

Vorblatt

Problem:

Aufgrund geänderter Bedingungen im Luftverkehrsmanagement (Air Traffic Management = ATM) wurde es erforderlich, die Konvention der „Europäischen Organisation für Flugsicherung EUROCONTROL“ entsprechend zu revidieren. Die derzeitige Fassung der Konvention ist nicht mehr in der Lage, die anstehenden Aufgaben adäquat zu erfüllen.

Ziel:

Durch die Revision soll der Organisation ein einfacher, aber doch umfassender Rahmen zur Erfüllung der auf sie zukommenden Aufgaben gegeben werden. Vor allem soll das Einstimmigkeitsprinzip durch das Mehrheitsprinzip bei der Entscheidungsfindung ersetzt werden, um die Effizienz der Organisation zu steigern. Weiters sollte der Europäischen Union die Möglichkeit gegeben werden, Mitglied der Organisation zu werden. Dies entspricht einem ausdrücklichen Wunsch der EU.

Inhalt:

Die Revision schafft im Wesentlichen institutionelle Voraussetzungen für eine weitere Harmonisierung und Modernisierung des Flugverkehrsmanagements in Europa. Ferner ermöglicht sie den Beitritt von Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration und somit auch der Europäischen Gemeinschaft zu EUROCONTROL.

Alternativen:

Keine. Eine Nichtunterzeichnung der Revision der EUROCONTROL-Konvention würde für die österreichische Luftverkehrswirtschaft nicht abschätzbare Nachteile bringen.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Es sind keine Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Österreich zu erwarten.

Finanzielle Auswirkungen:

Die anteiligen österreichischen Kosten von EUROCONTROL werden bisher und auch zukünftig zur Gänze im Umlageverfahren auf die Benützer des österreichischen Luftraums im Wege der Flugsicherungsgebühren überwält. Dem Bundeshaushalt erwachsen somit keine Kosten.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

In den am 31. März 2004 im Amtsblatt der Europäischen Union kundgemachten vier Verordnungen zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraumes wird EUROCONTROL eine zentrale Rolle zugewiesen, die Verordnung (EG) Nr 550/2004 („Flugsicherungsdienste -Verordnung“) sieht ausdrücklich die Übernahme der von EUROCONTROL ausgearbeiteten Sicherheitsvorschriften vor. Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die („Rahmenverordnung“) bezeichnet überdies den Beitritt der Gemeinschaft zu EUROCONTROL einen wichtigen Faktor für die Schaffung eines europaweiten einheitlichen Luftraumes. Gemäß Beitrittsprotokoll vom 8. Oktober 2002 ist die Gemeinschaft auch am Rechtsetzungsverfahren innerhalb von EUROCONTROL beteiligt, was ebenfalls Gemeinschaftsrechtskonformität gewährleistet.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Sonderkundmachung gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG

Erläuterungen:

Allgemeiner Teil

Das Protokoll samt Zusatzprotokoll und Schlussakte hat gesetzändernden bzw. gesetzesergänzenden Charakter und bedarf daher gemäß Art. 50 Abs. 1 B-VG der Genehmigung durch den Nationalrat. Es enthält keine verfassungsändernden bzw. verfassungsergänzenden Bestimmungen und hat nicht politischen Charakter. Es ist der unmittelbaren Anwendbarkeit im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, sodass die Erlassung von Gesetzen gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG nicht erforderlich ist. Da durch das Protokoll keine Angelegenheiten des selbständigen Wirkungsbereiches der Länder geregelt werden, bedarf es keiner Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 1 zweiter Satz B-VG.

Österreich ist Vertragspartei des Internationalen Übereinkommens über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt, EUROCONTROL (BGBl. Nr. 282/1993 idF BGBl. III Nr. 74/2001). Die Entwicklung des Luftverkehrs seit Ende der 80er Jahre, die zunehmende Zahl der Mitglieder innerhalb der EUROCONTROL wie auch die geänderte Rolle der nationalen Flugsicherungsbetreiber in Form privatisierter Einheiten haben die Notwendigkeit einer Revision des Übereinkommens aufgezeigt.

Gemäß dem Beschluss der Bundesregierung vom 24. Juni 1997 (vgl. Pkt. 17 des Beschl. Prot. Nr. 19) und der entsprechenden Bevollmächtigung durch den Herrn Bundespräsidenten wurde das Protokoll zur Neufassung des Internationalen Übereinkommens vom 13. Dezember 1960 über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ entsprechend den verschiedenen vorgenommenen Änderungen samt Zusatzprotokoll und Schlussakte am 27. Juni 1997 unterzeichnet.

