

Vorblatt

1. Problem:

Die Umsetzung der CEATS Vereinbarung war auf Grund von inhaltlicher Inkompatibilität mit den geltenden EU-Verordnungen durch eine Kompetenzübertragung im Bereich der Flugsicherung an die Europäische Union und Organisationsprivatisierungen der bis dahin staatlich organisierten Flugsicherungsbetreiber nicht mehr realisierbar.

2. Ziel:

Errichtung und Betrieb eines funktionalen, EU-konformen Luftraumblocks um Engpässen in der Luftraumkapazität entgegenzuwirken und aktiv den rapid steigenden Verkehrszahlen im Flugverkehr zu begegnen.

3. Inhalt, Problemlösung:

Durch das Übereinkommen wird ein EU-konformer Luftraumblock errichtet.

4. Alternativen:

Keine.

5. Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

5.1 Finanzielle Auswirkungen:

Mit dem Übereinkommen sind keine weiteren finanziellen Auswirkungen verbunden, da sämtliche aus dem Übereinkommen entstehende Kosten im Wege von Flugsicherungsgebühren durch den Luftraumnutzer getragen werden.

5.2 Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

5.2.1 Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine.

5.2.2 Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und für Unternehmen:

Es sind keine Informationsverpflichtungen für Unternehmen vorgesehen.

5.3 Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Das Regelungsvorhaben ist nicht klimarelevant.

5.4 Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Keine.

5.5 Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine.

6. Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die Vereinbarkeit mit dem EU-Recht ist gegeben, da die Mitgliedstaaten weiterhin grundsätzlich zum Abschluss solcher Abkommen zuständig sind. Ein den Gegenstand des Abkommens abdeckendes Übereinkommen der EU besteht nicht.

7. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Das Übereinkommen zur Errichtung des Funktionalen Luftraumblocks „Zentraleuropa“ hat gesetzändernden bzw. Gesetzesergänzenden Inhalt und bedarf daher der Genehmigung des Nationalrats gemäß Art. 50 Abs. 1 Z 1 B-VG. Es hat nicht politischen Charakter. Es ist nicht erforderlich, eine allfällige unmittelbare Anwendung des Übereinkommens im innerstaatlichen Rechtsbereich durch einen Beschluss gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 3 B-VG, dass dieser Staatsvertrag durch Erlassung von Gesetzen zu erfüllen ist, auszuschließen. Da durch das Übereinkommen keine Angelegenheiten des selbständigen Wirkungsbereiches der Länder geregelt werden, bedarf es keiner Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 2 B-VG.

Bereits ab Mitte 1992 wurde seitens Österreichs die Möglichkeit einer gemeinsamen Flugsicherung für Zentraleuropa erstmals als Alternative zu den bisherigen national begrenzten Flugsicherungstätigkeiten erörtert. Hierzu wurde zwischen Österreich und den Staaten Bosnien und Herzegowina, Ungarn, Italien, Slowakei, Slowenien, Kroatien und Tschechien ein gemeinsames Projekt (Central European Air Traffic Services - CEATS) entwickelt, um einerseits Engpässen in der Luftraumkapazität entgegenzuwirken und andererseits aktiv den rapid steigenden Verkehrszahlen im Flugverkehr zu begegnen. Auf Grundlage eines Beschlusses der CEATS Verkehrsminister 1994 wurde eine CEATS Vereinbarung entwickelt und am 27. Juni 1997 in Brüssel unterzeichnet. Die CEATS Vereinbarung wurde von Österreich ratifiziert und trat im August 2004 in Kraft (BGBl III Nr. 27/2005).

Schon zu Beginn 2005 wurde erkennbar, dass die Umsetzung der CEATS Vereinbarung auf Grundlage der Annahmen von 1997 nicht mehr realisierbar war. Hauptfaktoren dazu waren „Organisationsprivatisierungen“ der bis dahin staatlich organisierten Flugsicherungsbetreiber, welche durch die Abtretung von Teilen ihrer (einkommensträchtigen) Flugsicherungsbereiche an die EUROCONTROL (Organisation für die europäische Flugsicherung) in ihren Geschäftsinteressen behindert worden wären. Trotz intensiver Bemühungen im Wege mehrerer Ministerkonferenzen seitens der in Österreich verantwortlichen Ressorts (BMeiA und BMVIT), konnte die Verwirklichung der CEATS Vereinbarung auch mit einer reduzierten Vertragsstaatenanzahl nicht realisiert werden.

Darüber hinaus wurde durch die Kompetenzübertragung im Bereich der Flugsicherung an die Europäische Union ein neuer Rahmen im Zuge des Maßnahmenpakets zum „einheitlichen europäischen Luftraum – Single European Sky/SES“ geschaffen, der bereits im April 2004 in Kraft getreten ist und geänderte Anforderungen an die Erbringung von Flugsicherungsdiensten stellte. Insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 („Luftraum – Verordnung“) erteilte klare Vorgaben für die Errichtung und den Betrieb sogenannter „funktionaler Luftraumblöcke – Functional Airspace Blocks/FABs“, welche inhaltlich nicht gänzlich mit den Absichten der CEATS Vereinbarung in Einklang gebracht werden konnten.

