

Vorblatt

Problem:

Im Oktober 1996 erteilte der Rat der EK ein Mandat zur Aushandlung eines Übereinkommens mit den damaligen Kandidatenländern sowie Island und Norwegen. Dem Mandat lag die Absicht zugrunde, die Märkte im Luftverkehr zwischen Europa und seinen Nachbarn zu öffnen. Ziel war es, einen gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum in derselben Art wie der Binnenmarkt¹ zu errichten. Die Verhandlungen mit den damaligen Kandidatenländern wurden 2002 angesichts ihres bevorstehenden Beitritts eingestellt. Im Dezember 2004 wurde die Europäische Kommission durch den Rat ermächtigt, Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Balkanländern (Albanien, Bosnien und Herzegowina, der Republik Kroatien, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, Serbien und Montenegro und der Übergangsverwaltung der Vereinigten Nationen in Kosovo) sowie der Republik Bulgarien und Rumänien sowie der Republik Island und dem Königreich Norwegen aufzunehmen. Die Erweiterung des Mandats auf die Balkanregion war ein wichtiger Schritt. Der gemeinsame europäische Luftverkehrsraum ist ausdrücklich als offener Rahmen angelegt, der europäischen Länder zugänglich ist, die sich umfassend in die europäische Luftverkehrspartnerschaft eingliedern wollen. Er ist als Bestandteil der Nachbarschaftspolitik der Gemeinschaft konzipiert. Das Übereinkommen ist Teil einer umfassenden europäischen Politik, Stabilität, Sicherheit und Wohlstand im westlichen Balkan zu fördern. Durch das Übereinkommen wird erreicht, den westlichen Balkan in die europäischen Strukturen schrittweise einzubinden. Dies schafft im Luftverkehrsbereich Rechtssicherheit und fördert damit die wirtschaftliche Vertiefung des österreichischen Flugverkehrs in diese Region. Weiters wird der Bereich der Sicherheit dem europäischen Standard angeglichen, was dem Gemeinwohl der österreichischen Bürger zu Gute kommt.

Das Übereinkommen ist am 20. Dezember 2005 in Brüssel paraphiert worden. Da das Übereinkommen sowohl Angelegenheiten im Kompetenzbereich der Gemeinschaft als auch der Mitgliedstaaten regelt, war es als gemischtes Abkommen zu schließen und bedarf daher der Genehmigung sowohl durch die Europäische Gemeinschaft als auch durch alle Mitgliedstaaten.

Ziel:

Mit der Ratifikation dieses Übereinkommens wird ein zwischen der Europäischen Gemeinschaft, sowie ihrer Mitgliedstaaten und Albanien, Bosnien und Herzegowina, der Republik Kroatien, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, Serbien und Montenegro, der Übergangsverwaltung der Vereinigten Nationen in Kosovo, der Republik Bulgarien, Rumänien sowie der Republik Island und dem Königreich Norwegen gemeinsamer europäischer Luftverkehrsraum geschaffen.

Inhalt:

Grundlagen des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums sind der freie Marktzugang, die Niederlassungsfreiheit, gleiche Wettbewerbsbedingungen und gemeinsame Regeln, einschließlich in den Bereichen Flug- und Luftsicherheit, Flugverkehrsmanagement, Soziales und Umweltschutz. Zu diesem Zweck legt dieses Übereinkommen die zwischen den Vertragsparteien unter den nachstehenden Bedingungen anwendbaren Regeln fest. Dieses Übereinkommen umfasst eine Reihe von Artikeln, welche die allgemeine Funktion des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraumes festlegen (Hauptübereinkommen), eine Reihe von Anhängen, von denen Anhang I die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft aufführt, die zwischen den Vertragsparteien im Rahmen des Hauptübereinkommens gelten, und eine Reihe von Protokollen, von denen mindestens eines für jede assoziierte Partei die für sie geltenden Übergangsregeln festlegt.

Alternativen:

Keine.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Förderung der österreichischen Luftverkehrsindustrie.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.

