

## 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:

Förmliche Beendigung der CEATS Vereinbarung wegen inhaltlicher Inkompatibilität zu den nunmehr geltenden EU-Verordnungen.

### 3. Inhalt, Problemlösung:

Förmliche Beendigung der CEATS Vereinbarung.

### 4. Alternativen:

Keine.

### 5. Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

#### 5.1 Finanzielle Auswirkungen:

Alle aus der CEATS Vereinbarung resultierenden Kosten wurden bereits im Zeitraum 2008 bis 2010 getilgt. Somit entstehen keine finanziellen Konsequenzen aus der Beendigung der CEATS Vereinbarung für Österreich.

#### 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.

### 7. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

Die Vereinbarung über die Beendigung der Vereinbarung vom 27. Juni 1997 über die Bereitstellung und den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen und –diensten durch EUROCONTROL in der Bezirkskontrollzentrale des oberen Luftraums für die zentraleuropäischen Flugsicherungsdienste und der Besonderen Vereinbarung zur Durchführung von Artikel 6 der CEATS Vereinbarung hat gesetzändernden bzw. gesetzergänzenden Inhalt und bedarf daher der Genehmigung des Nationalrats gemäß Art. 50 Abs. 1 Z 1 B-VG. Sie hat nicht politischen Charakter. Es ist nicht erforderlich, eine allfällige unmittelbare Anwendung der Vereinbarung 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 die Vereinbarung 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“) erteilt klare Vorgaben für die Errichtung und den Betrieb sogenannter „funktionaler Luftraumböcke – 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 wegen inhaltlicher Inkompatibilität zu den nunmehr geltenden EU-Verordnungen förmlich zu beenden. 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 der Vereinbarung über die Beendigung der CEATS Vereinbarung und 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.

Alle aus der CEATS Vereinbarung resultierenden Kosten wurden bereits im Zeitraum 2008 bis 2010 getilgt. Somit bestehen keinerlei Verpflichtungen zu den CEATS-Vertragspartnern und es entstehen keine finanziellen Konsequenzen aus der Beendigung der CEATS Vereinbarung für Österreich.

## **Besonderer Teil**

### **Zu Präambel:**

In den beiden ersten Absätzen wird die Tatsache, dass die CEATS Vereinbarung bzw. die Besondere Vereinbarung zur Durchführung von Artikel 6 der CEATS Vereinbarung am 27. Juni 1997 geschlossen wurde und durch die fünfte Ratifikation (Bosnien/Herzegowina) am 28. August 2004 in Kraft getreten ist, beschrieben.

Absätze drei und vier listen die hierzu auf Ebene der EUROCONTROL Kommission (als höchstes Leitungsgremium) getroffenen Maßnahmen auf, welche im Rahmen der Verwirklichung wie auch zur Beendigung von CEATS getroffen wurden.

Absätze fünf bis acht erläutern den Beschluss der CEATS Koordinierungsgruppe (CEATS Co-ordination Group als oberstes Leitungsgremium zu CEATS) vom 28. März 2008 sowie den Beschluss der CEATS Verkehrsminister vom 12. Juni 2008, welche den Wunsch der „CEATS Staaten“ ausdrücken, die Vereinbarung zu beenden.

Absatz neun erklärt, dass die CEATS Vertragsstaaten beabsichtigen einen „funktionellen Luftraumblock“ im Einklang mit den EU Verordnungen des „einheitlichen europäischen Luftraums – Single European Sky/SES“ zu errichten.

Absatz zehn nimmt Bezug auf die völkerrechtlichen Grundsätze in Übereinstimmung mit dem Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge zwischen Staaten und internationalen Organisationen.

#### **Zu Art. 1:**

Dieser Artikel normiert die gemeinsame Beendigung der CEATS Vereinbarung (Abs. 1) und der Beendigung der Besonderen Vereinbarung (Abs. 2 zur Durchführung des Artikel 6 der CEATS Vereinbarung) sowie der Entbindung aus allen Verpflichtungen aus beiden Vereinbarungen. Die Entbindung nimmt lediglich die finanziellen Verpflichtungen der Vertragsparteien aus, welche im folgenden Artikel 2 geregelt werden.

