

106 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVI. GP

Regierungsvorlage

Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren samt Anlagen

MEHRSEITIGE VEREINBARUNG ÜBER FLUGSICHERUNGS-STRECKEN- GEBÜHREN

Die Bundesrepublik Deutschland,

die Republik Österreich,

das Königreich Belgien,

Spanien,

die französische Republik,

das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland,

Irland,

das Großherzogtum Luxemburg,

das Königreich der Niederlande,

die Portugiesische Republik,

die Schweizerische Eidgenossenschaft,

im folgenden „die Vertragsstaaten“ genannt —

DIE EUROPÄISCHE ORGANISATION FÜR FLUGSICHERUNG,

im folgenden „EUROCONTROL“ genannt —

IN DER ERWÄGUNG, daß die Abkommen, die bestimmte europäische Staaten mit EUROCONTROL über die Einziehung von Flugsicherungs-Streckengebühren abgeschlossen haben, auf Grund der Änderung des Interna-

MULTILATERAL AGREEMENT RELATING TO ROUTE CHARGES

The Federal Republic of Germany,

the Republic of Austria,

the Kingdom of Belgium,

Spain,

the French Republic,

the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,

Ireland,

the Grand Duchy of Luxembourg,

the Kingdom of the Netherlands,

the Portuguese Republic,

the Swiss Confederation,

hereinafter called “the Contracting States”,

THE EUROPEAN ORGANISATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION,

hereinafter called “EUROCONTROL”,

CONSIDERING that the agreements concluded by European States with EUROCONTROL for the collection of route charges must be replaced owing to the amendment of the EUROCONTROL International

ACCORD MULTILATÉRAL RELATIF AUX REDEVANCES DE ROUTE

La République Fédérale d'Allemagne,

la République d'Autriche,

le Royaume de Belgique,

l'Espagne,

la République Française,

le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,

l'Irlande,

le Grand Duché de Luxembourg,

la Royaume des Pays-Bas,

la République Portugaise,

la Confédération Suisse,

Ci-après dénommés «Les Etats contractants»,

L'ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE,

ci-après dénommée «EUROCONTROL»,

CONSIDÉRANT que les accords conclus par des Etats européens avec EUROCONTROL en vue de la perception de redevances de route, doivent être remplacés du fait de la modification de la Convention internatio-

2

106 der Beilagen

tionalen Übereinkommens über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ vom 13. Dezember 1960 ersetzt werden müssen;

IN DER ERKENNTNIS, daß sich die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Festlegung und Einziehung von Flugsicherungs-Streckengebühren in der Vergangenheit gut bewährt hat;

IN DEM WUNSCH, die bestehende Zusammenarbeit fortzusetzen und zu verstärken;

IN DER ABSICHT, unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ein möglichst vielen europäischen Staaten zugängliches, einheitliches europäisches System der Flugsicherungs-Streckengebühren anzuwenden;

IN DER ÜBERZEUGUNG, daß mit dieser Vereinheitlichung auch die Konsultation mit den Benutzern erleichtert wird;

IN DER ERWÄGUNG, daß es wünschenswert ist, daß die am System der Flugsicherungs-Streckengebühren der EUROCONTROL beteiligten Staaten die Befugnisse der Organisation auf dem Gebiet der Gebühreneinziehung verstärken;

IN DER ERKENNTNIS, daß dafür eine neue Rechtsgrundlage geschaffen werden muß —

HABEN FOLGENDES VEREINBART:

Artikel 1

- Die Vertragsstaaten vereinbaren ein gemeinsames Vorgehen auf dem Gebiet der Gebühren für die Streckennavigationseinrichtungen und Streckennavigationsdienste, im folgenden „Flugsicherungs-Streckengebühren“ genannt, im Luftraum der ihrer Zuständigkeit unterliegenden Fluginformationsgebiete.

- Sie vereinbaren daher, ein gemeinsames System zur Festlegung und Einziehung von Flugsicherungs-Streckengebühren zu

Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960;

RECOGNISING that co-operation in respect of the establishment and collection of route charges has proved effective in the past;

DESIROUS of continuing and strengthening the co-operation established;

RESOLVED to operate, with due regard to the guidelines recommended by the International Civil Aviation Organization, a uniform European route charges system accessible to as many European States as possible;

CONVINCED that this uniformity will also facilitate consultation with users;

CONSIDERING that it is desirable for the States participating in the EUROCONTROL route charges system to strengthen the Organisation's powers in regard to the recovery of charges;

RECOGNISING that such a system requires a new legal basis;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

- The Contracting States agree to adopt a common policy in respect of charges for en route air navigation facilities and services, hereinafter called "route charges", in the airspace of the Flight Information Regions falling within their competence.
- They accordingly agree to create a joint system for the establishment and collection of route charges and to use for this

nale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL» du 13 décembre 1960;

RECONNAISSANT que la coopération sur le plan de l'établissement et de la perception des redevances de route s'est avérée efficace dans le passé;

DÉSIREUX de poursuivre et de renforcer la coopération qui a été instaurée;

DÉCIDÉS à mettre en œuvre, compte tenu des orientations recommandées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, un système européen uniforme de redevances de route accessible au plus grand nombre possible d'Etats européens;

CONVAINCUS que cette uniformisation permettra également de faciliter la consultation des usagers;

CONSIDÉRANT qu'il est souhaitable que les Etats participant au système de redevances de route EUROCONTROL renforcent les pouvoirs de l'Organisation en matière de recouvrement des redevances;

RECONNAISSANT qu'un tel système exige de nouvelles bases juridiques;

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS QUI SUIVENT:

Article 1

- Les Etats contractants conviennent d'adopter une politique commune pour ce qui est des redevances à percevoir au titre des installations et services de navigation aérienne de route ci-après dénommées «redevances de route», dans l'espace aérien des Régions d'Information de Vol relevant de leur compétence.
- Ils conviennent en conséquence de créer un système commun d'établissement et de perception de redevances de route et

106 der Beilagen

3

schaffen und dafür Dienste der EUROCONTROL in Anspruch zu nehmen.

purpose the services of EUROCONTROL

d'utiliser à cette fin les services d'EUROCONTROL.

3. Zu diesem Zweck werden die Ständige Kommission und der Geschäftsführende Ausschuß der EUROCONTROL um die Vertreter der Vertragsstaaten, die nicht Mitgliedstaaten der EUROCONTROL sind, erweitert und im folgenden als „Erweiterte Kommission“ und „Erweiterter Ausschuß“ bezeichnet.

3. To this end the Permanent Commission and the Committee of Management of EUROCONTROL shall be enlarged to include representatives of the Contracting States which are not members of EUROCONTROL and are hereinafter called the “enlarged Commission” and the “enlarged Committee”.

3. A cet effet la Commission permanente et le Comité de gestion d'EUROCONTROL sont élargis aux représentants des Etats contractants qui ne sont pas membres d'EUROCONTROL et sont ci-après dénommés. «la Commission élargie» et «le Comité élargi».

4. Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Fluginformationsgebiete sind in der Anlage 1 dieser Vereinbarung aufgeführt. Jede Änderung, die ein Vertragsstaat an dem ihn betreffenden Teil der vorgenannten Anlage 1 vorzunehmen beabsichtigt und die sich auf die Gesamtausdehnung des in dieser Vereinbarung genannten Luftraums auswirkt, unterliegt der einmütigen Zustimmung der Erweiterten Kommission. Jede Änderung, die sich nicht in dieser Weise auswirkt, teilt der betroffene Vertragsstaat der EUROCONTROL mit.

4. The Flight Information Regions mentioned in paragraph 1 above are listed in Annex 1 to this Agreement. Any amendment which a Contracting State wishes to make to the list of its Flight Information Regions shall be subject to the unanimous agreement of the enlarged Commission if it would result in a change in the overall limits of the airspace covered by this Agreement. Any amendment which does not result in such a change shall be notified to EUROCONTROL by the Contracting State concerned.

4. Les Régions d'Information de Vol mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus sont énumérées à l'Annexe 1 au présent Accord. Toute modification qu'un Etat contractant souhaite apporter à la liste de ses Régions d'Information de Vol est subordonnée à l'accord unanime de la Commission élargie, lorsqu'elle aurait pour effet de modifier les limites de l'espace aérien couvert par le présent Accord. Toute modification qui n'a pas un tel effet sera notifiée à EUROCONTROL par l'Etat contractant intéressé.

Artikel 2

In der Erweiterten Kommission hat jeder Vertragsstaat eine Stimme, vorbehaltlich der Bestimmungen in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b.

Article 2

Each Contracting State shall have one vote in the enlarged Commission, subject to the provisions of Article 6.1 (b).

Article 2

Chaque Etat contractant dispose d'une voix à la Commission élargie, sous réserve des dispositions du (b) du paragraphe 1 de l'article 6.

Artikel 3

1. Der Erweiterten Kommission obliegt es, das gemeinsame System der Flugsicherungs-Streckengebühren in der Weise einzurichten, daß

Article 3

1. The enlarged Commission shall undertake the establishment of the joint system of route charges in such a manner that:

Article 3

a) diese Gebühren nach einer einheitlichen Formel festgelegt werden, die die Kosten der Vertragsstaaten für Streckennavigationseinrichtungen und Streckennavigationsdienste und für den Betrieb des Systems sowie die Kosten der EUROCONTROL für den Betrieb des Systems umfaßt;

(a) those charges are established according to a common formula which takes account of the costs incurred by the Contracting States in respect of en route air navigation facilities and services and of the operation of the system, as well as the costs incurred by EUROCONTROL in operating the system;

a) ces redevances soient établies suivant une formule commune qui tienne compte des coûts encourus par les Etats contractants au titre des installations et services de la navigation aérienne de route et de l'exploitation du système ainsi que des coûts encourus par EUROCONTROL pour l'exploitation du système;

- | | |
|---|--|
| <p>b) diese Gebühren von EUROCONTROL als eine einzige Gebühr je Flug einzogen werden.</p> <p>2. Der Erweiterten Kommission werden zu diesem Zweck folgende Aufgaben übertragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Sie legt die Grundsätze fest, die zur Ermittlung der in Absatz 1 Buchstabe a dieses Artikels genannten Kosten anzuwenden sind; b) sie legt die Regeln für die Berechnung der Flugsicherungs-Streckengebühren fest; c) sie genehmigt für jeden Erhebungszzeitraum den Deckungssatz für die in Absatz 1 Buchstabe a dieses Artikels genannten Kosten; d) sie bestimmt die Rechnungseinheit, in der die Flugsicherungs-Streckengebühren benannt werden; e) sie legt die Anwendungsbedingungen des Systems einschließlich der Zahlungsbedingungen, Gebührensätze, Tarife sowie deren Erhebungsziträume fest; f) sie legt die Grundsätze für Befreiungen von Flugsicherungs-Streckengebühren fest; g) sie genehmigt die Berichte des Erweiterten Ausschusses; h) sie legt die Finanzordnung für das System der Flugsicherungs-Streckengebühren fest; i) sie genehmigt Vereinbarungen zwischen EUROCONTROL und jedem Staat, der die Einrichtungen und die technische Hilfe der EUROCONTROL im Zusammenhang mit Flugsicherungsgebühren in Anspruch zu nehmen wünscht, die nicht unter diese Vereinbarung fallen; j) sie verabschiedet den vom Erweiterten Ausschuß nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c vorgelegten Haushaltsvoranschlag. | <p>(b) those charges are collected by EUROCONTROL as a single charge per flight.</p> <p>2. The enlarged Commission shall, for the above purposes:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) establish the principles governing the assessment of the costs referred to in paragraph 1 (a) above; (b) establish the formula to be applied in calculating the route charges; (c) approve, for each charging period, the rate at which the costs referred to in paragraph 1 (a) above are to be recovered; (d) determine the unit of account in which the route charges are expressed; (e) determine the conditions of application of the system, including the conditions of payment, as well as the unit rates and tariffs and the period during which they are to apply; (f) determine the principles governing exemption from the route charges; (g) approve reports of the enlarged Committee; (h) adopt the financial regulations applicable to the route charges system; (i) approve agreements between EUROCONTROL and any State wishing to avail itself of EUROCONTROL's resources or technical assistance in connection with air navigation charges not covered by this Agreement; (j) approve the budgetary annex proposed by the enlarged Committee in accordance with Article 5.1 (c). <p>b) ces redevances soient perçues par EUROCONTROL à raison d'une redevance unique par vol effectué.</p> <p>2. La Commission élargie est chargée à cet effet:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) d'établir les principes régissant la détermination des coûts mentionnés au (a) du paragraphe 1 ci-dessus; b) d'établir la formule de calcul des redevances de route; c) d'approuver pour chaque période d'application le taux de recouvrement des coûts mentionnés au (a) du paragraphe 1 ci-dessus; d) de déterminer l'unité de compte dans laquelle les redevances de route sont exprimées; e) de déterminer les conditions d'application du système, y compris les conditions de paiement ainsi que les taux unitaires, les tarifs et leur période d'application; f) de déterminer les principes applicables en matière d'exonération de redevances de route; g) d'approuver les rapports du Comité élargi; h) d'arrêter le règlement financier applicable au système de redevances de route; i) d'approuver les accords entre EUROCONTROL et tout Etat désireux d'utiliser les moyens ou l'assistance technique d'EUROCONTROL en matière de redevances de navigation aérienne ne relevant pas du présent Accord; j) d'approuver l'annexe budgétaire proposée par le Comité élargi conformément au (c) du paragraphe 1 de l'article 5. |
|---|--|

106 der Beilagen

5

3. Die Erweiterte Kommission gibt sich eine Geschäftsordnung. Diese bedarf der einmütigen Zustimmung aller Vertragsstaaten.

Artikel 4

Im Erweiterten Ausschuß hat jeder Vertragsstaat eine Stimme, vorbehaltlich der Bestimmungen in Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b.

Artikel 5

1. Der Erweiterte Ausschuß hat folgende Aufgaben:

- a) Er bereitet die Beschlüsse der Erweiterten Kommission vor;
- b) er übt die Aufsicht über die Durchführung des Systems der Flugsicherungs-Streckengebühren und über alle Aufwendungen der EUROCONTROL in diesem Tätigkeitsbereich aus und trifft entsprechend den Beschlüssen der Erweiterten Kommission alle erforderlichen Maßnahmen, insbesondere im Zusammenhang mit der Einziehung der Flugsicherungs-Streckengebühren;
- c) er berichtet der Erweiterten Kommission über die für die Durchführung des Systems der Flugsicherungs-Streckengebühren benötigten Mittel und legt ihr den Haushaltsvorschlag für die Tätigkeit der EUROCONTROL auf dem Gebiet der Flugsicherungs-Streckengebühren vor;
- d) er nimmt alle anderen Aufgaben wahr, die ihm von der Erweiterten Kommission übertragen werden.

2. Der Erweiterte Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung unter Berücksichtigung der Bestimmungen von Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a.

Artikel 6

1. Für die Beschlüsse der Erweiterten Kommission gilt folgendes:

3. The enlarged Commission shall establish its rules of procedure by a unanimous vote of all Contracting States.

Article 4

Each Contracting State shall have one vote in the enlarged Committee, subject to the provisions of Article 6.2 (b).

Article 5

1. The enlarged Committee shall undertake:

- (a) the preparation of decisions for the enlarged Commission;
- (b) the supervision of the operation of the route charges system, including the use of the resources employed by EUROCONTROL for this purpose, and the taking of all necessary measures, particularly in respect of recovery of route charges, in conformity with the decisions of the enlarged Commission;
- (c) the reporting to the enlarged Commission on the resources required for the operation of the route charges system and the submission to it of the budgetary annex relating to EUROCONTROL's activities in connection with route charges;
- (d) the performance of any other tasks entrusted to it by the enlarged Commission;

2. The enlarged Committee shall establish its rules of procedure, subject to the provisions of Article 6.2 (a).

Article 6

1. The decisions of the enlarged Commission shall be taken as follows:

3. La Commission élargie établit son règlement intérieur à l'unanimité de tous les Etats contractants.

Article 4

Chaque Etat contractant dispose d'une voix au Comité élargi, sous réserve des dispositions du (b) du paragraphe 2 de l'article 6.

Article 5

1. Le Comité élargi est chargé:

- a) de préparer les décisions de la Commission élargie;
- b) de surveiller le fonctionnement du système de redevances de route, y compris l'utilisation des moyens mis en œuvre à cette fin par EUROCONTROL et de prendre toutes mesures nécessaires notamment en ce qui concerne le recouvrement des redevances de route, conformément aux décisions de la Commission élargie;
- c) de faire rapport à la Commission élargie sur les moyens nécessaires au fonctionnement du système de redevances de route et de lui soumettre l'annexe budgétaire relative aux activités d'EUROCONTROL, en matière de redevances de route;
- d) de toutes autres tâches qui lui sont confiées par la Commission élargie.

2. Le Comité élargi établit son règlement intérieur sous réserve des dispositions prévues au (a) du paragraphe 2 de l'article 6.