¹ vollständige Marktöffnung betreffend Zugang, Kapazitäten und Tarife sowie Niederlassungsfreiheit ohne Staatsangehörigkeitsklauseln (auf der Grundlage der Gegenseitigkeit), Anpassung an die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft in Bereichen wie Flug- und Luftsicherheit sowie Flugverkehrsmanagement

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Das Abkommen wurde von der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten verhandelt und steht nun zur Unterzeichnung an. Es steht in keinem Widerspruch zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normenerzeugungsverfahrens:

Sonderkundmachung gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG.

Erläuterungen**Allgemeiner Teil****Hintergrund:**

Das Übereinkommen zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraumes ist gesetzändernd bzw. gesetzergänzend und bedarf daher der Genehmigung durch den Nationalrat gemäß Art. 50 Abs. 1 B-VG. Es enthält keine verfassungsändernden bzw. verfassungsergänzenden Bestimmungen und hat nicht politischen Charakter. Das Übereinkommen ist der unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, sodass eine Erlassung von Gesetzen gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG nicht erforderlich ist. Einer Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 1 zweiter Satz B-VG bedarf es nicht, da keine Angelegenheiten des selbständigen Wirkungsbereiches der Länder geregelt werden.

Der EU-Verkehrsmisterrat hat am 9./10. Dezember 2004 der Europäischen Kommission das Mandat für die Verhandlungen zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraumes übertragen. Diese Verhandlungen haben im Jahr 2005 zu einer inhaltlichen Einigung über den Abkommenstext und zur Paraphierung des vorliegenden Übereinkommens am 20. Dezember 2005 geführt. Das Übereinkommen ist ein gemischtes Abkommen und wird deshalb zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Balkanstaaten, Rumänien, Bulgarien, Island und Norwegen andererseits geschlossen. Beim Verkehrsministerrat in Luxemburg am 9. Juni 2006 wird es von der Europäischen Gemeinschaft, den Mitgliedstaaten sowie den Balkanstaaten, Rumänien, Bulgarien, Island und Norwegen unterzeichnet.

Da eine vorläufige Anwendung des Abkommens vorgesehen ist, wird Österreich anlässlich der Unterzeichnung die Erklärung abgegeben, dass es eine vorläufige Anwendung gem. Art. 29 (3) des Übereinkommens erst ab dem Zeitpunkt vornehmen kann, zu dem es der Europäischen Gemeinschaft als dem Verwahrer des Abkommens den Abschluss seiner für das Inkrafttreten des Abkommens erforderlichen innerstaatlichen Verfahren notifiziert hat.

Österreich hat in den entsprechenden EU-Gremien die im Rahmen des Mandats von der Europäischen Kommission erzielten Verhandlungsergebnisse anerkannt und unterstützt.

Besonderer Teil**Hauptübereinkommen****Zu Art. 1:**

Abs. 1 definiert das Ziel des Abkommens, nämlich die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums. Die Grundlagen hierzu sind der freie Marktzugang, die Niederlassungsfreiheit, gleiche Wettbewerbsbedingungen und gemeinsame Regeln, auch in den Bereichen Flug- und Luftsicherheit, Flugverkehrsmanagement, Sozialvorschriften und Umweltschutz. Zu diesem Zweck werden in dem Übereinkommen die Regeln festgelegt, die zwischen den Vertragsparteien unter den nachstehenden Bedingungen gelten.

Gemäß Abs. 2 gelten die Bestimmungen in dem Umfang, in dem sie den Luftverkehr oder damit zusammenhängende, in Anhang I aufgeführte Angelegenheiten betreffen.

In Abs. 3 wird die Struktur des Übereinkommens festgelegt.

Zu Art. 2:

Dieser Art. enthält die Definitionen der im Abkommen verwendeten Begriffe („Übereinkommen“, „assoziierte Partei“, „UNMIK“, „Vertragspartei“, „Partner des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums“, „EG-Vertrag“, „EWR-Abkommen“, „Assoziierungsabkommen“, „Luftfahrtunternehmen des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums“, „zuständige

Zivilluftfahrtbehörde“, „ICAO-Abkommen“, „SESAR“, „ATM-Generalplan“, „EG-Mitgliedstaat“). Die Ausdrücke „Staat“, „innerstaatlich“, „national“, „Staatsangehörige“ oder „Hoheitsgebiet“ werden ungeachtet des völkerrechtlichen Status einer jeden Vertragspartei verwendet.

