb tel: +389 2 2565 401
Cell: +38970403710

C.3.3 ATSU Skopje(M-NAV).
ATSU Skopje Supervisor tel: +389 2 3148 408

ATSMFC: 378321

C.4 Landline Contingency Procedures

C.4.1 Fall-Back Procedures for Coordination

In case of failure of the direct line between the coordinating partners, coordination may be effected via:

ARS Larisa
Master Controller tel: +30 2410 549025

Air Brigade Duty officer tel: +389 2 2565 201

ANNEX D TO THE TA
FOR AIR POLICING
IN SKOPJE FIR (LWSS)
DATED 30/9/2019

RADAR-BASED COORDINATION PROCEDURES AND SEPARATION STANDARDS

D.1 Secondary Surveillance Radar (SSR) Code Assignment

The following SSR Mode 3A codes will be used at all times:

All QRA(I) Aircraft:

Mode 1 **TBD**
Mode 2 as individually assigned
Mode 3A **TBD**

Training Sorties:

Mode 1 **TBD**
Mode 2 as individually assigned
Mode 3A **TBD**

D.2 ALPHA/ TANGO Scramble

Normally, all aircraft will squawk SSR Mode 1-2-3A/C.

Per ICAO Doc.9433 "Manual concerning Interception of Civil aircraft ":

An aircraft *equipped with an Airborne Collision Avoidance System (ACAS), while being intercepted, may perceive the interceptor as a collision threat and thus initiate an avoidance manoeuvre in response to an ACAS resolution advisory. The interceptor as an indication of unfriendly intentions might misinterpret such a manoeuvre. It is important, therefore, that pilots of intercepting AC (QRA-1) equipped with a Secondary Surveillance Radar (SSR) transponder, suppress the transmission of pressure-altitude information (Mode C and S) within a range of at least 37 Km (20NM) of the AC being intercepted.*

After coordination between the MCU and RN ATSU, the MCU may instruct the QRA (I) to turn the SSR transponder off. In this instance, the MCU is responsible for maintaining predefined separation minimums between GAT and the ALPHA/TANGO scramble aircraft.

Should a QRA(I) aircraft experience problems with its SSR transponder, the MCU will inform RN ATSU and request permission to continue the mission without a serviceable SSR Mode 3 A/C.

D.3 **Separation Standards for GAT**

For GAT flights, separation standards to be applied by RN ATSU.

Vertical separation:

At and below FL410:	**1000 feet**
Above FL410 :	**2000 feet**

Lateral separation: **5NM**

D.4 **Separation Standards for ALPHA / TANGO Scrambles**

For ALPHA/ TANGO Scrambles, the separation standards applicable for GAT are to be applied by RN ATSU.

When the intentions of other traffic are known (through tactical coordination),the following vertical separation is to be applied:

At and below FL410 when both aircraft are subsonic:	**1000 feet**
Above FL410, both aircraft subsonic:	**2000 feet**
At and below FL450 when one aircraft supersonic:	**2000 feet**
Above FL450 when one or both aircraft supersonic:	**4000 feet**
All levels when both aircraft supersonic:	**4000 feet**
Lateral separation to be applied:	**5NM**

When the intentions of other aircraft are not known, separation at all levels to be applied:

Vertically:	Not less than	**5000 feet**
Laterally:	Not less than	**10-20NM** (depending on ATS radar operational status)

In case of a RENEGADE aircraft, RN ATSU will sanitize an area around the affected aircraft of 25 NM radius extended vertically to all levels of regulated airspace.

Only QRA (I) will be allowed to enter the aforementioned area once established.

D.5 **Formation Flights**

Civil ATS units consider formation flight of military aircraft, when flying as GAT or OAT as one flight. Splitting of a formation shall be performed only as required tactically during an OAT flight, or in an emergency situation.

D.6 **Supersonic Flight**

D.6.1 With the exception of ALPHA Scrambles, supersonic flights within airspace of the Republic of North Macedonia will not be performed.

D.6.2 For ALPHA Scrambles, supersonic flights can be conducted above 10,000 feet AGL and climb, when required by the tactical situation. The MCU are to inform Skopje ATSU immediately an aircraft goes supersonic and are to keep an accurate record of all supersonic flights for 90 days.

ANNEX E TO THE TA
FOR AIR POLICING
IN SKOPJE FIR (LWSS)
DATED 30/9/2019

SEARCH AND RESCUE (SAR) PROCEDURES

E.1 GENERAL

PN will assist RN SAR services, with SAR assets in the framework of the AP activities within RN airspace. The basic guidelines for the execution of SAR missions within SKOPJE FIR (LWSS), are depicted in the provisions of this TA, Annex 12/ICAO, AIP GREECE, AIP of North Macedonia and ATP-10.

E.2 EXECUTION

E.2.1 Area of Operation

SKOPJE FIR (LWSS)

E.2.2 Type of mission

SAR for PN aircrews following an air accident within SKOPJE FIR (LWSS).

E.2.3 Primary Assets

All PN SAR assets, which are appointed by the PN Authorities to contribute to these missions.

E.2.4 Secondary Assets

PN's SAR Assets.

E.2.5 SAR C2 Authorities for PN assets

Tactical Command: COM HTAF;

Tactical Control: COM HTAF

E.2.6 SAR Alert Status

During Air Policing flights within RN airspace, PN and RN will set the appropriate assets in high alert status.

E.2.7 Diplomatic Clearance

Considering the nature of the relevant operations, an annual diplomatic clearance to PN SAR assets will be issued by RN Authorities for carrying out military flights over sovereign territory and potential landings.

E.2.8 SAR Training Flights

Ad-hoc plans will be agreed between PN and RN Authorities in case of SAR Training flights, including specific procedures and detailed planning.

E.3 EMERGENCY/CRASH OF AN AIR POLICING FLIGHT INSIDE SKOPJE FIR (LWSS)

Should an emergency situation or an aeronautical mishap occur to a PN Air Policing aircraft, the following procedure is going to be applied:

E.3.1 RN Authorities for SAR see AIP.

RN SAR Agencies will immediately plan, task and coordinate SAR mission to the benefit of the emergency situation.

PN AOC shall be notified immediately by RN authorities about ongoing plan - operations and must be updated continuously. That should encompass general information about the incident, search patterns, digital map snapshot of assigned search area, survivor(s) recovery facilities and any other useful information in order to fulfil the assigned task. PN AOC will inform PN JRCC with all details in order to alert and plan the appropriate PN SAR assets to complement RN SAR assets if necessary.

E.3.2 PN AOC - PN JRCC

PN AOC will ensure that all information about aircrew details, survival gear and equipment will be passed to RN agencies with no delay and will be on alert to support them, if required.

Upon notification of the incident, PN AOC will liaise and coordinate with the appropriate RN agency responsible for SAR operations, based on relevant available information provided by all ASACS and ATS agencies involved, via voice/mail/radio or other systems.

Decision to launch the PN SAR assets on alert, may depend on actual situation[1] at the time of incident, as well as on a request for assistance by RN SAR Authorities (to complement RN SAR assets tasked by RN agencies).

In case of RN requesting for PN SAR support, once all necessary information is gathered, PN AOC will issue immediately a SAR mission, informing RN SAR Agency and Hellenic Republic Embassy in Skopje.

PN JRCC will be kept informed and will manage all the diplomatic and Public Information (PI) related issues. Should situation dictate, it will take over in organizing repatriation of PN survivor(s) via medical flight.

For the above and all other details about SAR missions, procedures, assets and coordination (real or training), a separate TA will be signed as soon as possible between the commanders of two responsible agencies, PN JRCC – RN RCC.

E.4 POINT OF CONTACT (POC)

Points of contact in both RN and PN should be appointed by the two responsible agencies and must be disclosed to all agencies that will contribute in SAR.

E.4.1 POC

RN RCC –See AIP

PN AOC

1 Weather conditions, last known position, contact with survivor (s), presence of an on-scene coordinator, etc.

PN JRCC – See AIP

Hellenic Republic Embassy in Skopje

ANNEX F TO THE TA
FOR AIR POLICING
IN SKOPJE FIR (LWSS)
DATED 30/9/2019

SERVICING PROCEDURES FAMILIRIZATION AND TRAINING

F.1 Both Parties will be responsible to provide for safe landing and rescue the crew in case of emergency of the QRA (I) of the other Party. Servicing of the A/C to return to the home airbase will be performed by QRA (I) crew or by a maintenance group that will be dispatched from the Party which owns the QRA (I).

F.2 No equipment is required to be transferred to the affected airports/bases. Any required equipment needed for servicing of the A/C will be transferred after landing of the QRA (I) in the host base.

F.3 Ground school training courses are to be established for the ground personnel of the RN, which is posted in RN Air Bases that might be used as emergency landing Airfields by the QRAs, covering at least the following areas:

F.3.1 Familiarization on the basic system and the weapons of the A/C;

F.3.2 Dangerous areas of the A/C or dangerous materials (Hydrazine, composite materials etc).

F.3.3 Marshalling of the A/C in accordance with NATO standards (STANAG 3117 "AIRCRAFT MARSHALLING SIGNAL").

F.3.4 Emergency procedures of the A/C.

F.3.5 Rescue of the crew of the A/C.

F.4 In facilitating and supporting the particular bilateral co-operation, both Parties agree to establish and organize ground school courses on the training topics of paragraph 3, above. Ground School training Program(s) will be drafted in collaboration and will be agreed by both Parties. Training audience will be RN ground personnel (appointed by the RN), while training instructors will be appointed by the PN. During the training, each Party will provide necessary training support, according to its respective responsibilities to the Program (i.e., logistic support, or training material, in hard and soft copy).

ANNEX G TO THE TA
FOR AIR POLICING
IN SKOPJE FIR (LWSS)
DATED 30/9/2014

ABBREVIATIONS

AD	*Air Defence*
AEW&C	*Airborne Early Warning & Control*
ACAS	*Airborne Collision Avoidance System*
ACC	*Air Control Center*
AIP	*Aeronautical Information Publication*
ANS	*Air Navigation Services*
AOC	*Air Operation Center*
AOR	*Area of Responsibility*
AP	*Air Policing*
APF	*Air Policing Fighters*
ARS	*ACC-RPC-SFP*
ASACS	*Air Surveillance and Control System*
ATC	*Air Traffic Control*
ATS	*Air Traffic Services*
ATSU	*Air Traffic Service Unit*
C2	*Command and Control*
CAA	*Civil Aviation Authority*
CBO	*Cross Border Operations*
CBOAP	*Cross Border Operations for Air Policing*
CRC	*Control & Reporting Centre*
FIR	*Flight Information Region*
FL	*Flight Level*
GAT	*General Air Traffic*
GCI	*Ground-Controlled Interception*
HAFGS	*Hellenic Air Force General Staff*
HNDGS	*Hellenic National Defence General Staff*
HTAF	*Hellenic Tactical Air Force*
IAW	*In Accordance With*
ICAO	*International Civil Aviation Organization*
JRCC	*Joint Rescue Coordination Center*
KHz	*Kilohertz*
MCU	*Military Control Unit*
MHz	*Megahertz*
MOB	*Main Operating Base*
NAOC	*National Air Operation Center*
NATO	*North Atlantic Treaty Organization*
NGA	*National Governmental Authority*
OAT	*Operational Air Traffic*
PfP	*Partnership for Peace*
PI	*Public Information*
PN	*Providing Nation*
POC	*Point of Contact*
QRA(I)	*Quick Reaction Alert (Interceptor)*
RN	*Receiving Nation*
RPC	*Recognized Air Picture Production Center*
SA	*Scramble Agencies*
SAR	*Search And Rescue*
SFP	*Sensor Fusion Post*
SiSu	*Site Survey*
SOP	*Standard Operating Procedure*
SOFA	*Status of Forces Agreement*
SSR	*Secondary Surveillance Radar*
STANAG	*Standardization Agreement*
TA	*Technical Arrangement*
TACOM	*Tactical Command*
TACON	*Tactical Control*
TBD	*To Be Discussed*
TCAS	*Traffic Collision Avoidance System*
VID	*Visual Identification*

ΕΠΙΣΗΜΗ ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ TRADUCTION OFFICIELLE OFFICIAL TRANSLATION

No.Φ.092.22/5941

ΤΕΧΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ

ΜΕΤΑΞΥ

ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΙ

ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΑΜΥΝΑΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ

ΤΗΝ ΕΝΑΕΡΙΑ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ ΤΟΥ FIR ΤΩΝ ΣΚΟΠΙΩΝ (LWSS)

Το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και το Υπουργείο Άμυνας της Δημοκρατίας της Βόρειας Μακεδονίας, καλούμενα εφεξής τα "Μέρη",

Τονίζοντας την ανάγκη επέκτασης της συνεργασίας στον τομέα της Εναέριας Αστυνόμευσης,

Επιθυμώντας να παρέχουν αμοιβαία συνδρομή στη διάρκεια επιχειρήσεων εναέριας αστυνόμευσης σε καιρό ειρήνης, ιδίως όσον αφορά τις εναέριες απειλές, και να προάγουν την ασφάλεια των πτήσεων και την εφαρμογή διαδικασιών λήψης αποφάσεων,

Λαμβάνοντας υπ' όψιν την Τελική Συμφωνία για την Επίλυση των Διαφορών, όπως περιγράφεται στις Αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών 817(1993) και 845(1993), τη Λήξη της Ενδιάμεσης Συμφωνίας του 1995, και την Εδραίωση Στρατηγικής Εταιρικής Σχέσης μεταξύ των Μερών, που υπεγράφη στις Πρέσπες στις 17 Ιουνίου 2018,

Τηρώντας τις διατάξεις περί Εναέριας Αστυνόμευσης της σχετικής εθνικής νομοθεσίας των δύο Κρατών,

Δεδομένης της Διεθνούς Σύμβασης Πολιτικής Αεροπορίας που υπεγράφη το Δεκέμβριο του 1944 στο Σικάγο,

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τις διατάξεις της Συμφωνίας μεταξύ των Μερών του Βορειοατλαντικού Συμφώνου σχετικά με την Κατάσταση των Δυνάμεών τους (εφεξής "NATO SOFA") που υπεγράφη στο Λονδίνο στις 19 Ιουνίου 1951,

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τις διατάξεις των Κρατών-Μερών του Βορειοατλαντικού Συμφώνου και των άλλων Κρατών που συμμετέχουν στη Σύμπραξη για την Ειρήνη σχετικά με το Καθεστώς των Δυνάμεών τους (εφεξής "PfP SOFA"), που υπεγράφησαν στις Βρυξέλλες στις 19 Ιουνίου 1995,

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τη Συμφωνία Αμυντικής Συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Βόρειας Μακεδονίας, που υπεγράφη στα Σκόπια στις 02.04.2019 (εφεξής "Συμφωνία Αμυντικής Συνεργασίας"),

Συμφώνησαν ως εξής:

ΑΡΘΡΟ 1
ΣΚΟΠΟΣ

1.1 Σκοπός της παρούσας Τεχνικής Διευθέτησης (ΤΔ) είναι να προσδιορίσει τις συντονιστικές διαδικασίες που θα εφαρμόζονται μεταξύ των φορέων διοίκησης και ελέγχου της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Βόρειας Μακεδονίας για Διασυνοριακές Επιχειρήσεις Εναέριας Αστυνόμευσης (ΔΕΕΑ) από ελληνικά αεροσκάφη εναέριας αστυνόμευσης (Quick Reaction Alert (Interception) - QRA (I)) για αντιμετώπιση RENEGADE, στρατιωτικών και άλλων εναέριων απειλών στο FIR των ΣΚΟΠΙΩΝ (LWSS).