Vor diesem Hintergrund wurde von der Mehrheit der CEATS Staaten eine Weiterführung der gemeinsamen Absichten im Wege eines o.a. EU-konformen Luftraumblocks im Wege einer Machbarkeitsstudie geprüft und gebilligt. Die FAB CE (Functional Airspace Block Central Europe) Initiative gliedert sich dabei als eine von insgesamt neun europäischen Unternehmungen zu FABs ein und findet die nachhaltige Unterstützung der Europäischen Kommission. Im Zuge einer FAB CE/CEATS Ministerkonferenz am 12. Juni 2008 wurde von den sieben teilnehmenden CEATS Staaten (ohne Italien) ein Beschluss unterfertigt, mit der Absicht die CEATS Vereinbarung zu beenden und stattdessen die Umsetzung des FAB CE Projekts zu verfolgen. Italien hatte bereits im August 2005 im diplomatischen Wege erklärt, dass es die CEATS Vereinbarung nicht ratifizieren würde und auch dem Projekt forthin nicht weiter angehören möchte.

Im weiteren Verfahren wurde von den FAB CE Staaten im November 2009 eine Absichtserklärung (Memorandum of Understanding - MoU) unterfertigt, auf dessen Grundlage das Übereinkommen über einen Funktionalen Luftraumblock „Zentraleuropa“ (FAB CE Übereinkommen) entwickelt wurde. Unbeschadet der bereits 2008 formulierten Absichtserklärung zur Beendigung von CEATS, besteht die Notwendigkeit die CEATS Vereinbarung zu beenden (wegen inhaltlicher Inkompatibilität zu den nunmehr geltenden EU-Verordnungen). Hierzu wurde parallel zum FAB CE Übereinkommen eine Vereinbarung über die Beendigung der CEATS Vereinbarung verhandelt. Österreich hat hierbei durch das BMVIT an den Verhandlungen teilgenommen. Die Unterzeichnung des FAB CE Übereinkommens erfolgte nach der entsprechenden Ermächtigung durch den Herrn Bundespräsidenten durch FBM Bures am 5. Mai 2011 im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz in Brdo (Slowenien). Beide sollen in Folge gemeinsam dem Parlament zur Genehmigung zugeleitet werden.

Mit der Unterzeichnung des Übereinkommens sind keine weiteren finanziellen und keine personellen Wirkungen verbunden, da sämtliche aus dem Übereinkommen entstehenden Kosten im Wege von Flugsicherungsgebühren durch den Luftraumnutzer getragen werden.

Das FAB CE Übereinkommen steht im Einklang mit den Gemeinschaftsanforderungen im Rahmen des „einheitlichen europäischen Luftraums – SES“ und folgt in ihren Annahmen der Verordnung (EG) 551/2004 („Luftraum-Verordnung“), welche entsprechende Vorgaben hinsichtlich der Schaffung und des Betriebs von Luftraumblöcken (FABs) enthält. Das FAB CE Übereinkommen richtet sich an die Mitgliedstaaten selbst und enthält keine Beauftragung an eine internationale Organisation zur Erbringung der Flugsicherungsdienste, wie im Fall der CEATS Vereinbarung (EUROCONTROL als Flugsicherungsbetreiber).

Besonderer Teil

Zu Präambel:

In den ersten beiden Absätzen wird der Hintergrund der EU Verordnungen im Rahmen des „einheitlichen europäischen Luftraums – Single European Sky/SES“ im Sinne einer Verbesserung der Luftfahrtsicherheitsstandards, der Effizienzsteigerung des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste sowie der Einrichtung sogenannter grenzüberschreitender Funktionaler Luftraumblöcke (Functional Airspace Blocks – FABs) beschrieben. Den FABs kommt hierbei die Rolle einer Optimierung der Flugsicherungsdienste im Sinne der grenzüberschreitenden Organisation und Zusammenarbeit der betroffenen Flugsicherungsorganisationen zu.

Absatz 3 anerkennt die Bedeutung des zentraleuropäischen Luftraums, welcher durch den „Luftraumblock Zentraleuropa – Functional Airspace Block Central Europe - FAB CE) im Wege des gegenständlichen Übereinkommens zu Verbesserungen im Bereich Luftraummanagement, Flugsicherung und Verkehrsfluss für Gesamteuropa führen soll.

Absatz 4 anerkennt, dass SES nicht für auf die EU Mitgliedstaaten begrenzt bleibt, sondern auch die Erweiterung auf Nicht-EU-Staaten fördern soll.

Absatz 5 anerkennt, dass die nationale Hoheit der teilnehmenden Staaten nicht durch dieses Übereinkommen beeinträchtigt wird und jeder Staat seine Vorrechte beibehält, welche im Rahmen von Sicherheits- und Verteidigungserwägungen getroffen werden müssen.

Absatz 6 anerkennt, dass die gemäß den SES Anforderungen benannten, nationalen Aufsichtsbehörden (National Supervisory Authorities – NSAs) entsprechende Vereinbarungen über eine enge Zusammenarbeit treffen, welche die Aufsicht aller im FAB CE Luftraum zertifizierten und benannten Flugsicherungsorganisationen gewährleistet.

Absatz 7 normiert das Ermessen jedes FAB CE Vertragsstaates den Umfang des Luftraums sowie der hierzu beizustehenden Flugsicherungsdienste selbst festlegen zu können.

Absatz 8 fordert, dass durch die Zusammenarbeit bei SES und somit bei FABs faktische Vorteile für die Luftraumnutzer sichergestellt werden sollen.

Absatz 9 reklamiert die Berücksichtigung aller regionalen Übereinkünfte, welche einerseits im Wege der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bereits geschlossen waren bzw. solche regionale Übereinkünfte, welche am Tage des Inkrafttretens der SES Verordnung 550/2004 bereits bestanden (10.4.2004)

Absatz 10 verweist auf die erforderlichen rechtlichen und institutionellen nationalen Grundlagen für die Errichtung von FAB CE.