Zu Art. 3:

Art. 3 legt die Verbindlichkeit und die Übernahme der anwendbaren Bestimmungen der nach Anhang II angepassten Rechtsakte, auf die in Anhang I oder in Entscheidungen des Gemischten Ausschusses Bezug genommen wird oder die dort aufgeführt sind.

Zu Art. 4:

Art. 4 enthält die Verpflichtung der Vertragsparteien, alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um für die Erfüllung der sich aus dem Übereinkommen ergebenden Verpflichtungen zu sorgen.

Zu Art. 5:

Art. 5 besagt, dass die Bestimmungen nicht die Beziehungen zwischen den Vertragsparteien des EWR-Abkommens berühren.

Zu Art. 6:

Art. 6 enthält das Nichtdiskriminierungsgebot.

Zu Art. 7:

Art. 7 legt fest, dass die Parteien Niederlassungsfreiheit im Geltungsbereich des Übereinkommens genießen. Die Niederlassungsfreiheit umfasst das Recht zur Aufnahme und Ausübung selbständiger Erwerbstätigkeiten und zur Gründung und Leitung von Unternehmungen unter den Bedingungen, die für die Staatsangehörigen des Staats, in dem die Niederlassung erfolgt, nach dessen innerstaatlichem Recht gelten. Das gleiche gilt für die Gründung von Agenturen, Zweigniederlassungen oder Tochtergesellschaften.

Zu Art. 8:

Art. 8 regelt Einzelheiten des Niederlassungsrechts im Hinblick auf Gleichstellung bei Unternehmensgründungen.

Zu Art. 9:

Art. 9 bestimmt die Nichtanwendbarkeit der Art. 7 und 8 für Tätigkeiten, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei mit der Ausübung hoheitlicher Befugnisse verbunden ist und regelt Einzelheiten im Hinblick auf Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung.

Zu Art. 10:

Art. 10 enthält Bestimmungen über die Abschaffung von mengenmäßigen Beschränkungen und Maßnahmen gleicher Wirkung.

Zu Art. 11:

Art. 11 behandelt die Flugsicherheit.

Abs. 1 erläutert die Maßnahmen, die von den Vertragsparteien zu treffen sind, um sicherzustellen, dass Luftfahrzeuge, die bei einer Vertragspartei registriert sind, die gemäß dem ICAO-Abkommen festgelegten internationalen Sicherheitsnormen erfüllen. Ebenfalls geregelt sind Vorfeldinspektionen und Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente.

Abs. 2 hält fest, dass die Vertragsparteien jederzeit Konsultationen über Sicherheitsnormen beantragen können.

In Abs. 3 wird festgestellt, dass die Befugnisse einer zuständigen Zivilluftfahrtbehörde nicht durch das Übereinkommen eingeschränkt wird, wenn sie in Bezug auf ein Erzeugnis oder eine Dienstleistung feststellt, dass Mindestnormen möglicherweise nicht erfüllt werden.

Abs. 4 regelt die Benachrichtigungspflicht der zuständigen Zivilluftfahrtbehörden über ergriffene Maßnahmen.

Abs. 5 regelt das Prozedere, falls die Grundlage für eine nach Absatz 4 getroffene Maßnahme entfallen ist.

Abs. 6 enthält die Mitteilungspflicht unter den Vertragsparteien im Falle einer Änderung innerstaatlicher Rechtsvorschriften, die den Status der zuständigen Zivilluftfahrtbehörde betrifft.

Zu Art. 12:

Art. 12 behandelt die Luftsicherheit.

Abs. 1 regelt das Prozedere zum Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen.