Article 6

1. Les décisions de la Commission élargie sont acquises dans les conditions suivantes:

106 der Beilagen

- a) Beschlüsse nach Artikel 3 Absatz 2 Buchstaben a bis f und h bedürfen der Einstimmigkeit aller Vertragsstaaten und sind für diese verbindlich. Kann keine Einstimmigkeit erzielt werden, so beschließt die Erweiterte Kommission mit Zweidrittelmehrheit der abgegebenen Stimmen. Jeder Vertragsstaat, der aus zwingenden Gründen des nationalen Interesses diesen Beschuß nicht befolgen kann, hat der Erweiterten Kommission diese Gründe in einer Erklärung darzulegen;
- b) Beschlüsse nach Artikel 3 Absatz 2 Buchstaben i und j bedürfen der Zweidrittelmehrheit der abgegebenen Stimmen, wobei diese Stimmen die gewogene Mehrheit der Mitgliedstaaten der EUROCONTROL umfassen müssen, wie sie sich aus den Bestimmungen in Anlage 2 dieser Vereinbarung ergibt. EUROCONTROL teilt den Vertragsstaaten, die nicht Mitgliedstaaten der EUROCONTROL sind, alljährlich die Zahl der Stimmen mit, über die die Mitgliedstaaten der EUROCONTROL nach diesen Bestimmungen verfügen;
- c) Beschlüsse nach Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe g werden mit Zweidrittelmehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. Das gleiche gilt für Verfahren, die im Namen der EUROCONTROL von der Erweiterten Kommission vor dem in Artikel 25 vorgesehenen Schiedsgericht eingeleitet werden.
- (a) decisions on the matters referred to in Article 3.2 (a) to (f) and (h) shall require a unanimous vote of all Contracting States and shall be binding on all Contracting States; failing a unanimous decision, the enlarged Commission shall take a decision by a two-thirds majority of the votes cast; any Contracting State which is unable for overriding national considerations to apply that decision shall submit to the enlarged Commission an explanatory statement of the reasons therefor;
- (b) decisions on the matters referred to in Article 3.2 (i) and (j) shall require a two-thirds majority of the votes cast, provided that the votes comprise the weighted majority of the Member States of EUROCONTROL in accordance with the provisions reproduced in Annex 2 to this Agreement; every year EUROCONTROL shall notify the Contracting States which are not Member States of EUROCONTROL of the number of votes to which the Member States are entitled under the said provisions;
- (c) decisions on the matters referred to in Article 3.2 (g) shall require a two-thirds majority of the votes cast. The same applies to proceedings introduced on behalf of EUROCONTROL by the enlarged Commission before the arbitral tribunal mentioned in Article 25.
2. a) Die Geschäftsordnung des Erweiterten Ausschusses einschließlich der Regeln für die Beschußfassung bedürfen der Genehmigung der
2. (a) The rules of procedure of the enlarged Committee, including the rules relating to the taking of decisions, shall require approval by the enlarged
- a) dans les cas prévus aux (a) à (f) et (h) du paragraphe 2 de l'article 3, les décisions sont prises à l'unanimité de tous les Etats contractants et sont obligatoires pour chaque Etat contractant; à défaut de décision unanime, la Commission élargie prend une décision à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés; tout Etat contractant qui ne peut, pour des raisons impératives d'intérêt national, appliquer cette décision présente à la Commission élargie un exposé de ces raisons;
- b) dans les cas prévus aux (i) et (j) du paragraphe 2 de l'article 3, la décision est prise à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés sous réserve que ces suffrages comprennent la majorité pondérée des Etats membres d'EUROCONTROL telle qu'elle résulte des dispositions reproduites à l'Annexe 2 du présent Accord; chaque année, EUROCONTROL fait connaître aux Etats contractants qui ne sont pas membres d'EUROCONTROL le nombre de voix dont disposent les Etats membres d'EUROCONTROL en application de ces dispositions;
- c) dans les cas prévus au (g) du paragraphe 2 de l'article 3, les décisions sont prises à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés. Il en est de même pour les recours introduits au nom d'EUROCONTROL par la Commission élargie devant le tribunal arbitral prévu à l'article 25.
- a) Le règlement intérieur du Comité élargi y compris les règles relatives aux prises de décision, est approuvé par la Commission élargie à l'unanimité

106 der Beilagen

7

- Erweiterten Kommission durch einmütige Zustimmung aller Vertragsstaaten.
- b) In dem in Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c genannten Fall beschließt der Erweiterte Ausschuß jedoch nach Absatz 1 Buchstabe b dieses Artikels.
- Commission by a unanimous vote of all Contracting States.
- (b) However, in the matters referred to in Article 5.1 (c), the decisions of the enlarged Committee shall be adopted in accordance with the provisions of paragraph 1. (b) of this article.
- b) Toutefois, au cas mentionné au (c) du paragraphe 1 de l'article 5, les délibérations du Comité élargi sont prises conformément au (b) du paragraphe 1 du présent article.

Artikel 7

EUROCONTROL legt nach den geltenden Bestimmungen die Flugsicherungs-Streckengebühren fest, die für jeden Flug in dem in Artikel 1 genannten Luftraum geschuldet werden.

Article 7

EUROCONTROL shall assess, in accordance with the applicable rules, the route charges due for each flight in the airspace defined in Article 1.

Article 7

EUROCONTROL détermine selon la réglementation en vigueur les redevances de route dues pour chaque vol effectué dans l'espace aérien défini à l'article 1.

Artikel 8

EUROCONTROL zieht die in Artikel 7 genannten Flugsicherungs-Streckengebühren ein. Zu diesem Zweck sind sie für jeden Flug eine einzige Gebühr, die eine einzige Forderung der EUROCONTROL darstellt und an ihrem Sitz zu erfüllen ist.

Article 8

EUROCONTROL shall collect the route charges referred to in Article 7. For that purpose, they shall constitute a single charge due in respect of each flight, which shall constitute a single claim by EUROCONTROL, payable at its headquarters.

Article 8

EUROCONTROL perçoit les redevances de route mentionnées à l'article 7. A cette fin, elles constituent une redevance unique due pour chaque vol qui est une créance unique d'EUROCONTROL et payable à son siège.

Artikel 9

Gebührenschuldner ist die Person, die zum Zeitpunkt der Durchführung des Fluges der Luftfahrzeughalter war.

Article 9

The person liable to pay the charge shall be the person who was the operator of the aircraft at the time when the flight was performed.

Article 9

La redevance est due par la personne qui exploitait l'aéronef au moment où le vol a eu lieu.

Artikel 10

Ist der Luftfahrzeughalter nicht bekannt, so gilt der Eigentümer des Luftfahrzeugs so lange als Luftfahrzeughalter, bis er den Nachweis erbracht hat, wer der Halter war.

Article 10

If the identity of the operator is not known, the owner of the aircraft shall be regarded as the operator unless he proves which other person was the operator.

Article 10

Au cas où l'identité de l'exploitant n'est pas connue, le propriétaire de l'aéronef est réputé être l'exploitant jusqu'à ce qu'il ait établi quelle autre personne avait cette qualité.

Artikel 11

Zahlt der Schuldner nicht, so kann der geschuldete Betrag zwangsweise eingezogen werden.

Article 11

Where a debtor has not paid the amount due, measures may be taken to enforce recovery.

Article 11

Lorsque le débiteur ne s'est pas acquitté de la somme due, celle-ci peut faire l'objet d'un recouvrement forcé.

Artikel 12

1. Das Verfahren zur Einziehung des geschuldeten Betrags wird entweder von EUROCON-

Article 12

1. Proceedings for recovery of the amount due shall be instituted either by EUROCONTROL or,

Article 12

1. La procédure de recouvrement de la somme due est engagée, soit par EUROCONTROL,

TROL selbst oder auf ihr Ersuchen von einem Vertragsstaat eingeleitet.

2. Die Einziehung wird entweder auf dem Gerichts- oder auf dem Verwaltungsweg durchgeführt.

3. Jeder Vertragsstaat teilt EUROCONTROL die bei ihm anzuwendenden Verfahren sowie die zuständigen Gerichte oder Verwaltungsbehörden mit.

Artikel 13

Das Verfahren zur Einziehung wird im Gebiet des Vertragsstaates anhängig gemacht, in dem

- a) der Schuldner seinen Wohnsitz oder Sitz hat;
- b) der Schuldner eine Geschäftsniederlassung hat, falls sich der Wohnsitz oder Sitz nicht im Gebiet eines Vertragsstaates befindet;
- c) der Schuldner Vermögenswerte besitzt, falls keine der in Buchstaben a und b dieses Artikels genannten Zuständigkeiten begründet ist;
- d) EUROCONTROL ihren Sitz hat, falls keine der in Buchstaben a bis c dieses Artikels genannten Zuständigkeiten begründet ist.

Artikel 14

EUROCONTROL ist befugt, vor den zuständigen Gerichten oder Verwaltungsbehörden von Staaten, die dieser Vereinbarung nicht angehören, ein Verfahren einzuleiten.

Artikel 15

Folgende in einem Vertragsstaat ergangenen Entscheidungen/Entscheide werden in den anderen Vertragsstaaten anerkannt und vollstreckt:

- a) rechtskräftige gerichtliche Entscheidungen;
- b) Entscheidungen/Entscheide einer Verwaltungsbehörde, gegen die gerichtlicher Rechtsschutz möglich war,

at EUROCONTROL's request, by a Contracting State.

2. Recovery shall be effected by either judicial or administrative procedure.

3. Each Contracting State shall inform EUROCONTROL of the procedures applied in that State and of the competent courts, tribunals or administrative authorities.

Article 13

Recovery proceedings shall be instituted in the territory of the Contracting State:

- (a) where the debtor has his residence or registered office;
- (b) where the debtor has a place of business, if neither his residence nor his registered office is situated in the territory of a Contracting State;
- (c) in the absence of the grounds of jurisdiction set out in (a) and (b) above, where the debtor has assets;
- (d) in the absence of the grounds of jurisdiction set out in (a) to (c) above, where EUROCONTROL has its headquarters.

Article 14

EUROCONTROL shall have the capacity to institute proceedings before the competent courts, tribunals and administrative authorities of States not parties to this Agreement.

Article 15

The following decisions taken in a Contracting State shall be recognised and enforced in the other Contracting States:

- (a) final decisions of a court or tribunal;
- (b) decisions of an administrative authority which have been subject to review by a court or tribunal, but are no

soit, à la requête d'EUROCONTROL, par un Etat contractant.

2. Le recouvrement est poursuivi, soit par voie judiciaire, soit par voie administrative.

3. Chaque Etat contractant fait connaître à EUROCONTROL les procédures qui sont appliquées dans cet Etat ainsi que les juridictions ou les autorités administratives compétentes.

Article 13

La procédure de recouvrement est introduite dans l'Etat contractant:

- a) où le débiteur a son domicile ou son siège;
- b) où le débiteur possède un établissement commercial si son domicile ou son siège ne sont pas situés sur le territoire d'un Etat contractant;
- c) où le débiteur possède des avoirs, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux paragraphes (a) et (b) ci-dessus;
- d) où EUROCONTROL a son siège, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux paragraphes (a) à (c) ci-dessus.

Article 14

EUROCONTROL a la capacité d'introduire une action devant les juridictions et les autorités administratives compétentes des Etats qui ne sont pas parties au présent Accord.

Article 15

Sont reconnues et exécutées dans les autres Etats contractants, les décisions suivantes prises dans un Etat contractant:

- a) les décisions juridictionnelles définitives;
- b) les décisions administratives qui ont été susceptibles de recours juridictionnel, mais ne le sont plus, soit parce

106 der Beilagen

9

aber infolge Abweisung der Beschwerde durch ein rechtskräftig gewordenes Gerichtsurteil, Zurückziehung der Beschwerde oder Fristablauf nicht mehr möglich ist.

Artikel 16

Eine Entscheidung/ein Entscheid im Sinne des Artikel 15 wird nicht anerkannt oder vollstreckt, wenn

- a) das Gericht oder die Verwaltungsbehörde des Ursprungsstaates, welches/welche die Entscheidung/den Entscheid ausgesprochen hat, nach Artikel 13 nicht zuständig war;
- b) die Entscheidung/der Entscheid der öffentlichen Ordnung des ersuchten Staates offensichtlich widerspricht;
- c) dem Schuldner die Entscheidung/der Entscheid der Verwaltungsbehörde oder das das gerichtliche Verfahren einleitende Schriftstück nicht so rechtzeitig zugestellt worden ist, daß er sich verteidigen oder die ihm gegebenen Rechtsschutzmöglichkeiten ausschöpfen konnte;
- d) ein zuvor angestrengtes Verfahren über dieselben Gebühren bei einem Gericht oder einer Verwaltungsbehörde des ersuchten Staates anhängig ist;
- e) die Entscheidung/der Entscheid mit einer/einem im ersuchten Staat bereits über dieselben Gebühren eingegangenen Entscheidung/Entscheid unvereinbar ist;
- f) das Gericht oder die Verwaltungsbehörde des Ursprungsstaates bei ihrer Entscheidung/ihrer Entscheid hinsichtlich einer Vorfrage, die den Personenstand, die Rechts- und Handlungsfähigkeit sowie die gesetzliche Vertretung einer natürlichen Person,

longer so, either because the court or tribunal has dismissed the appeal by a final decision, or because the appeal has been withdrawn, or because the time for lodging the appeal has expired.

que la juridiction a rejeté le recours par une décision définitive, soit parce que le requérant s'est désisté, soit par expiration du délai de recours.

Article 16

Decisions referred to in Article 15 shall not be recognised or enforced in the following cases:

- (a) if the court, tribunal or administrative authority of the State of origin was not competent in accordance with Article 13;
- (b) if the decision is manifestly incompatible with the public policy of the State addressed;
- (c) if the debtor did not receive notice of the decision of the administrative authority or of the institution of the proceedings in sufficient time to enable him to defend the case or to appeal to a court or a tribunal;
- (d) if proceedings relating to the same route charges have been previously instituted and are still pending before a court, tribunal or an administrative authority of the State addressed;
- (e) if the decision is incompatible with a decision relating to the same route charges given in the State addressed;
- (f) if the court, tribunal or authority of the State of origin, in order to arrive at its decision, has decided a preliminary question concerning the status or legal capacity of natural persons, rights in property arising out of a matrimonial relationship, wills or succession

Article 16

Les décisions mentionnées à l'article 15 ne sont pas reconnues ni exécutées dans les cas suivants:

- a) si la juridiction ou l'autorité administrative de l'Etat d'origine n'était pas compétente dans les termes énoncés par l'article 13;
- b) si la décision est manifestement contraire à l'ordre public de l'Etat requis;
- c) si le débiteur n'a pas été avisé de la décision administrative ou de l'introduction de l'instance en temps utile pour se défendre ou exercer les recours juridictionnels;
- d) si une instance relative aux mêmes redevances, introduite en premier lieu, est pendante devant une juridiction ou une autorité administrative de l'Etat requis;
- e) si la décision est inconciliable avec une décision relative aux mêmes redevances et rendue dans l'Etat requis;

- f) si la juridiction ou l'autorité administrative de l'Etat d'origine, pour rendre sa décision, a, en tranchant une question relative à l'état ou à la capacité des personnes physiques, aux régimes matrimoniaux, aux testaments et aux successions, méconnu une règle de

10

106 der Beilagen

die ehelichen Güterstände, das Gebiet des Erbrechts einschließlich des Testamentsrechts betrifft, sich in Widerspruch zu einer Vorschrift des internationalen Privatrechts des ersuchten Staates gesetzt hat, es sei denn, daß die Entscheidung/der Entscheid nicht zu einem anderen Ergebnis geführt hätte, wenn die Vorschriften des internationalen Privatrechts dieses Staates angewendet worden wären.

Artikel 17

Die in Artikel 15 genannten Entscheidungen/Entscheide, die im Ursprungsstaat vollstreckbar geworden sind, werden entsprechend den gesetzlichen Vorschriften des ersuchten Staates vollstreckt. Ist eine Vollstreckungsklausel erforderlich, so wird diese auf einfachen Antrag von einem Gericht oder einer Verwaltungsbehörde des ersuchten Staates erteilt.

Artikel 18

1. Dem Antrag wird folgendes beigefügt:
 - a) eine Ausfertigung der Entscheidung/der Entscheid;
 - b) bei einer im Versäumnisverfahren ergangenen gerichtlichen Entscheidung die Urkunde oder eine beglaubigte Abschrift der Urkunde, aus der sich ergibt, daß das den Rechtsstreit einleitende Schriftstück dem Schuldner rechtzeitig zugestellt worden ist;
 - c) bei einer Entscheidung/ einem Entscheid einer Verwaltungsbehörde eine Urkunde, aus der sich ergibt, daß die in Artikel 15 genannten Erfordernisse erfüllt worden sind;
 - d) die Urkunde, aus der sich ergibt, daß die Entscheidung/der Entscheid im Ursprungsstaat vollstreckbar ist und dem Schuldner rechtzeitig zugestellt worden ist.

in a way that conflicts with a rule of the private international law of the State in which the recognition is sought, unless the same result would have been obtained by the application of the rules of private international law of that State.

droit international privé de l'Etat requis, à moins que sa décision n'aboutisse au même résultat que s'il avait fait application des règles du droit international privé de l'Etat requis.

Article 17

The decisions referred to in Article 15, if enforceable in the State of origin, shall be enforced in accordance with the law of the State addressed. If necessary, an order of enforcement shall on request be issued by a court, tribunal or an administrative authority of the State addressed.

Article 18

1. The request shall be accompanied by:
 - (a) a certified copy of the decision;
 - (b) in the case of a decision of a court or tribunal rendered by default, the original or a certified copy of a document establishing that notice of the institution of the proceedings was duly served on the debtor;
 - (c) in the case of an administrative decision, a document establishing that the requirements of Article 15 have been met;
 - (d) a document establishing that the decision is enforceable in the State of origin and that the debtor has received notice of the decision in due time.

Article 17

Les décisions mentionnées à l'article 15 qui sont exécutoires dans l'Etat d'origine sont mises à exécution conformément à la législation en vigueur dans l'Etat requis. En tant que de besoin, la décision est revue de la formule exécutoire sur simple requête par une juridiction ou une autorité administrative de l'Etat requis.

Article 18

1. La requête est accompagnée:
 - a) d'une expédition de la décision;
 - b) dans le cas d'une décision judiciaire rendue par défaut, de l'original ou d'une copie certifiée conforme d'un document établissant que le débiteur a reçu en temps utile signification ou notification de l'acte introductif d'instance;
 - c) dans le cas d'une décision administrative, d'un document établissant que les exigences prévues à l'article 15 sont satisfaites;
 - d) de tout document établissant que la décision est exécutoire dans l'Etat d'origine et que le débiteur a reçu en temps utile une signification de la décision.

106 der Beilagen

11

2. Auf Verlangen des Gerichts oder der Verwaltungsbehörde des ersuchten Staates ist eine ordnungsgemäß beglaubigte Übersetzung der Urkunden vorzulegen. Die Urkunden bedürfen weder der Beglaubigung noch einer ähnlichen Formalität.

Artikel 19

1. Der Antrag kann nur aus einem der in Artikel 16 angeführten Gründe abgelehnt werden. Die Entscheidungen/Entscheide dürfen im ersuchten Staat keinesfalls auf ihre Rechtmäßigkeit überprüft werden.

2. Soweit diese Vereinbarung nichts Abweichendes vorsieht, richtet sich das Anerkennungs- und Vollstreckungsverfahren nach dem Recht des ersuchten Staates.

Artikel 20

Der von EUROCONTROL eingezogene Betrag ist entsprechend den Beschlüssen des Erweiterten Ausschusses an die Vertragsstaaten auszuzahlen.