Absatz 11 normiert, dass die Errichtung von FAB CE keine Auswirkungen auf die seitens der ICAO den Mitgliedsstaaten zugewiesenen „Fluginformationsgebiete – Flight Information Regions/FIRs) hat und die Mitgliedstaaten weiterhin gegenüber der ICAO für diese geographisch abgegrenzten FIRs verantwortlich bleiben.

Zu Art. 1:

Begriffsbestimmungen

Dieser Artikel enthält die notwendigen Definitionen

Zu Art. 2:

Beschreibt das Ziel dieses Übereinkommens, den FAB CE zu errichten und dabei Regeln und Verfahren für die Errichtung, den Betrieb unter Beachtung der Gesamtziele des SES Konzepts festzulegen wie auch entsprechende Leitungsstrukturen zu vereinbaren.

Zu Art. 3:

Absatz 1 normiert, dass die volle und ausschließliche Hoheit der Vertragsstaaten über deren Luftraum unberührt bleibt.

Absatz 2 legt fest, dass durch das FAB CE Übereinkommen die Rechte und Pflichten der Vertragsstaaten im Rahmen ihrer Mitgliedschaft zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt wie auch andere internationale Übereinkommen weder berührt noch präjudiziert werden.

Zu Art. 4:

Stellt sicher, dass das FAB CE Übereinkommen die innerstaatlichen Erfordernisse im Sinne der öffentlichen Ordnung und Sicherheit sowie von Verteidigungsfragen nicht berührt und es jedem Vertragsstaat freisteht, diesbezügliche Maßnahmen zu ergreifen.

Hierbei ist jeder Vertragsstaat berechtigt, militärische Einsätze, Übungen wie operationellen Flugverkehr in Übereinstimmung mit den bestehenden innerstaatlichen Regeln und Vorschriften sicherzustellen, sofern deren sichere und effiziente Abwicklung durch das FAB CE Übereinkommen beeinträchtigt wäre.

Zu Art. 5:

Weist die Absicht der Vertragsstaaten zur Errichtung des Funktionalen Luftraumblocks „Zentraleuropa“ (FAB CE) aus und legt fest, dass sich das FAB CE Übereinkommen auf den „FAB CE Luftraum“ (siehe Artikel 1, lit. a) und Anlage 1) und die jeweils beigesteuerten „FABCE Dienste“ (siehe Artikel 1, lit. b) und Anlage 2) bezieht.

Zu Art. 6:

Legt die Leitungs- und Arbeitsgremien für FAB CE fest, welche keine Rechtspersönlichkeit besitzen. Diese sind der FAB CE Rat (als oberstes Gremium), der gemeinsame zivil/militärische Ausschuss für Luftraumkoordination („Joint Civil Military Airspace Co-ordination Committee – JC-MACC), der Koordinationsausschuss der „Nationalen Aufsichtsbehörden“ (National Supervisory Authorities Co-ordination Committee – NSA – CC) sowie optionale Gremien, welche mit Beschluss des FAB CE Rates für Aufgaben im Rahmen von FAB CE eingerichtet werden (gegenwärtig nur der „Ausschuss für Rechtsfragen – Legal Committee).

Zu Art. 7:

Absatz 1 legt fest, dass der FAB CE Rat als gemeinsames Entscheidungsgremium für die Durchführung, Anwendung und Entwicklung des FAB CE Abkommens errichtet wird.

Absatz 2 legt die Mitgliedschaft fest, welche aus einem oder mehreren Vertretern der Vertragsstaaten gebildet wird. Die national bestimmten Delegierten haben sowohl zivile als auch militärische Interessen wahrzunehmen und besitzen zusammen jeweils nur eine Stimme bei Abstimmungen.

Absatz 3 räumt den im FAB CE Luftraum tätigen Flugverkehrsdienstleistern das Recht ein, jeweils einen Vertreter als Beobachter zu den Sitzungen des FAB CE Rates zu entsenden.

Absatz 4 normiert, dass der FAB CE Rat Maßnahmen zu ergreifen hat, welche die Umsetzung, den Betrieb und die Weiterentwicklung von FAB CE gewährleisten. Hierzu zählen ebenso die Einhaltung von Rechtsvorschriften und das Erreichen von Zielvorgaben im Rahmen von SES.

Absatz 5 regelt die Erarbeitung, Konsultierung und das Fassen von Beschlüssen in folgenden Themen:

- a) Erarbeitung und Billigung der Grundsätze, Ziele und Vorgehensweisen für FAB CE auf strategischer Ebenen in Bezug auf innere und äußere Angelegenheiten von FAB CE;
- b) Vorschläge zur Änderung bzw. Beendigung dieses Übereinkommens;
- c) der Geschäftsordnung des FAB CE Rates
- d) Einsetzen von anderen Gremien (neben JC-MACC, NSA – CC und Legal Committee)
- e) Festlegung der Aufgabenbereiche der unter dem FAB CE Rat errichteten Gremien sowie Änderungen hierzu
- f) andere Aufgaben im Hinblick der Erfüllung der Ziele dieses Übereinkommens.