In Abs. 2 wird festgestellt, dass die Parteien einander auf Anfrage jede erforderliche Hilfestellung leisten, um die unerlaubte Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen und andere unrechtmäßige Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie anderer Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt abzuwehren.

Abs. 3 enthält Bestimmungen über die Hilfestellung der Parteien im Falle eines Vorkommnisses oder drohenden Vorkommnisses nach Abs. 2.

Abs. 4 enthält Regelungen für eine assoziierte Partei im Hinblick auf Inspektionen durch die Europäische Kommission.

Zu Art. 13:

Art. 13 behandelt das Flugverkehrsmanagement.

Abs. 1 legt fest, dass die Parteien im Bereich des Flugverkehrsmanagements zusammenarbeiten.

Abs. 2 enthält Regelungen im Hinblick auf die Erleichterung der Anwendung der Rechtsvorschriften für den einheitlichen europäischen Luftraum im jeweiligen Hoheitsgebiet.

Abs. 3 besagt, dass die assoziierten Parteien an der Entwicklung eines ATM-Generalplans im Rahmen des Programms SESAR beteiligt werden.

Zu Art. 14:

Art. 14 enthält Bestimmungen über den Wettbewerb.

In Abs. 1 wird auf die Bestimmungen des Anhangs III Bezug genommen.

Abs. 2 enthält Ausnahmestimmungen für die Art. 15, 16 und 17.

Zu Art. 15:

Art. 15 regelt die Durchsetzung der in dem Übereinkommen geregelten Rechte.

Zu Art. 16:

Art. 16 enthält Bestimmungen über die Auslegung des Übereinkommens.

Zu Art. 17:

Art. 17 befasst sich mit dem Prozedere bei dem Erlass von neuen Rechtsvorschriften durch eine Vertragspartei.

Zu Art. 18:

Art. 18 enthält Bestimmungen über den Gemischten Ausschuss.

Abs. 1 bestimmt die Einsetzung eines Gemischten Ausschusses und seine Funktion.

Abs. 2 regelt seine Zusammensetzung.

In Abs. 3 werden die Abstimmungsmehrheiten festgehalten.

Abs. 4 befasst sich mit der Informationspflicht der Vertragsparteien an den Gemischten Ausschuss im Hinblick auf neue Rechtsvorschriften oder getroffene Entscheidungen. Ebenfalls geregelt ist die Konsultationspflicht innerhalb des Gemischten Ausschusses auf Verlangen einer Vertragspartei.

Nach Abs. 5 gibt sich der Gemischte Ausschuss eine Geschäftsordnung.

Abs. 6 befasst sich mit dem Vorsitz.

In Abs. 7 wird die Funktion des Vorsitzenden beschrieben.

Abs. 8 befasst sich mit der Einsetzung von Arbeitsgruppen.

Zu Art. 19:

Gemäß Abs. 1 sind die Entscheidungen des Gemischten Ausschusses für die Vertragsparteien bindend.

Die Entscheidungen des Gemischten Ausschusses werden in den Amtsblättern der Europäischen Gemeinschaften und der Partner des gemeinsamen Luftverkehrsraums veröffentlicht (Abs. 2).

Zu Art. 20:

Art. 20 regelt die Streitbeilegung.

Zu Art.21:

Art. 21 befasst sich mit Schutzmaßnahmen, die unbeschadet von Art. 11 Abs. 3 und der in den Protokollen zu diesem Übereinkommen genannten Flug- und Luftsicherheitsbewertungen getroffen werden.

Zu Art. 22:

Art. 22 regelt das Prozedere, falls eine Vertragspartei Schutzmaßnahmen in Erwägung zieht.

Zu Art. 23:

Gemäß Art. 23 wird die Verschwiegenheitspflicht von Personen, die im Rahmen des Übereinkommens tätig werden, im Hinblick auf die Weitergabe von Informationen statuiert.