Artikel 21

Hat ein Vertragsstaat die Forderung eingezogen, so ist der Betrag innerhalb kürzester Frist an EUROCONTROL auszuzahlen. EUROCONTROL verfährt in diesem Fall nach Artikel 20. Die dem Vertragsstaat entstandenen Einziehungskosten werden von EUROCONTROL getragen.

Artikel 22

Die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten arbeiten zum Zweck der Festlegung und Einziehung der Flugsicherungs-Streckengebühren mit EUROCONTROL zusammen.

Artikel 23

Wenn der Erweiterte Ausschuß einstimmig beschließt, das Verfahren zur Einziehung einer Gebühr abzugeben, können die betroffenen Vertragsstaaten alle ihnen geeignet erscheinenden

2. A duly certified translation of the documents shall be supplied if the court, tribunal or administrative authority of the State addressed so requires. No legalisation or similar formality shall be required.

Article 19

1. The request can be rejected only for one of the reasons set forth in Article 16. In no case may the decision be reviewed on its merits in the State addressed.

2. The procedure for the recognition and enforcement of the decision shall be governed by the law of the State addressed insofar as this Agreement does not otherwise provide..

Article 20

The amount collected by EUROCONTROL shall be paid to the Contracting States in accordance with the decisions of the enlarged Committee.

Article 21

Where the claim is recovered by a Contracting State, the amount collected shall be paid without delay to EUROCONTROL, which shall proceed in accordance with Article 20. The recovery costs incurred by that State shall be charged to EUROCONTROL.

Article 22

The competent authorities of the Contracting States shall cooperate with EUROCONTROL in the establishment and collection of route charges.

Article 23

If the enlarged Committee decides unanimously to abandon recovery of a charge, the Contracting States concerned may take whatever action they deem fit. In such a case, the provisions

2. Une traduction dument certifiée des documents est fournie si la juridiction ou l'autorité administrative de l'Etat requis l'exige. Aucune légalisation ni formalité analogue n'est requise.

Article 19

1. La requête ne peut être rejetée que pour l'un des motifs prévus à l'article 16. En aucun cas, la décision ne peut faire l'objet d'une révision au fond dans l'Etat requis.

2. La procédure relative à la reconnaissance et à l'exécution de la décision est régie par la loi de l'Etat requis dans la mesure où le présent Accord n'en dispose pas autrement.

Article 20

Le montant perçu par EUROCONTROL sera versé aux Etats contractants dans les conditions prévues par décision du Comité élargi.

Article 21

Lorsqu'un Etat Contractant a recouvré la créance, le montant effectivement perçu est versé dans les meilleurs délais à EUROCONTROL, qui applique la procédure prévue à l'article 20. Les frais de recouvrement encourus par cet Etat sont mis à la charge d'EUROCONTROL.

Article 22

Les autorités compétentes des Etats contractants coopèrent avec EUROCONTROL dans l'établissement et la perception des redevances de route.

Article 23

Si le Comité élargi décide à l'unanimité d'abandonner le recouvrement d'une redevance, les Etats Contractants concernés peuvent prendre toutes mesures qu'ils jugent appropriées. En

12

106 der Beilagen

Maßnahmen treffen. In jedem Fall sind die Bestimmungen in bezug auf die Einziehung sowie auf die Anerkennung und Vollstreckung auf Entscheidungen/Entscheiden nicht mehr anwendbar.

Artikel 24

Im Fall einer Krise oder eines Krieges wird die Handlungsfreiheit der beteiligten Vertragsstaaten durch Bestimmungen dieser Vereinbarung nicht beeinträchtigt.

Artikel 25

1. Jede Streitigkeit, die zwischen Vertragsstaaten oder zwischen Vertragsstaaten und der durch die erweiterte Kommission vertretenen EUROCONTROL über die Auslegung oder Anwendung dieser Vereinbarungen oder ihrer Anlagen entsteht und nicht durch unmittelbare Verhandlungen oder auf andere Weise beigelegt werden kann, wird auf Antrag einer Partei einem Schiedsverfahren unterworfen.

2. Zu diesem Zweck bestellt jede Partei für jeden Einzelfall einen Schiedsrichter; die Schiedsrichter einigen sich über die Bestellung eines dritten Schiedsrichters.

3. Das Schiedsgericht regelt sein Verfahren selbst.

4. Jede Partei trägt die Kosten ihres Schiedsrichters sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des dritten Schiedsrichters sowie die sonstigen Kosten werden von den Parteien zu gleichen Teilen getragen. Das Schiedsgericht kann jedoch eine andere Aufteilung der Kosten vornehmen, wenn es dies für angemessen hält.

5. Die Entscheidungen des Schiedsgerichtes sind für die streitenden Parteien verbindlich.

Artikel 26

Diese Vereinbarung tritt an die Stelle der Mehrseitigen Vereinba-

of this Agreement relating to recovery and to recognition and enforcement of decisions shall cease to apply.

pareil cas, les dispositions du présent Accord relatives au recouvrement, à la reconnaissance et à l'exécution des décisions cessent d'être applicables.

Article 24

In the event of a state of emergency or war, the provisions of this Agreement shall not affect the freedom of action of the Contracting States involved.

Article 25

1. Any dispute which may arise either between the Contracting States, or between the Contracting States and EUROCONTROL represented by the enlarged Commission, relating to the interpretation or application of this Agreement or of its annexes, and which it has not been possible to settle by direct negotiation or by any other method, shall be referred to arbitration on the request of any one of the parties.

2. For that purpose, each of the parties shall in each case appoint an arbitrator, and the arbitrators shall agree on the appointment of a third arbitrator.

3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure.

4. Each party shall bear the costs in respect of its own arbitrator and its representation in the proceedings before the tribunal; the costs in respect of the third arbitrator and any other costs shall be borne equally by the parties to the dispute. The arbitral tribunal may however determine a different sharing of costs if it thinks fit.

5. The decisions of the arbitral tribunal shall be binding on the parties to the dispute.

Article 26

This Agreement shall replace the Multilateral Agreement relat-

Article 24

En cas de crise ou de guerre, les dispositions du présent Accord ne peuvent porter atteinte à la liberté d'action des Etats contractants concernés.

Article 25

1. Tout différend qui pourra naître soit entre les Etats contractants, soit entre les Etats contractants et EUROCONTROL représentée par la Commission élargie, relatif à l'interprétation ou l'application du présent Accord ou des ses Annexes et qui n'aura pu être réglé par voie de négociations directes ou par tout autre mode de règlement sera soumis à arbitrage à la requête de l'une quelconque des parties.

2. A cet effet chacune des parties désignera dans chaque cas un arbitre, et les arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un tiers arbitre.

3. Le tribunal arbitral déterminera sa propre procédure.

4. Chaque partie prendra à sa charge les frais concernant son arbitre et sa représentation dans la procédure devant le tribunal; les frais afférents au tiers arbitre ainsi que les autres frais seront supportés par les parties à parts égales. Le tribunal arbitral peut toutefois fixer une répartition différente des frais s'il le juge approprié.

5. Les décisions du tribunal arbitral seront obligatoires pour les parties au différend.

Article 26

Le présent Accord remplace l'Accord multilatéral relatif à la

106 der Beilagen

13

rung über die Erhebung von Streckennavigationsgebühren vom 8. September 1970.

Diese Bestimmung hat keine Auswirkungen auf Abkommen zwischen EUROCONTROL und einem Nichtmitgliedstaat über die Einziehung von Flugsicherungs-Streckengebühren hinsichtlich des in Artikel 1 genannten Luftraums; solche Abkommen bleiben in Kraft, bis dieser Staat Vertragspartei dieser Vereinbarung wird.

Artikel 27

1. Diese Vereinbarung liegt vor ihrem Inkrafttreten für jeden Staat zur Unterzeichnung auf, der zum Zeitpunkt der Unterzeichnung am System der Einziehung der Flugsicherungs-Streckengebühren teilnimmt oder der mit einmütiger Zustimmung der Ständigen Kommission zur Unterzeichnung zugelassen wurde.

2. Diese Vereinbarung bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden bei der Regierung des Königreichs Belgien hinterlegt. Die Ratifikation des am 12. Februar 1981 in Brüssel zur Unterzeichnung aufgelegten Protokolls zur Änderung des internationalen Übereinkommens über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ vom 13. Dezember 1960, im folgenden als „Protokoll“ bezeichnet, gilt gleichzeitig als Ratifikation dieser Vereinbarung.

3. Diese Vereinbarung tritt für EUROCONTROL, für die Mitgliedstaaten der EUROCONTROL und für die Staaten, die ihre Ratifikationsurkunde zuvor hinterlegt haben, am Tag des Inkrafttretens des Protokolls in Kraft.

4. Für jeden Staat, der die Ratifikationsurkunde nach dem Inkrafttreten dieser Vereinbarung hinterlegt, tritt sie am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Tag der Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.

ing to the Collection of Route Charges of 8 September 1970.

This provision is without prejudice to any agreement between EUROCONTROL and a non-member State of EUROCONTROL relating to the collection of route charges which concerns the Flight Information Regions referred to in Article 1 of this Agreement, which shall remain in force until that State becomes a party to this Agreement.

Article 27

1. This Agreement shall be open for signature, prior to the date of its entry into force, by any State which is at the time of signature participating in the EUROCONTROL system of collection of route charges or is granted the right of signature by a unanimous decision of the Permanent Commission.

2. This Agreement shall be subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium. Ratification of the Protocol, opened for signature at Brussels on 12 February 1981, amending the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, hereinafter called "the Protocol" shall also constitute ratification of this Agreement.

3. This Agreement shall enter into force on the date of entry into force of the Protocol in the case of EUROCONTROL, the Member States of EUROCONTROL and States which have deposited their instruments of ratification before that date.

4. Where any State deposits its instrument of ratification after the date of the entry into force of this Agreement, this Agreement shall enter into force in respect of that State on the first day of the second month following the date on which the instrument of ratification was deposited.

perception des redevances de route du 8 septembre 1970.

Cette disposition ne porte pas préjudice à tout Accord entre EUROCONTROL et un Etat non membre d'EUROCONTROL, relatif à la perception des redevances de route qui concerne les Régions d'Information de Vol visées à l'Article 1 du présent Accord, et qui restera en vigueur jusqu'à ce que cet Etat devienne partie au présent Accord.

Article 27

1. Le présent Accord est ouvert à la signature, avant la date de son entrée en vigueur, de tout Etat participant à la date de la signature au système de perception des redevances de route EUROCONTROL ou admis à signer de l'accord unanime de la Commission permanente.

2. Le présent Accord sera soumis à ratification. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement du Royaume de Belgique. La ratification du Protocole, ouvert à la signature le 12 février 1981 à Bruxelles, amendant la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne «EUROCONTROL» du 13 décembre 1960, ci-après dénommé «le Protocole», emporte ratification dudit Accord.

3. Le présent Accord entrera en vigueur à la date d'entrée en vigueur du Protocole en ce qui concerne EUROCONTROL, les Etats membres d'EUROCONTROL et les Etats qui auront déposé leur instruments de ratification à une date antérieure.

4. Pour tout Etat dont l'instrument de ratification est déposé après la date de l'entrée en vigueur du présent Accord, celui-ci entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date du dépôt de son instrument de ratification.

14

106 der Beilagen

5. Durch Ihre Unterschrift wird EUROCONTROL Vertragspartei dieser Vereinbarung.

6. Die Regierung des Königreichs Belgien teilt den Regierungen der anderen Unterzeichnerstaaten dieser Vereinbarung jede Unterzeichnung der Vereinbarung durch einen Staat, jede Hinterlegung einer Ratifikationsurkunde sowie den Tag des Inkrafttretens der Vereinbarung mit.

Artikel 28

1. Jeder Staat kann dieser Vereinbarung beitreten.

Der Beitritt bedarf der einstimmigen Genehmigung der Erweiterten Kommission; ausgenommen sind europäische Staaten, die dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten geänderten Übereinkommen beitreten.

2. Die Beitrittsurkunde wird bei der Regierung des Königreichs Belgien hinterlegt, welche die Regierungen der anderen Vertragsstaaten hiervon unterrichtet.

3. Der Beitritt wird am ersten Tag des zweiten Monats wirksam, der auf die Hinterlegung der Beitrittsurkunde folgt.

Artikel 29

1. Die Staaten, die Vertragsparteien des geänderten Übereinkommens sind, sind an diese Vereinbarung so lange gebunden, wie das geänderte Übereinkommen in Kraft bleibt.

2. Staaten, die nicht Vertragsparteien des geänderten Übereinkommens sind, sind für die Dauer von fünf Jahren an diese Vereinbarung gebunden, von dem Tag an gerechnet, an dem diese für sie in Kraft getreten ist, oder falls dies früher eintritt, bis zur Beendigung des Übereinkommens. Diese Dauer von fünf Jahren verlängert sich ohne weiteres um jeweils weitere fünf Jahre, sofern der betreffende Staat nicht spätestens zwei Jahre vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums durch eine

5. EUROCONTROL shall become a party to this Agreement by its signature.

6. The Government of the Kingdom of Belgium shall notify the Governments of the other signatory States to this Agreement of each signature of this Agreement, of the deposit of any instrument of ratification and of the date of entry into force of this Agreement.

Article 28

1. Any State may accede to this Agreement.

With the exception of European States which accede to the amended Convention referred to in Article 27.2, States may accede to this Agreement only with the approval of the enlarged Commission carried by a unanimous vote.

2. The instrument of accession shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium, which shall notify the Governments of the other Contracting States.

3. Accession shall take effect from the first day of the second month following the deposit of the instrument of accession.

Article 29

1. States parties to the amended Convention shall be bound by this Agreement for as long as the said amended Convention remains in force.

2. States which are not parties to the amended Convention shall be bound by this Agreement for a period of five years from the date on which the Agreement enters into force in respect of the State concerned or until the expiry of the Convention, whichever is the earlier. This five-year period shall be automatically extended for further five-year periods save where the State concerned notifies the Government of the Kingdom of Belgium in writing, not less than two years before the

5. Par sa signature EUROCONTROL devient partie au présent Accord.

6. Le Gouvernement du Royaume de Belgique avisera les Gouvernements des autres Etats signataires dudit Accord de toute signature dudit Accord, de tout dépôt d'instrument de ratification et de la date d'entrée en vigueur de l'Accord.

Article 28

1. Tout Etat peut adhérer au présent Accord.

Toutefois, à l'exception des Etats européens adhérant à la Convention amendée visée au paragraphe 2 de l'article 27, les Etats ne peuvent adhérer au présent Accord qu'avec l'approbation de la Commission élargie statuant à l'unanimité.

2. L'instrument d'adhésion est déposé auprès du Gouvernement du Royaume de Belgique qui en avisera les Gouvernements des autres Etats contractants.

3. L'adhésion prendra effet le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt de l'instrument d'adhésion.

Article 29

1. Les États parties à la Convention amendée sont liés par le présent Accord aussi longtemps que ladite Convention amendée reste en vigueur.

2. Les Etats qui ne sont pas parties à la Convention amendée seront liés par le présent Accord pour une durée de cinq ans décomptée à partir du jour où il est, à leur égard, entré en vigueur ou jusqu'à expiration de la Convention, si cette dernière date est la plus rapprochée. Cette période de cinq ans est automatiquement prolongée par périodes de cinq ans à moins que l'Etat concerné n'ait manifesté par une notification écrite au Gouvernement du Royaume de Belgique,

106 der Beilagen

15

an die Regierung des Königreichs Belgien gerichtete schriftliche Erklärung seine Absicht bekundet, seine Teilnahme zu beenden. Die Regierung des Königreichs Belgien teilt den Regierungen der anderen Vertragsstaaten schriftlich diese Erklärung mit.

3. Die Regierung des Königreichs Belgien teilt den Regierungen der anderen Vertragsstaaten schriftlich jede Erklärung mit, in der eine Vertragspartei des geänderten Übereinkommens die Absicht bekundet, das Übereinkommen zu beenden.

Artikel 30

Die Regierung des Königreichs Belgien lässt diese Vereinbarung beim Generalsekretär der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen und beim Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation nach Artikel 83 des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt registrieren.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten Bevollmächtigten nach Vorlage ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten diese Vereinbarung unterschrieben.

GESCHEHEN zu Brüssel, am 12. Februar 1981 in deutscher, englischer, spanischer, französischer, niederländischer und portugiesischer Sprache, wobei die sechs Texte gleichermaßen authentisch sind, in einer Urschrift, die im Archiv der Regierung des Königreichs Belgien hinterlegt wird; diese übermittelt den Regierungen der anderen Unterzeichnerstaaten eine beglaubigte Abschrift. Bei Abweichungen zwischen den Texten ist der Wortlaut in französischer Sprache maßgebend.

expiry of the current period, of its intention to withdraw from the Agreement. The Government of the Kingdom of Belgium shall notify the Governments of the other Contracting States in writing of such notice.

3. The Government of the Kingdom of Belgium shall notify the Governments of the other Contracting States in writing of any notice given by a Contracting Party to the amended Convention of its intention to denounce the said Convention.

Article 30

The Government of the Kingdom of Belgium shall cause this Agreement to be registered with the Secretary General of the United Nations, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, and with the Council of the International Civil Aviation Organization, in accordance with Article 83 of the Convention on International Civil Aviation signed in Chicago on 7 December 1944.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, after presentation of their full powers, found to be in good and due form, have signed this Agreement.

DONE at Brussels, this 12th day of February 1981, in the German, English, Spanish, French, Dutch and Portuguese languages, the six texts being equally authentic, in a single original, which shall be deposited in the archives of the Government of the Kingdom of Belgium, which shall transmit certified copies to the Governments of the other signatory States. In the event of any inconsistency, the text in the French language shall prevail.

au moins deux ans avant l'expiration de la période en cours, son intention de mettre fin à sa participation au présent Accord. Le Gouvernement du Royaume de Belgique avisera par écrit les Gouvernements des autres Etats contractants de ladite notification.

3. Le Gouvernement du Royaume de Belgique avisera par écrit les Gouvernements des autres Etats contractants de toute notification faite par une Partie contractante à la Convention amendée de son intention de mettre fin à ladite Convention.

Article 30

Le Gouvernement du Royaume de Belgique fera enregistrer le présent Accord auprès du Secrétaire Général des Nations Unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies et auprès du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, conformément à l'article 83 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés, après présentation de leurs pleins pouvoirs qui ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Accord.