Absatz 6 regelt die Prüfung, Konsultierung und Ergreifen von Maßnahmen in folgenden Themen:

- a) der Billigung von Gesamtplänen im Rahmen der Umsetzung und des Betriebs von FAB CE;
- b) der Behandlung von Notfällen auf FAB CE Ebene;
- c)+d) Harmonisierung des Gebührensystems mit Hinblick auf eine Reduktion der nationalen Gebührenzonen;
- e) Harmonisierung von „Flugsicherungsvorschriften, einschließlich der Luftverkehrsregeln sowie der Ausbildung und Zulassung von Flugsicherungspersonal;
- f)+g) Abstimmung der nationalen Leistungspläne zu einem FAB CE Leistungsplan mit dem Ziel der Verbesserung der FAB CE Gesamtleistung
- h) sonstige Angelegenheiten zur Erfüllung der Ziele des FAB CE Übereinkommens

Absatz 7 normiert, dass die unter Absatz 6 gefassten Maßnahmen im Einklang mit bereits vom FAB CE Rat gefassten Beschlüsse stehen müssen, sofern diese Beschlüsse nichts Abweichendes festlegen.

Absatz 8 legt fest, dass der FAB CE Rat auf Einladung des jeweiligen Vorsitzenden oder auf Ersuchen von zwei Vertragsstaaten zusammentritt.

Absatz 9 bestimmt, dass Beschlüsse gemäß Absatz fünf und Maßnahmen gemäß Absatz sechs durch den FAB CE Rat im Konsens angenommen werden. Sofern kein Konsens erzielt werden kann, gelten folgende Vorgehensweisen:

- a) Beschlüsse bedürfen der Einstimmigkeit der Vertragsstaaten und können nur durch andere Beschlüsse geändert oder aufgehoben werden.
- b) Maßnahmen bedürfen der einfachen Mehrheit der (sieben) Vertragsstaaten und können nur durch andere Maßnahmen geändert oder aufgehoben werden. Änderungs-/Aufhebungsmaßnahmen bedürfen ebenso der einfachen Mehrheit der Vertragsstaaten. Im Falle von Staaten, welche eine Maßnahme sowie eine Änderungs-/Aufhebungsmaßnahme hierzu angenommen haben, sind diese gegenüber jenen Staaten die die ursprüngliche Maßnahmen angenommen haben, gemäß folgenden Modalitäten gebunden:
 - (i) für den Zeitraum der Anwendungsdauer der ursprünglichen Maßnahme, oder
 - (ii) für ein den Übergangszeitraum eines Jahres nach Annahme der Änderungs-/Aufhebungsmaßnahme, sofern die ursprüngliche Maßnahme keinen Anwendungszeitraum normiert hatte.

Vertragsstaaten, die eine Maßnahme jedoch nicht die Änderungs-/Aufhebungsmaßnahme hierzu angenommen haben, bleiben an die ursprüngliche Maßnahme gebunden, sofern sie keine Andere Angabe nach dem Übergangszeitraum (gemäß Pkt. Ii) machen.

- c) sieht vor, dass Vertragsstaaten, im Falle, dass sie in einer Sitzung des FAB CE Rates nicht anwesend sind, das Recht haben ihre Stimme schriftlich abzugeben. Dies hat innerhalb von 21 Tagen nach Erhalt des schriftlichen Beschluss- oder Maßnahmenentwurfs zu erfolgen. Sofern innerhalb dieser Frist keine schriftliche Stellungnahme erhalten wird, gilt dies als Zustimmung des betroffenen Vertragsstaates.

Absatz 10 erläutert, dass Beschlüsse gemäß Absatz fünf für alle Vertragsstaaten verbindlich sind, sofern im FAB CE Übereinkommen oder in dem entsprechenden Beschluss nicht anderes festgelegt wurde. Maßnahmen sind, sofern darin nichts anderes festgelegt wurde, für alle Vertragsstaaten verbindlich, welche der Maßnahme auch zugestimmt haben. Vertragsstaaten, die der Maßnahme nicht zugestimmt haben, entstehen aus solchen Maßnahmen keine Verpflichtungen, sofern dieser Staat nicht einseitig erklärt, dass er ab einem bestimmten Datum für Teile oder die Gesamtheit seines Luftraums bzw. seiner Flugsicherungsdienste gebunden sein will.

Absatz 11 ermöglicht es zwei oder mehreren Staaten eine Flexibilitätsregelung gemäß Artikel 10 des FAB CE Übereinkommens zu treffen und umzusetzen, auch wenn sie einer diesbezüglichen Maßnahme nicht zugestimmt hatten.

Absatz 12 legt fest, dass alle Entschlüsse im Rahmen des Absatzes sechs (a –h) ungeachtet ihres Titels als konsensuale, einstimmige oder mehrheitlich angenommene Maßnahme gilt.

Absatz 13 verpflichtet die Vertragsstaaten, für sie verbindliche Beschlüsse und Maßnahmen fristgerecht innerstaatlich umzusetzen oder ihre wirksame Umsetzung sicherzustellen.

Absatz 14 normiert, dass ein Vertragsstaat kein Stimmrecht zu einem Beschluss bzw. einer Maßnahme hat, welche keine Auswirkung auf seinen Luftraum (Anlage 1) bzw. seine Flugsicherungsdienste (Anlage 2) hat und somit nicht als Vertragsstaat im Sinne der Absätze neun und zehn dieses Artikels gilt, sofern nicht:

- a) der Beschluss/die Maßnahme (auch) die Schnittstelle mit dem Luftraum dieses Vertragsstaaten betrifft, oder
- b) der Beschluss/die Maßnahme im Einklang mit den von diesem Vertragsstaat angenommenen Beschlüsse/Maßnahmen steht.