Durch die Neufassung des Übereinkommens werden die notwendigen rechtlichen und institutionellen Voraussetzungen zur Erfüllung der gegenwärtigen und künftigen Aufgaben von EUROCONTROL geschaffen, so dass das Übereinkommen nunmehr die Tätigkeiten der Verkehrsflusssteuerung, die Harmonisierung und Integration im Flugverkehrsmanagement und auch die künftige Verwendung von Satelliten zur Luftraumnavigation vorsieht.

Die Neufassung des Übereinkommens enthält mit Art. 40 eine Bestimmung die es der Europäischen Gemeinschaft ermöglicht, im Wege eines Protokolls dem Übereinkommen beizutreten. Die Europäische Kommission forderte die Mitgliedsstaaten auf, mit der Ratifikation des vorliegenden Protokolls samt Zusatzprotokoll und Schlussakte bis zum Abschluss des Protokolls über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zum Übereinkommen zuzuwarten.

Das am 8. Oktober 2002 von Österreich unterzeichnete Protokoll zum Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zum Internationalen Übereinkommen vom 13. Dezember 1960 über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ entsprechend den verschiedenen vorgenommenen Änderungen und in der Neufassung durch das Protokoll vom 27. Juni 1997 samt Schlussakte werden parallel mit separaten Ministerratsvortrag der Bundesregierung zur Einleitung des parlamentarischen Genehmigungsverfahrens vorgelegt.

Da anlässlich der Unterzeichnung nur die deutsche Sprachfassung genehmigt wurde, wird der Bundesregierung nunmehr das Protokoll samt Zusatzprotokoll und Schlussakte in den restlichen 18 authentischen Sprachfassungen zur Genehmigung vorgelegt.

Besonderer Teil

Die Schlussakte der Diplomatischen Konferenz über das Protokoll zur Neufassung des Internationalen Übereinkommens vom 13. Dezember 1960 über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ entsprechend den verschiedenen vorgenommenen Änderungen umfasst die Anlage 1 zur Schlussakte (Änderungen durch die Diplomatische Konferenz) und Anlage 2 zur Schlussakte (Protokoll der Diplomatischen Konferenz).

Anlage 1:

Zu Art. I:

Die Mitgliedsstaaten haben sich - wie auch im Jahre 1981- für ein Änderungsprotokoll und nicht für die Ausarbeitung eines neuen Übereinkommens entschieden.

Zu Art. II:

Aufgrund der Initiative der Verkehrsminister im Rahmen der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) wird der Zweck der Organisation erheblich erweitert. Die Organisation verfolgt allerdings auch

weiterhin eine Effizienzsteigerung der zivilen und militärischen Luftfahrt mit dem Grundsatz der vollen Souveränität eines jeden Staates im Luftraum über seinem Hoheitsgebiet. Es wird vor allem eine europäische Politik auf dem Gebiet des Flugverkehrsmanagements, eine Sicherheitsregelung auf dem Gebiet des Flugverkehrsmanagements, die Aufnahme von Leistungszielüberprüfungs- und Leistungszielsetzungssystemen, die Einrichtung eines gemeinsamen europäischen Verkehrsflusssteuerungssystems zur Sicherstellung der wirksamsten Nutzung des Luftraums und einer damit verbundenen möglichen Erhöhung der Kapazitäten, die Planung und Einrichtung eines globalen Satelliten-Navigationssystems und die Aufnahme eines „Gate-to-Gate“ - Konzepts, das heißt die Berücksichtigung der Schnittstelle Flughafen-Flugverkehr, vereinbart.

Die Leitungsgremien der Organisation werden geändert und bestehen nunmehr aus:

Der „Generalversammlung“ als das zuständige Organ für die Festlegung und die Genehmigung des allgemeinen Vorgehens der Organisation. Diese tritt als oberstes politisches Gremium an die Stelle der „Ständigen Kommission“.

Dem „Rat“ als dem für die Durchführung der Beschlüsse der „Generalversammlung“ und die Aufsicht über die „Agentur“ zuständigen neu eingeführten Organ.

Der „Agentur“, welche die Aufgaben der Organisation entsprechend dem Übereinkommen und der ihr übertragenen Aufgaben wahrnimmt.