1.2 Κάθε δραστηριότητα που πραγματοποιείται βάσει της παρούσας ΤΔ θα λαμβάνει χώρα σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία των Μερών, καθώς και σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και τις διεθνείς συμφωνίες που ισχύουν για τα Μέρη. Οι διαδικασίες που προβλέπει η παρούσα ΤΔ είναι επιπρόσθετες των διαδικασιών που ορίζει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), ο EUROCONTROL και οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί των Μερών, καθώς και σύμφωνα με τις αντίστοιχες Συμφωνίες Τυποποίησης (STANAG) του ΝΑΤΟ.

1.3 Το M-NAV της Δημοκρατίας της Βόρειας Μακεδονίας είναι υπεύθυνο για τις Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας (ΥΕΚ) εντός του FIR των ΣΚΟΠΙΩΝ.

ΑΡΘΡΟ 2
ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

2.1 Για τους σκοπούς της παρούσας ΤΔ θα ισχύουν οι εξής όροι και ορισμοί:

α. **Εναέρια Αστυνόμευση (ΕΑ)**: Αποστολή σε καιρό ειρήνης που περιλαμβάνει τη χρήση του Συστήματος Εναέριας Επιτήρησης και Ελέγχου (ΣΕΕΕ), της Εναέριας Διοίκησης και Ελέγχου (ΕΔΕ) και των κατάλληλων μέσων Αεράμυνας (ΑΑ), συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών αναχαίτισης, με σκοπό τη διαφύλαξη της ακεραιότητας του Εθνικού Εναέριου Χώρου της Δημοκρατίας της Βόρειας Μακεδονίας – FIR ΣΚΟΠΙΩΝ (LWSS).

β. **ALPHA Scramble**: Ταχεία απογείωση για ζωντανή αποστολή ΑΑ. Περιλαμβάνει ΕΑ και αποστολές συνδρομής αεροσκαφών σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή προσώπων σε κίνδυνο. Η κυκλοφορία QRA (I) σε ALPHA Scramble έχει προτεραιότητα επί του συνόλου της πολιτικής και στρατιωτικής εναέριας κυκλοφορίας, πλην των αεροσκαφών σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

γ. **Περιοχή Ευθύνης (ΠΕ)**: Για τους σκοπούς της παρούσας ΤΔ, εναέριος χώρος συγκεκριμένων διαστάσεων όπου μια μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΕΚ) έχει ευθύνη παροχής Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας (ΥΕΚ).

δ. **Διασυνοριακές Επιχειρήσεις Εναέριας Αστυνόμευσης (ΔΕΕΑ)**: Επιχειρήσεις Εναέριας Αστυνόμευσης που εκτελούνται από QRA (I) του παρέχοντος έθνους στον εθνικό εναέριο χώρο του λαμβάνοντος έθνους.

ε. **Εμπλοκή**: Ενέργεια που αναλαμβάνεται **από QRA (I)** κατά εχθρικού στόχου με σκοπό να τον **προειδοποιήσει ή** να τον καταστρέψει **στη διάρκεια συγκεκριμένης ΔΕΕΑ**.

στ. **Έλεγχος Μαχητικών**: Το Επίγειο Κέντρο Ελέγχου Αναχαιτίσεων (ΕΚΕΑ) θα παρέχει έλεγχο μαχητικών για την παρακολούθηση και/ή τον έλεγχο δραστηριοτήτων εναέριων επιχειρήσεων όπως αποστολές ΕΑ, εκπαιδευτικές αποστολές αερομαχιών, αποστολές ανεφοδιασμού εν πτήσει και άλλες δραστηριότητες που παρουσιάζουν εξαιρέσεις από την κανονική εφαρμογή διαδικασιών υπηρεσιών κυκλοφορίας που περιγράφονται στους Κανόνες Αέρος του ICAO (το ΕΚΕΑ θα ελέγχει σύμφωνα με τις σχετικές STANAG του NATO).

ζ. **Σχηματισμοί:** Για τους σκοπούς της παρούσας ΤΔ, ο σχηματισμός απαρτίζεται από δύο ή περισσότερα στρατιωτικά αεροσκάφη που πετούν μαζί με βάση τα εξής κριτήρια:

(1) Οι συνιστώσες του σχηματισμού περιορίζονται σε απόσταση 1 νμ πλαγίως και βρίσκονται στο ίδιο υψόμετρο. Κατ' εξαίρεση, κατά τη διακριτική ευχέρεια του ελεγκτή, τα όρια αυτά μπορούν να αυξηθούν σε 3 νμ και/ή 1000 πόδια.

(2) Ο σχηματισμός μπορεί να λειτουργεί εκτός των ανωτέρω παραμέτρων, με την προηγούμενη έγκριση των αρχών εναέριου χώρου. (Όλες οι παράμετροι πρέπει να ελεγχθούν εκ των προτέρων σύμφωνα με το πραγματικό μέγεθος/σχήμα/απόσταση του τακτικού σχηματισμού).

η. **Ερώτηση**: Όλα τα μέτρα και οι ενέργειες που πραγματοποιούνται για να προσδιοριστεί η ταυτότητα μιας διαδρομής.

θ. **Επέμβαση**: Ενέργεια που πραγματοποιείται για να εκτραπεί ένα αεροσκάφος από την πορεία πτήσης ή την αποστολή του, πάνω από τον εθνικό εναέριο χώρο. Για τους σκοπούς της παρούσας ΤΔ, ο όρος Επέμβαση περιλαμβάνει και την "αναγκαστική προσγείωση".

ι. **Εθνικό Κέντρο Αεροπορικών Επιχειρήσεων (ΕΚΑΕ)**: Το κέντρο επιχειρήσεων που υπάγεται στο αντίστοιχο εθνικό Αρχηγείο, το οποίο αναθέτει, ελέγχει και εκτελεί όλες τις αποστολές ΕΑ.

ια. **Εθνική Κυβερνητική Αρχή (ΕΚΑ)**: η ορισθείσα Εθνική Αρχή που έχει τη δικαιοδοσία να παρέχει άδεια για εμπλοκή στον εθνικό εναέριο χώρο της.

ιβ. **Παρέχον έθνος**: Η Ελληνική Δημοκρατία.

ιγ. **Μονάδα Ταχείας Αντίδρασης (Αναχαίτιση) (Quick Reaction Alert (Interceptor) – QRA (I))**: Μαχητικά ΑΑ που εκτελούν, μετά από προειδοποίηση, αποστολή εναέριας αστυνόμευσης σε καιρό ειρήνης. Για τους σκοπούς της παρούσας ΤΔ:

Στοιχεία ΣΕΕΕ του παρέχοντος έθνους και μαχητικά ΑΑ πρέπει να τηρούνται σε υψηλή Κατάσταση Ετοιμότητας (ΚΕ) για να αποτελούν δύναμη QRA (I). Αποστολή της είναι να αστυνομεύει το FIR των ΣΚΟΠΙΩΝ (LWSS), να διατηρεί την ακεραιότητά του και να δρα αποτρεπτικά.

ιδ. **Λαμβάνον έθνος**: Η Δημοκρατία της Βόρειας Μακεδονίας.

ιε. **Ελάχιστο Μειωμένου Κάθετου Διαχωρισμού (ΕΜΚΔ)**: Κάθετος διαχωρισμός 1000 ποδών (300μ) μεταξύ αεροσκαφών που διαθέτουν Σύστημα Αποφυγής Συγκρούσεων Αεροσκαφών (TCAS) ή Σύστημα Αποφυγής Εναέριων Συγκρούσεων (ACAS), που εφαρμόζεται μεταξύ FL290 και FL410, βάσει περιφερειακών συμφωνιών αεροπλοΐας και σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που προσδιορίζονται στην παρούσα.

Εντός του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου ΕΜΚΔ, τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται σε στρατιωτικές, τελωνειακές και αστυνομικές υπηρεσίες χαρακτηρίζονται ως κρατικά αεροσκάφη και, με την ιδιότητα αυτή, επιτρέπεται να λειτουργούν είτε ως επιχειρησιακή εναέρια κυκλοφορία (ΕΕΚ) είτε ως γενική εναέρια κυκλοφορία (ΓΕΚ) εντός του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου ΕΜΚΔ.

ιστ. **RENEGADE**: Μια πολιτική πλατφόρμα που εκτιμάται ότι επιχειρεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να προκαλεί υποψίες ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως όπλο για τη διάπραξη μιας τρομοκρατικής επίθεσης.

ιζ. **Παρακολούθηση**. Ενέργεια που γίνεται για να διατηρηθεί μια διορισθείσα εναέρια επαφή υπό παρακολούθηση.

ιη. **Υποστηρικτική Πτήση**: Στρατιωτική πτήση υποστήριξης επιχειρήσεων ΕΑ (π.χ. πτήση έγκαιρης προειδοποίησης και ελέγχου - AEW&C).

ιθ. **TANGO Scramble**: Ταχεία απογείωση για κατευθυνόμενη εκπαιδευτική αποστολή Αεράμυνας, που εκτελείται σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς πτήσεων. Για τους σκοπούς της παρούσας ΤΔ, αποτελεί δραστηριότητα πτήσης στρατιωτικής εκπαίδευσης του αεροσκάφους που συμμετέχει σε ΕΑ, που εκτελείται υπό τον Έλεγχο Αεράμυνας σε στενό συντονισμό με τη Μονάδα Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας (ΜΥΕΚ) για απεμπλοκή της κυκλοφορίας. Η κυκλοφορία QRA (I) σε TANGO Scramble **δεν** έχει προτεραιότητα επί της πολιτικής και στρατιωτικής εναέριας κυκλοφορίας.

2.2 Οι συντομογραφίες που χρησιμοποιούνται στην παρούσα ΤΔ παρατίθενται στο Παράρτημα Ζ.

ΑΡΘΡΟ 3

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

3.1 Τα Μέρη θα ενημερώνουν το ένα το άλλο για τυχόν μεταβολές της κατάστασης λειτουργίας των εγκαταστάσεων και των βοηθημάτων πλοήγησής τους οι οποίες μπορεί να επηρεάσουν τις διαδικασίες που προσδιορίζει η παρούσα ΤΔ.

3.2 Ο Επικεφαλής του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας (ΑΤΑ) θα αναθέσει την εκτέλεση ΕΑ στον εθνικό εναέριο χώρο του λαμβάνοντος έθνους στο Εθνικό Κέντρο Εναέριων Επιχειρήσεων (ΕΚΕΕ) του παρέχοντος έθνους. Ο Διοικητής της ΑΤΑ θα ενσωματώσει τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΔ στα αντίστοιχα Επιχειρησιακά Σχέδια. Το παρέχον έθνος θα ενημερώνει τις εθνικές αρχές του λαμβάνοντος έθνους σε περίπτωση αλλαγής της διοίκησης.

3.3 Οι εκτελεστικοί φορείς για την υλοποίηση της παρούσας ΤΔ είναι:

α. Από την πλευρά του παρέχοντος έθνους:

- Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας (ΓΕΕΘΑ), Αθήνα
- Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (ΓΕΑ), Αθήνα
- Αρχηγείο Τακτικής Αεροπορίας (ΑΤΑ), Λάρισα
- Εθνικό ΚΑΕ (ΕΚΑΕ), Λάρισα
- 1ο ΚΕΠ ΠΑΡΝΗΘΑΣ

β. Από την πλευρά του λαμβάνοντος έθνους:

- Γενικό Επιτελείο Στρατού, Σκόπια
- Κοινή Επιχειρησιακή Διοίκηση (JOC), Kumanovo
- Ταξιαρχία Πολεμικής Αεροπορίας, Petrovec
- Τάγμα Εναέριας Παρακολούθησης και Αναφοράς (AS&Rb), Κέντρο Αναφοράς και Ελέγχου (CRC), Petrovec.

3.4 Καθώς το λαμβάνον έθνος δεν διαθέτει τα αεροσκάφη που απαιτούνται για την εκτέλεση ΕΑ, η αποστολή ΕΑ στο λαμβάνον έθνος θα διεξάγεται με αναχαιτιστικά του παρέχοντος έθνους. Για να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική εκτέλεση αυτής της αποστολής, θα θεσπιστούν διαδικασίες Διασυνοριακών Επιχειρήσεων (ΔΕ) μεταξύ του παρέχοντος έθνους και του λαμβάνοντος έθνους, οι οποίες θα επιτρέψουν την ανεμπόδιστη διέλευση αεροσκαφών ΕΑ που εκτελούν πραγματικές ή εκπαιδευτικές αποστολές ΕΑ στην περιοχή.

3.5 Το ΕΚΑΕ του παρέχοντος έθνους διατηρεί Εξουσία Ταχείας Απογείωσης για Ερώτηση/Οπτική Αναγνώριση (ΟΑ), Παρακολούθηση και Επέμβαση κατά στρατιωτικής

απειλής εντός του εναέριου χώρου του λαμβάνοντος έθνους, εκτόξευση πυροτεχνικών φωτοβολίδων ως μέσου προειδοποίησης, προειδοποιητικές βολές. Η εξουσία εμπλοκής για στρατιωτικές απειλές υπόκειται στην έγκριση του παρέχοντος έθνους και της ΕΚΑ του λαμβάνοντος έθνους.

3.6 Τα περιστατικά RENEGADE αποτελούν ευθύνη των Εθνικών Αρχών του λαμβάνοντος έθνους. Έτσι, οι διαδικασίες Επέμβασης και Εμπλοκής για περιστατικά RENEGADE παραμένουν εντός των ΕΚΑ του λαμβάνοντος έθνους.

3.7 Σε κάθε περίπτωση, η χρήση προειδοποιητικών βολών και/ή θανατηφόρου βίας στη διάρκεια εμπλοκής από μαχητικά QRA (I) απαιτεί την έγκαιρη των ΕΚΑ **τόσο** του παρέχοντος **όσο και** του λαμβάνοντος έθνους.

ΑΡΘΡΟ 4
ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

4.1 Πτήσεις στρατιωτικών αεροσκαφών μπορούν να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις ΓΕΚ ή ΕΕΚ.

4.2 **Γενική Εναέρια Κυκλοφορία (ΓΕΚ)**

Όλες οι πτήσεις που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τους κανόνες και τις διαδικασίες του ICAO και/ή τους κανονισμούς και τις νομοθεσίες της εθνικής υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας.