Solche Beschlüsse/Maßnahmen sind für den/die betroffenen Vertragsstaat(en) nicht verbindlich und hindern diese(n) nicht einen (getrennten) Beschluss bzw. eine Maßnahme in den in den Absätzen fünf und sechs angesprochenen Themen zu fassen. Dies gilt auch analog für einen Zeitraum von zwei Jahren, gerechnet ab dem maßgeblichen Datum (siehe Artikel 1, lit. f)), sofern ein Vorbehalt durch den betreffenden Vertragsstaat nach Artikel 20 dieses Übereinkommens eingebracht wurde.

Zu Art. 8:

Legt die Zusammensetzung und den Aufgabenbereich des gemeinsamen zivil-militärischen Ausschusses für Luftraumkoordinierung (Joint Civil - Military Airspace Co-ordination Committee – JC-MACC) fest. Mitglieder des JC-MACC setzen sich aus zivilen und militärischen Vertretern der Vertragsstaaten zusammen. Die wesentlichen Aufgaben des JC-MACC bestehen aus der strategischen Koordinierung der

nationalen Prozesse im Bereich des zivil/militärischen Luftraummanagements und der Luftraumgestaltung sowie der Ausgestaltung des FAB CE weiten Verkehrsfluss- und Kapazitätsmanagements wie auch der Arbeitsverfahren im Bereich der zivil/militärischen Koordination. Das JC-MACC ist dem FAB CE Rat untergeordnet und berichtet an diesen.

Zu Art. 9:

Legt die Zusammensetzung und den Aufgabenbereich des Koordinierungsausschusses der Nationalen Aufsichtsbehörden (National Supervisory Authorities Coordination Committee – NSA – CC) fest. Als Mitglieder sind Vertreter der nationalen Aufsichtsbehörden(NSAs) zu benennen, welche Aufsichtsaufgaben im FAB CE Luftraum gemäß den Vorgaben des Artikels 14 dieses Abkommens wahrnehmen. Die NSA – CC berichtet dem FAB CE Rat, mit der Maßgabe, als die NSAs in Ausübung ihrer Aufgaben und Wahrnehmung ihrer Befugnisse unparteilich, unabhängig und transparent gegenüber anderen Luftfahrtbeteiligten zu agieren haben.

Zu Art. 10:

Absatz 1 räumt die Möglichkeit von Flexibilitätsregelungen zwischen zwei oder mehreren Vertragsstaaten ein, welche weiterreichende Regelungen erarbeiten und umsetzen wollen, um die Zusammenarbeit zwischen den Vertragsstaaten bzw. ihren Flugsicherungsdienstleistern im Umfang zu erweitern bzw. zu intensivieren.

Absatz 2 normiert, dass solche Flexibilitätsregelungen keinen Einfluss auf die Rechte und Pflichten jener Vertragsstaaten nehmen können, die sich nicht an einer solchen Regelung beteiligen. Ebenso dürfen die Flexibilitätsregelungen auch nicht diesbezüglichen Beschlüssen des FAB CE Rates oder dem bereits erreichten Entwicklungsstand in der Harmonisierung zwischen allen FAB CE Staaten entgegenstehen.

Zu Art. 11:

Absatz 1 deklariert die Verpflichtung der Vertragsstaaten, Flugsicherungsdienste in dem Ausmaß, in dem sie in der Anlage 2 zu diesem Abkommen für den jeweiligen Luftraum ausgewiesen sind (FABCE – Dienste, siehe auch Artikel 1, lit. b)), zu erbringen.

Absatz 2 legt fest, dass sofern dieses Übereinkommen nicht etwas anderes normiert, keine Bestimmung dieses Abkommens bzw. keine angenommene Maßnahme dahingehend ausgelegt werden darf, als damit die Fähigkeit der Zusammenarbeit zwischen den Flugsicherungsdienstleistern im FAB CE Luftraum eingeschränkt werden könnte.

Zu Art. 12:

Regelt die gemeinsame Benennung von Flugsicherungsdienstleistern.

Absatz 1 normiert das Recht jedes Vertragsstaates einen oder mehrere Flugverkehrsdienstleister in seinem Luftraum zur Erbringung von allen oder Teilen von Flugverkehrsdiensten zu benennen bzw. diese Benennung abzuändern oder zu widerrufen. Die Benennungen bzw. Änderungen und Aufhebungen hierzu sind Slowenien als dem Verwahrer (siehe Artikel 23, Abs. eins des Abkommens) mitzuteilen.

Absatz 2 legt fest, dass die FAB CE Vertragsstaaten im Wege von Maßnahmen des FAB CE Rates grenzüberschreitenden Flugsicherungssektoren einrichten, indem sie:

- a) entweder Flugverkehrsdienstleister für solche grenzüberschreitende Sektoren gemeinsam mit dem/den betroffenen angrenzenden Vertragsstaat(en) benennen, oder
- b) gewährleisten, dass die betreffenden Flugverkehrsdienstleister, welche grenzüberschreitend tätig sind, eine entsprechende Vereinbarung über die Zuteilung der Zuständigkeiten getroffen haben und diese von den jeweils zuständigen Vertragsstaaten genehmigt wurde.

Absatz 3 bestimmt, dass alle gemäß Absatz eins benannten Flugverkehrsdienstleister als von den FAB CE Vertragsstaaten ab dem Datum der Mitteilung und bis zur allfälligen Mitteilung einer Änderung oder Aufhebung an den Verwahrer gemeinschaftlich benannt gelten.