Zu Art. III:

Die Aufgaben der Organisation werden erweitert und neu definiert. Sie dienen vor allem der Verwirklichung der in Art. II erwähnten Ziele eines einheitlichen Flugverkehrsmanagement und der Verkehrsflusssteuerung.

Hinsichtlich der Aufgabe bezüglich Flugsicherungs-Streckengebühren verweist Art. 2(1) lit. q auf die in Anhang 4 vorgesehene Festlegung, Fakturierung und Einziehung.

Neu aufgenommen wird in Art. 2(5) die Möglichkeit der Gründung von Unternehmen zur Erleichterung der Erfüllung der Aufgaben. Dies kann nur auf Beschluss der Generalversammlung erfolgen.

Zu Art. IV:

Die Bestimmung regelt den Anwendungsbereich des Übereinkommens und wird insofern revidiert, als bei einer Änderung der Liste der Fluginformationsgebiete, die zur Änderung der Grenzen des vom Übereinkommen erfassten Luftraums führt, nun „Einstimmigkeit der abgegebenen Stimmen“ und nicht mehr die „einminütige Zustimmung der Kommission“ erforderlich ist. Eine etwaige Beschlussfassung soll dadurch erleichtert werden.

Zu Art. V:

Dieser Artikel enthält lediglich eine Verweisungsänderung.

Zu Art. VI:

Diese Bestimmung beschreibt die Zusammensetzung der Generalversammlung und des Rates und bietet die Möglichkeit der Beiziehung von Vertretern von internationalen Organisationen als Beobachter, fall diese zur Arbeit der Organisation beitragen können.

Hinsichtlich der Behandlung von Fragen, die das Flugsicherungs-Streckengebührensysteem betreffen, bestehen die Generalversammlung und der Rat zusätzlich aus jenen Vertragsparteien, die am Flugsicherungs-Streckengebührensysteem beteiligt sind, aber nicht EUROCONTROL beigetreten sind.

Zu Art. VII:

Artikel 6 beschreibt die Maßnahmen, die von der Generalversammlung getroffen werden. Dies betrifft insbesondere ein gemeinsames Vorgehen hinsichtlich der Flugsicherungsstreckengebühren. Hierbei enthält Art 6(2) lit. b, dass die Vertragsparteien durch einen Beschluss der Generalversammlung für bestimmte Kategorien von Flügen, die von der Zahlung der Flugsicherungsstreckengebühr gemäß Anhang 4 befreit sind, Streckengebühren auf nationaler Ebene einheben können.

Zu Art. VIII:

Dieser Artikel stellt eine der wesentlichen Änderungen dar. Um die Effizienz der Organisation in ihrem Entscheidungsfindungsprozess zu verbessern, wird in den meisten Fällen vom Einstimmigkeitsprinzip abgegangen. Beschlüsse der Generalversammlung und des Rates bedürfen der Mehrheit von mindestens drei Viertel der abgegebenen gewogenen Stimmen und mindestens drei Viertel der Vertragsparteien, die ihre Stimme abgegeben haben. Beschlüsse der Agentur bedürfen ebenfalls der Mehrheit der abgegebenen Stimmen, wobei diese Mehrheit mehr als die Hälfte der abgegebenen gewogenen Stimmen und mehr als die Hälfte der Vertragsparteien, die ihre Stimme abgegeben haben, umfassen muss. Bestimmte

Beschlüsse jedoch, wie zum Beispiel ein Beitritt zur Organisation und etwaige Änderungen der Anlagen II und IV; bedürfen weiterhin der Einstimmigkeit.

Die von der Generalversammlung und des Rates gefassten Beschlüsse sind für die Vertragsparteien und für die Agentur bindend.

Zu Art. IX

Der Rat kann im Hinblick auf die in Art. 2(1) genannten Aufgaben Beschlüsse in bezug auf die Vertragsparteien fassen und übt die Aufsicht gegenüber der Agentur aus. Ferner setzt er eine Kommission für Leistungsüberprüfung, eine Kommission für Sicherheitsregelung, einen Ständigen Ausschuss für die Schnittstelle ziviler Bereich/militärischer Bereich und einen Rechnungsprüfungsausschuss ein. In anderen Tätigkeitsbereichen der Organisation kann sich der Rat von weiteren Ausschüssen unterstützen lassen.

Zu Art. X

Diese Bestimmung enthält redaktionelle Änderungen.

Zu Art. XI

Die Generalversammlung und der Rat geben sich eine Geschäftsordnung. Für die Agentur ist in Anlage I die „Satzung der Agentur“ durch die Diplomatische Konferenz beigegeben.