4.3 **Επιχειρησιακή Εναέρια Κυκλοφορία (ΕΕΚ)**

Όλες οι πτήσεις που δεν πληρούν τις διατάξεις που παρατίθενται για ΓΕΚ και για τις οποίες έχουν προσδιοριστεί κανόνες και διαδικασίες από τις αρμόδιες εθνικές αρχές.

Μπορούν να πραγματοποιούνται πτήσεις ΕΕΚ σύμφωνα με τους κανόνες οπτικής ή ενόργανης πτήσης. Οι πτήσεις που πραγματοποιούνται ως ΕΕΚ δεν υπόκεινται σε μέτρα διαχείρισης ροής εναέριας κυκλοφορίας.

Οι πτήσεις ΕΕΚ συνήθως πραγματοποιούνται εκτός των διαδρομών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας. Ωστόσο, εάν μια πτήση ΕΕΚ πραγματοποιηθεί σε διαδρομές εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, η παροχή ΥΕΚ διέπεται από τις αρμόδιες πολιτικές αρχές ΕΕΚ.

α. **Πτήσεις Ασφαλείας (ALPHA Scramble)** που πραγματοποιούνται για άμεση εθνική άμυνα και/ή για να διασφαλιστεί η ακεραιότητα του εθνικού εναέριου χώρου .

Κατά περίπτωση, ή μετά από αίτημα των αρχών της Δημοκρατίας της Βόρειας Μακεδονίας, μπορεί να χρησιμοποιηθεί ταχεία απογείωση ALPHA για να συνδράμει αεροσκάφη σε έκτακτη ανάγκη ή κίνδυνο. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει την ανάγκη

54

πραγματοποίησης οπτικής επιθεώρησης από το αεροσκάφος πριν επιχειρηθεί προσγείωση. Στον εναέριο χώρο του λαμβάνοντος έθνους, έχουν προτεραιότητα επί **όλης** της άλλης κυκλοφορίας, εκτός από τις πτήσεις:

- όπου η κατάσταση έκτακτης ανάγκης έχει δηλωθεί ή είναι προφανής, και/ή
- που επηρεάζονται/απειλούνται από παράνομη παρέμβαση.

Μπορούν να πραγματοποιούνται ταχείες απογειώσεις ALPHA με βάση κανόνες οπτικής ή ενόργανης πτήσης.

Η Διπλωματική Άδεια για ταχεία απογείωση ALPHA θα παρέχεται με την Ετήσια διπλωματική άδεια (DIC).

Απαιτείται υποβολή σχεδίου πτήσης σύμφωνα με τις διαδικασίες του ICAO.

β. **Εκπαιδευτικές Πτήσεις Ασφαλείας (TANGO Scramble)** που πραγματοποιούνται για την απόκτηση επάρκειας στο σύστημα ΕΑ. Στο εναέριο χώρο του λαμβάνοντος έθνους, τα QRA (I) δεν έχουν προτεραιότητα επί της πολιτικής ή στρατιωτικής κυκλοφορίας.

Μπορούν να πραγματοποιούνται ταχείες απογειώσεις TANGO με βάση κανόνες οπτικής ή ενόργανης πτήσης.

Οι απαιτούμενες διαδικασίες συντονισμού και κρατήσεων περιγράφονται στα Παραρτήματα της παρούσας ΤΔ.

Η Διπλωματική Άδεια για ταχεία απογείωση TANGO θα παρέχεται με την Ετήσια διπλωματική άδεια.

Απαιτείται υποβολή σχεδίου πτήσης σύμφωνα με τις διαδικασίες του ICAO.

γ. Οι **Εκπαιδευτικές Πτήσεις** για σκοπούς ΕΑ είναι στρατιωτικές ή άλλες πτήσεις, σχετιζόμενες με την ΕΑ (π.χ. αποστολές διάσωσης), που πραγματοποιούνται υπό τον έλεγχο των Μονάδων Στρατιωτικού Ελέγχου (ΜΣΕ).

ΑΡΘΡΟ 5
ΤΟΜΕΙΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΕΚ/ΕΛΕΓΧΟΥ ΜΑΧΗΤΙΚΩΝ

5.1 Περιοχές Ευθύνης

Τα πλευρικά και κάθετα όρια των αντίστοιχων περιοχών ευθύνης για κάθε φορέα ελέγχου προσδιορίζονται στο Παράρτημα Β.

5.2 Διαδικασίες

Οι διαδικασίες που εφαρμόζονται από τους ελληνικούς φορείς ΕΚΑΕ και ΥΕΚ αναλύονται στα Παραρτήματα της παρούσας ΤΔ.

5.3 Στρατιωτικές Υπηρεσίες Εναέριου Ελέγχου

Στρατιωτικές Υπηρεσίες Εναέριου Ελέγχου παρέχοντος έθνους:

- Το ελληνικό ΕΚΑΕ θα είναι ο στρατιωτικός φορέας Εναέριου Ελέγχου για τον εναέριο χώρο του λαμβάνοντος έθνους .

- Το ελληνικό ΕΚΑΕ θα παρέχει Έλεγχο Μαχητικών στον εναέριο χώρο του λαμβάνοντος έθνους κυρίως μέσω:

- του 1ου ARS (ΑΤΛΑΣ)

- του ΑΚΕ ΠΑΡΝΗΘΑΣ (MAMBO)

- αεροσκαφών AEW&C (όταν αναπτύσσονται/χρησιμοποιούνται)

Για τους σκοπούς της παρούσας ΤΔ, αυτοί οι τύποι μονάδων αναφέρονται γενικώς ως Μονάδες Στρατιωτικού Ελέγχου (ΜΣΕ).

Υπηρεσίες Στρατιωτικού Ελέγχου λαμβάνοντος έθνους:

- Τάγμα Εναέριας Παρακολούθησης και Αναφοράς (AS&Rb), Κέντρο Αναφοράς και Ελέγχου (CRC), Petrovec.

5.4 Πολιτικές Υπηρεσίες ΕΕΚ

- M-NAV

5.5 Παροχή Ελέγχου Μαχητικών

5.5.1 Οι ελληνικές ARS ATLAS, CRC MAMBO και τα αεροσκάφη AEW&C θα είναι οι κύριες υπηρεσίες ελέγχου, υπεύθυνες για την πραγματοποίηση ή υποστήριξη ταχείας απογείωσης ALPHA/TANGO εντός του εναέριου χώρου του λαμβάνοντος έθνους.

5.5.2 Αποτελεί ευθύνη της ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους να διασφαλίζει το διαχωρισμό μεταξύ ΓΕΚ και αεροσκαφών που πραγματοποιούν Πτήσεις ΕΑ, βάσει συντονισμού με την αντίστοιχη ΜΣΕ. Ο συντονισμός των πολιτικών και στρατιωτικών πτήσεων θα γίνεται σύμφωνα με τους κανόνες και τις διαδικασίες του ICAO.

5.5.3 Επιτρέπεται η χρήση του Δικτύου Link 16 στην επικράτεια του λαμβάνοντος έθνους. Στη διάρκεια αποστολών ΕΑ στο FIR του λαμβάνοντος έθνους, το παρέχον έθνος μπορεί να χρησιμοποιεί συνδεσιμότητα του Συστήματος Ζεύξης Τακτικών Δεδομένων LINK-16 μεταξύ των πόρων ΕΑ του, για να διασφαλίσει την ασφάλεια και την επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα της πτήσης. Το παρέχον έθνος θα χρησιμοποιεί εθνικά δίκτυα LINK-16. Έτσι το λαμβάνον έθνος δεν υποχρεούται να παρέχει υποστήριξη για τις συγκεκριμένες δραστηριότητες LINK-16. Το παρέχον έθνος θα διασφαλίσει ότι οι επιχειρήσεις LINK-16 στο FIR του λαμβάνοντος έθνους θα είναι σύμφωνες με τις διατάξεις της Διεθνούς Ένωσης Τηλεπικοινωνιών (ICU) και του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

ΑΡΘΡΟ 6
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

6.1 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Το λαμβάνον έθνος, σε συνεργασία με το παρέχον έθνος, θα παρέχει επαρκή εκπαίδευση στο προσωπικό πυρόσβεσης και εξυπηρέτησης αεροσκαφών και/ή σε άλλο προσωπικό που είναι απαραίτητο να εκπαιδευτεί. Οι ανωτέρω διαδικασίες και τύποι εκπαίδευσης για το προσωπικό του λαμβάνοντος έθνους θα πραγματοποιηθούν μέσω χωριστής ΤΔ ή Προγράμματος Στρατιωτικής Συνεργασίας (ΠΣΣ).

ΚΟΙΝΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

6.2 Τα Μέρη θα πραγματοποιούν κοινές εκπαιδευτικές δραστηριότητες, που απαιτούνται για την εφαρμογή της Συμφωνίας Αμυντικής Συνεργασίας και της παρούσας ΤΔ σε τακτική βάση.

6.3 Η κοινή εκπαίδευση μπορεί να περιλαμβάνει:

α) Δραστηριότητες εξοικείωσης

β) Επισκόπηση χώρων

γ) Ανταλλαγή μοιρών

δ) Πτήσεις εξοικείωσης με την τοπική περιοχή και τις διαδικασίες

ε) Κοινές ασκήσεις

στ) Πρακτική εξάσκηση στις διαδικασίες ανάπτυξης QRA (I)

ζ) Πρακτική εξάσκηση στις διαδικασίες ΤΟΑ και ΕΔ

η) Εκπαίδευση εξοικείωσης, για το προσωπικό συντήρησης και διάσωσης/ πυρόσβεσης, συμπεριλαμβανομένης της αντίδρασης σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης και ατυχημάτων

θ) Ανταλλαγή αρμόδιων εμπειρογνωμόνων

ι) Συναντήσεις διαφόρων επιπέδων για διάφορα θέματα

ια) Κάθε άλλο σχετικό ζήτημα.

6.4 Ορισμένες κοινές εκπαιδευτικές δραστηριότητες μπορούν επίσης να πραγματοποιούνται υπό την καθοδήγηση του Κέντρου Συνδυασμένων Αεροπορικών Επιχειρήσεων (ΚΣΑΕ) του ΝΑΤΟ ή της αντίστοιχης Διοίκησης του ΝΑΤΟ μετά από συντονισμό μεταξύ των Αρχηγείων Αεροπορίας των δύο Μερών και του ΚΣΑΕ του ΝΑΤΟ ή της αντίστοιχης Διοίκησης του ΝΑΤΟ.

6.5 Τα Μέρη θα προγραμματίζουν, θα οργανώνουν και θα πραγματοποιούν την εκπαίδευση του προσωπικού εδάφους σύμφωνα με το παράρτημα ΣΤ.

6.6 Οι κοινές εκπαιδευτικές δραστηριότητες θα ορίζονται στο ετήσιο Πρόγραμμα Δραστηριοτήτων σύμφωνα με το Άρθρο 6 της Συμφωνίας Αμυντικής Συνεργασίας.

6.7 Η διαδικασία προγραμματισμού των κοινών εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων θα περιλαμβάνει συναντήσεις, διασκέψεις προγραμματισμού και ανταλλαγή εγγράφων και πληροφοριών, που θα ενσωματώνονται στο ετήσιο Πρόγραμμα Δραστηριοτήτων σύμφωνα με το Άρθρο 6 της Συμφωνίας Αμυντικής Συνεργασίας.

6.8 Οι προγραμματισμένες κοινές εκπαιδευτικές δραστηριότητες μπορούν να μεταβάλλονται ή να ακυρώνονται όταν αυτό είναι απαραίτητο, μετά από γραπτή ειδοποίηση από το ένα Μέρος και γραπτή συγκατάθεση του άλλου Μέρους.

6.9 Η ανταλλαγή πληροφοριών για τον προγραμματισμό και την πραγματοποίηση των κοινών εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων θα γίνεται από τα Αρχηγεία Αεροπορίας των δύο Μερών.

6.10 **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

Το λαμβάνον έθνος, σε συνεργασία με το παρέχον έθνος, θα αξιολογεί το προσωπικό πυρόσβεσης και εξυπηρέτησης αεροσκαφών και/ή άλλο προσωπικό.

6.11 **ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ**

Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση της εκπαίδευσης, οι εκπαιδευόμενοι θα λάβουν πιστοποίηση από το παρέχον έθνος για την ολοκλήρωση του προγράμματος. Το παρέχον έθνος δεν έχει υποχρέωση εξουσιοδότησης/πιστοποίησης όλων των εκπαιδευόμενων. Το λαμβάνον έθνος είναι υπεύθυνο για την εξασφάλιση όλων των πιστοποιήσεων που απαιτούνται στο λαμβάνον έθνος για τους εκπαιδευόμενους.

ΑΡΘΡΟ 7

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ Ή ΣΟΒΑΡΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

7.1 Το παρέχον έθνος, μέσω της αρμόδιας υπηρεσίας του, σε συντονισμό με το λαμβάνον έθνος, θα είναι υπεύθυνο για την έναρξη έρευνας σχετικά με τις περιστάσεις ατυχήματος ή σοβαρού περιστατικού που συνέβη εντός του FIR των ΣΚΟΠΙΩΝ (LWSS) σε σχέση με δραστηριότητες ΕΑ σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία των Μερών.

7.2 Περαιτέρω λεπτομέρειες σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία.

ΑΡΘΡΟ 8

ΙΑΤΡΙΚΟΙ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

8.1 Το λαμβάνον έθνος θα παρέχει δωρεάν επείγουσες ιατρικές και οδοντιατρικές υπηρεσίες στο προσωπικό του παρέχοντος έθνους.

ΑΡΘΡΟ 8

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

9.1 Η χρήση του εναέριου χώρου, η προσγείωση, οι χρεώσεις στάθμευσης, οι υπηρεσίες πλοήγησης και ανταλλαγής θα παρέχονται από το λαμβάνον έθνος για τα αεροσκάφη που πραγματοποιούν αποστολές ΑΕ, πτήσεις εξάσκησης, εκπαίδευσης και υποστήριξης δωρεάν.

ΑΡΘΡΟ 10

ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

10.1 Ενόσω βρίσκεται στην επικράτεια του λαμβάνοντος έθνους, το καθεστώς του προσωπικού του παρέχοντος έθνους θα διέπεται από τη Συμφωνία μεταξύ των Κρατών-Μερών του Βορειοατλαντικού Συμφώνου και των άλλων Κρατών που συμμετέχουν στη Σύμπραξη για την Ειρήνη σχετικά με το Καθεστώς των Δυνάμεών τους (PfP SOFA), που υπεγράφη στις Βρυξέλλες στις 19.6.1995.

10.2 Μόλις η Δημοκρατία της Βόρειας Μακεδονίας γίνει Μέρος του Βορειοατλαντικού Συμφώνου, το καθεστώς του προσωπικού του παρέχοντος έθνους ενόσω βρίσκεται στην επικράτεια του λαμβάνοντος έθνους θα διέπεται από τη Συμφωνία μεταξύ των Μερών του Βορειοατλαντικού Συμφώνου σχετικά με το καθεστώς των δυνάμεών τους (NATO SOFA) που υπεγράφη στο Λονδίνο στις 19.6.1951.