Absatz 4 stellt sicher, dass jene Vertragsstaaten, deren Luftraum von Vereinbarungen zwischen Flugverkehrsdienstleistern über die Erbringung von Flugverkehrsdiensten betroffen ist, ihre Zuständigkeit zur Genehmigung solcher Vereinbarungen behalten, wobei den Vertragsstaaten freisteht, Vereinbarungen zur Gewährung solcher Genehmigungen zu treffen.

Absatz 5 legt fest, dass jeder Vertragsstaat, der beabsichtigt die Zuständigkeit für die Errichtung/Erbringung von Flugverkehrsdiensten im FAB CE Luftraum an „Nicht FAB CE Vertragsstaaten“ zu übertragen, sicherzustellen hat, dass er die Vorgaben dieses Übereinkommens weiterhin einhält.

Zu Art. 13:

Absatz 1 normiert, dass der Luftraum des FAB CE (siehe Artikel 1, lit. a)) der Leitung der FAB CE Vertragsstaaten unterliegt.

Absatz 2 unterstreicht, dass jeder Vertragsstaat das Recht behält, das Konzept der flexiblen (zivil/militärischen) Luftraumnutzung anzuwenden und dabei in seinem Verantwortungsbereich den Luftraum für ausschließliche oder spezifische militärische Nutzung zu reservieren, beschränken oder anderweitig zu organisieren. Sofern solche Luftraumbeschränkungen/-reservierungen einen erheblichen Umfang (z. B. großräumige eventuell grenzüberschreitende Militärübungen) erreichen und sich einschränkend auf den zivilen Flugverkehr auswirken, ist eine Koordinierung im Wege des „gemeinsamen zivil-militärischen Ausschusses für Luftraumkoordinierung – JC-MACC“ anhand eines hierzu von diesem zu verabschiedenden Verfahrens vorzuhalten.

Zu Art. 14:

Absatz 1 legt das Prinzip fest, dass die zertifizierende nationale Aufsichtsbehörde - NSA (siehe Artikel 1, lit. d)) die gesamte Überwachung und Sicherheitsaufsicht über jene Flugsicherungsorganisation durchführt, welche sie zertifiziert hat, diese jedoch auch Flugsicherungsdienste (FABCE Dienste) in Luftraumabschnitten des FAB CE durchführt, welche nicht in den Zuständigkeitsbereich des Vertragsstaates der zertifizierenden NSA fallen.

Absatz 2 räumt der territorialen NSA (siehe Artikel 1, lit. e), jene NSA die die vor Ort tätigen Flugsicherungsorganisation nicht zertifiziert hat, jedoch für die Überwachung und Sicherheitsaufsicht innerhalb des Luftraum des betroffenen Vertragsstaates zuständig ist) das Recht die Durchführung von Inspektionen von der zertifizierenden NSA zu fordern und auch eine direkte Beteiligung an allen Überwachungstätigkeiten zu verlangen, soweit die FABCE Dienste in jenem Teil des FAB Luftraum durchgeführt werden, für den die territoriale NSA zuständig ist. Die zertifizierende NSA berücksichtigt die Vorschläge und Bemerkungen der territorialen NSA im Rahmen ihrer Aufsichtsführung und die Flugsicherungsorganisation, welche von der zertifizierenden NSA überprüft wird, ermöglicht auch der territorialen NSA die Wahrnehmung ihrer Rechte.

Absatz 3 legt fest, dass die territoriale NSA die zertifizierende NSA von allen Verfahren und Regeln zu unterrichten hat, welche für die Erbringung der FAB CE Dienste im Zuständigkeitsbereich der territorialen NSA gelten.

Absatz 4 normiert, dass die FAB CE Vertragsstaaten die Ergebnisse, Schlussfolgerungen oder Entscheidungen von Überwachungstätigkeiten einer Flugsicherungsorganisation durch die zertifizierende NSA auch für jenen Teil des FAB CE Luftraums untereinander anerkennen, welcher nicht jenem der zertifizierenden NSA entspricht. Sofern die zertifizierende NSA zu Ergebnissen, Schlussfolgerungen oder Entscheidungen gelangt, welche die unter Absatz drei normierten Regeln und Verfahren der territorialen NSA nicht ausreichend berücksichtigt, so hat der für die territoriale NSA zuständige Vertragsstaat das Recht solche Ergebnisse, Schlussfolgerungen oder Entscheidungen nicht anzuerkennen, gegebenenfalls die Bestimmungen dieses Artikels auszusetzen und selbst die Überwachung und Sicherheitsaufsicht über die betreffenden Flugsicherungsorganisation zu übernehmen.

Absatz 5 bestimmt, dass schriftliche Vereinbarungen über die Zusammenarbeit der NSAs geschlossen werden müssen, in denen die Rechte und Pflichten der NSAs gemäß diesem Artikel festgelegt und der Austausch und die Verbreitung von sicherheitsbezogenen Informationen geregelt werden.

Absatz 6 legt fest, dass die Absätze eins bis fünf ebenso für die Aufsicht der Bereiche Verkehrsflusssteuerung und Luftraummanagement gelten, wobei jene NSA die Aufsichtsführung übernimmt, in deren Hoheitsgebiet die Organisation ihren Hauptsitz hat, welche die taktischen (=betrieblichen) Aufgaben für Verkehrsflusssteuerung und Luftraummanagement wahrnimmt.

Absatz 7 normiert, dass jede NSA, welche Lizenzen für Fluglotsen ausstellt, das Recht hat Teilberechtigungen für einen gesamten grenzüberschreitenden Flugsicherungssektor auszustellen, sobald alle Anforderungen und Verfahren aller betroffenen „lizenzierenden NSAs“ vereinbart und erfüllt sind. Ebenso wird eine gegenseitige Anerkennung von Berechtigungen in solchen Fällen normiert.