FAIT à Bruxelles, le 12 février 1981, en langues allemande, anglaise, espagnole, française, néerlandaise et portugaise, les six textes étant également authentiques, en un seul exemplaire, qui restera déposé aux Archives du Gouvernement du Royaume de Belgique qui en communiquera copie certifiée conforme aux Gouvernements des autres Etats signataires. Le texte en langue française fera foi en cas de divergence entre les textes.

ANLAGE 1
FLUGINFORMATIONSGEBIETE

Vertragsstaaten	Fluginformationsgebiete
Bundesrepublik Deutschland	Oberes Fluginformationsgebiet Hannover/ Oberes Fluginformationsgebiet Rhein Fluginformationsgebiet Bremen Fluginformationsgebiet Düsseldorf Fluginformationsgebiet Frankfurt Fluginformationsgebiet München
Republik Österreich	Fluginformationsgebiet Wien
Königreich Belgien, Großherzogtum Luxemburg	Oberes Fluginformationsgebiet Brüssel Fluginformationsgebiet Brüssel
Spanien	Oberes Fluginformationsgebiet Madrid Fluginformationsgebiet Madrid Oberes Fluginformationsgebiet Barcelona Fluginformationsgebiet Barcelona Oberes Fluginformationsgebiet Islas Canarias Fluginformationsgebiet Islas Canarias
Französische Republik	Oberes Fluginformationsgebiet France Fluginformationsgebiet Paris Fluginformationsgebiet Brest Fluginformationsgebiet Bordeaux Fluginformationsgebiet Marseille
Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nord-Irland	Oberes Fluginformationsgebiet Scottish Fluginformationsgebiet Scottish Oberes Fluginformationsgebiet London Fluginformationsgebiet London
Irland	Oberes Fluginformationsgebiet Shannon Fluginformationsgebiet Shannon
Königreich der Niederlande	Fluginformationsgebiet Amsterdam
Portugiesische Republik	Oberes Fluginformationsgebiet Lisboa Fluginformationsgebiet Lisboa Fluginformationsgebiet Santa Maria
Schweizerische Eidgenossenschaft	Oberes Fluginformationsgebiet Genève Fluginformationsgebiet Genève Oberes Fluginformationsgebiet Zürich Fluginformationsgebiet Zürich

ANLAGE 2

Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b

Auszug aus dem Internationalen Übereinkommen
über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“
vom 13. Dezember 1960
in der Fassung des 1981 in Brüssel zur Unterzeichnung aufgelegten Protokolls

Artikel 7 Absatz 3 des Übereinkommens

Soweit keine gegenteiligen Bestimmungen bestehen, werden die in den Fällen des Artikels 6 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 4 vorgesehenen Richtlinien und Maßnahmen von der Kommission mit Mehrheit angenommen mit der Maßgabe, daß

106 der Beilagen

17

- die Stimmen der in Artikel 8 beschriebenen Wägung unterliegen,
- diese Stimmen die Mehrheit der an der Abstimmung teilnehmenden Vertragsparteien darstellen müssen.

Artikel 8 des Übereinkommens

1. Die in Artikel 7 vorgesehene Wägung richtet sich nach folgender Wägungstabelle:

Prozentsatz des Jahresbeitrags einer Vertragspartei im Verhältnis zu den Jahresbeiträgen aller Vertragsparteien	Stimmenzahl
Weniger als 1%	1
1 bis weniger als 2 %	2
2 bis weniger als 3 %	3
3 bis weniger als 4,5%	4
4,5 bis weniger als 6 %	5
6 bis weniger als 7,5%	6
7,5 bis weniger als 9 %	7
9 bis weniger als 11 %	8
11 bis weniger als 13 %	9
13 bis weniger als 15 %	10
15 bis weniger als 18 %	11
18 bis weniger als 21 %	12
21 bis weniger als 24 %	13
24 bis weniger als 27 %	14
27 bis weniger als 30 %	15
30%	16

2. Die anfängliche Festsetzung der Stimmenzahl erfolgt für den Zeitpunkt des Inkrafttretens des 1981 in Brüssel zur Unterzeichnung aufgelegten Protokolls nach der vorstehenden Wägungstabelle entsprechend den Bestimmungen des Artikels 19 der Satzung der Agentur über die Festsetzung der Jahresbeiträge der Vertragsparteien zum Haushalt der Organisation.
3. Beim Beitritt eines Staates wird die Stimmenzahl der Vertragsparteien in der gleichen Weise neu festgesetzt.
4. Die Stimmenzahl wird alljährlich nach denselben Regeln neu festgesetzt.

Artikel 19 der Anlage 1 zum Übereinkommen (Satzung der Agentur)

1. Unbeschadet der Bestimmungen des Absatzes 2 dieses Artikels werden die jährlichen Beiträge der einzelnen Vertragsparteien zum Haushalt für jedes Haushaltsjahr nach folgendem Verteilungsschlüssel bestimmt:
 - a) Ein erster Teil von 30% des Beitrags wird im Verhältnis zur Höhe des Bruttosozialprodukts der einzelnen Vertragsparteien berechnet, wie es nachstehend in Absatz 3 definiert ist;
 - b) ein zweiter Teil von 70% des Beitrags wird im Verhältnis zur Erhebungsgrundlage für Flugsicherungs-Streckengebühren der einzelnen Vertragsparteien berechnet, wie sie nachstehend in Absatz 4 definiert ist.
2. Keine Vertragspartei ist verpflichtet, für ein gegebenes Haushaltsjahr einen Beitrag von mehr als 30% des Gesamtbetrags der Beiträge der Vertragsparteien zu leisten. Wenn die Anwendung der Regelung in Absatz 1 dazu führen würde, daß der Beitrag einer Vertragspartei diese 30% übersteige, so wird der überschließende Teil auf die übrigen Vertragsparteien entsprechend der Regelung in Absatz 1 verteilt.
3. Das hierbei berücksichtigte Bruttosozialprodukt ergibt sich aus den Statistiken der Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, oder, wenn diese nicht vorliegen, aus denjenigen einer anderen Stelle, die gleichwertige Garantien bietet und durch Beschuß der Kommission bezeichnet wurde, indem das arithmetische Mittel der letzten drei Jahre errechnet wird, für welche diese Statistiken vorliegen. Es handelt sich um das Bruttosozialprodukt nach Faktorkosten und laufenden Preisen in Europäischen Rechnungseinheiten.
4. Die hierbei berücksichtigte Erhebungsgrundlage für die Flugsicherungs-Streckengebühren ist diejenige, die für das vorletzte Jahr vor dem betreffenden Haushaltsjahr maßgebend war.

ANNEX 1
FLIGHT INFORMATION REGIONS

Contracting Parties	Flight Information Regions
The Federal Republic of Germany	Hannover Upper Flight Information Region Rhein Upper Flight Information Region Bremen Flight Information Region Düsseldorf Flight Information Region Frankfurt Flight Information Region München Flight Information Region
The Republic of Austria	Wien Flight Information Region
The Kingdom of Belgium The Grand Duchy of Luxembourg	Bruxelles Upper Flight Information Region Bruxelles Flight Information Region
Spain	Madrid Upper Flight Information Region Madrid Flight Information Region Barcelona Upper Flight Information Region Barcelona Flight Information Region Islas Canarias Upper Flight Information Region Islas Canarias Flight Information Region
The French Republic	France Upper Flight Information Region Paris Flight Information Region Brest Flight Information Region Bordeaux Flight Information Region Marseille Flight Information Region
The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	Scottish Upper Flight Information Region Scottish Flight Information Region London Upper Flight Information Region London Flight Information Region
Ireland	Shannon Upper Flight Information Region Shannon Flight Information Region
The Kingdom of the Netherlands	Amsterdam Flight Information Region
The Portuguese Republic	Lisboa Upper Flight Information Region Lisboa Flight Information Region Santa Maria Flight Information Region
The Swiss Confederation	Genève Upper Flight Information Region Genève Flight Information Region Zürich Upper Flight Information Region Zürich Flight Information Region

ANNEX 2
[Article 6.1 (b)]

Extracts from the "EUROCONTROL" International Convention
 relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation
 of 13 December 1960 amended by
 the Protocol opened for signature at Brussels in 1981

Article 7.3 of the Convention

3. Unless otherwise provided, directives and measures in the cases provided for in Article 6.1 (b) and 6.4 shall require a majority of the votes in the Commission, it being understood that:
- those votes shall be subject to the weighting provided for in Article 8 below,
 - those votes shall represent the majority of the Contracting Parties voting.

Article 8 of the Convention

1. The weighting referred to in Article 7 shall be determined according to the following table:

Annual contribution of a Contracting Party as a percentage of the total annual contributions of all the Contracting Parties	Number of votes
Less than 1%	1
From 1 to less than 2 %	2
From 2 to less than 3 %	3
From 3 to less than 4½ %	4
From 4½ to less than 6 %	5
From 6 to less than 7½ %	6
From 7½ to less than 9 %	7
From 9 to less than 11 %	8
From 11 to less than 13 %	9
From 13 to less than 15 %	10
From 15 to less than 18 %	11
From 18 to less than 21 %	12
From 21 to less than 24 %	13
From 24 to less than 27 %	14
From 27 to less than 30 %	15
30%	16

2. The numbers of votes shall be initially established with effect from the date of entry into force of the Protocol opened for signature at Brussels in 1981 by reference to the above table and in accordance with the rule in Article 19 of the Statute of the Agency for determining the annual contributions of the Contracting Parties to the Organisation's budget.

3. In the event of the accession of a State, the numbers of votes of the Contracting Parties shall be re-established in accordance with the same procedure.

4. The numbers of votes shall be re-established each year in accordance with the foregoing provisions.

Article 19 of Annex 1 of the Convention (Statute of the Agency)

1. Without prejudice to the provisions of paragraph 2 below, the annual contribution of each Contracting Party to the budget shall be determined, for each financial year, in accordance with the following formula:

- (a) an initial 30% of the contribution shall be calculated in proportion to the value of the Gross National Product of the Contracting Party, as defined in paragraph 3 below;
- (b) a further 70% of the contribution shall be calculated in proportion to the value of the route facility cost-base of the Contracting Party, as defined in paragraph 4 below.

2. No Contracting Party shall be required to pay, in any given financial year, a contribution in excess of 30% of the total amount of contributions from the Contracting Parties. Should the contribution of any one Contracting Party calculated in accordance with paragraph 1 above exceed 30%, the excess shall be distributed among the other Contracting Parties according to the rules laid down in the aforesaid paragraph.

3. The Gross National Product to be used for the calculations shall be obtained from the statistics compiled by the Organisation for Economic Cooperation and Development — or failing that by any other body affording equivalent guarantees and designated under a decision of the Commission — by calculating the arithmetical mean for the last three years for which those statistics are available. The value of the Gross National Product shall be that which is calculated on the basis of factor cost and current prices expressed in European Units of Account.

4. The route facility cost-base to be used for the calculations shall be the cost-base established in respect of the last year but one preceding the financial year concerned.

ANNEXE 1
RÉGIONS D'INFORMATION DE VOL

Etats Contractants	Régions d'Information de Vol
République fédérale d'Allemagne	Région supérieure d'information de vol Hannover Région supérieure d'information de vol Rhein Région d'information de vol Bremen Région d'information de vol Düsseldorf Région d'information de vol Frankfurt Région d'information de vol München
République d'Autriche	Région d'information de vol Wien
Royaume de Belgique Grand-Duché de Luxembourg	Région supérieure d'information de vol Bruxelles Région d'information de vol Bruxelles
Espagne	Région supérieure d'information de vol Madrid Région d'information de vol Madrid Région supérieure d'information de vol Barcelona Région d'information de vol Barcelona Région supérieure d'information de vol Islas Canarias Région d'information de vol Islas Canarias
République française	Région supérieure d'information de vol France Région d'information de vol Paris Région d'information de vol Brest Région d'information de vol Bordeaux Région d'information de vol Marseille
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	Région supérieure d'information de vol Scottish Région d'information de vol Scottish Région supérieure d'information de vol London Région d'information de vol London
Irlande	Région supérieure d'information de vol Shannon Région d'information de vol Shannon
Royaume des Pays-Bas	Région d'information de vol Amsterdam
République portugaise	Région supérieure d'information de vol Lisboa Région d'information de vol Lisboa Région d'information de vol Santa Maria
Confédération Suisse	Région supérieure d'information de vol Genève Région d'information de vol Genève Région supérieure d'information de vol Zürich Région d'information de vol Zürich

ANNEXE 2

[(b) du paragraphe 1 de l'Article 6]

Extraits de la Convention internationale
de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « EUROCONTROL »
du 13 décembre 1960
amendée par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1981

Article 7.3 de la Convention

Sauf dispositions contraires, les directives et les mesures prises dans les cas prévus au (b) du paragraphe 1 et au paragraphe 4 de l'article 6 sont adoptées par la Commission à la majorité des suffrages exprimés, étant entendu que:

106 der Beilagen

21

- ces suffrages sont affectés de la pondération prévue à l'article 8 ci-après,
- ces suffrages doivent représenter la majorité des Parties Contractantes votant.

Article 8 de la Convention

1. La pondération prévue à l'article 7 est déterminée selon le tableau suivant:

Pourcentage de la contribution annuelle d'une Partie contractante par rapport aux contributions annuelles de l'ensemble des Parties contractantes	Nombre de voix
Inférieur à 1%	1
De 1 à moins de 2 %	2
De 2 à moins de 3 %	3
De 3 à moins de 4½%	4
De 4½ à moins de 6 %	5
De 6 à moins de 7½%	6
De 7½ à moins de 9 %	7
De 9 à moins de 11 %	8
De 11 à moins de 13 %	9
De 13 à moins de 15 %	10
De 15 à moins de 18 %	11
De 18 à moins de 21 %	12
De 21 à moins de 24 %	13
De 24 à moins de 27 %	14
De 27 à moins de 30 %	15
30%	16

2. La fixation initiale du nombre des voix est faite, à compter de la mise en vigueur du Protocole ouvert à la signature, à Bruxelles en 1981, par référence au tableau ci-dessus et conformément à la règle de détermination des contributions annuelles des Parties contractantes au budget de l'Organisation qui figure à l'article 19 des Statuts de l'Agence.
3. En cas d'adhésion d'un Etat, il est procédé de la même manière à une nouvelle fixation du nombre de voix des Parties contractantes.
4. Il est procédé chaque année à une nouvelle fixation du nombre des voix, dans les conditions prévues ci-dessus.

Article 19 de l'Annexe à la Convention (Statuts de l'Agence)

1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2 ci-dessous, les contributions annuelles de chacune des Parties contractantes au budget sont, pour chaque exercice, déterminées selon la formule de répartition ci-après:
 - a) une première fraction, à concurrence de 30% de la contribution, est calculée proportionnellement à l'importance du Produit national brut de la Partie contractante tel qu'il est défini au paragraphe 3 ci-dessous;
 - b) une deuxième fraction, à concurrence de 70% de la contribution, est calculée proportionnellement à l'importance de l'assiette des redevances de route de la Partie contractante telle qu'elle est définie au paragraphe 4 ci-dessous.
2. Aucune Partie contractante n'est tenue de verser, pour un exercice budgétaire donné, une contribution dépassant 30% du montant global des contributions des Parties contractantes. Si la contribution de l'une des Parties contractantes calculée conformément au paragraphe ci-dessus dépassait 30%, l'excédent serait réparti entre les autres Parties contractantes selon les règles fixées audit paragraphe.
3. Le Produit national brut qui est pris en compte est celui qui résulte des statistiques établies par l'Organisation de Coopération et de Développement économiques — ou à défaut par tout organisme offrant des garanties équivalentes et désigné en vertu d'une décision de la Commission en calculant la moyenne arithmétique des trois dernières années pour lesquelles ces statistiques sont disponibles. Il s'agit du Produit national brut au coût des facteurs et aux prix courants exprimé en unités de compte européennes.
4. L'assiette des redevances de route qui est prise en compte est celle établie pour la pénultième année précédent l'exercice budgétaire en question.

VORBLATT**zur Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren****Problem:**

Die Einhebung von Flugsicherungsstreckengebühren durch die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) erfolgte bisher auf Grund eines multilateralen Abkommens der EUROCONTROL-Mitgliedsstaaten (Bundesrepublik Deutschland, Königreich Belgien, Französische Republik, Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland, Republik Irland, Großherzogtum Luxemburg und Königreich der Niederlande) sowie auf Grund bilateraler Abkommen zwischen der EUROCONTROL einerseits und der Republik Österreich, Spanien, der Portugiesischen Republik sowie der Schweizerischen Eidgenossenschaft andererseits. Diese bisherigen internationalen Regelungen brachten einige Schwierigkeiten mit sich, so vor allem anderen hinsichtlich der Geltendmachung und zwangsweisen Einbringung von Gebührenanteilen eines beteiligten Staates in einem anderen, und zwar auch in einem anderen beteiligten Staat.

Um die seit nunmehr mehr als zehn Jahren praktizierte Einhebung von Flugsicherungsstreckengebühren durch die EUROCONTROL in Zukunft besser abzusichern, wurde die Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren ausgearbeitet und am 12. Februar 1981 in Brüssel unterzeichnet.

Problemlösung:

An der neuen Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren sind alle bisher am Gebührensystem der EUROCONTROL beteiligten Staaten in gleicher Weise beteiligt. Diese Vereinbarung ersetzt nicht nur das bisherige multilaterale Abkommen zwischen den EUROCONTROL-Mitgliedsstaaten, sondern auch die bilateralen Vereinbarungen zwischen der EUROCONTROL und am Gebührensystem beteiligten Nichtmitgliedsstaaten der EUROCONTROL, wie der Republik Österreich.

Alternativen:

Vernünftige Alternativen bestehen keine. Abgesehen davon, daß bei Nichtratifikation der bestehende bilaterale Vertrag zwischen der EUROCONTROL und der Republik Österreich unter Fristinhaltung aufgekündigt werden müßte, würde der Aufwand für die Einhebung der österreichischen Flugsicherungsstreckengebühren durch österreichische Organe erheblich höher sein als die bisher praktizierte und weiter vorgesehene Lösung.

Kosten:

Aus dem Vertrag ergeben sich keine finanziellen Mehrbelastungen.

Im Gegenteil ist es Zweck der Flugsicherungsstreckengebührenregelungen, die Aufwendungen für die Bereitstellung von Flugsicherungsstreckennavigationseinrichtungen und -Diensten voll hereinzu bringen. Die Einnahmen Österreichs aus Flugsicherungsstreckengebühren betrugen zB im Haushaltsjahr 1982 US-\$ 27,232.372,60; zahlungspflichtig für die österreichischen Gebührenanteile sind zu etwa 93 Prozent ausländische Luftfahrzeughalter.