ΑΡΘΡΟ 11

ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

11.1 Με την επιφύλαξη των διατάξεων των NATO SOFA και PfP SOFA, κάθε διαφορά που αφορά την ερμηνεία και εφαρμογή της παρούσας ΤΔ θα επιλύεται με διαβουλεύσεις μεταξύ των Μερών στο χαμηλότερο δυνατό επίπεδο και δεν θα παραπέμπεται σε εθνικό ή διεθνές δικαστήριο ή τρίτους προς επίλυση.

ΑΡΘΡΟ 12

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

12.1 Όλες οι πληροφορίες, έγγραφα και δεδομένα που ανταλλάσσονται ή παράγονται σύμφωνα με την παρούσα ΤΔ θα προστατεύονται σύμφωνα με το Άρθρο 9 της Συμφωνίας Αμυντικής Συνεργασίας μεταξύ των Μερών και σύμφωνα με άλλες σχετικές διμερείς συμφωνίες σε ισχύ.

ΑΡΘΡΟ 13

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

13.1 Η παρούσα ΤΔ θα τεθεί σε ισχύ κατά την ημερομηνία της παραλαβής της τελευταίας γραπτής κοινοποίησης που στέλνεται από τα Μέρη δια της διπλωματικής οδού, ενημερώνοντας

σχετικά με την ολοκλήρωση των εσωτερικών νομικών διαδικασιών που απαιτούνται για την έναρξη ισχύος της.

13.2 Η παρούσα ΤΔ μπορεί να τροποποιηθεί εγγράφως ανά πάσα στιγμή με αμοιβαία συναίνεση μετά από γραπτό αίτημα ενός εκ των Μερών.

13.3 Οι τροποποιήσεις θα τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με τις διαδικασίες που προσδιορίζονται στο Άρθρο 13(1).

13.4 Η παρούσα ΤΔ θα παραμείνει σε ισχύ έως ότου καταγγελθεί με αμοιβαία συναίνεση των Μερών ή ανά πάσα στιγμή, υπό τον όρο της αποστολής γραπτής ειδοποίησης από ένα εκ των Μερών τρεις (3) μήνες πριν, με την οποία ενημερώνει το άλλο Μέρος για την αποχώρησή του.

13.5 Σε περίπτωση που υπάρχουν οικονομικά ζητήματα ή αξιώσεις που δεν έχουν διευθετηθεί κατά το χρόνο καταγγελίας, οι διατάξεις της παρούσας ΤΔ θα παραμείνουν σε ισχύ έως ότου διευθετηθούν καταλλήλως τα συγκεκριμένα ζητήματα.

ΣΕ ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι υπογράφοντες, νόμιμα εξουσιοδοτημένοι από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους, υπέγραψαν την παρούσα ΤΔ.

Υπεγράφη στη Θεσσαλονίκη στις 30 Σεπ. 2019 σε δύο (2) πρωτότυπα στην αγγλική, ελληνική και μακεδονική γλώσσα. Σε περίπτωση διαφορών στην ερμηνεία, θα υπερισχύει το αγγλικό κείμενο.

Για το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας

Για το Υπουργείο Άμυνας της Δημοκρατίας της Βόρειας Μακεδονία

Παραρτήματα:

"Α" Απαιτήσεις και Επιχειρήσεις QRA (I) – Αποστολές και Καθήκοντα ΔΕΕΑ QRA (I)

"Β" Χρήση Εναέριου Χώρου και Διαδικασίες Συντονισμού

"Γ" Πρόγραμμα Επικοινωνιών

"Δ" Διαδικασίες Συντονισμού βάσει Ραντάρ και Προδιαγραφές Διαχωρισμού

"Ε" Διαδικασίες Έρευνας και Διάσωσης

"ΣΤ" Διαδικασίες Εξυπηρέτησης, Εξοικείωσης και Εκπαίδευσης

"Ζ" Συντομογραφίες

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α ΤΗΣ ΤΔ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΕΡΙΑ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ ΤΟΥ FIR ΤΩΝ ΣΚΟΠΙΩΝ (LWSS) ΑΠΟ 30 ΣΕΠΤΕΒΡΙΟΥ 19

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ QRA (I) – ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ ΚΑΙ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΔΕΕΑ QRA (I)

Α.1 Όλες οι απαιτήσεις και επιχειρήσεις QRA (I) όπως παρατίθενται στα διμερή συμφωνημένα έγγραφα και εθνικές οδηγίες QRA (I) που εφαρμόζονται στην παρούσα ΤΔ.

Α.2 **Διάρθρωση Διοίκησης και Ελέγχου λαμβάνοντος έθνους**

- Γενικό Επιτελείο Στρατού, Σκόπια
- Κοινή Επιχειρησιακή Διοίκηση (JOC), Kumanovo
- Ταξιαρχία Πολεμικής Αεροπορίας, Petrovec
- Τάγμα Εναέριας Παρακολούθησης και Αναφοράς (AS&Rb), Κέντρο Αναφοράς και Ελέγχου (CRC), Petrovec.

Α.3 **Έθνος που παρέχει QRA (I)**

Το παρέχον έθνος θα παρέχει ΕΑ σε βάση 24/7 στον εθνικό εναέριο χώρο του λαμβάνοντος έθνους – FIR ΣΚΟΠΙΩΝ (LWSS). Στο παρέχον έθνος, το καθήκον QRA (I) διαμοιράζεται μεταξύ των ΚΕΒ ΛΑΡΙΣΑΣ (LGLR), ΤΑΝΑΓΡΑΣ (LGTG), ΝΕΑΣ ΑΓΧΙΑΛΟΥ (LGBL), ΑΡΑΞΟΥ (LGRX), ΛΗΜΝΟΥ (LGLM) και ΣΚΥΡΟΥ (LGSY).

Α.4 **Αρχή Ταχείας Απογείωσης**

Το ελληνικό ΕΚΑΕ είναι η Αρχή Ταχείας Απογείωσης για όλες τις δυνάμεις QRA (I).

Α.5 **Υπηρεσίες Ταχείας Απογείωσης (ΥΤΑ)**

Η ελληνική ΜΕΑ (ATLAS ή MAMBO) είναι η ΥΤΑ για QRA (I).

Α.6 **Διαδικασίες Ταχείας Απογείωσης**

Η Αρχή ΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους θα ενημερώνει το ΚΕΑ του λαμβάνοντος έθνους και τις ΥΕΚ του παρέχοντος έθνους για τυχόν κατάσταση έκτακτης ανάγκης. Το ΚΕΑ του λαμβάνοντος έθνους θα αξιολογεί όλες τις άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και θα ενημερώνει την ΕΚΑ του παρέχοντος έθνους για τη λήψη αποφάσεων υποβολής αιτήματος AS. Το ΚΕΑ του λαμβάνοντος έθνους θα ζητά AS από το παρέχον έθνος μέσω της τηλεφωνικής γραμμής άμεσης σύνδεσης.

Α.7 **Υποχρεώσεις Ταχείας Απογείωσης**

Όπως παρατίθενται στα διμερή συμφωνημένα έγγραφα και εθνικές οδηγίες QRA (I) του παρέχοντος έθνους που εφαρμόζονται στην παρούσα ΤΔ.

A.8 **Διαδικασίες Εξακρίβωσης Γνησιότητας**

Σύμφωνα με τις Διαδικασίες Εξακρίβωσης Γνησιότητας του παρέχοντος έθνους.

A.9 **Αεροδιάδρομος Επέμβασης**

Ο αεροδιάδρομος επέμβασης για αεροσκάφη εντός του λαμβάνοντος έθνους θα προσδιοριστεί επιπροσθέτως.

A.10 **Εναλλακτικός Αεροδιάδρομος/Εκτροπές**

Το ελληνικό ΕΚΑΕ θα συντονίζει εναλλακτικούς αεροδιαδρόμους μέσω της Υπηρεσίας Ταχείας Απογείωσης QRA (I).

A.11 **Διακριτικά Σήματα QRA (I) και Κωδικοί IFF**

Σύμφωνα με τις διαδικασίες του παρέχοντος έθνους.

A.12 **Συχνότητες QRA (I)**

Βλ. Παράρτημα Γ.

A.13 **Αποστολές και Καθήκοντα QRA (I) ΔΕΕΑ**

1) Κατά τη διάρκεια ΔΕΕΑ, οι αποστολές και τα καθήκοντα QRA (I) μπορούν να ανατίθενται ως εξής:

α) Οπτική αναγνώριση (ΟΑ)

α.1 Όταν τα QRA (I) εξασφαλίσουν οπτική επαφή με το στόχο, ο επικεφαλής QRA (I) θα ζητήσει να προσεγγίσει για ΟΑ το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος αρχικά σε απόσταση 1000 ποδών (300μ).

α.2 Ο επικεφαλής QRA (I) θα αναφέρει το αποτέλεσμα της ΟΑ στην ελέγχουσα ελληνική ΜΣΕ ως εξής:

α. 2-1 Αριθμός αεροσκαφών

α. 2-2 Τύπος αεροσκαφών

α. 2-3 Εθνικότητα/διακριτικά σήματα

α. 2-4 Αριθμός ουράς/σώματος (board)

α. 2-5 Εξάρτημα

α. 2-6 Κατεύθυνση πτήσης, ταχύτητα αέρα, υψόμετρο

α. 2-7 Άλλες πληροφορίες

α.3 Ο επικεφαλής QRA (I) θα παρέχει ασφαλή απόσταση από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος.

α.4 Στη διάρκεια ημερήσιων μετεωρολογικών συνθηκών ενόργανης πτήσης (IMC) και νύχτας, τα QRA (I) θα διενεργούν μόνο ηλεκτρονική ταυτοποίηση σε απόσταση 5νμ (8χμ) από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος με ελάχιστο κάθετο διαχωρισμό 2000 ποδών (600μ), εάν

αυτό είναι δυνατόν. Η απόσταση των 5νμ (8χμ) μπορεί να μειωθεί στα 2νμ (4χμ) σε περίπτωση που το επιτρέπουν οι καιρικές συνθήκες.

α.5 Αφού ο επικεφαλής QRA (I) αναφέρει το αποτέλεσμα ΟΑ, η ελέγχουσα ελληνική ΜΣΕ θα δώσει οδηγίες για την επόμενη αποστολή.

β) Ερώτηση για τις εφεδρικές συχνότητες και/ή με οπτικά σήματα

β.1 Τα QRA (I) θα προσπαθήσουν να αποκτήσουν επαφή μέσω ασυρμάτου με το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος σε εφεδρική συχνότητα (121,5 MHz ή 243,0 MHz). Μόλις εξασφαλιστεί επαφή μέσω ασυρμάτου, τα QRA (I) θα συλλέξουν όλες τις δυνατές πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τις προθέσεις και τη συμπεριφορά του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους. Εάν το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος έχει βλάβη ασυρμάτου, η Ερώτηση θα ολοκληρωθεί με οπτικά σήματα σύμφωνα με την τρέχουσα έκδοση του Εγγράφου 7300 του ICAO "Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία", Παράρτημα 2 "Κανόνες Αέρος" και την STANAG 3379 "IN-FLIGHT VISUAL SIGNALS" του NATO.

β.2 Στη διάρκεια ημερήσιων IMC και νύχτας, τα QRA (I) θα παρακολουθούν τη συμπεριφορά του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους χρησιμοποιώντας μόνο το ραντάρ σε απόσταση 5νμ (8χμ) από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος με ελάχιστο κάθετο διαχωρισμό 2000 ποδών (600μ), εάν αυτό είναι δυνατόν. Η απόσταση των 5νμ (8χμ) μπορεί να μειωθεί στα 2νμ (4χμ) σε περίπτωση που το επιτρέπουν οι καιρικές συνθήκες.

γ) Επέμβαση που μπορεί να περιλαμβάνει τα εξής καθήκοντα:

γ-1 Εκτροπή/Συνοδεία:

γ-1-1: Όταν τα QRA (I) εξασφαλίσουν οπτική επαφή με το στόχο, ο επικεφαλής QRA (I) θα ζητήσει να προσεγγίσει για ΟΑ το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, αρχικά σε απόσταση 1000 ποδών (300μ).

γ-1-2: Όταν δοθεί διαταγή Εκτροπής/Συνοδείας προς Σημείο/Εκτός Χώρου από την ελέγχουσα ελληνική ΜΣΕ, τα QRA (I) θα μπουν σε σχηματισμό για να δηλώσουν την παρουσία τους.

γ-1-3: Ο επικεφαλής QRA (I) θα επικοινωνήσει με το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος στη συχνότητα 121,5 MHz ή 243,0 MHz. Εάν δεν υπάρχει επαφή μέσω ασυρμάτου με το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, θα δοθούν εντολές οπτικά, σύμφωνα με την τρέχουσα έκδοση του Εγγράφου 7300 του ICAO "Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία", Παράρτημα 2 "Κανόνες Αέρος" και την STANAG 3379 "IN-FLIGHT VISUAL SIGNALS" του NATO, και θα σταλούν επίσης μέσω ασυρμάτου στη συχνότητα 121,5 MHz ή 243,0 MHz

γ-1-4: Όταν υπάρξει απάντηση από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, ο επικεφαλής QRA (I) θα επιστρέψει στο δίαυλο/συχνότητα της ελέγχουσας ελληνικής ΜΣΕ και θα αναφέρει ότι το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος θα συμμορφωθεί προς τις εντολές.

γ-1-5: Η ελέγχουσα ελληνική ΜΣΕ θα δίνει συνεχώς οδηγίες στα QRA (I), υποδεικνύοντας πορεία, υψόμετρο πτήσης και απόσταση έως το καθορισμένο σημείο/ εναέριο χώρο.

γ-1-6: Ο επικεφαλής QRA (I) θα κατευθύνει το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος μέσω ασυρμάτου στη συχνότητα 121,5 MHz (243,0 MHz) ή με οπτικά σήματα σύμφωνα με την τρέχουσα έκδοση του Εγγράφου 7300 του ICAO "Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία", Παράρτημα 2 "Κανόνες Αέρος" και την STANAG 3379 " IN-FLIGHT VISUAL SIGNALS" του NATO.

γ-1-7: Μόλις φθάσει στο καθορισμένο σημείο/εναέριο χώρο, ο επικεφαλής QRA (I) θα δώσει άδεια στο αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος να συνεχίσει την πτήση του σύμφωνα με το σχέδιο πτήσης.

γ-1-8: Στη διάρκεια ημερήσιων IMC και νύχτας, τα QRA (I) θα παρακολουθούν τη συμπεριφορά του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους με ραντάρ και θα κατευθύνουν την πτήση του σε συχνότητα 121,5 MHz (243,0 MHz). Το ελάχιστο κλείσιμο είναι 5νμ (8χμ) από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος με ελάχιστο κάθετο διαχωρισμό 2000 ποδών (600μ). Η απόσταση των 5νμ (8χμ) μπορεί να μειωθεί στα 2νμ (4χμ) σε περίπτωση που το επιτρέπουν οι καιρικές συνθήκες.