#### **Zu Art. 2:**

Diese Bestimmung legt fest, dass die „CEATS Vertragsparteien“ an ihre finanziellen Verpflichtungen, welche sich aus der (vorläufigen) Anwendung der CEATS Vereinbarung ergeben, gebunden sind. Hierzu zählen Personal- und Betriebskosten für die bereits errichteten Hilfseinheiten für CEATS in Brüssel, Budapest und Prag, sowie Investitionskosten und Kosten aus der Tilgung von Darlehen, welche für die Vorbereitung von der EUROCONTROL eingestellt wurden. Die Auflistung dieser Kosten ist in der Anlage 1 zur „CEATS Beendigungsvereinbarung“ angeschlossen.

#### **Zu Art. 3:**

Absatz 1 dieses Artikels legt fest, dass die Vertragsparteien einander das angemessene und kostenfreie Recht auf Zugang und Nutzung aller Dokumente und Materialien, welche für das CEATS Projekt erstellt wurden, gewähren.

Absatz 2 normiert, dass die Rechte am geistigen Eigentum aus der CEATS Vereinbarung sowie der Besonderen Vereinbarung bei den „CEATS Vertragsparteien“ verbleiben. Hierbei wird der gegenseitige Zugriff auf die im gemeinsamen Besitz befindlichen Rechte gewährt, welche neben den Vertragsparteien (Staaten) auch die jeweiligen nationalen Flugsicherungsorganisationen miteinschließt.

#### **Zu Art. 4:**

Diese Bestimmung regelt die Streitbeilegung über die Auslegung und Anwendung dieser „Beendigungsvereinbarung“, welche im Wege einer endgültigen und verbindlichen Schlichtung im Rahmen der zum Zeitpunkt der Streitigkeit gültigen Fakultativen Schiedsordnung des Ständigen Schiedshofs für die Beilegung von Streitigkeiten beizulegen ist.

#### **Zu Art. 5:**

Absatz 1 normiert, dass die Vereinbarung entsprechend den innerstaatlichen Anforderungen der Ratifikation, Unterzeichnung bzw. Annahme oder Genehmigung bedarf.

Absatz 2 legt fest, dass die Ratifikations-, Unterzeichnungs-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde bei der Regierung des Königreichs Belgien zu hinterlegen ist.

Absatz 3 legt fest, dass EUROCONTROL durch Unterschrift des Generaldirektors der EUROCONTROL Agentur nach Ermächtigung der EUROCONTROL Kommission (siehe Präambel, Absatz vier) Vertragspartei dieser Vereinbarung wird.

Absatz 4 legt fest, dass diese Vereinbarung für alle Vertragsparteien am 30. Tag nach jenem Datum in Kraft tritt, an dem die letzten Urkunde über die Ratifikation, Unterzeichnung, Annahme bzw. Genehmigung von den Staaten hinterlegt wurde.

Die Beendigungsvereinbarung wird analog zur CEATS Vereinbarung wie auch der Besonderen Vereinbarung in allen „CEATS bzw. EUROCONTROL Sprachen“ (bosnischer, kroatischer, tschechischer, englischer, französischer, deutscher, ungarischer, italienischer, serbischer, slowakischer und slowenischer Sprache) unterfertigt und urschriftlich im Archiv der Regierung des Königreichs

Belgien hinterlegt, welche den „CEATS Mitgliedstaaten“ und der EUROCONTROL eine beglaubigte Abschrift übermittelt. Bei sprachlichen Abweichungen ist der englische Wortlaut maßgebend.

**Zu Anlage 1:**

Die Anlage enthält die von den „CEATS Staaten“ und der EUROCONTROL am 28. März 2008 getroffene Vereinbarung über die Begleichung aller noch verbliebenen Kosten für die Errichtung bzw. Vorbereitung des CEATS Projekts. Italien hatte bereits 2005 in einer diplomatischen Note mitgeteilt, dass es die CEATS Vereinbarungen nicht ratifizieren würde, so dass mit Italien eine gesonderte Finanzierungsvereinbarung getroffen wurde. Die CEATS Kosten wurden hierfür in einem eigenen EUROCONTROL Budgettitel (Einzelplan VI – CEATS) von der Agentur für den Zeitraum 2008 bis 2010 ausgewiesen und sind zwischenzeitlich getilgt. Österreich hat hierzu einen Anteil von 26,23 % bzw. MEUR 2,088 getragen, der jedoch ausschließlich im Wege von Flugsicherungsgebühren erstattet wurde. Im Gegenzug hat die EUROCONTROL Agentur die CEATS Staaten im Zeitraum 2008 bis 2010 mittels der hierfür eingestellten Ressourcen und im Wege einer gesonderten Vereinbarung dabei unterstützt, um die Vorarbeiten zur Errichtung eines EU konformen „funktionellen Luftraumblocks“ durchzuführen.