Erläuterungen

zur Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren

A. Allgemeines

Die Vereinbarung ist ein gesetzändernder und gesetzesergänzender Staatsvertrag und bedarf daher der Genehmigung durch den Nationalrat gem. Art. 50 Abs. 1 B-VG. Mit Rücksicht auf die im gleichzeitig vorgelegten Entwurf eines Flugsicherungsstreckengebührengesetzes 1983 enthaltenen Bestimmungen ist die Vereinbarung der unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, so daß ein Beschuß des Nationalrates gem. Art. 50 Abs. 2 B-VG nicht erforderlich ist. Sie hat nicht politischen Charakter und enthält keine verfassungsändernden und verfassungsergänzenden Bestimmungen.

1. Die europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) ist mit dem Internationalen Übereinkommen vom 13. Dezember 1960 über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ gegründet worden. Diesem Übereinkommen gehörten die Bundesrepublik Deutschland, das Königreich Belgien, die Französische Republik, das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland, das Großherzogtum Luxemburg und das Königreich der Niederlande an. Später ist die Republik Irland beigetreten. Ein Hauptzweck des Übereinkommens war die gemeinsame Organisierung von Luftverkehrs-Sicherungsdiensten. Im Jahre 1971 kam zu den bisherigen Aufgaben der EUROCONTROL die Einhebung von nach gemeinsamen Gesichtspunkten festgelegten, einheitlichen Flugsicherungsstreckengebühren hinzu. Grundlagen hiefür waren eine zwischen den EUROCONTROL-Mitgliedstaaten geschlossene Mehrseitige Vereinbarung über die Erhebung von Streckennavigationsgebühren vom 8. September 1970 sowie bilaterale Vereinbarungen zunächst mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Österreich, später auch mit der Portugiesischen Republik und Spanien.

1.1 Die Republik Österreich ist nicht Vertragspartei des EUROCONTROL-Übereinkommens geworden. Einem österreichischen Beitritt zu diesem Übereinkommen standen neutralitätsrechtliche und neutralitätspolitische Bedenken entgegen. Eine

Übertragung von Flugsicherungsaufgaben — die als hoheitliche Aufgaben anzusehen sind (gemäß § 119 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, sind sie dem Bund übertragen; vgl. hiezu OGH SZ 27/14 und VwGH Zl. 520/64, ZVR 1965/197) — im österreichischen Luftraum an eine internationale Organisation (vgl. Art. 1 und 2 des Internationalen Übereinkommens über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“, u. a. deutsches Bundesgesetzbl. 1962 I S. 2273) könnte nämlich im Falle zwischenstaatlicher Krisen oder bewaffneter Konflikte im Widerspruch zu den völkerrechtlichen Pflichten stehen, die Österreich als immerwährender neutraler Staat zu erfüllen hat.

1.2 Die Republik Österreich beteiligte sich jedoch vom Anfang an (1. November 1971) am EUROCONTROL-Flugsicherungsstreckengebührensystem (dem übereinstimmenden Flugsicherungsstreckengebührengesetz der EUROCONTROL-Mitgliedstaaten und der sonstigen Teilnehmerstaaten). Rechtsgrundlagen hiefür waren das Flugsicherungsstreckengebührengesetz, BGBl. Nr. 57/1952 (gelegentlich unrichtig als „Erfüllungsgesetz“ bezeichnet), in dem die Gebührenpflicht statuiert worden ist und in dem die Gebührenreihungsgrundlagen sowie die Verfahrensvorschriften festgelegt worden sind; weiters eine Verordnung über die Höhe der Flugsicherungsstreckengebühren, BGBl. Nr. 58/1972; und schließlich der bilaterale Vertrag mit EUROCONTROL über die Einhebung von Flugsicherungsstreckengebühren, BGBl. Nr. 56/1972, mit dem dieser Organisation die Einhebung von Flugsicherungsstreckengebühren übertragen worden ist. Der Vertrag mit EUROCONTROL ist einmal ergänzt worden (BGBl. Nr. 504/1973), und zwar durch generalisierende Bestimmungen, mit denen weitere Änderungen vermieden werden konnten (die periodisch auf den Stand zu bringende Beschreibung des Gebührensystems ist damit aus dem Vertrag herausgenommen worden). Das Flugsicherungsstreckengebührengesetz aus dem Jahre 1972 ist im selben Sinne durch das Flugsicherungsstreckengebührengesetz 1973, BGBl. Nr. 505, ersetzt worden. Die periodisch — wegen Anhebung des Kostendekkungssatzes, Neuberechnung des Gebührensatzes auf Grund der jeweils maßgebenden Kostengrundlagen und häufig auch wegen Kursänderungen —

erforderlichen Anpassungen konnten in Übereinstimmung mit der strengen Legalitätsinterpretation zu Art. 18 Abs. 2 B-VG, wonach alle wesentlichen Verordnungsmerkmale auf Gesetzesstufe festgelegt sein müssen (VfSlg. 1648, 1871, 2294, 2664, 3935, 4662, 5373 uva.) auf Verordnungsebene verlagert werden; an die Stelle der Verordnung über die Höhe der Flugsicherungsstreckengebühren aus dem Jahre 1972 ist die Flugsicherungsstreckengebührenverordnung 1973, BGBl. Nr. 515, getreten, die — abgesehen von den periodischen Anpassungen der ziffernmäßigen Feststellungen in ihren beiden Anlagen (zuletzt BGBl. Nr. 475/1982) — nur einmal novelliert werden mußte (BGBl. Nr. 537/1975).

1.3 Im allgemeinen Teil der Erläuterungen zur Regierungsvorlage des bilateralen Vertrages zwischen der Republik Österreich und der EUROCONTROL (27 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates, XIII. GP.) war ausgeführt worden:

„Der enorme und notwendigerweise weiterhin steigende Aufwand für moderne Flugsicherungsanlagen — besonders noch erhöht im Alpenbereich — sowie die bevorstehende Automatisierung der Flugverkehrskontrolle erfordern die dringliche Inangriffnahme der Lösung des Problems der Einhebung von Flugsicherungsstreckengebühren als wesentlichen Beitrag für eine angemessene Regelung der Wegekosten in der Luftfahrt. Als Endziel ist die volle Kostentragung durch die Nutznießer der Luftfahrteinrichtungen anzustreben.“

Entsprechende Regelungen sind nur auf internationaler Basis zielführend.

Auf Grund eines Abkommens zwischen den Mitgliedsstaaten der EUROCONTROL... werden ab 1. November 1971 Flugsicherungsstreckengebühren in diesen Staaten eingehoben werden. Der Republik Österreich als Nichtmitgliedsstaat der EUROCONTROL wurde — ebenso wie der Schweiz und Portugal — die Möglichkeit geboten, sich an dem EUROCONTROL-Gebührensystem vom Anfang an zu beteiligen. Besonders auch im Interesse einer Entlastung des österreichischen Staatshaushaltes ist die gebotene Gelegenheit jedenfalls zu ergreifen.

Die Einhebung von Flugsicherungsstreckengebühren ist nach den Bestimmungen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949, in der geltenden Fassung, unter den Bedingungen seines Art. 15 zulässig. Weitere Grundsätze sind als Ergebnis der weltweiten ICAO-Konferenz (CARF, Doc 8675) im Statement des Rates der ICAO (Doc 8718-C/975) und in der Empfehlung Nr. 7 der 7. ECAC-Plenarkonferenz festgelegt. Das EUROCONTROL-Gebührensystem steht in Übereinstimmung mit den bezeichneten, von Österreich als Mitgliedsstaat der ICAO zu beachtenden, internationalen Beschlüsse. Dies gilt

besonders auch für den in den ersten beiden Jahren durch Gebühren zu deckenden Anteil des Gesamtkostenaufwandes... Auch die Forderung des Rates der ICAO, wonach für einen Flug auf regionaler Basis nur ein einzige Gebühr eingehoben werden soll und diese auf die Kriterien „geflogene Entfernung“ und „Luftfahrzeuggewicht“ zu beruhen habe, ist erfüllt. Darüber hinaus sind mit dem EUROCONTROL-Gebührensystem auch die Ergebnisse des von der ICAO eingesetzten Expertenausschusses zur Ausarbeitung einheitlicher Methoden der Gebührenberechnung berücksichtigt.“

Hiezu ist lediglich ergänzend zu bemerken:

Der Aufwand für die Automatisierung der Bezirkskontrolle in Milliardengrößenordnung wird nur verteilt auf mehrere Jahre hereinzubringen sein; die volle Kostentragung durch die Nutznießer ist im übrigen im EUROCONTROL-Gebührensystem grundsätzlich erreicht.

Von den internationalen Zivilluftfahrtorganisationen, im besonderen von der ICAO sind die verschiedenen Flugsicherungsstreckengebührensysteme registriert und ist ihre Entwicklung aufmerksam verfolgt worden; das EUROCONTROL-Gebührensystem wird als ein beispielgebendes empfohlen.

1.4 Das EUROCONTROL-Gebührensystem ist auch sonst allgemein akzeptiert. An grundsätzliche Änderungen ist nicht gedacht. In den mehr als zehn Jahren der Laufzeit des Gebührensystems haben sich selbstverständlich gewisse Mängel und Probleme gezeigt. Sie wurden im Sinne einer ständigen Verbesserung des Systems jeweils im Gebührenbeirat der EUROCONTROL — in dem auch die teilnehmenden Nichtmitgliedsstaaten vollberechtigt vertreten waren — und verschiedentlich auch mit Vertretern von Benutzerorganisationen (vor allem der IATA) diskutiert.

Allen Erörterungen waren als wesentliche materielle Gesichtspunkte voranzustellen, daß die Flugsicherungsstreckengebühren zwar im Einzelfall kaum dem auf den einzelnen Flug tatsächlich entfallenden Kostenanteil entsprechen können, daß aber doch anzustreben ist, die Flugsicherungsaufwendungen den Benutzern so genau wie möglich zuzurechnen (was noch nicht unbedingt bedeuten muß, daß diese Zurechnung allein für die endgültige Kostentragung maßgebend zu sein hat); und daß im Hinblick auf die angestrebte und nunmehr erreichte, volle Kostendeckung Schönheitsfehler des Gebührensystems — denen bei den früheren, nicht vollen Kostendeckungssätzen noch keine so wesentliche Bedeutung zugekommen war — möglichst umgehend beseitigt werden: Jedenfalls sollen die Flugsicherungsstreckengebühren nicht mehr und nicht weniger als kostendeckend sein.

106 der Beilagen

25

Daneben ergaben sich auch gewisse formelle Probleme, so etwa hinsichtlich der Anknüpfung oder der zwangswiseen Einbringung. Praktisch kam diesen formellen Problemen bisher keine nennenswerte Bedeutung zu; abgesehen von Insolvenzfällen sind die Gebühren fast ausnahmslos zur Gänze bezahlt worden.

2. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen und im Hinblick auf Schwierigkeiten in der EUROCONTROL (nicht in Gebührenangelegenheiten) wurden im Rahmen der EUROCONTROL ein Protokoll zur Änderung des Internationalen Übereinkommens vom 13. Dezember 1960 über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ (mit dem die EUROCONTROL auf eine neue Grundlage gestellt werden soll) und eine – von diesem Änderungsprotokoll wie dem Übereinkommen an sich unabhängige – Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren (zur Weiterführung des seit rund zehn Jahren praktizierten Flugsicherungsstreckengebührensystems und seiner besseren rechtlichen Absicherung) ausgearbeitet und am 12. Feber 1981 in Brüssel zur Unterzeichnung aufgelegt beziehungsweise unterzeichnet.

2.1 Als Nichtmitgliedsstaat der EUROCONTROL war die Republik Österreich an der Erstellung der neuen Grundlagen für die Organisation nicht beteiligt. Wenngleich nunmehr der Hauptgrund für die Nichtbeteiligung der Republik Österreich an der EUROCONTROL selbst (die Übertragung von Flugsicherungsaufgaben durch die Mitgliedstaaten an die Organisation) wegfällt, ist weiterhin an keinen Beitritt der Republik Österreich zur EUROCONTROL gedacht. Im übrigen arbeitet die Republik Österreich in dem jeweils zweckmäßig erscheinenden Umfang auf Grund eines Verwaltungsabkommens vom 8. Oktober 1975 mit der EUROCONTROL zusammen, vor allem mit dem Ziel einer Koordinierung des Vorgehens der europäischen Staaten auf dem Gebiete der Flugsicherung (Wesentliche Mittel sind Informationsaustausch, Entwicklung und Ausbildung).

2.2 Als vollberechtigter Teilnehmerstaat am EUROCONTROL-Gebührensyste war die Republik Österreich dagegen schon bei den Vorarbeiten für die Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren in den Organen der EUROCONTROL und sodann bei den Arbeiten in allen Sonderausschüssen vertreten, da zweiseitige Vereinbarungen nicht mehr in Betracht gezogen wurden. Die Arbeiten gestalteten sich zum Teil recht mühsam und waren nicht immer vom bestmöglichen Erfolg gekrönt. Da nur mehr sehr wenige Delegierte, die schon vor zehn Jahren an der Erstellung des Systems mitgearbeitet hatten, zur Verfügung standen, mußten die seinerzeitigen Gedankengänge oft vom Anfang an nachvollzogen werden. Überdies waren zum geringsten Teil jene Gebührenfachleute an den Arbeiten beteiligt, die

normalerweise in den EUROCONTROL-Organen die maßgebenden Fragen beraten. Die Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren selbst enthält deshalb nicht ausnahmslos alle jene Bestimmungen, die erforderlich gewesen wären, um das Gebührensyste in Zukunft in jede Richtung hin abzusichern; es ist zu befürchten, daß sich in der Praxis bald die Ergänzungsbedürftigkeit zeigen wird. Wenngleich die geltenden (internationalen und nationalen) österreichischen Regelungen in manchem klarer und einfacher erscheinen, als sie nach der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren sein werden beziehungsweise sein können, ist der multilateralen Lösung doch (abgesehen davon, daß bilaterale Abkommen – wie erwähnt – seitens der EUROCONTROL gar nicht mehr in Betracht gezogen werden) der Vorzug zu geben; dies vor allem deshalb, weil auf diese Weise die Durchsetzbarkeit der Gebührenforderungen in allen (anderen) Teilnehmerstaaten gewährleistet erscheint. (Im Hinblick auf die in allen Teilnehmerstaaten zumindest dreijährige Verjährungsfrist ist dies aber kein Grund für eine vorzeitige Ratifizierung seitens der Republik Österreich; siehe hiezu den folgenden Punkt 2.3 und die Erläuterungen zu Artikel 26 der Vereinbarung.)

2.3 Mangels entsprechender Übergangsbestimmungen in der Vereinbarung (die von den Vertretern Österreichs bei Ausarbeitung der Vereinbarung unermüdlich, aber erfolglos, wie die völlige Unabhängigkeit der Vereinbarung auch hinsichtlich ihres Inkrafttretens von dem im Artikel 27 Absatz 2 bezeichneten Protokoll, angeregt worden sind) ergeben sich Probleme, die es ratsam erscheinen ließen beziehungsweise lassen, mit der Einleitung des Ratifikationsverfahrens beziehungsweise der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde zuzuwarten. Nach dem derzeitigen Informationsstand kann davon ausgegangen werden, daß die Neuregelungen frühestens am 1. Jänner 1984 international wirksam werden können. Der Zeitpunkt der Hinterlegung der österreichischen Ratifikationsurkunde muß unter Bedachtnahme darauf gewählt werden, daß alle derzeit geltenden, internationalen und nationalen österreichischen Rechtsgrundlagen für die Flugsicherungsstreckengebühren gemäß Artikel 26 Abs. 2 der Mehrseitigen Vereinbarung mit deren Inkrafttreten für die Republik Österreich (Artikel 27 Absatz 3 oder 4) außer Kraft treten oder jedenfalls nichtvollziehbar werden, und somit bis dahin ersetzt sein müssen. Im Hinblick darauf, daß keine Gewähr für ein (auch noch zur Kundmachung in Österreich) rechtzeitiges Vorliegen der erforderlichen Beschlüsse der Erweiterten Kommission über die Anwendungs- und Zahlungsbedingungen gegeben ist, soll die österreichische Ratifikationsurkunde nicht vor dem Inkrafttreten der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren für die Mitgliedstaaten der EUROCONTROL und nicht vor dem Vorliegen

der danach zu fassenden Beschlüsse über die Anwendungs- und Zahlungsbedingungen hinterlegt werden.

2.4 Im Hinblick auf die Bestimmungen im Artikel 9 Abs. 2 B-VG (in der Fassung des BVG BGBL Nr. 350/1981), wonach ua. durch einen gemäß Artikel 50 Abs. 1 B-VG zu genehmigenden Staatsvertrag einzelne Hoheitsrechte des Bundes auf zwischenstaatliche Einrichtungen und ihre Organe übertragen werden können (mit der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren werden die Festlegung und die Einziehung österreichischer Flugsicherungsstreckengebührenanteile der EUROCONTROL übertragen), ist keine Bestimmung dieser Vereinbarung gemäß Artikel 50 Abs. 3 B-VG als verfassungsändernd zu behandeln.

Obgleich die Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren nur einen verhältnismäßig sehr kleinen Personenkreis betrifft, zudem zum weitaus überwiegenden Teil Personen mit dem Wohnsitz beziehungsweise Sitz im Ausland, und die österreichischen (internationalen und nationalen) Flugsicherungsstreckengebührenregelungen zweckentsprechenderweise „in der in der Luftfahrt üblichen Weise“ verlautbart werden, besteht im Hinblick auf den geringen Umfang der Vereinbarung keine Notwendigkeit gemäß Artikel 49 Abs. 2 B-VG von einer Kundmachung des Staatsvertrages im Bundesgesetzblatt abzusehen (da nach der Schlussklausel der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren die sechs Texte — in deutscher, englischer, spanischer, französischer, niederländischer und portugiesischer Sprache — gleichermaßen authentisch sind, und bei Abweichungen zwischen den Texten der Wortlaut in französischer Sprache maßgebend ist, genügt die Kundmachung des deutschen und des französischen, es empfiehlt sich aber auch die Kundmachung des englischen Textes).