γ-2 <u>Αναγκαστική Προσγείωση</u>:

γ-2-1: Όταν δοθεί διαταγή για αποστολή αναγκαστικής προσγείωσης, ο επικεφαλής QRA (I) θα εξακριβώσει τη γνησιότητά της με την ελέγχουσα ελληνική ΜΣΕ. Τα QRA (I) θα μπουν σε σχηματισμό για να δηλώσουν την παρουσία τους.

γ-2-2: Ο επικεφαλής QRA (I) θα επικοινωνήσει με το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος στη συχνότητα 121,5 MHz ή 243,0 MHz και θα κατευθύνει το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος στον καθορισμένο αεροδιάδρομο.

γ-2-3: Ο επικεφαλής QRA (I) θα δώσει πληροφορίες στο αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος για τον αεροδιάδρομο που έχει καθοριστεί για την προσγείωση στη συχνότητα 121,5 MHz ή 243,0 MHz.

γ-2-4: Σε απόσταση 30νμ (60-50χμ) από τον αεροδιάδρομο που έχει καθοριστεί για την προσγείωση, ο επικεφαλής QRA (I) θα επικοινωνήσει με τον Πύργο και θα λάβει συνθήκες/οδηγίες προσγείωσης για τον αεροδιάδρομο.

γ-2-5: Η κοινή συχνότητα Προσέγγισης/Πύργου για τους αεροδιαδρόμους του λαμβάνοντος έθνους θα είναι 119,2 MHz για το αεροδρόμιο της Οχρίδας (LWOH) και 120,3 MHz για το αεροδρόμιο των Σκοπίων (LWSK).

γ-2-6: Η κοινή συχνότητα Προσέγγισης/Πύργου για τους ελληνικούς πολιτικούς και στρατιωτικούς αεροδιαδρόμους θα είναι 122,1 MHz (VHF) και/ή 257,80 MHz (UHF).

γ-2-7: Ο επικεφαλής QRA (I) θα διαβιβάσει τις συνθήκες/οδηγίες προσγείωσης του αεροδιαδρόμου στη συχνότητα 121,5 MHz ή 243,0 MHz στο αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος.

γ-2-8: Ο επικεφαλής QRA (I) θα δώσει οδηγία στο αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος να κατέλθει και να εισέλθει σε καθοδική πορεία προσέγγισης για εναέριους ελιγμούς πάνω από τον αεροδιάδρομο και να γυρίσει σε συχνότητα Προσέγγισης/Πύργου.

γ-2-9: Όταν εκτελείται ο αρχικός εναέριος ελιγμός, ο επικεφαλής QRA (I) θα κατεβάσει και θα ανασύρει το σύστημα προσγείωσης και θα καθοδηγήσει το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος στη γη.

γ-2-10: Αφού το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος κατεβάσει το σύστημα προσγείωσης και αναφέρει ετοιμότητα προς προσγείωση, τα QRA (I) θα πετάξουν με ελιγμούς για να αποκλείσουν τον αεροδιάδρομο έως ότου το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος προσγειωθεί και τεθεί υπό τον έλεγχο των δυνάμεων ασφαλείας εδάφους.

γ-2-11: Στη διάρκεια ημερήσιων IMC και νύχτας, τα QRA (I) θα παρακολουθούν τη συμπεριφορά του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους με ραντάρ και θα κατευθύνουν το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος στη συχνότητα 121,5 MHz ή 243,0 MHz για να εισέλθει σε καθοδική πορεία προσέγγισης (σταθερό σημείο αρχικής προσέγγισης -IAF, σταθερό σημείο τελικής προσέγγισης-FAF). Ελάχιστη απόσταση από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος – 5νμ (8χμ), κάθετος διαχωρισμός – 2000 πόδια (600μ). Οι ενέργειες των QRA (I) θα είναι:

γ-2-11-1: Να καθοδηγήσουν το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος μέσω ασυρμάτου για την προσγείωση στον καθορισμένο αεροδιάδρομο.

γ-2-11-2: Να κάνουν ελιγμούς ώστε να παρέχουν ασφαλή διαχωρισμό από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος για κάθοδο σύμφωνα με τις οδηγίες του Ελεγκτή Προσέγγισης.

γ-2-11-3: Να κατέλθουν σύμφωνα με τις οδηγίες του Ελεγκτή Προσέγγισης παρακολουθώντας τη συμπεριφορά του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους.

γ-2-11-4: Όταν το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος φθάσει στον εξωτερικό σημαντήρα, τα QRA (I) θα εξασφαλίσουν εναέρια περιπολία μάχης (CAP) πάνω από το σημείο αναφοράς του αεροδιαδρόμου (εάν είναι δυνατόν, έξω από τα σύννεφα), σε ετοιμότητα για τη λήψη περαιτέρω οδηγιών από την ελληνική ΜΣΕ.

γ-2-11-5: Τα QRA (I) θα πραγματοποιούν CAP έως ότου το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος προσγειωθεί και τεθεί υπό τον έλεγχο των δυνάμεων ασφαλείας εδάφους.

γ-3 Προειδοποιητική Βολή

γ-3-1: Εάν το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος δεν συμμορφωθεί προς τις εντολές των QRA (I), ο επικεφαλής QRA (I) θα αναφέρει το γεγονός στην ελέγχουσα ελληνική ΜΣΕ

γ-3-2: Μόλις λάβει **σαφή και άμεση εντολή** από την ελέγχουσα ελληνική ΜΣΕ, ο επικεφαλής QRA (I) θα εξακριβώσει τη γνησιότητά της

γ-3-3: Τα QRA (I) θα τοποθετηθούν σε ασφαλή θέση για **προειδοποιητική βολή** προς το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος σε παράλληλη πορεία με διάστημα 1000 ποδών (300μ)

γ-3-4: Ο ακραίος πιλότος του σχηματισμού θα τοποθετηθεί σε τέτοια θέση ώστε ο Επικεφαλής να είναι ελεύθερος να πραγματοποιεί ελιγμούς και να μπορεί να χρησιμοποιήσει τον οπλισμό κατά του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους (όπλα και/ή πυραύλους)

γ-3-5: Ο ακραίος πιλότος του σχηματισμού θα προστατεύει τον Επικεφαλής από πιθανές εχθρικές ενέργειες

γ-3-6: Ο επικεφαλής QRA (I) θα εκτελέσει προειδοποιητική βολή, θα επαναλάβει τις οδηγίες προς το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος και θα αναφέρει στην ελέγχουσα ελληνική ΜΣΕ τη συμπεριφορά του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους.

δ) Εμπλοκή: Ενέργειες που κάνουν τα **QRA (I)** κατά εχθρικού στόχου με σκοπό να **τον προειδοποιήσουν** ή να τον καταστρέψουν **στη διάρκεια συγκεκριμένης ΔΕΕΑ**. Η χρήση προειδοποιητικής βολής (όπλου) και/ή θανάσιμης βίας από τα QRA (I) στη διάρκεια Εμπλοκής με στρατιωτική και μη στρατιωτική απειλή **μπορεί να γίνει μόνο με την συγκατάθεση της αντίστοιχης ΕΚΑ κάθε Μέρους**

δ.1: Τα QRA (I) θα χρησιμοποιήσουν όπλα αφού λάβουν άδεια εμπλοκής όταν το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος δεν συμμορφωθεί προς τις εντολές των QRA (I) μετά την εκτέλεση της προειδοποιητικής βολής. Μόλις λάβει **σαφή και άμεση εντολή** από την ελέγχουσα ελληνική ΜΣΕ, ο επικεφαλής QRA (I) θα εξακριβώσει τη γνησιότητά της

δ.2: Τα QRA (I) θα χρησιμοποιήσουν όπλα σε περίπτωση αυτοάμυνας κατά επίθεσης ή επαπειλούμενης επίθεσης υπό την προϋπόθεση ότι η χρησιμοποιούμενη δύναμη είναι απαραίτητη και αναλογική σύμφωνα με τους Κανόνες Εμπλοκής (ROE) και το Διεθνές Δίκαιο

δ-3: Στη διάρκεια εκτέλεσης ΔΕΕΑ και σε περίπτωση εμπλοκής, θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε προσπάθεια σύμφωνα με την υποδομή του εδάφους, ώστε να προληφθούν (ελαχιστοποιηθούν) οι παράπλευρες απώλειες όταν το κατεστραμμένο αεροσκάφος πέσει στο έδαφος.

ε. Λοιπές αποστολές

ε-1: Παρακολούθηση

ε-1-1: Η ελέγχουσα ελληνική ΜΣΕ διατάζει αποστολή παρακολούθησης QRA (I) προκειμένου να παρακολουθήσουν τη συμπεριφορά του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους ακολουθώντας την πτήση του και συλλέγοντας κάθε δυνατή πληροφορία σχετικά με αυτό.

ε-1-2: Ο επικεφαλής QRA (I) θα εξακριβώσει τη γνησιότητα της νέας αποστολής με την ελέγχουσα ελληνική ΜΣΕ.

ε-1-3: Κύριος σκοπός των QRA (I) είναι να μην εντοπιστούν από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος στη διάρκεια της αποστολής παρακολούθησης. Ο επικεφαλής QRA (I) θα αναφέρει στην ελέγχουσα ελληνική ΜΣΕ τη συμπεριφορά του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους και την ετοιμότητα των QRA (I) για προειδοποιητική εμπλοκή με όπλα σε περίπτωση εμφανών εχθρικών ελιγμών του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους.

ε-1-4: Στη διάρκεια ημερήσιων IMC και νύχτας, τα QRA (I) θα παρακολουθούν τη συμπεριφορά του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους μόνο με ραντάρ σε απόσταση 5νμ (8χμ) από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος με ελάχιστο κάθετο διαχωρισμό 2000 ποδών (600μ), εάν αυτό είναι δυνατόν. Η απόσταση των 5νμ (8χμ) μπορεί να μειωθεί στα 2νμ (4χμ) σε περίπτωση που το επιτρέπουν οι καιρικές συνθήκες.

ε-2: Αποστολή αεροσκάφους ΣΕ ΚΙΝΔΥΝΟ

ε-3: Εναέρια Περιπολία Μάχης

3-4: Επιστροφή στη Βάση ή ανάκτηση (RTB)

ε-4-1: Αποστολή RTB διατάσσεται από την ελληνική ΜΣΕ όταν:

ε-4-1-1: Ολοκληρωθεί η αποστολή εναέριας αστυνόμευσης

ε-4-1-2: Η ελληνική ΜΣΕ τερματίσει την αποστολή εναέρια αστυνόμευσης

ε-4-1-3: Η ΜΣΕ του παρέχοντος έθνους τερματίσει τις ενέργειες QRA (I)

ε-4-1-4: Τα QRA (I) αναφέρουν ότι τελειώνουν τα καύσιμα (Bingo fuel)

ε-4-1-5: Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή βλάβης. Η ελέγχουσα ελληνική ΜΣΕ θα καθοδηγήσει τα QRA (I) στον πλησιέστερο/καταλληλότερο αεροδιάδρομο όταν η κατάσταση έκτακτης ανάγκης απαιτεί άμεση προσγείωση. Τα QRA (I) θα αναφέρουν το είδος της κατάστασης έκτακτης ανάγκης.

2) Για να ολοκληρώσουν τις ανατεθείσες αποστολές, τα QRA (I) θα εκτελούν Αναχαίτιση. Όταν διαταχθεί αναχαίτιση αεροσκάφους, τα QRA (I) θα πρέπει να συμμορφώνονται προς τις προδιαγραφές του ICAO σχετικά με τα Σήματα Αναχαίτισης και τους αντίστοιχους περιορισμούς που ενισχύθηκαν στην τρέχουσα έκδοση του Εγγράφου του ICAO

70

"Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία", Παράρτημα 2 "Κανόνες Αέρος" και την STANAG 3379 " IN-FLIGHT VISUAL SIGNALS" του NATO. Ο επικεφαλής QRA (I) θα αναφέρει τα αποτελέσματα της έρευνας, ανίχνευσης και ερώτησης μέσω ραντάρ στην ελέγχουσα ελληνική ΜΣΕ.

3) Όταν διαταχθεί Επέμβαση, τα QRA (I):

α. Θα διατάξουν το καθορισμένο αεροσκάφος να παρεκκλίνει ή να προσγειωθεί σε αεροδιαδρόμους επέμβασης,

ή

β. Θα συνοδεύσουν το καθορισμένο αεροσκάφος που συμμορφώθηκε προς τις προειδοποιήσεις εκτός του αντίστοιχου εναέριου χώρου.

4) Οι μεταβολές στις αεροναυτικές πληροφορίες για τους καθορισμένους αεροδιαδρόμους επέμβασης θα παρέχονται χωρίς καθυστέρηση στο παρέχον έθνος σύμφωνα με τη STANAG 7005 του NATO "EXCHANGE OF AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION (AIP) AND FLIGHT INFORMATION PUBLICATION (FLIP) DATA". Το καθήκον Αναγκαστικής Προσγείωσης θα τελειώνει όταν το αεροσκάφος που υπόκειται σε Επέμβαση προσγειωθεί ή τεθεί υπό τον έλεγχο των δυνάμεων ασφαλείας εδάφους.

5) Σε περίπτωση χρήσης ελληνικών QRA (I) υπό τη διοίκηση του NATO πάνω από την Αλβανία και/ή το Μαυροβούνιο, για εναέρια απειλή που κατευθύνεται στη Βόρεια Μακεδονία, η Ελλάδα θα ζητήσει ανάκληση μεταβίβασης εξουσίας (R/TOA) από το ΚΣΑΕ του NATO για QRA (I) (πριν εισέλθει στο FIR της ΔΒΜ) και το λαμβάνον έθνος θα δώσει την άδεια χρήσης QRA (I) υπό την ελληνική εθνική διοίκηση για τη διενέργεια ΔΕΕΑ εντός του FIR της Βόρειας Μακεδονίας. Το λαμβάνον έθνος και το παρέχον έθνος θα αναφέρουν αμέσως, μέσω της εθνικής ιεραρχίας τους, προς τις αντίστοιχες εθνικές αρχές, συμπεριλαμβανομένης της Εθνικής Κυβερνητικής Αρχής (ΕΚΑ), την χορηγηθείσα άδεια και την έναρξη ΔΕΕΑ. Η ΔΕΕΑ θα πραγματοποιείται με συνεχή συντονισμό μεταξύ της ΔΒΜ και των ελληνικών Μονάδων Στρατιωτικού Ελέγχου.

6) Θα χρησιμοποιούνται ασφαλή μέσα και διαδικασίες εξακρίβωσης γνησιότητας για την επικοινωνία των δύο μερών, εφ' όσον απαιτούνται.

7) Οι Κανόνες Εμπλοκής (ROE) και οι Διαδικασίες Εναέριας Αστυνόμευσης θα είναι σύμφωνοι προς τα σχετικά ισχύοντα έγγραφα του NATO εφ' όσον δεν αντιβαίνουν στη Συμφωνία Αμυντικής Συνεργασίας, στην παρούσα ΤΔ ή στις εθνικές νομοθεσίες των δύο χωρών.