Zu Art XII

Den Vertragsparteien wird die Möglichkeit eingeräumt, aus zwingenden Gründen nationaler Verteidigungs- oder Sicherheitsinteressen von mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefassten Beschlüssen unter Angabe von Gründen abzuweichen. Bei mit Einstimmigkeit gefassten Beschlüssen ist dies in Zukunft nicht mehr möglich.

Die Handlungsfreiheit der Vertragsparteien wird nicht nur im Falle eines Krieges oder eines Konflikts (jetziger Art. 33), sondern auch im Falle einer Krisensituation oder eines Staatsnotstands durch dieses Übereinkommen nicht beeinträchtigt.

Dieser Artikel bietet für Österreich weiterhin ausreichend Gewähr dafür, dass Österreich unter dem Aspekt des Neutralitätsrechts seine Handlungsfreiheit behält.

Zu Art. XIII

Diese Bestimmung entspricht der jetzigen Fassung von Art. 19(1), (3) und (4) der Satzung der Agentur. Da sich die Satzung der Agentur in der revidierten Fassung nur mehr auf die Generaldirektion bezieht, ist es notwendig, diese Bestimmung über den jährlichen Beitrag der Vertragsparteien zum Haushalt in das Übereinkommen aufzunehmen.

Der Beitrag bestimmt sich nach einem Verteilungsschlüssel, der die Höhe des Bruttosozialprodukts und der Flugsicherungs-Streckengebühren berücksichtigt.

Zu Art. XIV bis Art. XXI

Diese Bestimmungen enthalten lediglich redaktionelle Änderungen und Verweiskorrekturen.

Zu Art. XXII

Zur Durchführung des Verkehrsflusssteuerungssystems werden von der Organisation in allgemeinen Bedingungen die erforderlichen Regulationsmaßnahmen festgelegt. Diese sind von den Luftfahrzeughaltern, verantwortlichen Luftfahrzeugführern und entsprechenden Flugsicherungsdiensten einzuhalten. Nationale Gerichte haben diese allgemeinen Bedingungen bei einem etwaigen Verfahren wegen Zuwiderhandelns anzuwenden.

Zu Art. XXIII bis XXV

Diese Bestimmungen enthalten redaktionelle Änderungen.

Zu Art. XXVI

Um Eigentum und Vermögenswerte der Organisation zu beschlagnahmen oder einer Zwangsvollstreckungsmaßnahme zu unterwerfen, bedarf es nicht mehr nur einer gerichtlichen Entscheidung. Die Organisation erhält auch ein Anhörungsrecht. Diese Änderung beruht auf einem Vorfall in der Vergangenheit, bei welchem sämtliches Kapital der Organisation ohne vorherige Anhörung eingefroren wurde.

Zu Art. XXVII bis XXX

Diese Bestimmungen enthalten redaktionelle Änderungen und Folgeänderungen.

Zu Art. XXXI

Ein schiedsgerichtliches Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten über Auslegung, Anwendung oder Durchführung dieses Übereinkommens wird dem Ständigen Schiedsgerichtshof in Den Haag und dessen fakultativen Verfahrensregeln unterworfen. Entscheidungen des Ständigen Schiedsgerichtshofs sind für die Streitparteien bindend.

Zu Art. XXXII und XXXIII

Diese Bestimmungen enthalten redaktionelle Änderungen.

Zu Art XXXIV

Die Geltungsdauer des Übereinkommens ist auf unbestimmte Zeit verlängert. Dieses somit unbefristete Übereinkommen kann nach 20 Jahren nach Inkrafttreten für eine Vertragspartei durch schriftliche Notifikation beendet werden.

Zu Art. XXXV

Für Streitigkeiten zwischen der Organisation und natürlichen oder juristischen Personen sind die Gerichte der Vertragsparteien zuständig. Die Gerichtstände beschreibt Absatz 2.

Zu Art. XXXVI

Diese Bestimmung enthält die Voraussetzungen für den Beitritt von Staaten, die dieses Protokoll nicht unterzeichnet haben. Wie zu Art. VIII bereits ausgeführt, ist für den Beitritt weiterhin ein einstimmiger Beschluss der Generalversammlung notwendig.

Zu Art. XXXVII

Änderungen in Anlage I (Satzung der Agentur) und Anlage IV (Flugsicherungs-Streckengebührensysteem) sind für die Vertragsparteien rechtswirksam, wobei Art. 1 bis 15 der Anlage IV nicht geändert werden dürfen. Anlage III (Steuerliche Bestimmungen) darf ebenfalls nicht geändert werden.