3. Die Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren bringt keinerlei Belastung des Staatshaushaltes mit sich. Vielmehr sollen ja mit den Flugsicherungsstreckengebühren die Aufwendungen des Bundes für Flugsicherungsstreckenkennavigationseinrichtungen und Flugsicherungsstreckendienste — und zwar nach dem Grundsatz der Kostendeckung zur Gänze — hereingebracht werden.

3.1 Die Gesamteinnahmen der Republik Österreich aus Flugsicherungsstreckengebühren (bis einschließlich dem Jahre 1982) betragen US-\$ 131,821.360,46 (bei einem Kostendeckungssatz von 100 Prozent erst seit 1981), nach dem (letztverfügbaren) Jahresrechnungsabschluß 1982 (zum 31. Dezember 1982) beispielsweise in diesem Jahr US-\$ 27,232.372,60. Nach Einbeziehung der Aufwendungen für die Automatisierung der Bezirkskontrolle in Österreich in Milliardenhöhe werden

sich die jährlichen Einnahmen noch erheblich erhöhen.

3.2 Die Vereinnahmungskosten, die mit den Flugsicherungsstreckengebühren von der EUROCONTROL eingehoben werden, sind erheblich niedriger als sie wären, wenn die Gebühren von den einzelnen Staaten eingehoben würden. Sie betragen beispielsweise zur Zeit je Dienstleistungseinheit (das ist die Gebühr für einen Flug mit einem Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von 50 metrischen Tonnen über eine Entfernung von 100 Kilometer) US-\$ 0,17 (die österreichische Gebühr je Dienstleistungseinheit beträgt zur Zeit ohne Einhebungskosten US-\$ 42,94). Die Sparsamkeit der Gebührenverwaltung wird durch EUROCONTROL-Kontrollorgane und die Staatenvertreter in den Überwachungsorganen gewährleistet.

3.3 Zahlungspflichtig sind hinsichtlich der österreichischen Gebühren beziehungsweise Gebührenanteile zu mehr als 90 Prozent ausländische Unternehmen beziehungsweise Halter ausländischer Luftfahrzeuge. So hat eine Berechnung auf Grund statistischer Daten im Jahre 1977 ergeben, daß österreichische Benutzer etwa 7 Prozent der österreichischen Streckengebühren bezahlt haben, dagegen mehr als 92 Prozent der Gebühreneinnahmen der Republik Österreich von ausländischen Luftraumbenutzern getragen wurden (umfassende Unterlagen über die Ausgaben österreichischer Luftfahrzeughalter für Flugsicherungsstreckengebühren im Ausland stehen naturgemäß nicht zur Verfügung; diese Gebühren sind aber ohne Rücksicht darauf zu entrichten, ob österreichischerseits Gebühren vorgesehen sind).

B. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zur Präambel:

Als Vertragsparteien der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren werden in der Präambel die „Vertragsstaaten“ und auch die — kontinuierlich weiterbestehende — EUROCONTROL genannt (siehe hiezu Erläuterungen, Allgemeines, Punkte 1, besonders 1.1 und 2, besonders 2.1).

Die in der Präambel bezeichneten Motive für den Abschluß der gegenständlichen Vereinbarung sind durch Hinweise auf die nunmehrige (nicht ganz eindeutige) „Internationalisierung“ der Gebühren (siehe vor allem Artikel 7 und 8) sowie auf die bessere Sicherung der zwangswise Durchsetzung von Gebührenforderungen (siehe Artikel 11 ff. sowie Erläuterungen, Allgemeines, besonders Punkt 2.2) zu ergänzen. Zu den wesentlichen materiellen Gesichtspunkten für die Flugsicherungsstreckengebührenregelungen siehe Punkt 1.4 der Erläuterungen, Allgemeines.

106 der Beilagen

27.

Der Zitierung des Internationalen Übereinkommens über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ vom 13. Dezember 1960 — beziehungsweise seiner Änderung — in der Präambel kommt nicht einmal die Bedeutung einer Berufung hierauf im Hinblick etwa auf die Legitimation der EUROCONTROL als Vertragspartei zu; der diesbezügliche Absatz in der Präambel ist auch sonst bedeutungslos.

Mit der Schlußformulierung in der Präambel, wonach „eine neue Rechtsgrundlage geschaffen werden muß“, ist nur gemeint, daß eine bessere Rechtsgrundlage geschaffen werden sollte (siehe Erläuterungen, Allgemeines, Punkte 2.2 und 2.3).

Zu Artikel 1:

Wenngleich die Vertragsstaaten schon bisher auf dem Gebiet der Flugsicherungsstreckengebühren gemeinsam vorgegangen sind, so ist es doch richtig, daß sie nunmehr — erstmals in einer mehrseitigen Vereinbarung, an der alle Teilnehmerstaaten als Vertragsstaaten beteiligt sind — untereinander ein gemeinsames Vorgehen auf diesem Gebiet „vereinbaren“. Hier — wie auch an anderen Stellen der Vereinbarung — wurde es vermieden, ausdrücklich festzuhalten, wofür Flugsicherungsstreckengebühren zu entrichten sind: Im Artikel 1 des bilateralen Vertrages zwischen der Republik Österreich und EUROCONTROL von 1971 (siehe Punkt 1.2 der Erläuterungen, Allgemeines) war bestimmt worden, daß die Gebühren für die Bereitstellung von Streckennavigationseinrichtungen und -diensten festgesetzt werden und eine Vergütung für diese, den Benutzern zur Verfügung gestellten Einrichtungen und Dienste darstellen; dagegen hatte es im Artikel 1 der Mehrseitigen Vereinbarung über die Erhebung von Streckennavigationsgebühren vom 8. September 1970 (der multilateralen Vereinbarung der damaligen EUROCONTROL-Mitgliedsstaaten) geheißen, daß die Gebühren für die Benutzung der Streckennavigationseinrichtungen und -dienste festgesetzt werden und eine Vergütung für geleistete Dienste darstellen. Tatsächlich stellen die Flugsicherungsstreckengebühren eine Vergütung für die in den Hoheitsgebieten der Vertragsstaaten bereitgestellten und außerhalb dieser Gebiete benutzten Flugsicherungsstreckennavigationseinrichtungen und -dienste dar (im bilateralen Vertrag der Republik Österreich mit der EUROCONTROL konnte der Ausdruck „Bereitstellung“ verwendet werden, da von der Republik Österreich Streckennavigationseinrichtungen und -dienste nicht in staatsfreiem Raum — etwa über Hoher See — bereitgestellt werden; im staatsfreien Raum dürfen jedoch für die bloße Bereitstellung von Navigationseinrichtungen und -diensten keine Gebühren erhoben werden, sondern nur für tatsächlich benutzte Navigationseinrichtungen und -dienste). Zu bemerken ist hier noch, daß praktisch derartige

Dienste nur zusammen mit entsprechenden Einrichtungen bereitgestellt werden können.

Zu Artikel 1 des bilateralen Vertrages zwischen der Republik Österreich und der EUROCONTROL war in den Erläuterungen zur Regierungsvorlage (zitiert im Punkt 1.3 der Erläuterungen, Allgemeines) ausgeführt worden:

„Trotz des tatsächlichen Charakters der für die Benutzung der Streckennavigationseinrichtungen und -dienste zu erbringenden Gegenleistung, die eine ... Vergütung der Aufwendungen darstellt, wurde der Ausdruck ‚Gebühr‘ gewählt und nicht der Ausdruck ‚Entgelt‘ (die Streckennavigationsgebühren entsprechen rechtlich etwa den ‚Fernmeldegebühren‘, vgl. VfGH 27. Juli 1969, G 31-33/68, V 83/68).“ Der Ausdruck „Gebühr“ wird durchwegs — und zwar auch durchaus in diesem Sinne — in den deutschen Formulierungen im Rahmen der EUROCONTROL verwendet.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang noch darauf, daß für die bloße Luftraumbenutzung gemäß dem letzten Satz des Artikels 15 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBL. Nr. 97/1949 (BGBL. Nr. 138/1971), in der geltenden Fassung, kein Vertragsstaat dieses Abkommens für Luftfahrzeuge eines anderen Vertragsstaates Gebühren, Abgaben oder sonstige Entgelte auferlegen dürfte.

Das gemeinsame System zur Festlegung und Einführung von Flugsicherungsstreckengebühren im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 soll durch Beschlüsse der Erweiterten Kommission gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a und Absatz 2 Buchstaben a bis f geschaffen werden. Dafür sollen die Dienste der EUROCONTROL — genauer gesagt: die Dienste der Agentur der EUROCONTROL — in Anspruch genommen werden, und zwar im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b und der Artikel 7 ff. Für diese Zwecke werden im Artikel 1 Absatz 3 eigene Organe geschaffen, nämlich die „Erweiterte Kommission“ und der „Erweiterte Ausschuß“ (eigentlich wird damit eine eigene internationale Organisation geschaffen, die als „Gebühren-EUROCONTROL“ bezeichnet werden könnte und die sich der Vertragspartei EUROCONTROL — das heißt ihrer Agentur — zur Einführung der Flugsicherungsstreckengebühren bedient, womit die Agentur der EUROCONTROL auch zur Agentur der „Gebühren-EUROCONTROL“ gemacht wird). In der Erweiterten Kommission und im Erweiterten Ausschuß sind alle Vertragsstaaten gemäß Artikel 2 und 4 grundsätzlich gleichberechtigt.

Wie aus der im Artikel 1 Absatz 4 bezeichneten Anlage 1 zur vorliegenden Vereinbarung zu erkennen ist, unterliegt der Zuständigkeit der Republik

Österreich das (einheitliche) Fluginformationsgebiet Wien, das den gesamten österreichischen Luftraum umfaßt.

Im Artikel 1 Absatz 4 ist auch eine im Artikel 3 nicht mehr bezeichnete Aufgabe der Erweiterten Kommission mit einem besonderen Zustimmungserfordernis (bloße Einstimmigkeit, siehe Artikel 6 Absatz 1 ansonsten) geregelt.

Zu Artikel 2 und 4:

In allen für Flugsicherungsstreckengebührenangelegenheiten zuständigen, beschließenden Organen der EUROCONTROL (beziehungsweise — siehe hiezu in den Erläuterungen zu Artikel 1 — in allen beschließenden Organen der „Gebühren-EUROCONTROL“), nämlich in der Erweiterten Kommission und im Erweiterten Ausschuß, sind alle Vertragsstaaten der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren grundsätzlich gleichberechtigt, ohne Rücksicht darauf, ob sie Mitgliedstaaten der EUROCONTROL sind. Eine Sonderregelung besteht danach nur in den im Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe j und den im Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c umschriebenen Haushaltsangelegenheiten. In diesen Angelegenheiten ist (nur) eine Zweidrittelmehrheit der abgegebenen Stimmen erforderlich, wobei diese Zweidrittelmehrheit jedoch die Stimmen der „gewogenen Mehrheit“ der Mitgliedstaaten der EUROCONTROL im Sinne des der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren als Anlage 2 beigegebenen, den Wortlaut des Artikels 7 Absatz 3 und des Artikels 8 umfassenden Auszuges aus dem Internationalen Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ vom 13. Dezember 1960 in der Fassung des 1981 in Brüssel zur Unterzeichnung aufgelegten Protokolls, umfassen muß. Wegen des praktisch in manchen Dingen nicht trennbaren Zusammenhangs der Tätigkeit der Agentur der EUROCONTROL in Gebührenangelegenheiten und in sonstigen Angelegenheiten (beispielsweise Personalangelegenheiten der Verwaltungsspitze) erscheint diese Sonderregelung verständlich, da ansonsten Nichtmitgliedstaaten der EUROCONTROL auch in nicht nur Flugsicherungsstreckengebühren betreffenden Verwaltungsangelegenheiten der Agentur majorisierend entgegen den Beschlüsse der Nichtmitgliedstaaten voraussetzt, ist die Ungleichheit nur insofern gegeben, als die Stimmen der Mitgliedstaaten nicht gleich zählen und Nichtmitgliedstaaten nicht zur Majorisierung von Mitgliedstaaten beitragen können. Gefährdung österreichischer Interessen ist keine zu ersehen. Unter diese Sonderregelung fallen jedenfalls keinerlei Beschlüsse, die unmittelbar als internationale, österreichische

Rechtsvorschriften anzusehen wären (siehe Artikel 3 und die Erläuterungen hiezu).

Zu Artikel 3:

Mit diesem Artikel (vor allem) werden der EUROCONTROL von den Vertragsstaaten Aufgaben übertragen, deren Erfüllung unmittelbar für und gegen die Vertragsstaaten wirkt; und zwar werden damit der Erweiterten Kommission (zu dieser Bezeichnung siehe Artikel 1 Absatz 3) — dem obersten Organ der EUROCONTROL in Flugsicherungsstreckengebührenangelegenheiten — Rechtssetzungsbefugnisse (Absatz 1 sowie Absatz 2 Buchstaben a bis f und h) und der (Agentur der) EUROCONTROL Einziehungsbefugnisse (Absatz 1 Buchstabe b) übertragen. Diese Übertragung von Hoheitsrechten ist gemäß Artikel 9 Abs. 2 B-VG zulässig (siehe Punkt 2.4 der Erläuterungen, Allgemeines). Die EUROCONTROL (beziehungsweise bestimmte Organe der EUROCONTROL) sollen danach nicht mehr der Republik Österreich gegenüber nur — wie bisher auf Grund des bilateralen Vertrages zwischen der Republik Österreich und der EUROCONTROL über die Einhebung von Flugsicherungsstreckengebühren — gewissermaßen die Funktion einer Zahlstelle für nach nationalen, österreichischen Vorschriften zu entrichtende Flugsicherungsstreckengebühren mit dem Auftrag haben, die durch österreichische Vorschriften festgesetzten Gebühren (als nicht gesondert ausgewiesenen Teilbetrag der für einen Flug insgesamt zu entrichtenden Gebühren) dem Benutzer mitzuteilen, sondern einerseits darüber hinausgehende Einziehungsbefugnisse (siehe Artikel 7 ff.) und andererseits für das österreichische Recht auf diesem Gebiet neue, unmittelbare Rechtssetzungsbefugnisse:

Neben Beschlüssen zur Genehmigung von Berichten des Erweiterten Ausschusses (Absatz 1 Buchstabe g), zur Genehmigung bestimmter Vereinbarungen (Absatz 1 Buchstabe i) und in (in den Erläuterungen zu Artikel 2 und 4 erwähnten, mit besonderen Abstimmungserfordernissen verbundenen) Haushaltsangelegenheiten (Absatz 1 Buchstabe j) — mit denen nicht unmittelbar in die österreichische Rechtsordnung eingegriffen wird — hat die Erweiterte Kommission danach mit ihren unmittelbar auch innerstaatlich rechtsverbindlichen Beschlüssen alle wesentlichen Regelungen über Flugsicherungsstreckengebühren künftig für alle Vertragsstaaten zu treffen; nämlich gemäß Artikel 2 Absatz 1 durch Einrichtung eines gemeinsamen Flugsicherungsstreckengebührensystems (und zwar in der Weise, daß die Gebühren nach einer einheitlichen Formel kostenorientiert festgelegt und als einheitliche Gebühr je Flug von der Agentur der EUROCONTROL für alle jeweils in Betracht kommenden Vertragsstaaten und — gemäß Artikel 8 — als Forderung der EUROCONTROL einzogen werden).

106 der Beilagen

29

Gemäß Absatz 2 umfassen diese Regelungen (der Aufgabenkatalog der Erweiterten Kommission gemäß Absatz 2 ist wohl nicht als taxativ anzusehen, vielmehr wird die Erweiterte Kommission als beschlußfassendes Organ der EUROCONTROL in Gebührenangelegenheiten auch alle sonstigen Beschlüsse in derartigen Angelegenheiten zu fassen haben, soweit diese in der Vereinbarung selbst oder durch Beschuß der Erweiterten Kommission keinem anderen Organ übertragen werden):

- nach Buchstabe a die Grundsätze für die Ermittlung der zu deckenden Kosten;
- nach Buchstabe b die Regeln (im besonderen die einheitliche Formel) für die Berechnung der Gebühren;
- nach Buchstabe c den jeweiligen Kostendeckungssatz (der grundsätzlich bereits jetzt hundert Prozent beträgt);
- nach Buchstabe d die Rechnungseinheit (das ist derzeit und voraussichtlich auch weiterhin der US-Dollar);
- nach Buchstabe e die Anwendungsbedingungen (die allenfalls durch nationale Vorschriften, etwa über Verzugszinsen, zu ergänzen sein werden);
- nach Buchstabe f die Befreiungsgrundsätze (in deren Rahmen die Vertragsstaaten durch nationale Vorschriften Regelungen zu treffen haben werden); und
- nach Buchstabe h eine Finanzordnung.

Für sämtliche dieser Angelegenheiten gelten die „normalen“ Abstimmungserfordernisse gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a.

Die angeführten Beschlüsse der Erweiterten Kommission über Regelungen in Flugsicherungsstreckengebührenangelegenheiten wären gemäß § 2 Abs. 1 lit. c des Bundesgesetzes über das Bundesgesetzblatt 1972, BGBl. Nr. 293, im Bundesgesetzblatt zu verlautbaren; im Hinblick auf den Adressatenkreis (siehe hierzu im Punkt 2.4 der Erläuterungen, Allgemeines), den Vorschriftenumfang und häufige Änderungen sollte eine — nach internationaler Übung ohnehin erforderliche — Verlautbarung in luftfahrtüblicher Weise (in den vom Bundesamt für Zivilluftfahrt im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr herausgegebenen Luftfahrtveröffentlichungen entsprechend den Richtlinien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation „ICAO“) genügen, was im Erfüllungsgesetz zu der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren normiert werden müßte. Entsprechendes gilt für die (besonders gemäß Absatz 1 Buchstaben e und f) erforderlichen, nationalen Vorschriften zur Ergänzung und Ausführung der Regelungen der Erweiterten Kommission, für die im Interesse der raschestmöglichen Anpassung entsprechend der bisherigen Rechtslage für die Republik Österreich nur die Form von Verordnungen

des Bundesministers für Verkehr auf Grund des Erfüllungsgesetzes in Betracht kommen wird.