A.14 **Διαδικασίες RENEGADE**

Κατάσταση που προοιωνίζεται συμβάν RENEGADE περιλαμβάνει πολιτικό αεροσκάφος, συμβαίνει σε εθνικό ή διεθνή εναέριο χώρο και το αεροσκάφος δεν αντιδρά σύμφωνα με τις προσδοκίες. Επειδή ο χρόνος έχει ουσιαστική σημασία, εάν πληρούνται ορισμένα κριτήρια, πρέπει να ξεκινούν ενδεδειγμένες στρατιωτικές ενέργειες, ακόμη κι αν απομένουν στοιχεία αμφιβολίας για το χαρακτηρισμό ως RENEGADE. Για τους σκοπούς της παρούσας ΤΔ, τα κριτήρια Αναγνώρισης και χαρακτηρισμού όσον αφορά το RENEGADE θα είναι σύμφωνα προς τα σχετικά ισχύοντα έγγραφα του NATO. Το αεροσκάφος RENEGADE χαρακτηρίζεται είτε ως "Υποπτευόμενο RENEGADE" είτε ως "Πιθανό RENEGADE" είτε ως "Επιβεβαιωμένο RENEGADE".

Εθνική Κυβερνητική Αρχή: Το λαμβάνον έθνος θα παρέχει/ορίσει ΕΚΑ και θα ενημερώσει τις αρμόδιες ελληνικές αρχές [Κέντρο Επιχειρήσεων (ΚΕ) του ελληνικού Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας (ΓΕΕΘΑ)] σχετικά με τα στοιχεία επικοινωνίας.

Μετά από δήλωση RENEGADE, το λαμβάνον έθνος θα ενημερώσει την Κοινή Επιχειρησιακή Διοίκηση του λαμβάνοντος έθνους και την ΕΚΑ του λαμβάνοντος έθνους.

Η Κοινή Επιχειρησιακή Διοίκηση του λαμβάνοντος έθνους θα ενημερώσει με χρήση ασφαλών μέσων και ενδεδειγμένης διαδικασίας εξακρίβωσης γνησιότητας το ΚΕ του ΓΕΕΘΑ, το οποίο είναι η αρμόδια αρχή του παρέχοντος έθνους για ζητήματα RENEGADE.

Πρέπει να καταρτιστούν λεπτομερείς διαδικασίες λήψης ταχείας απόφασης στήριξης των απαιτήσεων της αποστολής μεταξύ του λαμβάνοντος έθνους και του παρέχοντος έθνους.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:

1. Τα στοιχεία πτήσης (υψόμετρο, ταχύτητα, απόσταση) θα παρέχονται με το αγγλοσαξονικό σύστημα.
2. Το συνοδευτικό QRA (I) θα παραμένει 1000 πόδια (300μ) πάνω από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, ενώ το αποδεχόμενο QRA (I) θα προσεγγίσει από κάτω με ελάχιστο κάθετο διαχωρισμό 1000 ποδών (300μ) από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος.
3. Θα τηρείται η αρχή "βλέπε και απόφευγε".

Α-15 Ανταλλαγή Αεροναυτικών Πληροφοριών

1) Το εγχειρίδιο για την ανταλλαγή αεροναυτικών πληροφοριών (AIP) και το εγχειρίδιο για τις πληροφορίες πτήσης (FLIP data) για τους καθορισμένους αεροδιαδρόμους θα παρέχονται σύμφωνα με την STANAG 7005 του NATO "EXCHANGE OF AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION (AIP) AND FLIGHT INFORMATION PUBLICATION (FLIP) DATA".

2) Για τους σκοπούς της παρούσας ΤΔ και σύμφωνα με τις απαιτήσεις της STANAG 7005, τα στοιχεία που μεταβάλλονται θεωρούνται είτε ως ουσιώδης μεταβολή είτε ως επουσιώδης μεταβολή ως εξής:

(α) Ουσιώδεις μεταβολές:

α-1 Ευθυγράμμιση διαδικασιών

α-2 Διαδικασίες Αποτυχημένης Προσέγγισης

α-3 Διαδικασίες Κράτησης

α-4 Ελάχιστα

α-5 Περιορισμοί Υψομέτρου

α-6 Κύρια Βοηθήματα Πλοήγησης

α-7 Περιβάλλον και Ύψος Αεροδιαδρόμου

α-8 Συχνότητες

(β) Επουσιώδεις μεταβολές:

β-1 Αλλαγή αεροδρομίου

β-2 Προσδιορισμός Διαδικασίας

β-3 Συντεταγμένες

β-4 Διάταξη Αεροδρομίου

β-5 Σύστημα Συγκράτησης.

3) Διανομή πληροφοριών περί μεταβολών:

(α) Οι στρατιωτικές ΥΑΠ που είναι υπεύθυνα για τη δημιουργία μεταβολών AIP και/ή FLIP έχουν ως εξής:

α-1: Για τη Δημοκρατία της Βόρειας Μακεδονίας:

Τάγμα Εναέριας Παρακολούθησης και Αναφοράς (AS&Rb), CRC

Στρατώνας ΝΗ "Strasho Pindzur"

ΤΘ 1000, Σκόπια, Petrovec

Τηλ: +38922565401 Κινητό: +38970403710

α-2: Για την Ελληνική Δημοκρατία:

ΚΟΙΝΗ ΟΜΑΔΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΥΕΚ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ (ΥΕΠ/Ε1/Γ)

ΤΘ 70360

16610 ΓΛΥΦΑΔΑ

ΕΛΛΑΔΑ

AFTN: LGGGYNYP, Φαξ: ++30 210 9750757

Τηλ: ++30 210 9972487

(β) Οι μεταβολές θα αποστέλλονται με εκτυπωμένες τροποποιήσεις και θα διανέμονται από τις στρατιωτικές ΥΑΠ ώστε να φθάσουν στους αποδέκτες τουλάχιστον 28 ημέρες πριν τεθεί σε ισχύ η ρύθμιση και ο έλεγχος Αεροναυτικών Πληροφοριών (AIRAC).

A.16 **Μέσα Επικοινωνίας**

Θα χρησιμοποιούνται ασφαλείς ασύρματοι ως κύρια μέσα επικοινωνίας για επιχειρήσεις QRA (I) πάνω από το λαμβάνον έθνος.

A.17 **Επιχειρήσεις και Πρότυπα Link-16**

Η χρήση του δικτύου Link-16 θα γίνεται στην επικράτεια του λαμβάνοντος έθνους σύμφωνα με την παράγραφο 5.5.3 της ΤΔ.

A.18 **Αεροναυτικές Πληροφορίες λαμβάνοντος έθνους**

ΥΑΠ λαμβάνοντος έθνους.

A.19 **Εκπαίδευση και Ασκήσεις**

Απαιτούνται διασυνοριακές ασκήσεις QRA (I) προκειμένου να εκπαιδευτεί η δομή Διοίκησης και Ελέγχου (στρατιωτικές και πολιτικές αρχές), οι χειριστές ΣΕΕΕ και οι πιλότοι QRA (I). Θα πρέπει να γίνονται τουλάχιστον δύο ζωντανές ασκήσεις πτήσης κάθε χρόνο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β ΤΗΣ ΤΔ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΕΡΙΑ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ ΤΟΥ FIR ΤΩΝ ΣΚΟΠΙΩΝ(LWSS) ΑΠΟ 30 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 19

ΧΡΗΣΗ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ

B.1 **Γενικά**

Θα παρέχονται ΥΕΚ στις πτήσεις ΕΕΚ σύμφωνα με όλες τις σχετικές ενότητες του Παραρτήματος 11 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία – Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας και το Έγγραφο 7030 ICAO SUPPS. Τα πρότυπα ICAO δεν επαναλαμβάνονται στο παρόν έγγραφο.

B.2 **Διάρθρωση Εναέριου Χώρου και Κατηγοριοποίηση ICAO εντός του εναέριου χώρου του λαμβάνοντος έθνους**

Λεπτομέρειες και χάρτες των ορίων του εναέριου χώρου και των κατηγοριοποιήσεων εντός του εναέριου χώρου AIP του λαμβάνοντος έθνους.

B.3 **Εκπαιδευτικές Δραστηριότητες**

Το παρέχον έθνος μπορεί να ζητήσει τη διενέργεια πτήσεων για εξοικείωση με το έδαφος και για εκπαιδευτικούς σκοπούς στον εναέριο χώρο του λαμβάνοντος έθνους.

B.4 **Διαδικασίες Συντονισμού για Στρατιωτικές Πτήσεις που διενεργούν ταχεία απογείωση ALPHA/TANGO**

Στη διάρκεια ταχείας απογείωσης ALPHA, η ΜΣΕ θα αναλάβει την ευθύνη παροχής ελέγχου μαχητικών στα αεροσκάφη QRA (I) εντός του εναέριου χώρου του λαμβάνοντος έθνους. Αποτελεί ευθύνη της ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους να αποφεύγει ή να συντονίζει συγκρούσεις με πτήσεις ΕΑ σύμφωνα με τα εξής:

Η ταχεία απογείωση ALPHA έχει προτεραιότητα επί του συνόλου της πολιτικής και στρατιωτικής εναέριας κυκλοφορίας, με εξαίρεση αεροσκάφος σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

Σε περίπτωση ταχείας απογείωσης ALPHA/TANGO, η ΜΣΕ θα ενημερώνει την ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους. Τηλ: +38923148408 ή ATSMFC 378321 και το ΚΑΕ του λαμβάνοντος έθνους μέσω τηλεφωνικής γραμμής άμεσης σύνδεσης, Τηλ: +38922565401, κινητό: +38970403710, email: mkasoc@mod.gov.mk για τα εξής:

α. Βάση αναχώρησης του αεροσκάφους ΕΑ QRA (I)

β. Θέση και ταυτότητα (εάν είναι δυνατόν) του αεροσκάφους-στόχου εντός του εναέριου χώρου του λαμβάνοντος έθνους

γ. Διακριτικό σήμα και SSR Mode 3 A/C του αεροσκάφους ΕΑ QRA (I)

δ. Αιτούμενος προορισμός και επίπεδο πτήσης

ε. Πληροφορίες σε περίπτωση υπερηχητικής πτήσης

στ. Κάθε άλλη πρόσθετη πληροφορία που θα ζητηθεί.

Η ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους θα βεβαιώσει τον προορισμό και το επίπεδο πτήσης που δόθηκε και θα παράσχει την απαραίτητη υποστήριξη για να εξασφαλιστεί η απαραίτητη προτεραιότητα της ταχείας απογείωσης ALPHA όσον αφορά τη χρήση του εναέριου χώρου. Εάν το επίπεδο πλεύσης δεν είναι άμεσα διαθέσιμο, η ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους θα συντονίσει εναλλακτικό επίπεδο που θα έχει ελάχιστη επίπτωση στο αεροσκάφος ταχείας απογείωσης ALPHA/TANGO.

Θα χορηγείται το κατάλληλο επίπεδο αμέσως μόλις το επιτρέψει η κατάσταση εναέριας κυκλοφορίας. Μόλις το αεροσκάφος ταχείας απογείωσης ALPHA/TANGO απογειωθεί και κατευθύνεται προς τον εναέριο χώρο του λαμβάνοντος έθνους, η ελληνική ΜΕΑ θα αναγνωρίσει το αεροσκάφος ταχείας απογείωσης μέσω ραντάρ και θα διαβιβάσει αυτές τις πληροφορίες στην ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους.

Εάν το επίπεδο πλεύσης εξακολουθεί να μην είναι διαθέσιμο για λόγους ασφάλειας πτήσεων, θα χορηγηθεί η ταχύτερη εναλλακτική λύση. Το επίπεδο πλεύσης θα χορηγείται αμέσως μόλις το επιτρέψει η ασφάλεια του αεροσκάφους. Στη συνέχεια αποτελεί ευθύνη της αρμόδιας ΜΥΕΚ να διασφαλίσει ότι διατηρείται διαχωρισμός μεταξύ της ΓΕΚ και του αεροσκάφους που αναγνωρίστηκε μέσω ραντάρ και που εμπλέκεται σε ταχεία απογείωση ALPHA.

Μόλις ολοκληρωθεί η ταχεία απογείωση ALPHA ή TANGO, η ΜΣΕ θα ενημερώσει την ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους και το ΚΑΕ του λαμβάνοντος έθνους σχετικά με:

α. Την τρέχουσα θέση

β. Την προγραμματισμένη πορεία πτήσης

γ. Την αεροπορική βάση ανάκτησης, και

δ. Το επίπεδο πτήσης/τον αποκλεισμό επιπέδων.

Σε περίπτωση απώλειας επικοινωνίας με την ΜΣΕ, θα τερματιστεί η ταχεία απογείωση ALPHA ή TANGO και το αεροσκάφος/ο σχηματισμός θα επικοινωνήσει με την ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους για να παράσχει αρχική υπηρεσία ραντάρ πίσω στο ΚΕΒ.

B.5 **Διαδικασίες Αλλαγής Ταχείας Απογείωσης**

Μια ταχεία απογείωση μπορεί να αλλάξει από ALPHA σε TANGO ή αντίστροφα ανά πάσα στιγμή. Στην περίπτωση αυτή, η ΜΣΕ πρέπει να ενημερώσει την ΜΥΕΚ του

λαμβάνοντος έθνους για την αλλαγή της ταχείας απογείωσης, την προγραμματισμένη κατεύθυνση της πτήσης και το επίπεδο πτήσης. Ωστόσο, όταν γίνεται αλλαγή σε ταχεία απογείωση ALPHA, η ΜΣΕ παραμένει υπεύθυνη για τη διατήρηση των προτύπων ελάχιστου διαχωρισμού έως ότου η ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους επιβεβαιώσει ότι ελευθέρωσε τον εναέριο χώρο. Η ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους θα εγγυηθεί ταχεία ανταπόκριση σε αλλαγή κατάστασης της πτήσης και θα λάβει υπ' όψιν την ασφάλεια των πτήσεων.

B.6 **Διαδικασίες Έκτακτης Ανάγκης**

Σε περίπτωση που αεροσκάφος QRA (I) βρεθεί σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, θα ακολουθείται η εξής διαδικασία:

Εάν το αεροσκάφος βρίσκεται υπό τον έλεγχο της ΜΣΕ, θα ενημερώσει την ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους για τη δηλωμένη κατάσταση έκτακτης ανάγκης και τις προθέσεις του πιλότου. Το αεροσκάφος QRA (I) που έχει βρεθεί σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης μπορεί να παραδοθεί στην ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους για μεταφορά πίσω στη βάση ή σε κατάλληλη βάση ανάκτησης.