Zu Art. 24 bis Art. 26:

Art. 24 regelt, dass auf Verlangen einer Vertragspartei die Vertragsparteien einander rechtzeitig konsultieren im Hinblick auf Angelegenheiten des Luftverkehrs, die in internationalen Organisationen behandelt werden und im Hinblick auf mögliche Entwicklungen in den Beziehungen zwischen Vertragsparteien und Drittländern im Bereich des Luftverkehrs sowie zum Funktionieren wesentlicher Elemente zwei- oder mehrseitiger Übereinkünfte auf diesem Gebiet.

Art. 25 und Art. 26 betreffen das Konsultationsverfahren im Rahmen des Gemischten Ausschusses.

Zu Art. 27:

Art. 27 enthält Bestimmungen über die Übergangsregelungen gemäß den Protokollen I bis VIII.

Zu Art. 28:

Gemäß Art. 28 wird das Verhältnis der Bestimmungen dieses Übereinkommens zu den Luftverkehrsabkommen und anderen zweiseitigen Luftverkehrsvereinbarungen getroffen.

Zu Art. 29 bis 31:

Art. 29 regelt die die Verwahrung (Abs. 1), das Inkrafttreten (Abs. 2), die vorläufige Anwendbarkeit (Abs. 3), die Verwahrung (Abs. 4), Art. 30 die Überprüfung, Art. 31 die Beendigung des Übereinkommens.

Zu Art. 32:

Art. 32 enthält Bestimmungen über eine Erweiterung des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums.

Zu Art. 33:

Gemäß Art. 33 gelten Sonderbestimmungen für den Flughafen Gibraltar.

Zu Art. 34:

Art. 34 enthält Bestimmungen über die Sprachenregelung.

ANHANG I

Anhang I betrifft die anwendbaren Vorschriften für die Zivilluftfahrt gemäß dem Hauptübereinkommen und Anhang II.

A. Marktzugang:

Abschnitt A erfasst die anwendbaren Bestimmungen im Zusammenhang mit Marktzugang und damit zusammenhängende Fragen. Diese sind im Folgenden:

Art. 1 bis 18 und Anhang, ausgenommen die Bezugnahme in Art. 13 Abs. 3 auf Art. 226 EG-Vertrag der Verordnung des Rates 2407/92 vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen.

Art. 1 bis 15 und Anhänge I, II und III der Verordnung des Rates 2408/92 vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs.

Art. 1 bis 10 der Verordnung des Rates 2409/92 vom 23. Juli 1992 über Flugpreise und Luftfrachten.

Art. 1 bis 12 und Art. 14a Abs. 2 der Verordnung des Rates 95/93 vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen der Gemeinschaft.

Art. 1 bis 25 der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft.

Art. 1 bis 8 und Art. 10 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber.

B. Flugverkehrsmanagement :

Art. 1 bis 4, 6 und 9 bis 14 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Schaffung eines einheitlich europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“).

Art. 1 bis 19, Anhänge I und II der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“).

Art. 1 bis 11 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Interoperabilitäts-Verordnung“).

Art. 1 bis 9, Anhänge I bis IV der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 der Kommission vom 20. Dezember 2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten.

Art. 1 bis 9 sowie Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 der Kommission vom 23. Dezember 2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung.

C. Flugsicherheit :

Art. 1 bis 10, 12 bis 13, ausgenommen Art. 4 Abs. 1 und Art. 8 Abs. 2 zweiter Satz, Anhänge I bis III der Verordnung 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt.

Art. 1 bis 12 der Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt.

Art. 1 bis 57, Anhänge I und II der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit.

Art. 1 bis 11, Anhänge I und II der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt.

Art. 1 bis 4 sowie Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umwelterzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben.

Art. 1 bis 6, Anhänge I bis IV der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeit ausführen.

Art. 1 bis 7 sowie Anhang der Verordnung (EG) Nr. 104/2004 der Kommission vom 22. Januar 2004 zur Festlegung von Vorschriften für Organisation und Besetzung der Beschwerdekammer der Europäischen Agentur für Flugsicherheit.

Verordnung (EG) Nr. 488/2005 der Kommission vom 21. März 2005 über die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit erhobenen Gebühren und Entgelte.