Absatz 8 derogiert die Anwendbarkeit dieses Artikels auf Flugsicherungsorganisationen, welche nicht von einer NSA eines der FAB CE Vertragsstaaten zertifiziert wurde.

Zu Art. 15:

Legt fest, dass jeder Vertragsstaat seine eigenen Ausgaben für die Umsetzung, den Betrieb und die Weiterentwicklung von FAB CE trägt. Sämtliche aus dem Abkommen entstehenden Kosten werden in Österreich im Wege von Flugsicherungsgebühren getragen.

Zu Art. 16:

Absatz 1 eröffnet die Möglichkeit des Beitritts zum FAB CE Übereinkommen für alle EU Mitgliedstaaten bzw. alle Vertragsparteien des Übereinkommens über einen Gemeinsamen Europäischen Luftverkehrsraum (ECAA – European Common Aviation Area), sofern diese Staaten eine gemeinsame Grenze mit dem FAB CE Luftraum besitzen.

Absatz 2 legt fest, dass ein Beitritt gemäß Absatz eins durch gegenseitige schriftliche Zustimmung aller Vertragsstaaten zu erfolgen hat.

Zu Art. 17:

Normiert, dass Änderungen zu diesem Übereinkommen nur im schriftlichen Einvernehmen aller Vertragsstaaten erfolgen können.

Zu Art. 18:

Absatz 1 eröffnet die Möglichkeit des Rücktritts von diesem Übereinkommen durch schriftliche Mitteilung an den Verwahrer (Artikel 23, Abs. 1 des Abkommens).

Absatz 2 setzt fest, dass ein solcher Rücktritt ein Jahr nach dem Tag wirksam wird, an dem die schriftliche Mitteilung über den Rücktritt bei Verwahrer eingegangen ist. In diesem Zeitraum treffen die verbleibenden FAB CE Vertragsstaaten entsprechende Vorkehrungen, um den FAB CE Luftraum wie auch die darin zu erbringenden FABCE Dienste neu bzw. umzugestalten. Die aus der Umgestaltung resultierenden Kosten für die verbleibenden FAB CE Staaten sind von dem, vom Übereinkommen zurücktretenden Vertragsstaat zu tragen, sofern diese Kosten nicht auch ohne dessen Rücktritt angefallen wären.

Zu Art. 19:

Absatz 1 normiert, dass das FAB CE Übereinkommen durch gegenseitiges schriftliches Einvernehmen aller Vertragsstaaten beendet werden kann.

Absatz 2 legt fest, dass die Beendigung erst dann Wirksamkeit erhält, wenn sämtliche, gegenseitige Verpflichtungen aller Vertragsstaaten erfüllt sind.

Zu Art. 20:

Absatz 1 eröffnet die Möglichkeit für jeden Vertragsstaat bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder bei der Hinterlegung seiner Ratifikations-/Annahme- oder Genehmigungsurkunde Vorbehalte geltend zu machen, so dass:

- a) das Übereinkommen für einen oder mehrere Bereich seines Luftraums mit Ausnahme des kontrollierten Streckenbereich (= Überflugs-/Transitbereich außerhalb der Nahbereiche von Flughäfen) keine Anwendung findet, und/oder
- b) das Übereinkommen keine Anwendung auf einen oder mehrere Flugsicherungsdienste (oder Bestandteile davon) findet, welche für seinen betroffenen Luftraum erbracht werden und in der Anlage 2 zu diesem Übereinkommen für jeden Vertragsstaat angeführt sind, ausgenommen hiervon (und in jedem Fall Gegenstand dieses Übereinkommens) sind:
 - (i) Flugverkehrsdienste im Streckenbereich (= Überflugs-/Transitbereich außerhalb der Nahbereiche von Flughäfen);
 - (ii) Kommunikations-/Navigations-/Überwachungsdienste für Flugverkehrsdienste im Streckenbereich;
 - (iii) Schnittstellen zwischen Flugverkehrsdiensten im Streckenbereich und Flugberatungsdiensten;
 - (iv) Schnittstellen zwischen Flugverkehrsdiensten im Streckenbereich und Wetterdiensten;
 - (v) Schnittstellen zwischen Flugverkehrsdiensten im Streckenbereich und Such-/Rettungsdiensten

Absatz 2 eröffnet die Möglichkeit, dass jeder Vertragsstaat seinen Vorbehalt jederzeit ganz oder teilweise nachdem dieses Übereinkommen für ihn selbst in Kraft getreten ist, zurücknehmen kann.

Absatz 3 legt fest, dass Vorbehalte bzw. deren Rücknahme erst dann wirksam werden, wenn deren Mitteilung bei Verwahrer eingegangen ist.

Zu Art. 21:

Absatz 1 eröffnet die Möglichkeit einer gänzlichen oder teilweisen Suspendierung dieses Übereinkommens infolge nationaler Sicherheits-, Verteidigungsinteressen sowie vitaler Interessen der öffentlichen Ordnung. Die Suspendierung ist dem Verwahrer umgehend mitzuteilen.

Absatz 2 verpflichtet die Vertragsstaaten dazu, die Suspendierung umgehend zu beenden, sofern keine Gründe hierfür mehr vorliegen und den Verwahrer entsprechend zu unterrichten.