Εάν το αεροσκάφος βρίσκεται υπό τον έλεγχο πολιτικής ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους:

α. Κατά το χρόνο της κατάστασης έκτακτης ανάγκης, το αεροσκάφος πρέπει να βάλει κωδικό Mode 3A, 7700

β. Το αεροσκάφος QRA (I) θα δηλώσει κατάσταση έκτακτης ανάγκης και θα αναφέρει τις προθέσεις του

γ. Η ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους θα ενημερώσει την ΜΣΕ για τη δηλωμένη κατάσταση έκτακτης ανάγκης και τις προθέσεις του πιλότου

δ. Το αεροσκάφος QRA (I) θα παραμείνει υπό τον έλεγχο της πολιτικής ΜΥΕΚ έως ότου βγει από τον εναέριο χώρο του λαμβάνοντος έθνους και κατευθυνθεί προς τον εναέριο χώρο του παρέχοντος έθνους.

B.7 **Απαιτήσεις Προσέγγισης και Προσγείωσης σε Αεροδιαδρόμους Εκτροπής/ Ανάκτησης**

Οι ενδεδειγμένοι αεροδιάδρομοι για επείγουσες απρόοπτες περιστάσεις είναι των Σκοπίων (LWSK) και της Οχρίδας (LWOH). Η Οχρίδα (LWOH) θα χρησιμοποιείται μόνο για επείγουσα προσγείωση σε περίπτωση τεχνικής βλάβης που δεν επιτρέπει στο αεροσκάφος QRA (I) να συνεχίσει την πτήση του για τα Σκόπια (LWSK) ή όταν τα Σκόπια (LWSK) δεν είναι διαθέσιμα.

Η προσέγγιση και η προσγείωση θα γίνονται υπό τον έλεγχο της Μονάδας Ελέγχου Προσέγγισης (APP) των Σκοπίων (**M-NAV**). Ο πάροχος δυνάμεων QRA (I) θα εξασφαλίσει ότι η τυπική λειτουργική διαδικασία για αεροσκάφη QRA (I), συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης, παρέχονται στο προσωπικό ΚΕΒ μέσω εθνικών σημείων επαφής (POC). Οι πάροχοι θα πρέπει επίσης να μεριμνήσουν για την παροχή εκπαίδευσης επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών στο προσωπικό του αεροδρομίου LWSK ανάλογα με τις ανάγκες. Στοιχεία επικοινωνίας διατίθενται μέσω του ΚΕΑ του λαμβάνοντος έθνους. (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ παρ. Γ.3.4).

Μετά την προσγείωση στο LWSK, η μονάδα ΕΕΚ θα δώσει οδηγίες στο QRA (I) για να χρησιμοποιήσει τη συντομότερη διαδρομή προς τον στρατιωτικό χώρο στάθμευσης. Περαιτέρω συνδρομή στο QRA (I) θα παρέχεται από το λαμβάνον έθνος.

Εάν το QRA (I) πρέπει να προσγειωθεί στο LWOH, η APP/ΠΕΑ του LWOH θα δώσουν οδηγίες στο αεροσκάφος QRA (I) προς τον καθορισμένο χώρο στάθμευσης.

Εάν το αεροσκάφος δεν είναι οπλισμένο, η APP/ΠΕΑ του LWOH θα κατευθύνει το αεροσκάφος στον κατάλληλο χώρο στάθμευσης και θα αναμένει την άφιξη της τεχνικής υποστήριξης του λαμβάνοντος έθνους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ ΤΗΣ ΤΔ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΕΡΙΑ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ ΤΟΥ FIR ΤΩΝ ΣΚΟΠΙΩΝ(LWSS) ΑΠΟ 30 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 19

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Γ.1 **Συχνότητες**

LWSK Σκοπίων:

- TWR 118,5 MHz
- APP 120M3 MHz
- ACC 119,375 MHz
-ACC 136, 425 MHz
-ACC 120,025 MHz

LWOH Οχρίδας:

- APP/TWR 119,2 MHz
- Κατάσταση έκτακτης ανάγκης:
- 120,500 MHz

Γ.2 **Διαδικασίες μέσω Ασυρμάτου για Απρόοπτες Καταστάσεις**

Σε περίπτωση που το αεροσκάφος QRA (I) χάσει την επικοινωνία με την ΜΣΕ, θα πρέπει να προσπαθήσει να ανακτήσει αμφίδρομη επικοινωνία χρησιμοποιώντας τις τυπικές διαδικασίες. Εάν αποτύχουν αυτές οι διαδικασίες, η ταχεία απογείωση ALPHA/TANGO θα τερματιστεί και το αεροσκάφος QRA (I) θα επιχειρήσει να επικοινωνήσει με την ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους στη συχνότητα 121,500 MHz. Μόλις ανακτηθεί η αμφίδρομη επικοινωνία με την ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους, το αεροσκάφος θα λάβει τις κατάλληλες ΥΕΚ για επιστροφή στη βάση. Η ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους θα ενημερώσει την ΜΣΕ και θα διαβιβάσει τυχόν οδηγίες στο αεροσκάφος QRA (I) ανάλογα με τις ανάγκες.

Εάν υπάρχει παντελής αδυναμία επικοινωνίας του αεροσκάφους, το αεροσκάφος θα πρέπει να επιλέξει Mode 3A 7600, να τερματίσει την αποστολή, να κατέλθει σε FL150 και να κατευθυνθεί προς το σημείο εξόδου BEKVA.

Γ.3 **Σχέδιο Επικοινωνίας Σταθερής Γραμμής**

ARS Λάρισας και KEA Drenov Dol.

ARS Λάρισας και ΜΥΕΚ Σκοπίων (M-NAV)

Γ.3.1 ARS Λάρισας

Κύριος Ελεγκτής Τηλ: +30 24105655120/21/22

Γ.3.2 ΚΕΑ Drenov Dol

Αξιωματικός Υπηρεσίας AS&Rb, Τηλ: +389 2 2565 401

Κινητό: +38970403710

Γ.3.3 ΜΥΕΚ Σκοπίων (M-NAV)

Επόπτης ΜΥΕΚ Σκοπίων, Τηλ: +389 2 3148 408

ATSMFC: 378321

Γ.4 **Διαδικασίες Σταθερής Γραμμής για Απρόοπτες Καταστάσεις**

Γ.4.1 **Εναλλακτικές Διαδικασίες για Συντονισμό**

Σε περίπτωση βλάβης της απ' ευθείας γραμμής μεταξύ των συντονιζόντων εταίρων, ο συντονισμός μπορεί να γίνει μέσω:

ARS Λάρισας

Κύριος Ελεγκτής Τηλ: +30 24105655120/21/22

Αξιωματικός Υπηρεσίας Ταξιαρχίας Πολεμικής Αεροπορίας, Τηλ: +389 2 2565 201

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ ΤΗΣ ΤΔ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΕΡΙΑ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ ΤΟΥ FIR ΤΩΝ ΣΚΟΠΙΩΝ(LWSS) ΑΠΟ 30 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 19

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΒΑΣΕΙ ΡΑΝΤΑΡ ΚΑΙ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ

Δ.1 **Εκχώρηση Κωδικού Δευτερεύοντος Ραντάρ Επιτήρησης (SSR)**

Οι εξής κώδικες SSR Mode 3A θα χρησιμοποιούνται πάντοτε:

Όλα τα αεροσκάφη QRA (I):

Mode 1 **TBD**

Mode 2 όπως εκχωρείται μεμονωμένα

Mode 3A **TBD**

Εκπαιδευτικές Εξορμήσεις:

Mode 1 **TBD**

Mode 2 όπως εκχωρείται μεμονωμένα

Mode 3A **TBD**

Δ.2 **Ταχεία απογείωση ALPHA/TANGO**

Κανονικά, όλα τα αεροσκάφη θα χρησιμοποιούν SSR Mode 1-2-3A/C.

Σύμφωνα με το έγγραφο 9433 του ICAO "Εγχειρίδιο για την αναχαίτιση πολιτικού αεροσκάφους":

Αεροσκάφος εξοπλισμένο με Αερομεταφερόμενο Σύστημα Αποφυγής Σύγκρουσης (ACAS), ενόσω αναχαιτίζεται, μπορεί να θεωρήσει το αναχαιτιστικό ως απειλή σύγκρουσης και έτσι να εκκινήσει ελιγμό αποφυγής ανταποκρινόμενο σε ένδειξη σύστασης ACAS. Το αναχαιτιστικό, ως ένδειξη μη φιλικών προθέσεων, μπορεί να παρερμηνεύσει αυτόν τον ελιγμό. Είναι σημαντικό συνεπώς οι πιλότοι που αναχαιτίζουν αεροσκάφη (QRA-1) που είναι εξοπλισμένα με αναμεταδότη Δευτερεύοντος Ραντάρ Επιτήρησης (SSR) να μην μεταδώσουν πληροφορίες πίεσης-υψομέτρου (Mode C και S) σε εμβέλεια τουλάχιστον 37χμ (20νμ) από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος.

Μετά από συντονισμό μεταξύ της ΜΣΕ και της ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους, η ΜΣΕ μπορεί να δώσει οδηγίες στο QRA (I) να σβήσει τον αναμεταδότη SSR. Στην περίπτωση αυτή, η ΜΣΕ είναι υπεύθυνη για τη διατήρηση προκαθορισμένων ελάχιστων ορίων διαχωρισμού μεταξύ ΓΕΚ και του αεροσκάφους ταχείας απογείωσης ALPHA/TANGO.

Εάν ένα αεροσκάφος QRA (I) αντιμετωπίσει προβλήματα με τον αναμεταδότη SSR, η ΜΣΕ θα ενημερώσει την ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους και θα ζητήσει άδεια συνέχισης της αποστολής χωρίς λειτουργικό SSR Mode 3 A/C.

Δ.3 **Πρότυπα Διαχωρισμού για ΓΕΚ**

Για πτήσεις ΓΕΚ, τα πρότυπα διαχωρισμού πρέπει να εφαρμόζονται από την ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους.

Κάθετος διαχωρισμός:

Σε FL410 και κάτω από αυτό: **1000 πόδια**

Άνω του FL410: **2000 πόδια**

Πλευρικός διαχωρισμός: **5νμ**

Δ.4 **Πρότυπα Διαχωρισμού για Ταχείες Απογειώσεις ALPHA/TANGO**

Για Ταχείες Απογειώσεις ALPHA/TANGO, τα πρότυπα διαχωρισμού που ισχύουν για ΓΕΚ εφαρμόζονται από την ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους.

Όταν είναι γνωστές οι προθέσεις της υπόλοιπης κυκλοφορίας (μέσω τακτικού συντονισμού), θα εφαρμόζεται ο εξής κάθετος διαχωρισμός:

Σε FL410 και κάτω από αυτό, αμφότερα αεροσκάφη υπερηχητικά:	**1000 πόδια**
Άνω του FL410, αμφότερα αεροσκάφη υπερηχητικά:	**2000 πόδια**
Σε FL410 και κάτω από αυτό, ένα αεροσκάφος υπερηχητικό:	**2000 πόδια**
Άνω του FL410, ένα αεροσκάφος υπερηχητικό:	**4000 πόδια**
Όλα τα επίπεδα, αμφότερα αεροσκάφη υπερηχητικά:	**4000 πόδια**
Πλευρικός διαχωρισμός που εφαρμόζεται:	**5νμ**

Όταν δεν είναι γνωστές οι προθέσεις των άλλων αεροσκαφών, θα ισχύει διαχωρισμός σε όλα τα επίπεδα:

Κάθετος:	Τουλάχιστον	**5000 πόδια**
Πλευρικός:	Τουλάχιστον	**10-20νμ** (ανάλογα με τη λειτουργική κατάσταση του ραντάρ ΥΕΚ)

Σε περίπτωση αεροσκάφους RENEGADE, η ΜΥΕΚ του λαμβάνοντος έθνους θα προσαρμόζει περιοχή γύρω από το επηρεαζόμενο αεροσκάφος με ακτίνα 25νμ που θα εκτείνεται σε όλα τα επίπεδα ρυθμιζόμενου εναέριου χώρου.

Μόνο τα QRA (I) θα επιτρέπεται να εισέρχονται στην ανωτέρω περιοχή, μόλις προσδιοριστεί.

Δ.5 **Πτήσεις σε σχηματισμό**

Οι πολιτικές μονάδες ΥΕΚ θα θεωρούν τις πτήσεις στρατιωτικών αεροσκαφών σε σχηματισμό, όταν εκτελούνται ως ΓΕΚ ή ΕΕΚ, ως μία πτήση. Το άνοιγμα του σχηματισμού θα γίνεται μόνο ανάλογα με τις τακτικές ανάγκες στη διάρκεια πτήσης ΕΕΚ ή σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

Δ.6 **Υπερηχητική Πτήση**

Δ.6.1 Με εξαίρεση τις ταχείες απογειώσεις ALPHA, δεν θα εκτελούνται υπερηχητικές πτήσεις εντός του εναέριου χώρου της Δημοκρατίας της Βόρειας Μακεδονίας.

Δ.6.2 Για τις ταχείες απογειώσεις ALPHA, μπορούν να εκτελούνται υπερηχητικές πτήσεις άνω των 10.000 ποδών υπεράνω της στάθμης του εδάφους και ανοδικά, όταν το απαιτεί η τακτική κατάσταση. Η ΜΣΕ θα ενημερώνει την ΜΥΕΚ Σκοπίων αμέσως μόλις ένα αεροσκάφος αναπτύξει υπερηχητική ταχύτητα και θα τηρεί ακριβές αρχείο όλων των υπερηχητικών πτήσεων για 90 ημέρες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε ΤΗΣ ΤΔ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΕΡΙΑ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ ΤΟΥ FIR ΤΩΝ ΣΚΟΠΙΩΝ(LWSS) ΑΠΟ 30 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 19

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ (ΕΔ)

E.1 **Γενικά**

Το παρέχον έθνος θα συνδράμει τις υπηρεσίες ΕΔ του λαμβάνοντος έθνους στα μέσα ΕΔ στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων ΕΑ στον εναέριο χώρο του λαμβάνοντος έθνους. Οι βασικές κατευθυντήριες γραμμές για την εκτέλεση αποστολών ΕΔ εντός του FIR των Σκοπίων (LWSS) περιγράφονται στις διατάξεις της παρούσας ΤΔ, Παράρτημα 12/ICAO, AIP Ελλάδος, AIP Βόρειας Μακεδονίας και ATP-10.

E.2 **Εκτέλεση**

E.2.1 **Περιοχή Επιχειρήσεων**

FIR Σκοπίων (LWSS)

E.2.2 **Τύπος αποστολής**

ΕΔ για αεροπορικά πληρώματα του παρέχοντος έθνους μετά από αεροπορικό ατύχημα εντός του FIR των Σκοπίων (LWSS).

E.2.3 **Κύρια Μέσα**

Όλα τα μέσα ΕΔ του παρέχοντος έθνους που ορίζονται από τις αρχές του παρέχοντος έθνους ώστε να συμβάλλουν στις αποστολές αυτές.

E.2.4 **Δευτερεύοντα Μέσα**

Τα μέσα ΕΔ του παρέχοντος έθνους.