Art. 1 bis 13 sowie Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Art. 9 der Richtlinie 2004/36/EG.

D. Luftsicherheit :

Art. 1 bis 12 sowie Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt.

Art. 1 bis 5 sowie Anhang der Verordnung (EG) Nr. 622/2003 der Kommission vom 4. April 2003 zur Festlegung von Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen grundlegenden Normen für die Luftsicherheit.

Art. 1 bis 11, Anhänge I und II der Verordnung (EG) Nr. 1217/2003 der Kommission vom 4. Juli 2003 zur Festlegung gemeinsamer Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt.

Art. 1 bis 16 der Verordnung (EG) Nr. 1486/2003 der Kommission vom 22. August 2003 zur Festlegung von Verfahren für die Durchführung von Luftsicherheitsinspektionen der Kommission im Bereich der Zivilluftfahrt.

Art. 1 bis 8 der Verordnung (EG) Nr. 1138/2004 der Kommission vom 21. Juni 2004 zur Festlegung einer gemeinsamen Definition der sensiblen Teile der Sicherheitsbereiche auf Flughäfen.

E. Umweltschutz :

Art. 1 bis 8 der Richtlinie 89/629/EWG des Rates vom 4. Dezember 1989 zur Begrenzung der Schallemission von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen.

Art. 1 bis 11 sowie Anhang der Richtlinie 92/14/EWG des Rates vom 2. März 1992 zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988).

Art. 1 bis 15, Anhänge I und II der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln der Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft.

Art. 1 bis 16, Anhänge I bis VI der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

F. Soziale Aspekte :

Art. 1 bis 16 und 18 bis 19 der Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit.

Art. 1 bis 19, 21 bis 24 und 26 bis 29 der Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung.

Art. 1 bis 5 der Richtlinie 2000/79 des Rates vom 27. November 2000 über die Durchführung der von der Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften (AEA), der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF), der European Cockpit Association (ECA), der European Regions Airline Association (ERA) und der International Air Carrier Association (IACA) geschlossenen Europäischen Vereinbarung über die Arbeitszeitorganisation für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt.

G. Verbraucherschutz :

Art. 1 bis 10 der Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen.

Art. 1 bis 19 der Richtlinie 92/59/EWG des Rates vom 29. Juni 1992 über die allgemeine Produktsicherheit.

Art. 1 bis 10 sowie Anhang der Richtlinie 93/13/EWG des Rates vom 5. April 1993 über missbräuchliche Klauseln in Verbraucherverträgen.

Art. 1 bis 34 der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr.

Art. 1 bis 8 der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen.

Art. 1 bis 17 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91.

H. Sonstige Rechtsvorschriften :

Art. 1 bis 22 sowie Anhang der Verordnung (EWG) Nr. 2299/1989 des Rates vom 24. Juli 1989 über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen.

Art. 1 bis 8 sowie Anhang der Richtlinie 91/670/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zur gegenseitigen Anerkennung von Erlaubnissen für Luftfahrtpersonal zur Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt.

Art. 1 bis 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3925 des Rates vom 19. Dezember 1991 über die Abschaffung von Kontrollen und Förmlichkeiten für Handgepäck oder aufgegebenes Gepäck auf einem innergemeinschaftlichen Flug sowie für auf einer innergemeinschaftlichen Seereise mitgeführtes Gepäck.

Art. 1 bis 11, Anhänge I und II der Verordnung (EG) Nr. 437/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Februar 2003 über die statistische Erfassung der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr.

Art. 1 bis 4, Anhänge I bis III der Verordnung (EG) Nr. 1358/2003 der Kommission vom 31. Juli 2003 zur Durchführung der Verordnung Nr. 437/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates über die statistische Erfassung der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr und zur Änderung der Anhänge I und II der genannten Verordnung.

Art. 14 Abs. 1b und Abs. 2 der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom.

ANHANG II

Anhang II betrifft die Bestimmungen über horizontale Anpassungen und bestimmte Verfahrensregeln. Dieser Anhang ist unterteilt in einen einleitenden Teil, besondere Terminologie der Rechtsakte, Bezugnahmen auf Mitgliedstaaten, Bestimmungen zu EG-Ausschüssen und Konsultation assoziierter Parteien, Zusammenarbeit und Informationsaustausch sowie Sprachregelung.