Die bisherigen österreichischen Flugsicherungsstreckengebührenregelungen waren bezüglich der Beauftragung der EUROCONTROL mit der Einziehung der Gebühren vor allem (siehe die Erläuterungen zu Artikel 2 des geltenden bilateralen Vertrages zwischen der Republik Österreich und der EUROCONTROL, zitiert im Punkt 1.3 der Erläuterungen, Allgemeines) mit Verwaltungsvereinfachungsgründen motiviert worden, dies „allein schon deshalb, weil für einen Flug über die Höheitsgebiete verschiedener Staaten die Gebühren zweckmäßigerweise nicht von jedem einzelnen der betreffenden Staaten vorgeschrieben und eingehoben werden können, vielmehr auf einer einheitlichen Grundlage eine einheitliche Gebühr — und zwar von einer internationalen Stelle (eben der EUROCONTROL). — einzuhören und sodann anteilig den Staaten zu überweisen ist“. Dieselben Gründe sprechen für die Übertragung weiterer Befugnisse bis hin zu grundlegenden Regelungsbefugnissen an die EUROCONTROL. Praktisch ändert sich gegenüber dem bisherigen Zustand nichts, da die bisherigen Regelungen letztlich auch nur formell nationale Regelungen waren: Die gemeinsame Verrechnung und Einziehung der Gebühr erfordert gemeinsame Regelungen; mit dem geltenden Flugsicherungsstreckengebührenge setz und den hierzu erlassenen Flugsicherungsstreckengebührenverordnungen wurden lediglich die Beschlüsse der EUROCONTROL in nationales Recht transformiert (abgesehen von auch künftig erforderlichen, nationalen Entscheidungen in einigen Detailfragen, wie etwa Gebührenbefreiungsfragen), inhaltlich waren im besonderen die Vorschriften der Flugsicherungsstreckengebührenverordnungen bloße Feststellungen. Mit der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren wird das komplizierte System von multilateralen und bilateralen Verträgen sowie nationalen Gesetzen und Durchführungsverordnungen durch einen rechtsbereinigenden, einzigen multilateralen Vertrag und für alle Vertragsstaaten unmittelbar rechtsverbindliche Beschlüsse der Erweiterten Kommission ersetzt (die durch nationale Gesetze und Verordnungen nur „zu erfüllen“ und in Details zu ergänzen sind), was vor allem bei der Rechtsentscheidung über die „einzig“ Gebühr für einen bestimmten Flug von größter Bedeutung ist, weil hier nicht mehr eine Vielzahl von internationalen Verträgen und nationalen Transformationsvorschriften herangezogen werden muß, sondern die Zahlungspflicht im wesentlichen auf Grund einheitlicher internationaler Vorschriften festgestellt werden kann, nämlich einerseits der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren und andererseits der für alle Vertragsstaaten geltenden Beschlüsse der Erweiterten Kommission, ergänzt nur durch die jeweils in Betracht kommenden nationalen Detailregelungen in Einzelfragen

(wie etwa der Gebührenbefreiung) und die gesetzlichen Vorschriften zur Erfüllung der Mehrseitigen Vereinbarungen des Vertragsstaates, in dem die Gebühren eingezogen werden sollen.

Zu Artikel 3 Absatz 3 ist noch anzumerken, daß hier ein besonderes Zustimmungserfordernis (bloße Einstimmigkeit, siehe ansonsten Artikel 6 Absatz 1) für die Geschäftsordnung der Erweiterten Kommission festgelegt wird, die sich diese selbst zu geben hat.

Zu Artikel 5:

Der Erweiterte Ausschuß (zu dieser Bezeichnung siehe Artikel 1 Absatz 3) ist formell ein Hilfsorgan der Erweiterten Kommission, der deren Beschlüsse vorzubereiten (Absatz 1 Buchstabe a), die Agentur in Flugsicherungsstreckengebührenangelegenheiten zu beaufsichtigen, Beschlüsse der Erweiterten Kommission zu exekutieren (Absatz 1 Buchstabe b), weiters den Haushaltsvoranschlag und damit zusammenhängende Berichte vorzulegen (Absatz 1 Buchstabe c) und allfällige andere Aufgaben wahrzunehmen hat, die ihm von der Erweiterten Kommission übertragen werden (Absatz 1 Buchstabe d). Praktisch ist der Erweiterte Ausschuß das bedeutsamste Organ der EUROCONTROL in Flugsicherungsstreckengebührenangelegenheiten: Im Erweiterten Ausschuß werden alle generellen Angelegenheiten eingehend beraten und auch alle zweifelhaften konkreten Angelegenheiten erledigt.

Gemäß Absatz 2 gibt sich der Erweiterte Ausschuß seine Geschäftsordnung, die gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a der einstimmigen Genehmigung der Erweiterten Kommission bedarf, selbst; er legt darin auch die Regeln für die Beschußfassung fest und ist diesbezüglich nur durch die in den Erläuterungen zu Artikel 2 und 4 erörterten Besonderheiten in Haushaltsangelegenheiten beschränkt.

Zu Artikel 6:

Nach Absatz 1 gilt für Beschlüsse der Erweiterten Kommission grundsätzlich das Erfordernis der Zweidrittelmehrheit (Buchstaben a bis c), unmodifiziert jedoch nur hinsichtlich der Genehmigung von Berichten des Erweiterten Ausschusses (Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe g) und der Einleitung von Schiedsgerichtsverfahren (gemäß Buchstabe c); ansonst soll in generellen Gebührenangelegenheiten (Artikel 3 Absatz 2 Buchstaben a bis f und h) Einstimmigkeit angestrebt werden und überstimmte Staaten können in diesen Angelegenheiten „aus zwingenden Gründen des nationalen Interesses“ — die zunächst von diesen Staaten, allenfalls von einem Schiedsgericht (Artikel 25) zu beurteilen sind — erklären, daß sie Beschlüsse der Erweiterten Kommission nicht befolgen können (gemäß Buchstabe b); die Besonderheiten in Haushaltsangelegenheiten sind bereits in den Erläuterungen zu

Artikel 2 und 4 erörtert worden (gemäß Buchstabe c).

Die Regelungen für den Erweiterten Ausschuß im Absatz 2 sind ebenfalls bereits in den Erläuterungen zu Artikel 2 und 4 sowie 5 erörtert worden.

Die Anlage 2, beinhaltend einen Auszug aus dem Internationalen Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ vom 13. Dezember 1960 in der Fassung des 1981 in Brüssel zur Unterzeichnung aufgelegten Protokolls (und zwar dessen Artikel 7 Absatz 3 und dessen Artikel 8 betreffend Abstimmungsbesonderheit unter den Mitgliedsstaaten der EUROCONTROL), ist der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren angefügt worden, da diese Vereinbarung für die Nichtmitgliedsstaaten ja völlig unabhängig vom EUROCONTROL-Übereinkommen sein soll.

Zu Artikel 7:

Schon im Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b wird bestimmt, daß die Flugsicherungsstreckengebühren von der EUROCONTROL, und zwar als einzige Gebühr je Flug einzuziehen sind. Siehe die Erläuterungen zu Artikel 3, besonders auch bezüglich der Übertragung von Hoheitsrechten. Gemäß Artikel 7 hat die EUROCONTROL die für jeden Flug geschuldeten Flugsicherungsstreckengebühren auf Grund der jeweils geltenden Bestimmungen (siehe Artikel 3 Absatz 2) zu berechnen und durch einen individuellen Rechtsakt zu konkretisieren. Praktisch geschieht dies in der Form, daß die Agentur der EUROCONTROL dem Gebührenschuldner (Artikel 9) eine Rechnung übersendet.

Zu Artikel 8:

Die Formulierung des Artikels 8 stellt eine Kompromißlösung dar, um den recht verschiedenen Auffassungen und Wünschen der Vertragsstaaten zu entsprechen. Die Flugsicherungsstreckengebühren sind danach wohl als internationale Gebühren anzusehen: Durch ihre Festlegung als einzige, einheitliche Gebühren sind sie unabhängig von einzelnen, nationalen Rechtsgrundlagen; die Gebühren werden von den Vertragsstaaten zum Zwecke der Einziehung (gewissermaßen) treuhändig an die EUROCONTROL abgetreten; die EUROCONTROL zieht die Gebühren im eigenen Namen ein. Die Auszahlung ist im Artikel 20 geregelt. Siehe auch Artikel 23.

Im Artikel wird auch der Erfüllungsort (Brüssel) bestimmt.

Zu Artikel 9:

Gebührenschuldner ist nach Artikel 9 jeweils diejenige physische oder juristische Person, die im Zeitpunkt (besser: Zeitraum) der Flugdurchführung „Luftfahrzeughalter“ war. „Luftfahrzeughal-

106 der Beilagen

31

ter“ in diesem Sinne ist nicht jedenfalls der Halter im Sinne des § 13 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 (also derjenige, der das Luftfahrzeug auf eigene Rechnung betreibt und jene Verfügungsmacht darüber besitzt, die ein solcher Betrieb voraussetzt), sondern der „operator“ im Sinne der internationalen Luftfahrtrechtsvorschriften (in Anhängen zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt definiert als Person, Organisation oder Unternehmen „engaged in or offering to engage in an aircraft operation“). Somit ist — um die bedeutsamsten Ausnahmebeispiele anzuführen — nicht der Vermieter oder Vercharterer, der Luftfahrzeughalter im Sinne des Luftfahrtgesetzes bleibt, sondern der das Luftfahrzeug bei dem gebührenpflichtigen Fluge „betreibende“ Mieter oder Charterer der Gebührenschuldner.

Zu Artikel 10:

Im Artikel 10 wird die (widerlegbare) Vermutung aufgestellt, daß der zivilrechtliche Eigentümer des Luftfahrzeuges — der weder mit dem Luftfahrzeughalter im Sinne des Luftfahrtgesetzes noch mit dem „Luftfahrzeughalter“ im Sinne des Artikels 9 identisch sein muß — so lange als „Luftfahrzeughalter“ und somit als Gebührenschuldner nach Artikel 9 gilt, bis er den Nachweis erbracht hat, wer „Luftfahrzeughalter“ im Sinne des Artikels 9 im Zeitraum der Durchführung des gebührenpflichtigen Fluges war.

Dazu ist anzumerken, daß nach dem innerstaatlichen Luftfahrtrecht regelmäßig die Registrierung von Luftfahrzeugen auf das Eigentum abgestellt ist, nicht so jedoch nach dem österreichischen Luftfahrtgesetz: Gemäß § 16 des Luftfahrtgesetzes ist die Eintragung in das Luftfahrzeugregister auf den Luftfahrzeughalter (§ 13 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes, siehe in den Erläuterungen zu Artikel 9) abgestellt, die Registrierung ist kein Beweismittel für das Eigentum an einem Luftfahrzeug (ebensowenig allerdings auch für die Halterschaft im Sinne des § 13 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes).

Zu Artikel 11:

Mit dem Artikel 11 werden die Vertragsbestimmungen über die zwangsweise Einziehung der Gebühren eingeleitet, und zwar wird zunächst — im Artikel 11 — normiert, daß der geschuldete Betrag, wenn der Gebührenschuldner nicht freiwillig zahlt, zwangsweise eingezogen werden „kann“. Aus der Formulierung ergibt sich, daß die EUROCONTROL geschuldete Gebühren nicht jedenfalls zwangsweise einziehen muß. Den betroffenen Vertragsstaaten bleibt es aber im Sinne des Artikels 23 unbenommen, bei Nichteinziehung von Gebühren alle ihnen geeignet erscheinenden Maßnahmen zu treffen.

Zu Artikel 12:

Im Artikel 12 sind die Grundlagen für das Verfahren zur Schaffung von Exekutionstiteln über

Gebührenschulden geregelt. Gemäß Abs. 1 kann das Verfahren entweder von der EUROCONTROL selbst oder auf ihr Ersuchen von einem Vertragsstaat (der zuständigen Behörde dieses Staates) — welcher Staat in Betracht kommt, ergibt sich aus Artikel 13 — eingeleitet werden. Im Hinblick auf die Verschiedenheiten der Rechtsordnungen der Vertragsstaaten bleibt es gemäß Abs. 2 den Vertragsstaaten überlassen zu normieren, ob die Einziehung auf dem Gerichts- oder auf dem Verwaltungswege durchzuführen ist. Somit kann über die Flugsicherungsstreckengebühren — je nachdem, in welchem Vertragsstaat das Verfahren eingeleitet wird — gleichwertig im Gerichts- oder im Verwaltungswege entschieden werden. Im österreichischen Erfüllungsgesetz zu der Mehrseitigen Vereinbarung wird festzulegen sein, daß die Einbringung im Verwaltungswege — durch Erlassung eines Zahlungsauftrages (§ 57 AVG 1950) durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt — zu erfolgen hat. (Dies entspricht den derzeit geltenden Regelungen.) Gemäß Abs. 3 haben die Vertragsstaaten der EUROCONTROL sowohl die bei ihnen geltenden Verfahren als auch die zuständigen Behörden mitzuteilen.

Zu Artikel 13:

Im Artikel 13 wird bestimmt, in welchen Fällen die Zuständigkeit einer Behörde eines Vertragsstaates zur Schaffung eines Titels im Sinne der Mehrseitigen Vereinbarung gegeben ist. Bei Prüfung der Frage, ob eine in einem anderen Vertragsstaat eingangene Entscheidung anzuerkennen ist, sind gemäß Artikel 16 Buchstabe a nur die Zuständigkeiten nach Artikel 13 maßgebend. Der Zuständigkeitskatalog enthält folgende Tatbestände, die nur subsidiär — nicht etwa fakultativ — zur Verfügung stehen: Wohnsitz beziehungsweise Sitz des Gebührenschuldners (Buchstabe a), seine Geschäftsniederlassung, falls sich sein Sitz beziehungsweise Wohnsitz in keinem der Vertragsstaaten befindet (Buchstabe b), Vermögenswerte des Gebührenschuldners in einem Vertragsstaat, falls er auch keine Geschäftsniederlassung in einem solchen Staat hat (Buchstabe c), und schließlich — wenn auch dies nicht zutrifft — der Sitz der EUROCONTROL in Brüssel (Buchstabe d).

Zu Artikel 14:

Der Artikel 14 enthält eine bloße Befugnisnorm ohne Drittewirkung. In dieser — deklaratorischen — Bestimmung wird der EUROCONTROL die Befugnis eingeräumt, auch in Nichtvertragsstaaten Flugsicherungsstreckengebühren — sei es auf dem Gerichts- oder auf dem Verwaltungswege — geltend zu machen. Die Durchsetzbarkeit hängt in diesen Fällen ausschließlich vom innerstaatlichen Recht des betreffenden Nichtvertragsstaates ab, für den ja keine Bestimmung der Mehrseitigen Vereinbarung verbindlich sein kann.

Zu Artikel 15:

In den Artikeln 15 bis 19 sind jene Fälle erfaßt, in denen das Einziehungsverfahren in einem nach Artikel 13 in Betracht kommenden Vertragsstaat nicht oder nicht zum vollen Ergebnis führt und in einem anderen Vertragsstaat fortgesetzt werden soll.

Zunächst wird im Artikel 15 die gegenseitige Anerkennung und — in Verbindung mit Artikel 17 — Vollstreckung von Titeln über Flugsicherungsstreckengebühren normiert. Damit wird dem Erfordernis gemäß §§ 79 ff. der Exekutionsordnung, RGBL. Nr. 79/1896, in der geltenden Fassung Genüge getan, wonach Gegenseitigkeit verbürgt sein muß.

Die völlige Gleichstellung von Verwaltungs- und Gerichtsentscheidungen konnte von einigen Vertragsstaaten nur unter der Voraussetzung akzeptiert werden, daß es sich um Verwaltungsentscheidungen handeln muß, gegen die gerichtlicher Rechtsschutz möglich war, auch wenn von diesem nicht Gebrauch gemacht worden ist. Da dies in allen Vertragsstaaten, in denen eine Entscheidung über Flugsicherungsstreckengebühren im Verwaltungswege in Betracht kommt — so auch in Österreich —, der Fall ist, bestanden gegen den Inhalt der Regelung keine Einwendungen (in Österreich ist gerichtlicher Rechtsschutz im Wege des Verwaltungsgerichtshofes, allenfalls des Verfassungsgerichtshofes gegeben).

Zur Nebeneinanderstellung der Ausdrücke „Entscheidungen/Entscheide“ ist zu bemerken, daß der dem österreichischen und deutschen Recht fremde Ausdruck „Entscheid“ auf besonderen Wunsch der schweizerischen Vertreter in die deutsche Fassung des Vertragstextes aufgenommen worden ist (er entspricht dem Ausdruck „Bescheid“ des österreichischen Verwaltungsverfahrensrechtes).

Zu Artikel 16:

Der Artikel 16 enthält den Katalog der Tatbestände, bei deren Vorliegen (in Verbindung mit Artikel 17) die Vollstreckung versagt wird.

Zu den einzelnen Versagungsgründen ist zu bemerken:

Zum Buchstaben a:

Nach den Bestimmungen im Buchstaben a ist die Anerkennung und Vollstreckung zu versagen, wenn die Zuständigkeit der Gerichts- oder Verwaltungsbehörde nicht gegeben war, welche die Entscheidung ausgesprochen hat.

Zum Buchstaben b:

Im Buchstaben b ist der in allen Anerkennungs- und Vollstreckungsverträgen vorgesehene Versa-

gungsgrund des Verstoßes der Entscheidung gegen die öffentliche Ordnung des ersuchten Staates enthalten. Da einerseits Entscheidungen nach der Mehrseitigen Vereinbarung nur über Flugsicherungsstreckengebühren in Betracht kommen können, andererseits die in den Buchstaben c bis e bezeichneten Versagungsgründe auch im wesentlichen Ausflüsse des ordre public sind, wird die praktische Bedeutung der Bestimmungen im Buchstaben b eher gering sein.

Zum Buchstaben c:

Im Buchstaben c ist der Fall geregelt, daß eine Entscheidung ohne Anhörung der als zahlungspflichtig festgestellten Partei ergangen ist, zB ein Zahlungsauftrag nach § 57 AVG 1950 (oder etwa ein Versäumnisurteil in einem Zivilprozeß). Die betreibende Partei hat in diesem Falle darzutun (vgl. Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b), daß dem Schuldner die verwaltungsbehördliche Entscheidung beziehungsweise das das gerichtliche Verfahren einleitende Schriftstück so rechtzeitig zugestellt worden ist, daß er sich verteidigen oder die ihm gegebenen Rechtsschutzmöglichkeiten ausschöpfen konnte (womit auch zum Ausdruck gebracht ist, daß Verteidigungs- oder Rechtsschutzmöglichkeiten gegeben sein mußten).