Zu Art. 22:

Absatz 1 normiert, dass Streitigkeit über die Auslegung, Anwendung und Durchführung des Übereinkommens (einschließlich seines/r Bestehens/Gültigkeit/Beendigung) im ersten Schritt durch (direkte) Verhandlungen zwischen den Streitparteien beizulegen sind. Kann die Streitigkeit nicht innerhalb von sechs Monaten (gerechnet vom Datum des schriftlichen Antrags einer Partei zur Einberufung solcher Verhandlungen) beigelegt werden, kann jede Streitpartei eine endgültige und verbindliche Schlichtung gemäß der fakultativen Schiedsordnung des Ständigen Schiedshofes für Streitsachen zwischen zwei Staaten veranlassen.

Absatz 2 legt fest, dass drei Schiedsrichter im Verfahren zu bestellen sind, deren Kosten von den Streitparteien zu gleichen Teilen zu tragen sind. Sofern mehr als zwei Vertragsstaaten Streitparteien sind, einigen sich diese auf die Bestellung der drei Schiedsrichter. Sofern keine Einigung über die drei Schiedsrichter innerhalb von sechzig Tagen nach Eingang der Schlichtungsmitteilung erfolgt, kann jede Partei den Generalsekretär des Ständigen Schiedshofes ersuchen, die drei Schiedsrichter zu bestellen.

Absatz 3 legt die Arbeitssprache des Schiedsgerichts (Englisch) und den Ort des Schiedsverfahrens (Den Haag) fest. Die Bereitstellung der Verwaltungs- und Kanzleidienste erfolgen im Wege des Internationalen Büros des Ständigen Schiedshofs.

Zu Art. 23:

Absatz 1 normiert, dass das FAB CE Übereinkommen der Ratifikation, der Annahme oder der Genehmigung durch die Vertragsstaaten bedarf, wobei die Ratifikations-/Annahme-/Genehmigungsurkunden bei der Republik Slowenien als mittels dieses Artikels bestellter Verwahrer zu hinterlegen sind.

Absatz 2 verpflichtet Slowenien als Verwahrer zur Notifizierung aller Vertragsstaaten über:

- a) jede Hinterlegung einer Ratifikations-/Annahme-/Genehmigungsurkunde ;
- b) den Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens;
- c) jede(n) gänzliche(n) oder teilweise(n) Rücktritt oder Suspendierung eines Vertragsstaates (von) diese Übereinkommens unter Angabe des entsprechenden Datums und des Inkrafttretenstermins des Rücktritts bzw. der Suspendierung;
- d) jeden Vorbehalt eines Vertragsstaates zusammen mit Übermittlungsdatum bzw. dem Datum der Rücknahme gegenständlichen Vorbehalts;
- e) die Beendigung dieses Übereinkommens.

Absatz 3 legt fest, dass dieses Übereinkommen am sechzigsten Tag nach dem Tag der Hinterlegung der Ratifikations-/Annahme-/Genehmigungsurkunde durch mindestens zwei benachbarte Vertragsstaaten für diese in Kraft tritt.

Absatz 4 bestimmt, dass für alle anderen, nicht unter Absatz drei zu verstehenden Vertragsstaaten, das Übereinkommen am sechzigsten Tag nach dem Tag der Hinterlegung ihrer Ratifikations-/Annahme-/Genehmigungsurkunde in Kraft tritt.

Zu Art. 24:

Legt die vorläufige Anwendung des Abkommens fest, bei der vorbehaltlich zwingend entgegenstehender, innerstaatlicher Rechtsvorschriften und mit Ausnahme der Artikel 5, 12, 14, 16 bis 19 und 22 das Übereinkommen vorläufig angewendet werden soll.

Österreich hat hierzu im Rahmen der Unterfertigung des FAB CE Übereinkommens am 5. Mai 2011 in Brdo (Slowenien) eine einseitige Erklärung abgegeben, dass Artikel 24 von Österreich aufgrund innerstaatlicher Rechtsvorschriften nicht zur Anwendung gebracht werden kann und Österreich erst mit Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde stimmberechtigter Vertragsstaat zum FAB CE Übereinkommen werden kann.

Zu Art. 25:

Normiert, dass die zu diesem Übereinkommen angeschlossenen Anlagen mit den darin enthaltenen Bestimmungen Bestandteil des FAB CE Übereinkommens sind.

Zu Art. 26:

Legt fest, dass dieses Übereinkommens sowie jede Änderung dazu vom Verwahrer gegenüber der Internationalen Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) zu registrieren sind.

Absatz zwei enthält die Unterschriften der für die Unterfertigung des FAB CE Übereinkommens Bevollmächtigten

Zu Anlage 1 – Abgrenzung des (FAB CE) Luftraums:

Listet die von den Vertragsstaaten jeweils dem FAB CE zugeordneten Lufträume auf, auf die das FAB CE Übereinkommen (unbeschadet allfälliger Vorbehalte gemäß Artikel 20) anzuwenden ist. Österreich hat seinen gesamten Luftraum innerhalb seines Staatsgebietes eingebracht.

Zu Anlage 2 – Flugsicherungsdienste:

Listet die von den Vertragsstaaten in den FAB CE zugeordneten Lufträume zu erbringenden Flugsicherungsdienste auf (unbeschadet allfälliger Vorbehalte gemäß Artikel 20). Österreich stellt dabei alle Flugsicherungsdienste (Flugverkehrsdienste, Kommunikations-/Navigations-/Überwachungsdienste, Flugberatungsdienste, Such- und Rettungsdienste sowie Wetterdienste) auf FAB CE ab.