ANHANG III

In Anhang III werden die Regeln für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen gemäß Art. 14 des Übereinkommens festgelegt. Diese betreffen staatliche Monopole (Art. 1), Angleichung der Rechtsvorschriften für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen (Art. 2), Wettbewerb und sonstige wirtschaftliche Bestimmungen (Art. 3).

ANHANG IV

Anhang IV legt Verfahrensgrundsätze über die Anrufung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften fest: Allgemeine Grundsätze für die Anwendung von Art. 16 des Übereinkommens, Umfang und Modalitäten der Verfahren nach Art. 16 Abs. 2 des Übereinkommens, Vorlagen nach Art. 20 Abs. 3 des Übereinkommens sowie die Sprachregelung bei Vorlangen an den Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften.

ANHANG V

Anhang V besteht aus 8 Protokollen. In diesen sind die Übergangsvereinbarungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Albanien, Bosnien und Herzegowina, der Republik Bulgarien, der Republik Kroatien, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, Serbien und Montenegro, Rumänien, der Übergangsverwaltung der Vereinten Nationen in Kosovo andererseits niedergelegt. Die Übergangsvereinbarungen enthalten für die jeweiligen Staaten Übergangsfristen, Bedingungen für den Übergang, Übergangsregelungen, Flugsicherheitsbestimmungen sowie Luftsicherheitsregelungen.

Besonderheiten gelten für die Republik Bulgarien sowie Rumänien im Hinblick auf die Übergangsfrist (Art. 1 des Protokolls III bzw. VII.) Gemäß des jeweiligen Abs. 1 erstreckt sich die Übergangsfrist von dem Inkrafttreten des Übereinkommens bis spätestens zum Beitritt Bulgariens bzw. Rumäniens zur Europäischen Gemeinschaft.

Ebenfalls abweichende Regelungen gelten für die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien. In Art. 4 des Protokolls V wird die Anwendung bestimmter Rechtsvorschriften durch Mazedonien vorgeschrieben. Diese betreffen die praktische Anwendung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Flugverkehr gemäß dem Übereinkommen von Montreal, die Durchsetzung, dass Luftfahrtunternehmen mit einer von der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien erteilten Betriebsgenehmigung in der Praxis die Verordnung 261/2004 einhalten, und die Beendigung des Vertrags zwischen der Regierung der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien und Macedonian Airlines oder das Ineinklangbringen des Vertrags mit dem Gemeinschaftsrecht.

In Protokoll VIII werden zusätzliche Regelungen getroffen für die Übergangsverwaltung der Vereinten Nationen in Kosovo betreffend die Zuständigkeiten der UNMIK sowie internationaler Übereinkünfte.

Die Bundesregierung hat beschlossen, dem Nationalrat vorzuschlagen, anlässlich der Genehmigung des Staatsvertrages zu beschließen, dass die **albanische, bosnische, bulgarische, dänische, englische, estnische, finnische, französische, griechische, isländische, italienische, kroatische, lettische, litauische, maltesische, mazedonische, niederländische, norwegische, portugiesische, rumänische, serbische, spanische, slowakische, slowenische, schwedische, tschechische und ungarische Sprachfassung** dieses Staatsvertrages gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG dadurch kundzumachen sind, dass sie zur öffentlichen Einsichtnahme im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie aufliegen.

Daran anknüpfend wurde mit Rücksicht auf eine sparsame und zweckmäßige Verwaltung gemäß § 23 Abs. 2 GOG-NR von der Vervielfältigung und Verteilung dieser Sprachfassungen Abstand genommen. Die gesamte Regierungsvorlage liegt in der Parlamentsdirektion zur Einsicht auf. Überdies ist diese Regierungsvorlage mit allen Sprachfassungen auf der Homepage des Parlaments unter <http://www.parlament.gv.at> abrufbar.