Zum Buchstaben d:

Im Buchstaben d ist der Versagungsgrund der Streitabhängigkeit enthalten. Maßgebend für die Versagung ist, daß ein Verfahren über dieselbe Gebühr schon vorher in dem ersuchten Staat angestrengt worden sein muß.

Zum Buchstaben e:

Der letzte der prozessualen Versagungsgründe ist der — wie der Versagungsgrund der Streitabhängigkeit — in den meisten Anerkennungs- und Vollstreckungsverträgen enthaltene Versagungsgrund der entschiedenen Sache (dh. daß die Sache im ersuchten Staat entschieden worden ist und die Entscheidungen unvereinbar sind; bei miteinander vereinbarten Entscheidungen in verschiedenen Vertragsstaaten in derselben Sache wird nach nationalem Recht beurteilt werden müssen, welche Entscheidung vollstreckt wird).

Zum Buchstaben f:

Der das internationale Privatrecht der einzelnen Vertragsstaaten berücksichtigende Versagungsgrund des Buchstabens f entspricht einer in der Europäischen Gemeinschaft üblichen Praxis und ist auf Betreiben von Vertretern aus EG-Staaten in die Liste der Versagungsgründe aufgenommen worden. Abgestellt wird auf den Bereich der Vorfrage: Die Anerkennung (und somit auch die Vollstreckung) kann danach versagt werden, wenn sich das Gericht beziehungsweise die Verwaltungsbehörde

des Ursprungsstaates (der Entscheidung) anlässlich der Beurteilung des Personenstandes, der Rechts- und Handlungsfähigkeit sowie der gesetzlichen Vertretung einer natürlichen Person, des ehelichen Güterstandes sowie von Fragen auf dem Gebiete des Erb- und Testamentsrechtes in Widerspruch zu einer kollisionsrechtlichen Vorschrift des ersuchten Staates gesetzt hat. Ausgenommen sind diejenigen Fälle, in denen auch die Anwendung des Kollisionsrechtes des ersuchten Staates zum selben Ergebnis geführt hätte. Eine ähnliche Bestimmung findet sich in dem nach § 24 der 4. Durchführungsverordnung zum Ehegesetz anzuwendenden § 328 Abs. 1 der deutschen Zivilprozeßordnung (Nr. 3). Ebenso wie diese Bestimmung wird auch der Versagungsgrund des Buchstabens f in der Praxis kaum Bedeutung erlangen.

Zu Artikel 17:

Im Artikel 17 wird bestimmt, daß Entscheidungen über Flugsicherungsstreckengebühren, für welche die Voraussetzungen der Anerkennung vorliegen und die außerdem im Ursprungsstaat der Entscheidung vollstreckbar geworden sind, im ersuchten Staat zu vollstrecken sind (erster Satz). Falls eine Vollstreckungsklausel erforderlich ist, wird diese auf einfachen Antrag von der zuständigen Gerichts- beziehungsweise Verwaltungsbehörde des ersuchten Staates erteilt.

Zu Artikel 18:

Im Artikel 18 werden die Unterlagen bezeichnet, die dem Antrag auf Vollstreckung beizufügen sind. Erforderlich sind demnach eine Ausfertigung der Entscheidung (Buchstabe a), bei einem Versäumnisurteil darüber hinaus der (vom Titelgericht stammende) Nachweis, daß das den Rechtsstreit einleitende Schriftstück dem Schuldner rechtzeitig (siehe Artikel 16 Buchstabe c) zugestellt worden ist (Buchstabe b), bei einer Entscheidung einer Verwaltungsbehörde eine — von dieser Behörde auszustellende — Urkunde, aus der sich ergibt, ob und bejahendenfalls mit welchem Ergebnis eine gerichtliche Beschwerde gegen die Entscheidung ergriffen worden ist (Buchstabe c, siehe hiezu Artikel 15 Buchstabe b), und schließlich in jedem Falle eine Bestätigung der Vollstreckbarkeit der Entscheidung in ihrem Ursprungsstaat sowie der rechtzeitigen Zustellung an den Schuldner (Buchstabe d).

Übersetzungen (in die beziehungsweise in eine Amtssprache des ersuchten Staates) müssen nur auf Verlangen der zuständigen Behörde des ersuchten Staates beigebracht werden. Von dem als zuständige österreichische Behörde in Aussicht zu nehmendem Bundesamt für Zivilluftfahrt werden keine Übersetzungen von Schriftstücken in englischer Sprache — der Luftfahrtsprache — verlangt werden. Beglaubigungen der vorgelegten Schriftstücke (oder ähnliche Formalitäten) sind nicht erforderlich.

Zu Artikel 19:

Im Absatz 1 des Artikels 19 wird wiederholt (Artikel 16), daß ein Antrag auf Vollstreckung einer Entscheidung über Flugsicherungsstreckengebühren nur bei Vorliegen eines der im Artikel 16 (taxativ) angeführten Versagungsgründe abgelehnt werden kann. Unzulässig ist eine Überprüfung der Entscheidung in merito (also eine revision au fond).

Der Absatz 2 des Artikels 19 enthält den Grundsatz, daß sich das Anerkennungs- und Vollstreckungsverfahren — vorbehaltlich der in der Mehrseitigen Vereinbarung diesbezüglich enthaltenen Bestimmungen — nach dem Recht des ersuchten Staates richtet.

Zu den Artikeln 11 bis 19 (Nachbemerkungen):

Die Bestimmungen der Mehrseitigen Vereinbarung über die Einziehung der Flugsicherungsstreckengebühren enthalten ua. keine (ausdrücklichen) Regelungen über Arten von Exekutionstiteln, über Verzugszinsen und Rechtsverfolgungskosten sowie über die Zulassung von Gebühren und Nebenkosten in Insolvenzverfahren. In den Vertragsverhandlungen konnten diesbezüglich keine Regelungen erreicht beziehungsweise keine Einstimmigkeiten erzielt werden.

Innerstaatlich könnte demnach etwa auch bestimmt werden, daß die Rechnungen der EUROCONTROL selbst Exekutionstitel sind, soweit die innerstaatlichen Rechtsordnungen dies zulassen (in der österreichischen Rechtsordnung wäre eine solche — an sich wünschenswerte — Bestimmung nur möglich, wenn im Rahmen der EUROCONTROL entsprechende Rechtsschutzeinrichtungen vorgesehen wären; im Hinblick auf die Nichtregelung von Verzugszinsen und Rechtsverfolgungskosten in der Mehrseitigen Vereinbarung wäre eine solche Regelung aber auch dann problematisch). Praktisch kommen als Exekutionstitel somit nur gerichts- oder verwaltungsbehördliche Entscheidungen von Vertragsstaaten in Betracht.

Verzugszinsenregelungen — oder zumindest deutliche Hinweise darauf — in der Mehrseitigen Vereinbarung selbst wären sehr wünschenswert gewesen. Da Rechtsquellen für die Rechtsanwendungsbehörden neben der Mehrseitigen Vereinbarung und Beschlüssen der Erweiterten Kommission gemäß Artikel 3 Absatz 2 nur nationale Vorschriften sind, muß mangels derartiger Regelungen die Verzugszinsenfrage allenfalls in nationalen Vorschriften geregelt werden, wenn auch die Erweiterte Kommission keine diesbezüglichen Regelungen trifft. Dies, obwohl es sich um internationale Gebühren handelt, die sich aus in- und ausländischen oder allenfalls auch nur ausländischen öffentlich-rechtlichen Ansprüchen zusammensetzen. In den österreichischen innerstaatlichen Vorschriften sind Regelungen über Verzugszinsen jedenfalls ab Erlassung des Zahlungsauftrages durch das Bun-

desamt für Zivilluftfahrt vorzusehen (was den derzeitigen Regelungen entspricht, jedoch einen nicht unerheblichen Entgang von Verzugszinsen für alle Beteiligten bedeuten kann). Bei den Vertragsverhandlungen ist österreichischerseits wiederholt und mit aller Deutlichkeit — leider erfolglos — darauf hingewiesen worden.

Auch hinsichtlich der Zulassung zur Befriedigung aus der Masse in Insolvenzverfahren (wenn auch als nichtbevorrechtete Forderung) wäre eine Vertragsregelung sehr wünschenswert gewesen, weil anderenfalls die einzelstaatlichen Regelungen schwer aufeinander abgestimmt werden können, was aber — im Interesse der Gewährleistung der Gegenseitigkeit — gefordert werden muß. Auch darauf ist ebenso oft, deutlich und erfolglos hingewiesen worden.

Zu den Artikeln 20 und 21:

Ist die Gebühr eingezogen (von der EUROCONTROL unmittelbar oder durch einen Vertragsstaat, der den eingezogenen Betrag unverzüglich an die EUROCONTROL zu überweisen hat), so wird sie in die nationalen Gebührenanteile aufgespalten und — entsprechend den Beschlüssen des Erweiterten Ausschusses (Artikeln 4 und 5 sowie Artikel 6 Absatz 2) — an die jeweils beteiligten Vertragsstaaten ausgezahlt (die im Hinblick auf den internationalen Charakter der Gebühr nicht tatsächlich durch den Flug berührte Staaten sein müssen, da etwa mit „meistbeflogenen Strecken“ und dergleichen Pauschalierungen gearbeitet werden muß). Bei Einziehung von Gebühren durch einen Vertragsstaat trägt die Einziehungskosten auch die EUROCONTROL, dh. sie gehen in den Einziehungskosten der EUROCONTROL auf, die bei Festsetzung der Flugsicherungsstreckengebühren berücksichtigt werden.

Zu Artikel 22:

Im Artikel 22 werden die zuständigen Gerichts- und Verwaltungsbehörden der Vertragsstaaten ausdrücklich zur Zusammenarbeit mit der EUROCONTROL in Angelegenheiten der Festlegung (Datenübermittlung) und Einziehung von Flugsicherungsstreckengebühren verpflichtet.

Zu Artikel 23:

Das Einziehungsverfahren wird gemäß Artikel 23 beendet, wenn die EUROCONTROL durch entsprechenden einstimmigen Beschuß der Vertreter der Vertragsstaaten (Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a) die gemeinsame Verfolgung des Ziels aufgibt. Die Vertragsstaaten können danach alle ihnen geeignet erscheinenden Maßnahmen treffen, die Bestimmungen der Mehrseitigen Vereinbarung über die Einziehung, besonders auch über die Anerkennung

und Vollstreckung von Entscheidungen sind dann jedoch nicht mehr anwendbar.

Zu den Artikeln 24 und 25:

Die Artikel 24 und 25 enthalten übliche Krisen- und Schiedsklauseln. Die Regelung im Artikel 24 entspricht etwa der Regelung im Artikel XXVIII des Änderungsprotokolls. Der Schiedsklausel des Artikels 25 für den Fall von Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung der Vereinbarung kann im Hinblick auf die Bestimmungen in den Artikeln 1 bis 6 kaum praktische Bedeutung zukommen.

Zu Artikel 26:

Die noch — aber nur zwischen den bisherigen Mitgliedsstaaten der EUROCONTROL — geltende Mehrseitige Vereinbarung über die Erhebung von Streckennavigationsgebühren vom 8. September 1970, beruhend auf den aufzuhebenden Exekutivaufgaben der EUROCONTROL, tritt mit dem Inkrafttreten der vorliegenden Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren außer Kraft. Diese ausdrückliche — die Republik Österreich nicht berührende — Bestimmung im Artikel 26 Absatz 1 ist erforderlich, weil die geltende Mehrseitige Vereinbarung auf Grund ihres Artikels 4 bis zum Außerkrafttreten des ihr zugrunde liegenden Übereinkommens (das nur geändert wird) weitergelten würde.

Die bilateralen Abkommen zwischen der EUROCONTROL und Nichtmitgliedsstaaten der EUROCONTROL — so der Vertrag der Republik Österreich mit der EUROCONTROL über die Einhebung von Flugsicherungsstreckengebühren (siehe Erläuterungen, Allgemeines, Punkt 1.2) — bleiben gemäß Artikel 26 Absatz 2 in Kraft, bis der betreffende Staat Vertragspartei der vorliegenden Mehrseitigen Vereinbarung geworden ist (Artikel 27 Absatz 3 oder 4).

Zu Artikel 27:

Die Republik Österreich gehört zu den im Sinne des Artikels 27 Absatz 1 zum Zeitpunkt der Unterzeichnung am System der Einziehung der Flugsicherungsstreckengebühren teilnehmenden Staaten. In seinem Absatz 2 Satz 3 enthält der Artikel 27 die für Nichtmitgliedsstaaten — wie die Republik Österreich — bedeutungslose Korrespondenzvorschrift zum Junctum des Artikels XLI des Änderungsprotokolls zum Internationalen Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ vom 13. Dezember 1960 (Änderungsprotokoll vom 12. Februar 1981). Das bezeichnete Protokoll ist bisher noch nicht in Kraft getreten (siehe Erläuterungen, Allgemeines, Punkt 2.3), deshalb gemäß Artikel 27 Absatz 3 auch die Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungsstreckengebühren noch nicht.

106 der Beilagen

35

Hervorzuheben ist, daß auch die EUROCONTROL (siehe auch Präambel) Vertragspartei der Multilateralen Vereinbarung wird.

Zu Artikel 28:

Im Artikel 28 wird der Beitritt von bisher am Gebührensystem nicht teilnehmenden Staaten geregelt. Ihr Beitritt bedarf der einstimmigen Genehmigung der Erweiterten Kommission, soweit es sich nicht um europäische Staaten handelt, die gleichzeitig der EUROCONTROL selbst beitreten: Im Artikel 28 Absatz 1 Satz 2 wird das Junctum des Artikels 27 dieser Vereinbarung und des Artikels XLI des Protokolls auf europäische Staaten beschränkt. Demnach müssen dem Beitritt nichteuropäischer Staaten auch die Vertragsstaaten zustimmen, die nicht Mitglieder der EUROCONTROL sind. Unter den europäischen Staaten im Sinne der Multilateralen Vereinbarung werden auf Grund eines Beschlusses der Ständigen Kommission vom 11. Feber 1981 diejenigen Staaten verstanden, die „innerhalb des geographisch-europäischen Gebietes liegen oder von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) als europäisches Gebiet (im Dokument 7754 — Air Navigation Plan) definiert sind“. Island wird ausdrücklich eingeschlossen.

Zu Artikel 29:

Vertragsstaaten, die wie die Republik Österreich nicht auch Mitgliedsstaaten der EUROCONTROL sind, sind zunächst für die Dauer von fünf Jahren an die Mehrseitige Vereinbarung gebunden; nach Ablauf der ersten fünf Jahre für jeweils weitere fünf Jahre, sofern nicht spätestens zwei Jahre vor Ablauf des jeweiligen Fünfjahreszeitraumes gekündigt wird. Somit könnte nach dem Beitritt frühestens drei Jahre nach dem Inkrafttreten derart gekündigt werden, daß die Teilnahme fünf Jahre nach dem Inkrafttreten endet; danach könnte acht Jahre nach dem Inkrafttreten gekündigt werden, sodaß die Teilnahme zehn Jahre nach dem Inkrafttreten endet usw.

Die relativ lang erscheinende Bindung ist mit Rücksicht auf die allenfalls erforderliche Umstellung des Systems erforderlich (So erfolgen die Flugplanmeldungen durch den erstüberflogenen Staat, bei dessen Wegfall also eine größere Umstellung erforderlich würde).

Zu Artikel 30:

Der Artikel 30 enthält die bei Luftfahrtabkommen übliche Registrierungsklausel.

Zur Anlage 1 (Fluginformationsgebiete):

Durch die Aufzählung der Fluginformationsgebiete der Vertragsstaaten wird der Geltungsbereich der Mehrseitigen Vereinbarung gemäß ihrem Artikel 1 Absätze 1 und 4 in der Anlage 1 umschrieben.

Das Fluginformationsgebiet Wien umfaßt den gesamten Luftraum der Republik Österreich.

Zur Anlage 2 (Auszug aus dem Internationalen Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ vom 13. Dezember 1960 in der Fassung des 1981 in Brüssel zur Unterzeichnung aufgelegten Protokolls):

Die Anlage 2 gibt die für die Wägung der Stimmen gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b maßgebenden Vorschriften des Artikels 7 Absatz 3 und des Artikels 8 des Internationalen Übereinkommens über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ in der geltenden Fassung wider. Die Wiedergabe dieser Bestimmungen in der Mehrseitigen Vereinbarung ist für die Staaten — wie die Republik Österreich — von Bedeutung, die nicht auch Vertragsparteien des EUROCONTROL-Übereinkommens sind.

Zur Schlußklausel:

Gemäß der Schlußklausel sind der deutsche, englische, spanische, französische, niederländische und portugiesische Text der Mehrseitigen Vereinbarung gleichermaßen authentisch. Allerdings ist bei Abweichungen zwischen den Texten der Wortlaut in französischer Sprache maßgebend.

Naheliegenderweise war bei den Vertragsverhandlungen gefordert worden, daß im Zweifelsfall der englische Text maßgebend sein soll, zumal alle Vertragstexte ursprünglich in deutscher oder niederländischer Sprache, alle Änderungsvorschläge in diesen Sprachen oder in englischer Sprache — zumindest zum weitaus überwiegenden Teil — formuliert worden sind, der französische Text also praktisch nur eine Übersetzung darstellt. Da keine Einigung erzielt werden konnte, sollten der deutsche, englische, spanische, französische, niederländische und portugiesische Text gleichermaßen verbindlich sein, ohne daß einer dieser Sprachen der Vorzug gegeben werden sollte. Die von den belgischen Vertretern unterstützten französischen Vertreter machten die Sprachenfrage jedoch zu einem so wesentlichen Kriterium des Zustandekommens des Vertrages, daß schließlich die Vertreter der anderen Staaten im Interesse der Sache ihren Widerstand aufgaben.

Im Hinblick auf die Wahrscheinlichkeit nicht unerheblicher Übersetzungsunterschiede und die Tatsache, daß kaum Bedienstete der österreichischen Behörden, von welchen die Vorschriften anzuwenden sind, die französische Sprache beherrschen, ist diese Sprachenklausel gewiß nicht erfreulich. Es muß aber zugestanden werden, daß abgesehen von vorgebrachten historischen Argumenten doch auch praktische Gründe für die Sprachenklausel sprechen, so etwa, daß sich der Sitz der EUROCONTROL in Brüssel befindet und Französisch die Muttersprache der meisten Bediensteten der EUROCONTROL ist.