Die Geltungsdauer der Anlage IV (Flugsicherungs-Streckengebühren) beträgt 5 Jahre. Diese verlängert sich ohne weiteres um 5 Jahre, sofern keine Vertragspartei für sich eine Beendigung erwünscht.

Zu Art. XXXVIII

Nicht nur Staaten steht in Zukunft der Beitritt zu EUROCONTROL offen, sondern auch Organisationen regionaler Wirtschaftsintegration. Bedingungen über einen solchen Beitritt sind zwischen den Vertragsparteien und den betreffenden Organisationen, in denen ein oder mehrerer Unterzeichnerstaaten Mitglied sind, festzulegen und in ein Zusatzprotokoll aufzunehmen. Bis zum heutigen Zeitpunkt hat nur die EU ein derartiges Beitrittsesuch gestellt.

Zu Art. XXXIX

Diese Bestimmung verweist auf die neue Satzung der Agentur in Anlage 1, die die Satzung der Agentur zum jetzigen Übereinkommen ersetzt.

Die Agentur führt die Aufgaben der Organisation durch, ergreift Initiativen für die entsprechenden Vorschläge und setzt die technischen, finanziellen und personellen Mittel zur Erreichung der festgelegten Ziele ein. Wird nach dem jetzigen Übereinkommen und der alten Satzung der Agentur diese von einem Geschäftsführenden Ausschuss, welcher aus Vertretern der Vertragsparteien zusammengesetzt ist, und einem Generaldirektor geleitet, so obliegt in der neuen Satzung die Leitung der Agentur dem Generaldirektor, der hinsichtlich betrieblichen, finanziellen und personellen Maßnahmen weitgehende Unabhängigkeit genießt.

Zu Art. XL

Anlage II zum jetzigen Übereinkommen betreffend Fluginformationsgebiete wird durch Anlage II zur Neufassung des Übereinkommens ersetzt. Diese Anlage enthält die Fluginformationsgebiete der Vertragsparteien, für die das Übereinkommen anzuwenden ist.

Zu Art. XLI

Anlage III zur Neufassung des Übereinkommens enthält steuerliche Bestimmungen unbeschadet der Art. 22 und 23 des Übereinkommens. Alle steuerlichen Bestimmungen sind von vorhergehenden Protokollen ohne Änderungen übernommen worden.

Zu Art. XLII

Anlage IV zur Neufassung des Übereinkommens betreffend Bestimmungen über das gemeinsame Flugsicherungs-Streckengebührensysteem ersetzt die Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren vom 12. Februar 1981.

Diese Anlage stützt sich auf die Bestimmungen über das gemeinsame Vorgehen im eigentlichen Übereinkommen und behandelt technische Aspekte der Einziehung der Gebühren durch die Organisation bei den Luftraumbenützern im Auftrag der Mitgliedsstaaten.

Anlage 2:

Dieses Protokoll zur Neufassung des internationalen Übereinkommens vom 13. Dezember über die Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ entsprechend den verschiedenen vorgenommenen Änderungen tritt am 1. Januar 2000 in Kraft, sofern es alle Vertragsstaaten bis dahin ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben. Andernfalls tritt es am 1. Juli bzw. 1. Januar in Kraft, der auf die Hinterlegung der letzten Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde folgt.

Die Bundesregierung hat beschlossen, dem Nationalrat vorzuschlagen, anlässlich der Genehmigung des Abkommens gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG zu beschließen, dass dessen englische, bulgarische, kroatische, dänische, spanische, französische, griechische, ungarische, italienische, niederländische, norwegische, portugiesische, rumänische, slowakische, slowenische, schwedische, tschechische und türkische Sprachfassungen dadurch kundgemacht werden, dass sie zur öffentlichen Einsichtnahme im Bundesministerium Verkehr, Innovation und Technologie für aufliegen.

Daran anknüpfend wurde mit Rücksicht auf eine sparsame und zweckmäßige Verwaltung gemäß § 23 Abs. 2 GOG-NR von der Vervielfältigung und Verteilung dieser Sprachfassungen Abstand genommen.

Die gesamte Regierungsvorlage liegt in der Parlamentsdirektion zur Einsicht auf. Überdies ist dieses Übereinkommen auf der Homepage des Parlaments unter <http://www.parlament.gv.at> abrufbar.