E.2.5 **Αρχές Διοίκησης και Ελέγχου ΕΔ για μέσα παρέχοντος έθνους**

Τακτική Διοίκηση: Διοίκηση ΑΤΑ

Τακτικός Έλεγχος: Διοίκηση ΑΤΑ

E.2.6 **Κατάσταση Επιφυλακής ΕΔ**

Στη διάρκεια πτήσεων εναέριας αστυνόμευσης εντός του εναέριου χώρου του λαμβάνοντος έθνους, το παρέχον έθνος και το λαμβάνον έθνος θα θέτουν τα κατάλληλα μέσα σε κατάσταση υψηλής επιφυλακής.

E.2.7 **Διπλωματική Άδεια**

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τη φύση των σχετικών επιχειρήσεων, θα εκδίδεται ετήσια διπλωματική άδεια για τα μέσα ΕΔ του παρέχοντος έθνους από τις αρχές του λαμβάνοντος

έθνους για την εκτέλεση στρατιωτικών πτήσεων πάνω από την κυρίαρχη επικράτεια και για πιθανές προσγειώσεις.

Ε.2.8 **Εκπαιδευτικές Πτήσεις ΕΔ**

Συγκεκριμένα σχέδια θα συμφωνούνται μεταξύ των αρχών του παρέχοντος έθνους και του λαμβάνοντος έθνους σε περίπτωση εκπαιδευτικών πτήσεων ΕΔ, συμπεριλαμβανομένων ειδικών διαδικασιών και λεπτομερούς προγραμματισμού.

Ε.3 **Κατάσταση έκτακτης ανάγκης/σύγκρουση πτήσης εναέριας αστυνόμευσης εντός του FIR των Σκοπίων (LWSS)**

Εάν προκύψει κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή αεροναυτικό ατύχημα σε αεροσκάφος εναέριας αστυνόμευσης του παρέχοντος έθνους, θα εφαρμόζεται η εξής διαδικασία:

Ε.3.1 **Αρχές λαμβάνοντος έθνους για ΕΔ βλ. AIP**

Οι υπηρεσίες ΕΔ του λαμβάνοντος έθνους θα σχεδιάσουν, θα αναθέσουν και θα συντονίσουν αμέσως αποστολή ΕΔ προς όφελος της κατάστασης έκτακτης ανάγκης.

Το ΚΑΕ του παρέχοντος έθνους θα ενημερωθεί αμέσως από τις αρχές του λαμβάνοντος έθνους σχετικά με το εν εξελίξει σχέδιο-επιχειρήσεις και πρέπει η ενημέρωσε πρέπει να επικαιροποιείται συνεχώς. Αυτό περιλαμβάνει γενικές πληροφορίες για το συμβάν, πρότυπα έρευνας, ψηφιακή απεικόνιση χάρτη της ορισθείσας περιοχής έρευνας, εγκαταστάσεις ανάρρωσης επιζώντος (επιζώντων) και άλλες χρήσιμες πληροφορίες προκειμένου να εκπληρωθεί το ανατεθέν καθήκον. Το ΚΑΕ του παρέχοντος έθνους θα γνωστοποιεί στο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΚΣΕΔ) του παρέχοντος έθνους όλα τα στοιχεία προκειμένου να τεθούν σε επιφυλακή και να προγραμματιστούν τα κατάλληλα μέσα ΕΔ του παρέχοντος έθνους για να συμπληρώσουν τα μέσα ΕΔ του λαμβάνοντος μέρους εάν χρειαστεί.

Ε.3.2 **ΚΑΕ παρέχοντος έθνους – ΚΣΕΔ παρέχοντος έθνους**

Το ΚΑΕ του παρέχοντος έθνους θα διασφαλίσει ότι όλες οι πληροφορίες σχετικά με τα στοιχεία του πληρώματος και τον εξοπλισμό επιβίωσης θα διαβιβαστούν στις υπηρεσίες του λαμβάνοντος έθνους χωρίς καθυστέρηση και θα είναι σε επιφυλακή για να τις υποστηρίξουν εάν χρειαστεί.

Μετά από τη γνωστοποίηση του συμβάντος, το ΚΑΕ του παρέχοντος έθνους θα συνδεθεί και θα συντονιστεί με την αρμόδια υπηρεσία του λαμβάνοντος έθνους που είναι υπεύθυνη για τις επιχειρήσεις ΕΔ, βάσει των σχετικών διαθέσιμων πληροφοριών που παρείχαν όλες οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες ΣΕΕΕ και ΥΕΚ, μέσω φωνητικών/ταχυδρομικών συστημάτων ή ασυρμάτου ή άλλων συστημάτων.

Η απόφαση θέσης των μέσων ΕΔ του παρέχοντος έθνους σε επιφυλακή μπορεί να εξαρτάται από την πραγματική κατάσταση[1] κατά το χρόνο του συμβάντος, καθώς και από αίτημα συνδρομής από τις αρχές ΕΔ του λαμβάνοντος έθνους (για να συμπληρωθούν τα μέσα ΕΔ του λαμβάνοντος έθνους που επιφόρτισαν οι υπηρεσίες του λαμβάνοντος έθνους).

Σε περίπτωση που το λαμβάνον έθνος ζητήσει υποστήριξη ΕΔ από το παρέχον έθνος, μόλις συλλεχθούν όλες οι απαραίτητες πληροφορίες, το ΚΑΕ του παρέχοντος έθνους θα εκδώσει αμέσως αποστολή ΕΔ και θα ενημερώσει την Υπηρεσία ΕΔ του λαμβάνοντος έθνους και την Πρεσβεία της Ελληνικής Δημοκρατίας στα Σκόπια.

Το ΚΣΕΔ του παρέχοντος έθνους θα τηρείται ενήμερο και θα διαχειρίζεται όλα τα ζητήματα που αφορούν διπλωματικές και δημόσιες πληροφορίες (ΔΠ). Εάν το απαιτεί η κατάσταση, θα αναλάβει την οργάνωση του επαναπατρισμού του επιζώντα (επιζώντων) στο παρέχον έθνος μέσω ιατρικής πτήσης.

Για τα ανωτέρω και όλες τις άλλες λεπτομέρειες που αφορούν αποστολές, διαδικασίες, μέσα και συντονισμό ΕΔ (πραγματικής ή εκπαιδευτικής), θα υπογραφεί χωριστή ΤΔ το ταχύτερο δυνατόν μεταξύ των διοικητών των δύο υπεύθυνων υπηρεσιών (ΚΣΕΔ παρέχοντος έθνους – ΚΕΔ λαμβάνοντος έθνους).

E.4 **Σημείο επαφής (POC)**

Πρέπει να οριστούν σημεία επαφής τόσο στο παρέχον έθνος όσο και στο λαμβάνον έθνος από τις δύο αρμόδιες υπηρεσίες και πρέπει να γνωστοποιηθούν σε όλες τις υπηρεσίες που συμβάλλουν στην ΕΔ.

E.4.1 **POC**

ΚΕΔ λαμβάνοντος έθνους – Βλ. AIP

ΚΑΕ παρέχοντος έθνους

ΚΣΕΔ παρέχοντος έθνους – βλ. AIP

Πρεσβεία της Ελληνικής Δημοκρατίας στα Σκόπια

[1] Καιρικές συνθήκες, τελευταία γνωστή θέση, επαφή με επιζώντα (επιζώντες), παρουσία επιτόπιου συντονιστή κλπ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ ΤΗΣ ΤΔ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΕΡΙΑ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ ΤΟΥ FIR ΤΩΝ ΣΚΟΠΙΩΝ(LWSS) ΑΠΟ 30 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 19

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ, ΕΞΟΙΚΕΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

ΣΤ.1 Τα δύο Μέρη είναι υπεύθυνα για την παροχή ασφαλούς προσγείωσης και διάσωσης του πληρώματος σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης του QRA (Ι) του άλλου Μέρους. Η εξυπηρέτηση του αεροσκάφους για επιστροφή στην αεροπορική βάση του θα γίνεται από το πλήρωμα QRA (Ι) ή από συνεργείο συντήρησης που θα αποστέλλεται από το Μέρος στο οποίο ανήκει το QRA (Ι).

ΣΤ.2 Δεν απαιτείται η μεταφορά εξοπλισμού στα επηρεαζόμενα αεροδρόμια/βάσεις. Τυχόν εξοπλισμός που απαιτείται για την εξυπηρέτηση του αεροσκάφους θα μεταφέρεται μετά την προσγείωση του QRA (Ι) στη βάση φιλοξενίας.

ΣΤ.3 Θα γίνονται εκπαιδευτικά μαθήματα εδάφους για το προσωπικό εδάφους του παρέχοντος έθνους που είναι αποσπασμένο σε αεροπορικές βάσεις του παρέχοντος έθνους που μπορεί να χρησιμοποιηθούν ως αεροδιάδρομοι επείγουσας προσγείωσης από τα QRA (Ι), που θα καλύπτουν τουλάχιστον τους εξής τομείς:

ΣΤ.3.1 Εξοικείωση με το βασικό σύστημα και τα όπλα του αεροσκάφους

ΣΤ.3.2 Επικίνδυνα σημεία του αεροσκάφους ή επικίνδυνα υλικά (υδραζίνη, σύνθετα υλικά κλπ.)

ΣΤ.3.3 Καθοδήγηση του αεροσκάφους σύμφωνα με τα πρότυπα του NATO (STANAG 3117 "AIRCRAFT MARSHALLING SIGNAL")

ΣΤ.3.4 Επείγουσες διαδικασίες του αεροσκάφους

ΣΤ.3.5 Διάσωση του πληρώματος του αεροσκάφους

ΣΤ.4 Για τη διευκόλυνση και υποστήριξη της συγκεκριμένης διμερούς συνεργασίας, τα δύο Μέρη συμφωνούν να θεσπίσουν και να οργανώνουν μαθήματα εδάφους με τα εκπαιδευτικά θέματα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 ανωτέρω. Τα εκπαιδευτικά προγράμματα εδάφους θα καταρτίζονται σε συνεργασία μεταξύ των δύο Μερών και μετά από συμφωνία των δύο Μερών. Η εκπαίδευση θα απευθύνεται στο προσωπικό εδάφους του λαμβάνοντος έθνους (που ορίζει το λαμβάνον έθνος), ενώ οι εκπαιδευτές θα ορίζονται από το παρέχον έθνος. Κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης, κάθε Μέρος θα παρέχει την απαραίτητη εκπαιδευτική υποστήριξη, σύμφωνα με τις αντίστοιχες υποχρεώσεις του Προγράμματος (δηλ. διοικητική υποστήριξη, ή εκπαιδευτικό υλικό, σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ ΤΗΣ ΤΔ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΕΡΙΑ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ ΤΟΥ FIR ΤΩΝ ΣΚΟΠΙΩΝ(LWSS) ΑΠΟ 30 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 19

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

AA	*Αεράμυνα*
AEW&C	*Αερομεταφερόμενη Έγκαιρη Προειδοποίηση και Έλεγχος*
ACAS	*Αερομεταφερόμενο Σύστημα Αποφυγής Σύγκρουσης*
ACC	*Κέντρο Εναέριου Ελέγχου*
AIP	*Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών*
ANS	*Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας - ΥΕΚ*
AOC	*Κέντρο Αεροπορικών Επιχειρήσεων – ΚΑΕ*
AOR	*Περιοχή Ευθύνης – ΠΕ*
AP	*Εναέρια Αστυνόμευση – ΕΑ*
APF	*Μαχητικά Εναέριας Αστυνόμευσης*
ARS	*ACC-RPC-SFP*
ASACS	*Σύστημα Εναέριας Επιτήρησης και Ελέγχου – ΣΕΕΕ*
ATC	*Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας – ΕΕΚ*
ATS	*Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας – ΥΕΚ*
ATSU	*Μονάδα Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας – ΜΥΕΚ*
C2	*Διοίκηση και Έλεγχος*
CAA	*Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας – ΥΠΑ*
CBO	*Διασυνοριακές Επιχειρήσεις – ΔΕ*
CBOAP	*Διασυνοριακές Επιχειρήσεις Εναέριας Αστυνόμευσης – ΔΕΕΑ*
CRC	*Κέντρο Ελέγχου και Αναφοράς – ΚΕΑ*
FIR	*Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης*
FL	*Επίπεδο Πτήσης*
GAT	*Γενική Εναέρια Κυκλοφορία – ΓΕΚ*
GCI	*Επίγειο Κέντρο Ελέγχου Αναχαιτίσεων – ΕΚΕΑ*
HAFGS	*Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας – ΓΕΝ*
HNDGS	*Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας – ΓΕΕΘΑ*
HTAF	*Αρχηγείο Τακτικής Αεροπορίας – ΑΤΑ*
IAW	*Σύμφωνα με*
ICAO	*Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας*
JRCC	*Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης – ΚΣΕΔ*
KHz	*Κιλοχέρτζ*
MCU	*Μονάδα Στρατιωτικού Ελέγχου – ΜΣΕ*
MHz	*Μεγαχέρτζ*
MOB	*Κύρια Επιχειρησιακή Βάση – ΚΕΒ*
NAOC	*Εθνικό Κέντρο Αεροπορικών Επιχειρήσεων – ΕΚΑΕ*
NATO	*Οργανισμός Βορειοατλαντικού Συμφώνου*
NGA	*Εθνική Κυβερνητική Αρχή – ΕΚΑ*
OAT	*Επιχειρησιακή Εναέρια Κυκλοφορία – ΕΕΚ*
PfP	*Σύμπραξη για την Ειρήνη*
PI	*Δημόσιες Πληροφορίες – ΔΠ*
PN	*Παρέχον έθνος*
POC	*Σημείο Επαφής*
QRA (I)	*Μονάδα Ταχείας Αντίδρασης (Αναχαίτιση)*

RN	*Λαμβάνον έθνος*
RPC	*Αναγνωρισμένο Κέντρο Παραγωγής Αεροφωτογραφιών*
SA	*Υπηρεσίες Ταχείας Απογείωσης – ΥΤΑ*
SAR	*Έρευνα και Διάσωση – ΕΔ*
SFP	*Θέση Σύντηξης Αισθητήρα*
SiSu	*Επιτόπια Έρευνα*
SOP	*Τυπική Λειτουργική Διαδικασία*
SOFA	*Συμφωνία σχετικά με την Κατάσταση των Δυνάμεων*
SSR	*Δευτερεύον Ραντάρ Επιτήρησης*
STANAG	*Συμφωνία Τυποποίησης*
TA	*Τεχνική Διευθέτηση – ΤΔ*
TACOM	*Τακτική Διοίκηση*
TACON	*Τακτικός Έλεγχος*
TBD	*Θα συζητηθεί*
TCAS	*Σύστημα Αποφυγής Συγκρούσεων Αεροσκαφών*
VID	*Οπτική Αναγνώριση – ΟΑ*

Αθήνα, 08.10.2019
Ακριβής μετάφραση από τα αγγλικά
Η μεταφράστρια Ελένη Δημητρίου

Άρθρο Δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Τεχνικής Διευθέτησης που κυρώνεται, από την πλήρωση των προϋποθέσεων της παρ. 1 του άρθρου 13 αυτής.

Αθήνα....16...Ιουνίου.....2020

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ



