

**LUFTVERKEHRSABKOMMEN**  
**ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG**  
**UND DIE REGIERUNG DER REPUBLIK COSTA RICA**

PRÄAMBEL

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung von Costa Rica werden in diesem Abkommen als die „Vertragsparteien“ bezeichnet;

Als Parteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago geschlossenen Übereinkommens über die Internationale Zivilluftfahrt;

Von dem Wunsche geleitet, einen sicheren und ordnungsgemäßen internationalen Flugverkehr einzurichten und eine größtmögliche internationale Zusammenarbeit in diesem Zusammenhang zu fördern; und

Von dem Wunsche geleitet, zum Zwecke der Einrichtung und des Betriebs von Flugverkehrsdiensten zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus ein Abkommen zu schließen,

Sind wie folgt übereingekommen:

## INHALT

- Artikel 1 - Begriffsbestimmungen:
- Artikel 2 - Anwendbarkeit des Übereinkommens von Chicago
- Artikel 3 - Erteilung von Rechten
- Artikel 4 - Benennung und Betriebsgenehmigungen
- Artikel 5 - Entzug, Widerruf oder Aussetzung der Betriebsgenehmigung
- Artikel 6 - Anwendbarkeit von Gesetzen und Bestimmungen
- Artikel 7 - Steuern
- Artikel 8 - Anerkennung von Zertifikaten und Erlaubnisscheinen
- Artikel 9 - Luftsicherheit
- Artikel 10 - Sicherheit in der Luftfahrt
- Artikel 11 - Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben
- Artikel 12 - Kapazität und fairer Wettbewerb
- Artikel 13 - Nutzergebühren
- Artikel 14 - Soziale Aspekte
- Artikel 15 - Umweltschutz
- Artikel 16 - Preise
- Artikel 17 - Verkauf, Umrechnung und Überweisung von Einnahmen
- Artikel 18 - Vertretung der Luftfahrtunternehmen
- Artikel 19 - Bodenabfertigung
- Artikel 20 - Leasing
- Artikel 21 - Code-Sharing
- Artikel 22 - Intermodaler Verkehr
- Artikel 23 - Wartung, Instandhaltung oder Reparatur von Luftfahrzeugen
- Artikel 24 - Bereitstellung von Statistiken
- Artikel 25 - Konsultationen und Änderungen
- Artikel 26 - Beilegung von Streitigkeiten
- Artikel 27 - Einhaltung multilateraler Übereinkommen
- Artikel 28 - Kündigung
- Artikel 29 - Registrierung
- Artikel 30 - Inkrafttreten

Anhang I - Streckenplan

Anhang II - Exklusive Luftfrachtdienste

## ARTIKEL 1 – BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

1. Im Rahmen dieses Abkommens, sofern der Kontext nichts Anderes verlangt:
  - a) bezeichnet der Begriff „Luftfahrtbehörden“ im Falle Österreichs das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und im Falle der Regierung der Republik Costa Rica das Ministerium für Öffentliche Arbeiten und Verkehr, den Technischen Rat für Zivilluftfahrt oder die Generaldirektion für Zivilluftfahrt oder in beiden Fällen jede Person oder Stelle, die befugt ist, die derzeit von den oben genannten Behörden ausgeübten Funktionen oder ähnliche Funktionen wahrzunehmen;
  - b) bezeichnet der Begriff „vereinbarte Dienste“ internationale Linienflugdienste auf den in Anhang I zu diesem Abkommen angeführten Flugstrecken zur Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post, getrennt oder in Kombination entsprechend den vereinbarten zulässigen Kapazitäten;
  - c) bezeichnet der Begriff „Abkommen“ das vorliegende Abkommen mit seinen Anhängen und Änderungen;
  - d) bezeichnet der Begriff „Anhang“ die Anhänge I und II zu diesem Abkommen in der jeweils geltenden Fassung. Die Anhänge bilden einen festen Bestandteil dieses Abkommens, und alle Bezugnahmen auf das Abkommen beinhalten auch die Anhänge, außer sofern ausdrücklich anders vereinbart.
  - e) haben die Begriffe „Flugverkehrsdienst“, „internationaler Flugverkehrsdienst“, „Luftfahrtunternehmen“ und „nichtgewerbliche Landung“ die Bedeutungen, die ihnen jeweils in Artikel 96 des Abkommens zugewiesen werden;
  - f) bezeichnet der Begriff „Luftverkehrsbetreiberzeugnis“ ein Dokument, das einem Luftfahrtunternehmen von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei ausgestellt wird und in dem bestätigt wird, dass das betreffende Luftfahrtunternehmen über die fachliche Eignung und Organisation verfügt, um den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen für die in dem Zeugnis genannten Luftverkehrstätigkeiten zu gewährleisten;

- g) bezeichnet der Begriff „Luftfahrzeugausrüstung“ Gegenstände mit Ausnahme von Vorräten und abnehmbaren Ersatzteilen, die zur Verwendung an Bord eines Luftfahrzeugs während des Fluges bestimmt sind, einschließlich Erste Hilfe- und Überlebensausrüstung;
- h) bezeichnet der Begriff „Kapazität“ den Umfang der im Rahmen des Abkommens erbrachten Dienstleistungen, in der Regel gemessen an der Anzahl der Flüge (Frequenzen), der Sitzplätze oder der Tonnen Fracht, die in einem Markt (Städtepaar oder Land-zu-Land) oder auf einer Strecke während eines bestimmten Zeitraums, z. B. täglich, wöchentlich, jahreszeitlich oder jährlich, angeboten werden;
- i) bezeichnet der Begriff „Übereinkommen von Chicago“ das Übereinkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, und schließt alle gemäß Artikel 90 dieses Abkommens angenommenen Anhänge sowie alle Änderungen der Anhänge oder des Abkommens nach den Artikeln 90 und 94 ein, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien wirksam geworden sind;
- j) bezeichnet der Begriff „Change of gauge“ den Wechsel des Luftfahrzeugs bei gleicher Flugnummer an einem oder mehreren Punkten der angeführten Strecken;
- k) bezeichnet der Begriff „Code-Sharing“ eine Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Luftfahrtunternehmen, nach der ein Flug, der vom sogenannten „ausführenden Luftfahrtunternehmen“ durchgeführt wird, auch von den als „vermarktende Luftfahrtunternehmen“ bezeichneten anderen Luftfahrtunternehmen mit deren eigenem Airline-Code unter deren eigener Flugnummer vermarktet werden kann;
- l) bezeichnet der Begriff „Benanntes Luftfahrtunternehmen“ ein Luftfahrtunternehmen, das gemäß Artikel 4 des vorliegenden Abkommens benannt und autorisiert wurde;

- m) bezeichnet der Begriff „Ersatzteile“ Artikel mit Reparatur- oder Ersatzcharakter zum Einbau in ein Luftfahrzeug während des Fluges, einschließlich Bordvorräte;
- n) bezeichnet der Begriff „Intermodale Beförderung“ die öffentliche entgeltliche Beförderung von Passagieren, Fracht und Post durch Luftfahrzeuge und eine oder mehrere Beförderungsarten zu Land und zu Wasser, entweder separat oder gemeinsam;
- o) bezeichnet der Begriff „Preis“:
- (i) „Flugpreise“, die an Luftfahrtunternehmen oder deren Agenten oder andere Verkäufer von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und Gepäck im Luftverkehr zu zahlen sind, sowie alle Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich der Vergütung und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten angeboten werden.
  - (ii) „Luftfrachtraten“, die für die Beförderung von Post und Fracht zu zahlen sind, sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich der Vergütung und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten angeboten werden.
- Diese Definition umfasst, soweit zutreffend, die Beförderung auf dem Landweg in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr und die Bedingungen, denen ihre Anwendung unterliegt;
- p) bezeichnet der Begriff „Selbstabfertigung“ eine Situation, in der der Flughafennutzer eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten unmittelbar für sich selbst erbringt und keinen wie auch immer gearteten Abkommen mit Dritten über die Erbringung dieser Dienste abschließt; im Sinne dieser Definition gelten Flughafennutzer untereinander nicht als Dritte, wenn:
- a) ein Flughafennutzer die Mehrheit an dem anderen hält, oder
  - b) eine einzige Körperschaft eine Mehrheitsbeteiligung an beiden hält.
- q) bezeichnet der Begriff „Festgelegte Strecken“ die in Anhang I dieses Abkommens (Streckenplan) festgelegten Strecken;
- r) bezeichnet der Begriff „Staatliche Förderung oder Unterstützung“ die Bereitstellung von direkten oder indirekten diskriminierenden Unterstützungen für ein benanntes

Luftfahrtunternehmen durch den Staat oder durch eine vom Staat benannte oder kontrollierte öffentliche oder private Einrichtung. Dazu gehören unter anderem die Verrechnung von Betriebskosten, die Bereitstellung von Kapital, nicht rückzahlbaren Zuschüssen oder Darlehen zu Vorzugsbedingungen, die Gewährung finanzieller Vorteile durch den Verzicht auf Gewinne oder auf die Einziehung fälliger Beträge, der Verzicht auf eine normale Rendite aus den eingesetzten öffentlichen Mitteln, Steuerbefreiungen, Ausgleichszahlungen für finanzielle Belastungen durch die öffentliche Hand oder ein diskriminierender Zugang zu Flughafeneinrichtungen, Treibstoffen oder anderen angemessenen Einrichtungen, die für den normalen Betrieb von Luftverkehrsdiensten erforderlich sind.

- s) bezeichnet der Begriff „Vorräte“ leicht verbrauchbare Artikel, die während des Fluges an Bord eines Luftfahrzeugs verwendet oder verkauft werden, einschließlich Verbrauchsmaterial;
- t) hat der Begriff „Hoheitsgebiet“ die Bedeutung, die ihm in Artikel 2 des Abkommens zugewiesen wird;
- u) bezeichnet der Begriff „Nutzergebühren“ die Gebühren, die Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Flughafeninfrastruktur, Flughafenumwelt-, Flugnavigations- oder Luftsicherheitseinrichtungen oder -diensten einschließlich damit verbundener Dienste und Einrichtungen erheben;
- v) bezeichnet der Begriff „Änderungen der Anhänge“ jede zwischen den Luftfahrtbehörden vereinbarte Handlung, die eine inhaltliche Ergänzung der Anhänge dieses Abkommens beinhaltet. Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Staatsangehörige der Republik Österreich sind als Bezugnahmen auf Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu verstehen;
- w) sind Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Luftfahrtunternehmen der Republik Österreich als Bezugnahmen auf von der Republik Österreich benannte Luftfahrtunternehmen zu verstehen.

- x) sind Bezugnahmen in diesem Abkommen auf die „EU-Verträge“ als Bezugnahmen auf den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu verstehen;
- y) sind Bezugnahmen in diesem Abkommen auf die „Europäische Freihandelsassoziation“ als Bezugnahmen auf ihre Mitgliedstaaten Island, Liechtenstein, Norwegen und die Schweiz zu verstehen.

## **ARTIKEL 2 – ANWENDBARKEIT DES ÜBEREINKOMMENS VON CHICAGO**

Die Bestimmungen dieses Abkommens unterliegen den Bestimmungen des Übereinkommens von Chicago, soweit diese auf den internationalen Luftverkehr anwendbar sind.

## **Artikel 3 – ERTEILUNG VON RECHTEN**

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die folgenden Rechte in Bezug auf ihre internationalen Luftverkehrsdienste:
  - (a) das Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
  - (b) in ihrem Hoheitsgebiet nichtgewerbliche Landungen durchzuführen.
2. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei das in diesem Abkommen festgelegte Recht zur Einrichtung und Durchführung von Luftverkehrsdiensten auf den Strecken, die in dem in diesem Abkommen enthaltenen Streckenplan angeführt sind (im Folgenden auch „die vereinbarten Dienste“ und "die festgelegten Strecken“ genannt).
3. Die von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen haben das Recht, während des Flugbetriebs auf den festgelegten Strecken im Gebiet der anderen Vertragspartei an den im Streckenplan angegebenen Punkten Zwischenlandungen durchzuführen, um Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post, die für einen oder mehrere Punkte im Gebiet der ersten Vertragspartei bestimmt sind oder von dort kommen, einzeln oder zusammen an Bord zu nehmen und auszuladen („Rechte der dritten und vierten Freiheit“)
4. Die Gewährung von Verkehrsrechten nach den Absätzen 2 und 3 umfasst nicht die Gewährung des Rechts, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post zwischen Punkten im Gebiet

der Vertragspartei, die die Rechte gewährt, und Punkten im Gebiet eines Drittlandes oder umgekehrt zu befördern („Rechte der fünften Freiheit“). Die Verkehrsrechte der fünften Freiheit werden nur auf der Grundlage der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien nach dem Anhang gewährt.

5. Die Absätze 2 und 3 Enthaltenes sind nicht so zu verstehen, dass den von einer Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen das Recht eingeräumt wird, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post, die für einen anderen Ort im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind, entgeltlich an Bord zu nehmen.
6. Ist ein benanntes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konflikts, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage, einen Flugdienst auf seiner normalen Flugstrecke durchzuführen, bemüht sich die andere Vertragspartei nach besten Kräften, die Fortsetzung eines solchen Flugdienstes durch eine angemessene vorübergehende Änderung der Flugstrecke zu erleichtern.

#### **ARTIKEL 4 – BENENNUNG UND BETRIEBSGENEHMIGUNGEN**

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, für die Durchführung der vereinbarten Dienste auf jeder der in Anhang I genannten Strecken ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen zu benennen und diese Benennungen zu entziehen oder zu ändern. Benennungen bedürfen der Schriftform.
2. Benennungen erfolgen durch schriftliche Benachrichtigung zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien über die diplomatischen Kanäle.
3. Nach Eingang einer Benennung und eines Antrags des benannten Luftfahrtunternehmens in der für die Betriebsgenehmigung und die Erlaubnis vorgeschriebenen Form und Weise erteilt jede Vertragspartei die entsprechende Betriebsgenehmigung mit minimaler verfahrenstechnischer Verzögerung, sofern:
  - a) im Falle eines von der Republik Costa Rica benannten Luftfahrtunternehmens:

- (i) dieses im Hoheitsgebiet der Republik Costa Rica niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung gemäß den geltenden Gesetzen der Republik Costa Rica verfügt; und
  - (ii) die wirksame gesetzliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens von der Republik Costa Rica ausgeübt und aufrechterhalten wird, die für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig ist, und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Benennung eindeutig angegeben ist; und
  - (iii) das Luftfahrtunternehmen tatsächlich unter der Kontrolle der Republik Costa Rica und/oder ihrer Staatsangehörigen steht.
- b) Im Falle eines von der Republik Österreich benannten Luftfahrtunternehmens:
- (i) das Luftfahrtunternehmen im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung gemäß dem Recht der Europäischen Union verfügt; und
  - (ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Benennung eindeutig angegeben ist; und
  - (iii) das Luftfahrtunternehmen im direkten oder mehrheitlichen Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Staaten der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten steht und tatsächlich von ihnen kontrolliert wird.
- c) das benannte Luftfahrtunternehmen qualifiziert ist, die Bedingungen zu erfüllen, die nach den Gesetzen und Vorschriften vorgeschrieben sind, die normalerweise – in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens von Chicago – von der Vertragspartei, die die Benennung erhält, auf den Betrieb internationaler

Luftverkehrsdienste angewendet werden.

3. Nach Erhalt der Betriebsgenehmigung oder der Erlaubnis nach Absatz 2 dieses Artikels kann ein benanntes Luftfahrtunternehmen jederzeit damit beginnen, die vereinbarten Dienste, für die es benannt wurde, vollständig oder teilweise zu betreiben, vorausgesetzt, das Luftfahrtunternehmen hält die geltenden Bestimmungen dieses Abkommens ein.

## **ARTIKEL 5 – ENTZUG, WIDERRUF ODER AUSSETZUNG DER BETRIEBSGENEHMIGUNG**

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, einem von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen die Betriebsgenehmigungen oder technischen Erlaubnisse zu verweigern oder diese zu widerrufen, auszusetzen oder mit Auflagen zu versehen, wenn vorübergehend oder dauerhaft:

a) im Falle eines von der Republik Costa Rica benannten Luftfahrtunternehmens:

- (i) das Luftfahrtunternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Republik Costa Rica niedergelassen ist und über keine gültige Betriebsgenehmigung nach den geltenden Rechtsvorschriften der Republik Costa Rica verfügt; oder
- (ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt oder aufrechterhält oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Benennung nicht eindeutig angegeben ist; oder
- (iii) das Luftfahrtunternehmen nicht unter der tatsächlichen Kontrolle der Republik Costa Rica und/oder deren Staatsangehörigen steht.

b) im Falle eines von der Republik Österreich benannten Luftfahrtunternehmens:

- (i) dieses nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen ist oder über keine gültige Betriebsgenehmigung gemäß dem Recht der Europäischen Union verfügt; oder

- (ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt oder aufrechterhält, oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Benennung nicht eindeutig angegeben ist; oder
  - (iii) das Luftfahrtunternehmen sich nicht in direktem oder mehrheitlichem Besitz von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten befindet oder nicht tatsächlich von diesen kontrolliert wird.
- c) ein solches Luftfahrtunternehmen nicht nachweisen kann, dass es die Voraussetzungen erfüllt, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften vorgeschrieben sind, die von der Vertragspartei, die die Benennung erhält, normalerweise und in angemessener Weise in Übereinstimmung mit dem Abkommen auf den Betrieb internationaler Luftverkehrsdienste angewandt werden; oder
  - d) das Luftfahrtunternehmen die Gesetze und/oder Vorschriften der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, nicht einhält; oder
  - e) das Luftfahrtunternehmen in seinem Betrieb die Bestimmungen dieses Abkommens anderweitig nicht einhält.

**2.** Sofern nicht der sofortige Widerruf oder die Aussetzung oder die Auferlegung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Bedingungen unerlässlich ist, um weitere Verstöße gegen Gesetze und/oder Vorschriften zu verhindern, oder sofern nicht der faire Wettbewerb, die Sicherheit oder die Gefahrenabwehr Maßnahmen gemäß den Bestimmungen von Artikel 12 (Fairer Wettbewerb), 9 (Luftsicherheit) oder 10 (Sicherheit in der Luftfahrt) erfordern, wird dieses Recht erst nach Konsultation der Luftfahrtbehörden gemäß Artikel 25 dieses Abkommens ausgeübt.

## **ARTIKEL 6 – ANWENDUNG VON GESETZEN UND BESTIMMUNGEN**

1. Die Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer Vertragspartei über die Zulassung von im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen für ihr Hoheitsgebiet, ihren Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet oder ihren Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet oder über den Betrieb und die Navigation dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Hoheitsgebiets sind auf die Luftfahrzeuge der von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen anzuwenden und von diesen Luftfahrzeugen beim Einflug in das Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei, beim Ausflug aus diesem Hoheitsgebiet oder während des Aufenthalts in diesem Hoheitsgebiet zu beachten.

2. Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei über den Einflug in ihr Hoheitsgebiet, den Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet oder den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungen, Fracht- oder Poststücken von Luftfahrzeugen, einschließlich der Vorschriften über Einflug, Ausflug, Abfertigung, Ausflug, Einflug, Pässe, Zölle, Gesundheit und Quarantäne, sind von diesen Fluggästen, Besatzungen, Fracht- oder Poststücken der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei oder in ihrem Namen beim Einflug in das Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei, beim Ausflug aus dem Hoheitsgebiet der zweiten Vertragspartei oder während des Aufenthalts im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei einzuhalten.

3. Jede Vertragspartei gestattet den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zu ergreifen (z. B. den Einsatz von Dokumentenspezialisten), um sicherzustellen, dass nur Personen befördert werden, die die erforderlichen Voraussetzungen für den Einflug in oder den Durchflug durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erfüllen und im Besitz der erforderlichen Reisedokumente sind.

4. Jede Vertragspartei übermittelt der anderen Vertragspartei auf Anfrage Kopien der in diesem Artikel genannten einschlägigen Gesetze und Verordnungen.

5. Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschließlich Poststücke, die sich im direkten Transit durch das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei befinden und den dafür vorgesehenen Bereich des Flughafens nicht verlassen, werden nur einer vereinfachten Kontrolle unterzogen, außer aus Gründen der Luftsicherheit, der Betäubungsmittelkontrolle, der Verhinderung des illegalen Einflugs oder unter besonderen Umständen.

6. Jede Vertragspartei nimmt eine Person, die sich vor der Anbordnahme in ihrem Hoheitsgebiet aufgehalten hat und deren Einreise am Bestimmungsflughafen verweigert wurde, zur Prüfung wieder in ihr Hoheitsgebiet zurück. Ist eine Person, deren Einreise verweigert wurde, nicht oder nicht mehr im Besitz ihrer Reisedokumente oder sind diese Dokumente vernichtet worden, so akzeptiert eine Vertragspartei stattdessen ein von den Behörden der anderen Vertragspartei ausgestelltes Dokument, aus dem die Umstände der Anbordnahme und der Ankunft hervorgehen.

## **ARTIKEL 7 – STEUERN**

1. Auf Grundlage der Gegenseitigkeit werden Gewinne aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Verkehr nur im Gebiet derjenigen Vertragspartei besteuert, in dem sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet, wenn die steuerrechtlichen Vorschriften der anderen Vertragspartei dies zulassen.

2. Kapital, das durch im internationalen Verkehr betriebene Luftfahrzeuge und durch bewegliches Vermögen, das zum Betrieb dieser Luftfahrzeuge gehört, repräsentiert wird, kann nur im Gebiet derjenigen Vertragspartei besteuert werden, in dem sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet, sofern die steuerlichen Rechtsvorschriften der anderen Vertragspartei dies zulassen.

3. Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Besteuerung von Einkommen und Vermögen, so sind die Bestimmungen dieses Abkommens maßgebend.

## **ARTIKEL 8 – ANERKENNUNG VON ZERTIFIKATEN UND LIZENZEN**

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die in Übereinstimmung mit den Gesetzen und Vorschriften einer Vertragspartei, im Falle der Republik Österreich auch mit den Gesetzen und Vorschriften der Europäischen Union, ausgestellt oder für gültig erklärt wurden und noch nicht abgelaufen sind, werden von der anderen Vertragspartei für die Durchführung der vereinbarten Flugverkehrsdienste als gültig anerkannt, vorausgesetzt, dass diese Zeugnisse oder Erlaubnisscheine ausgestellt oder für gültig erklärt wurden und den im

Rahmen des Übereinkommens von Chicago festgelegten Mindeststandards entsprechen oder darüber hinausgehen.

2. Absatz 1) gilt auch in Bezug auf von der Österreichischen Bundesregierung benannte Luftfahrtunternehmen, deren regulatorische Kontrolle von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird.

Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, die Anerkennung von Lufttüchtigkeitszeugnissen, Befähigungszeugnissen oder Erlaubnissen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder von einem anderen Staat erteilt oder gültig gemacht wurden, für den Flug über ihr eigenes Hoheitsgebiet zu verweigern.

## **ARTIKEL 9 – LUFTSICHERHEIT**

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei aufrechterhaltenen Sicherheitsstandards in Bereichen, die sich auf luftfahrttechnische Einrichtungen, Flugbesatzungen, Luftfahrzeuge und den Betrieb von Luftfahrzeugen beziehen, verlangen. Diese Konsultationen erfolgen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach der entsprechenden Anfrage.

2. Stellt eine Vertragspartei im Anschluss an solche Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei in den in Absatz 1 genannten Bereichen Sicherheitsstandards, die den zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Übereinkommen (Dok. 7300) festgelegten Mindeststandards entsprechen, nicht wirksam aufrechterhält und anwendet, so wird die andere Vertragspartei über diese Feststellungen und die Schritte unterrichtet, die für erforderlich gehalten werden, um die Standards der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu erfüllen. Die andere Vertragspartei ergreift daraufhin geeignete Abhilfemaßnahmen. Das Nichtergreifen geeigneter Maßnahmen seitens der anderen Vertragspartei innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder eines längeren vereinbarten Zeitraums gilt als Grund für die Anwendung von Artikel 5 dieses Abkommens (Widerruf).

3. Ungeachtet der in Artikel 33 des Abkommens genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von den benannten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei im Verkehr in das oder aus dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, während des Aufenthalts im Gebiet der anderen Vertragspartei einer Untersuchung durch die

bevollmächtigten Vertreter der anderen Vertragspartei an Bord und in der Umgebung des Luftfahrzeugs unterzogen werden kann, um die Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Dokumente der Besatzung sowie den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen (in diesem Artikel als „Vorfeldinspektion“ bezeichnet), sofern dies nicht zu einer unangemessenen Verzögerung führt. Geben eine solche Vorfeldinspektion oder eine Reihe von Vorfeldinspektionen Anlass zu:

**a)** ernststen Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu dieser Zeit in Übereinstimmung mit der Konvention festgelegten Mindeststandards entspricht, oder

**b)** ernststen Bedenken, dass es an einer wirksamen Aufrechterhaltung und Verwaltung der zum ursprünglichen Zeitpunkt gemäß dem Abkommen festgelegten Sicherheitsstandards mangelt, so steht es der Vertragspartei, die die Inspektion durchführt, für die Zwecke des Artikels 33 des Abkommens frei, den Schluss zu ziehen, dass die Anforderungen, unter denen das Zeugnis oder der Erlaubnisschein für dieses Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeugs erteilt oder in Kraft gesetzt wurden, oder die Anforderungen, unter denen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den gemäß dem Abkommen festgelegten Mindeststandards entsprechen oder über diese hinausgehen.

**4.** Wird der Zugang zu einem Luftfahrzeug, das von oder im Namen eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei gemäß Absatz 3 betrieben wird, zum Zwecke einer Vorfeldinspektion von einem Vertreter dieses oder dieser Luftfahrtunternehmen verweigert, so steht es der anderen Vertragspartei frei, daraus zu schließen, dass schwerwiegende Bedenken der in Absatz 4 dieses Artikels genannten Art bestehen, und die in diesem Absatz genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.

**5.** Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich auszusetzen oder zu ändern, wenn die erste Vertragspartei aufgrund einer Vorfeldinspektion oder einer Reihe von Vorfeldinspektionen, einer Verweigerung des Zugangs zu einer Vorfeldinspektion, einer Konsultation oder aus anderen Gründen zu dem Schluss kommt, dass sofortige Maßnahmen für die Sicherheit des Flugbetriebs unerlässlich sind.

6. Jede Maßnahme einer Vertragspartei gemäß den oben genannten Absätzen (2) oder (6) wird beendet, sobald der Grund für ihre Ergreifung wegfällt.

7. Benennt die Republik Österreich ein Luftfahrtunternehmen, über das ein Mitgliedstaat der Europäischen Union die gesetzliche Kontrolle ausübt und aufrechterhält, so erstrecken sich die Rechte der anderen Vertragspartei nach diesem Artikel auch auf die Festlegung, Ausübung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsnormen durch diesen anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union sowie auf die Betriebsgenehmigung des Luftfahrtunternehmens.

## **ARTIKEL 10 –SICHERHEIT IN DER LUFTFAHRT**

1. Im Einklang mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der zivilen Luftfahrt vor widerrechtlichen Störungen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne Einschränkung der allgemeinen Natur ihrer Rechte und Pflichten gemäß internationalem Recht haben die Vertragsparteien insbesondere die Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963, das Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet in Den Haag am 16. Dezember 1970, das am 23. September 1971 in Montreal unterzeichnete Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, das Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet in Montreal am 24. Februar 1988 und das Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens, unterzeichnet in Montreal am 1. März 1991 und jedes andere Luftsicherheitsabkommen, das für beide Vertragsparteien verbindlich wird, einzuhalten.

2. Die Vertragsparteien haben einander über entsprechende Aufforderung jede erforderliche Unterstützung zukommen zu lassen, um die widerrechtliche Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit der besagten Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren wechselseitigen Beziehungen in Übereinstimmung

mit den von der ICAO als Anhänge zum Abkommen festgelegten Luftsicherheitsbestimmungen , soweit diese Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass die Betreiber von Luftfahrzeugen, die in ihrem Register eingetragen sind, oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ständigen Wohnsitz im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder im Fall der Republik Österreich die Betreiber von Luftfahrzeugen, die in ihrem Hoheitsgebiet gemäß den EU-Verträgen niedergelassen sind und über eine gültige Betriebsgenehmigung gemäß dem Recht der Europäischen Union verfügen, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet in Übereinstimmung mit diesen Luftsicherheitsbestimmungen handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass ihre Luftfahrzeugbetreiber verpflichtet sind, beim Ausflug aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei oder während des Aufenthalts im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Luftsicherheitsvorschriften zu beachten, die mit dem in dem betreffenden Land geltenden Recht, im Falle der Republik Österreich auch mit dem Recht der Europäischen Union, in Einklang stehen.

5. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Hoheitsgebiet angemessene Maßnahmen zum Schutz des Luftfahrzeugs und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzung, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens oder Beladens wirksam angewendet werden. Die Vertragsparteien behandeln auch jedes Ersuchen der jeweils anderen Vertragspartei bezüglich angemessener Sicherheitsvorkehrungen bei besonderen Bedrohungen wohlwollend.

6. Bei Eintreten eines Vorfalls oder bei Androhung der widerrechtlichen Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge oder sonstiger widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit dieser Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Vertragsparteien einander durch einen erleichterten Informationsfluss und sonstige geeignete Maßnahmen zur schnellen und sicheren Beendigung eines derartigen Vorfalls oder einer derartigen Bedrohung.

7. Hat eine Vertragspartei berechtigten Grund zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abgewichen ist, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Solche Beratungen beginnen innerhalb von dreißig (15)

Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens einer Vertragspartei. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach dem Datum eines solchen Ersuchens keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so ist dies ein Grund für die Anwendung von Artikel 5 dieses Abkommens (Aufhebung). Wenn eine schwerwiegende Notlage dies erfordert, kann jede Vertragspartei vor Ablauf einer Monatsfrist vorläufige Maßnahmen ergreifen.

## **ARTIKEL 11 – BEFREIUNG VON ZÖLLEN UND ANDEREN ABGABEN**

1. Luftfahrzeuge, die im internationalen Luftverkehr von den benannten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei betrieben werden, sowie deren reguläre Ausrüstung, Ersatzteile einschließlich Triebwerken, Treibstoff- und Schmierstoffvorräten und Bordvorräten (einschließlich Nahrungsmitteln, Getränken und Tabak), die sich an Bord dieser Luftfahrzeuge befinden, werden von der anderen Vertragspartei bei der Ankunft im Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Arten von Zöllen, Inspektionsgebühren und sonstigen steuerlichen Abgaben befreit, sofern diese reguläre Ausrüstung und diese anderen Gegenstände an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben.
2. Von denselben Zöllen, Gebühren und Abgaben, mit Ausnahme von Abgaben im Zusammenhang mit der erbrachten Dienstleistung, sind ferner befreit:
  - a) Kraftstoff, Schmiermittel, Luftfahrzeugvorräte, Ersatzteile für die Wartung oder Instandsetzung von Luftfahrzeugen, die auf einer bestimmten Strecke eingesetzt werden, einschließlich Triebwerken und regulärer Bordausrüstung, die von Luftfahrzeugen der benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei in das Gebiet der einen Vertragspartei eingeführt werden und ausschließlich zur Verwendung durch Luftfahrzeuge der genannten Luftfahrtunternehmen bestimmt sind;
  - b) Treibstoff, Schmiermittel, Luftfahrzeugvorräte, Ersatzteile für die Wartung oder Instandsetzung von Luftfahrzeugen, die auf einer bestimmten Strecke eingesetzt werden, einschließlich Triebwerken und regulärer Bordausrüstung, die im Gebiet jeder Vertragspartei von Luftfahrzeugen der benannten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei im Zuge der Durchführung der vereinbarten Dienste innerhalb der von den zuständigen Behörden der genannten anderen Vertragspartei festgelegten Grenzen und Bedingungen an Bord genommen werden und ausschließlich zum Gebrauch und Verbrauch

während des Fluges bestimmt sind.

3. Befreiungen von Zöllen und anderen Abgaben werden auf der Grundlage der Gegenseitigkeit für Personaluniformen, Computer und Flugscheindrucker gewährt, die vorübergehend in das Gebiet einer Vertragspartei zur ausschließlichen Verwendung durch die benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingeführt werden.

4. Das Material, für das die in den vorstehenden Absätzen vorgesehenen Befreiungen von Zöllen und anderen Abgaben gelten, darf ausschließlich für die Zwecke des internationalen Luftverkehrs verwendet werden und muss bei Nichtverwendung wieder ausgeführt werden, es sei denn, seine Weitergabe an andere internationale Luftfahrtunternehmen oder seine endgültige Einfuhr wird nach den im Gebiet der betreffenden Vertragspartei geltenden Bestimmungen gestattet.

5. Die in diesem Artikel genannten Befreiungen, die auch für den Teil der oben genannten Materialien gelten, der während des Fluges über das Gebiet der Vertragspartei, die die Befreiungen gewährt, verwendet oder verbraucht wird, werden auf Grundlage von Gegenseitigkeit gewährt und können von der Einhaltung der in diesem Gebiet allgemein geltenden besonderen Förmlichkeiten, einschließlich Zollkontrollen, abhängig gemacht werden.

## **ARTIKEL 12 – KAPAZITÄT UND FAIRER WETTBEWERB**

1. Die Vertragsparteien erkennen an, dass es ihr gemeinsames Ziel ist, ein faires und wettbewerbsorientiertes Umfeld und faire und gleiche Chancen für den Wettbewerb bei der Durchführung der vereinbarten Flugdienste auf den angegebenen Strecken zu bieten. Daher ergreifen die Vertragsparteien alle geeigneten Maßnahmen, um die vollständige Durchsetzung dieses Ziels zu gewährleisten.

2. Jede Vertragspartei räumt den benannten Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien faire und gleiche Chancen für den Wettbewerb bei der Erbringung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs ein. Jede Vertragspartei ergreift erforderlichenfalls in ihrem Zuständigkeitsbereich alle geeigneten Maßnahmen, um alle Formen von Diskriminierung oder unlauteren Wettbewerbspraktiken zu beseitigen, die sich nachteilig auf die Wettbewerbsposition der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auswirken.

- 3.** Jede Vertragspartei gestattet jedem benannten Luftfahrtunternehmen, die Häufigkeit und Kapazität des von ihm angebotenen internationalen Luftverkehrs auf Grundlage kommerzieller Erwägungen auf dem Markt zu bestimmen. In Übereinstimmung mit diesem Recht beschränkt keine Vertragspartei einseitig den Umfang des Verkehrs, die Häufigkeit oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder die Luftfahrzeugtypen, die von den von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen betrieben werden, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen oder betrieblichen Gründen, aus Gründen der Sicherheit des Flugverkehrsmanagements, des Umwelt- oder Gesundheitsschutzes erforderlich oder in diesem Abkommen anders vorgesehen.
- 4.** Die von einer Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen können verpflichtet werden, ihre Flugpläne den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Datum ihrer Einführung zur Genehmigung oder Notifizierung vorzulegen. Das gleiche Verfahren gilt für etwaige Änderungen des Flugplans. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der betreffenden Luftfahrtbehörde verkürzt werden.
- 5.** Keine der Vertragsparteien gestattet dem oder den von ihr benannten Luftfahrtunternehmen, zusammen mit einem oder mehreren anderen Luftfahrtunternehmen oder getrennt Marktmacht in einer Weise zu missbrauchen, die eine erhebliche Schwächung eines Wettbewerbers oder den Ausschluss eines Wettbewerbers von einer Strecke zur Folge hat oder haben kann oder soll.
- 6.** Keine Vertragspartei darf staatliche Förderung oder Unterstützung für ein oder mehrere ihrer benannten Luftfahrtunternehmen in einer Weise gewähren oder zulassen, die die fairen und gleichen Chancen der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei im Wettbewerb bei der Durchführung des internationalen Luftverkehrs beeinträchtigen würde.
- 7.** Gewährt eine Vertragspartei einem benannten Luftfahrtunternehmen eine staatliche Förderung oder Unterstützung für Dienste, die im Rahmen dieses Abkommens durchgeführt werden, so verlangt sie von diesem Luftfahrtunternehmen, die Förderungen oder Unterstützung in seiner Rechnungslegung klar und gesondert auszuweisen.
- 8.** Hat eine Vertragspartei begründete Bedenken, dass die von ihr benannten Luftverkehrsunternehmen diskriminiert werden oder unfairen Praktiken ausgesetzt sind, oder dass sich eine Beihilfe oder Unterstützung, die von der anderen Vertragspartei erwogen oder gewährt

wird, nachteilig auf die Möglichkeit der Luftverkehrsunternehmen der ersten Vertragspartei auswirkt oder auswirken könnte, in billiger und gleicher Weise am Wettbewerb zur Bereitstellung von internationalen Luftverkehrsdiensten teilzunehmen, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Solche Konsultationen beginnen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens einer Vertragspartei. Kommt innerhalb von dreißig (30) Tagen nach dem Beginn solcher Konsultationen keine zufriedenstellende Einigung zustande, ist dies ein Grund, die Ausübung der in Artikel 2 (Erteilung von Rechten) dieses Abkommens genannten Rechte durch das von der anderen Vertragspartei benannte Luftfahrtunternehmen auszusetzen, die Betriebsgenehmigung zu widerrufen oder die Ausübung dieser Rechte an Bedingungen zu knüpfen, die andere Vertragspartei für erforderlich hält.

### **ARTIKEL 13 – NUTZUNGSgebÜHREN**

1. Keine Vertragspartei darf dem benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei Benutzungsgebühren auferlegen oder gestatten, die höher sind als die Benutzungsgebühren für ihre eigenen Luftfahrtunternehmen, die ähnliche internationale Flugdienste durchführen.
2. Jede Vertragspartei fördert die Konsultation über die Benutzungsgebühren zwischen ihren zuständigen Gebührenerhebungsstellen und den Luftfahrtunternehmen, die die von diesen Gebührenerhebungsstellen bereitgestellten Dienste und Einrichtungen nutzen, soweit dies über die Vertretungsorganisationen der Luftfahrtunternehmen möglich ist. Vorschläge für Änderungen der Nutzergebühren sind den Nutzern in angemessener Weise mitzuteilen, um ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Meinung zu äußern, bevor Änderungen vorgenommen werden. Jede Vertragspartei ermutigt ihre zuständigen Gebührenerhebungsstellen und diese Nutzer außerdem, sachdienliche Informationen über die Nutzergebühren auszutauschen.

### **ARTIKEL 14 – SOZIALE ASPEKTE**

1. Die Vertragsparteien erkennen an, dass es wichtig ist, die Auswirkungen dieses Abkommens auf Arbeit, Beschäftigung und Arbeitsbedingungen zu berücksichtigen. Die Vertragsparteien kommen überein, in Arbeitsfragen im Rahmen dieses Abkommens zusammenzuarbeiten, unter anderem in Bezug auf die Auswirkungen auf die Beschäftigung, die Grundrechte am Arbeitsplatz, die Arbeitsbedingungen, den sozialen Schutz und den sozialen Dialog.

2. Die Vertragsparteien fördern durch ihre Gesetze, Vorschriften und Praktiken ein hohes Maß an Schutz im arbeits- und sozialrechtlichen Bereich der Zivillufffahrt.

3. Die Vertragsparteien erkennen die Bedeutung der Nutzen an, die sich ergeben, wenn die erheblichen wirtschaftlichen Vorteile offener und wettbewerbsfähiger Märkte mit hohen Arbeitsnormen für die Arbeiter und Arbeitnehmerinnen kombiniert werden. Die Vertragsparteien setzen dieses Abkommen in einer Weise um, die hohe Arbeitsnormen fördert und gewährleistet, dass die in ihren jeweiligen Gesetzen und Vorschriften enthaltenen Rechte und Grundsätze nicht untergraben, sondern wirksam durchgesetzt werden.

4. Die Vertragsparteien bekräftigen ihre Verpflichtung, im Einklang mit ihren Verpflichtungen aus der Mitgliedschaft in der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und der von der Internationalen Arbeitskonferenz auf ihrer 86. Tagung im Jahr 1998 angenommenen Erklärung über die grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und ihre Folgemaßnahmen die grundlegenden Rechte und Prinzipien bei der Arbeit zu achten, zu fördern und wirksam umzusetzen und anzuwenden.

5. Jede Vertragspartei unternimmt kontinuierliche und nachhaltige Anstrengungen, um die grundlegenden IAO-Übereinkommen zu ratifizieren, soweit sie dies noch nicht getan haben.

## **ARTIKEL 15 – UMWELTSCHUTZ**

1. Die Vertragsparteien unterstützen den notwendigen Schutz der Umwelt, indem sie eine nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs fördern.

2. Bei der Festlegung von Umweltmaßnahmen werden die von der Internationalen Zivillufffahrt-Organisation in den Anhängen zum Übereinkommen von Chicago angenommenen Umweltstandards für den Luftverkehr befolgt, es sei denn, es wurden abweichende Vereinbarungen getroffen.

3. Keine Bestimmung dieses Abkommens ist so auszulegen, dass sie die Befugnis der

zuständigen Behörden einer Vertragspartei einschränkt, alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um die Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt zu verhindern oder anderweitig gegen sie vorzugehen, vorausgesetzt, dass diese Maßnahmen in vollem Umfang mit ihren Rechten und Pflichten nach dem Völkerrecht in Einklang stehen und ohne Unterscheidung nach der Staatsangehörigkeit angewendet werden.

## **ARTIKEL 16 – PREISE**

1. Jede Vertragspartei lässt zu, dass die Preise für Linienflugdienste von jedem Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage kommerzieller Erwägungen auf dem Markt festgelegt werden.

Die Intervention der Vertragsparteien beschränkt sich auf:

- a) die Verhinderung von unangemessen diskriminierenden Preisen oder Praktiken;
- b) den Schutz der Verbraucher vor unangemessen hohen oder restriktiven Preisen, die auf den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung oder auf abgestimmte Verhaltensweisen von Luftfahrtunternehmen zurückzuführen sind; und
- c) den Schutz der Luftfahrtunternehmen vor Preisen, die aufgrund von direkten oder indirekten staatlichen Förderungen oder Hilfen künstlich niedrig sind.

2. Eine Einreichung von Preisen für den internationalen Linienflugverkehr zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien ist nicht erforderlich. Unbeschadet des Obigen werden die Luftfahrtunternehmens der Vertragsparteien den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf Ersuchen sofortigen Zugang zu Informationen über frühere, bestehende und geplante Preise in einer für diese Luftfahrtbehörden annehmbaren Weise und Form gewähren.

## **ARTIKEL 17 – VERKAUF, UMRECHNUNG UND ÜBERWEISUNG VON EINNAHMEN**

Jedes Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei kann den Verkauf von Lufttransporten und damit zusammenhängenden Dienstleistungen im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und/oder, nach Ermessen des Luftfahrtunternehmens, über seine Verkaufsagenten, andere von dem Luftfahrtunternehmen benannte Vermittler, über ein anderes Luftfahrtunternehmen oder über das Internet betreiben. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, eine solche Beförderung und die mit ihr verbundenen Dienstleistungen in der Währung des betreffenden Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen gemäß den örtlichen Währungsvorschriften zu verkaufen, und es

steht jeder Person frei, eine solche Beförderung und solche Dienstleistungen zu erwerben. Für solche Überweisungen dürfen keine anderen Gebühren als die üblichen Bankgebühren erhoben werden.

1. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, lokale Einnahmen aus dem Gebiet der anderen Vertragspartei in frei konvertierbare Währungen zu konvertieren und in sein Heimatgebiet oder in das Land bzw. die Länder seiner Wahl gemäß den geltenden Rechtsvorschriften zu überweisen. Konvertierung und Überweisung sind unverzüglich und ohne Beschränkungen oder Besteuerung zu dem offiziellen Wechselkurs zulässig, der für laufende Transaktionen und Überweisungen an dem Tag gilt, an dem das Luftfahrtunternehmen den ersten Antrag auf Überweisung stellt.
2. Die Luftfahrtunternehmen jeder Partei sind berechtigt, lokale Ausgaben, einschließlich Flughafengebühren und Treibstoffkäufe, im Gebiet der anderen Vertragspartei in Landeswährung zu bezahlen. Die Luftfahrtunternehmen jeder Partei können solche Kosten nach ihrem Ermessen im Hoheitsgebiet der anderen Partei gemäß den lokalen Devisengesetzen in frei konvertiblen Währungen bezahlen.

## **ARTIKEL 18 – VERTRETUNG DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN**

1. Den benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei ist es gestattet, im Gebiet der anderen Vertragspartei Büros für die Werbung für den Luftverkehr und den Verkauf von Flugscheinen sowie, in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der anderen Vertragspartei, andere für die Erbringung von Luftverkehrsleistungen erforderliche Einrichtungen zu errichten.
2. Die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei unterhalten auf Grundlage von Gegenseitigkeit und gemäß Absatz 4 dieses Artikels im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei leitendes, kaufmännisches und technisches Betriebspersonal sowie sonstiges Fachpersonal, das für die Erbringung der zugelassenen Dienste erforderlich ist.
3. Das in Absatz 1 dieses Artikels genannte Vertretungspersonal erhält auf Grundlage von Gegenseitigkeit die Gesetze und Vorschriften über den Einflug in das Hoheitsgebiet und den Aufenthalt im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, die innerhalb angemessener Frist die erforderlichen Genehmigungen für die Erteilung von Arbeitsgenehmigungen, Visa und anderen

Dokumenten für das genannte Personal erteilt.

4. Es obliegt den benannten Luftfahrtunternehmen, ihren Bedarf mit eigenem Personal zu decken oder die Dienste anderer Organisationen, Gesellschaften oder Unternehmen in Anspruch zu nehmen, die im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei tätig sind und das Recht haben, solche Dienste im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei zu betreiben.

5. Die Beschäftigung von Drittstaatsangehörigen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ist vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständigen Behörden zulässig.

## **ARTIKEL 19 – BODENABFERTIGUNG**

Vorbehaltlich der Rechts- und Verwaltungsvorschriften jeder Vertragspartei, einschließlich, im Falle Österreichs, des Rechts der Europäischen Union, hat jedes benannte Luftfahrtunternehmen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei das Recht, seine eigene Bodenabfertigung durchzuführen („Selbstabfertigung“) oder nach freiem Ermessen eine Auswahl unter konkurrierenden Anbietern, die Bodenabfertigungsdienste umfassend oder teilweise erbringen, zu treffen. Wo solche Gesetze und Vorschriften die Selbstabfertigung einschränken oder ausschließen und wo es keinen wirksamen Wettbewerb zwischen Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten gibt, wird jedes benannte Luftfahrtunternehmen hinsichtlich seines Zugangs zu Selbstabfertigung und zu Bodenabfertigungsdiensten, die von einem oder mehreren Anbietern erbracht werden, diskriminierungsfrei behandelt.

## **ARTIKEL 20 – LEASING**

Die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, die vereinbarten Dienste auf den festgelegten Strecken mit Luftfahrzeugen (oder Luftfahrzeugen und Besatzungen) durchzuführen, die von einem beliebigen Unternehmen, einschließlich anderer Luftfahrtunternehmen, geleast wurden, sofern sie von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien die Genehmigung erhalten haben, das Luftfahrzeug (oder das Luftfahrzeug und die Besatzung) auf dieser Grundlage einzusetzen.

## **ARTIKEL 21 – CODE-SHARING**

Bei der Erbringung von Dienstleistungen im Rahmen dieses Abkommens kann jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei Vereinbarungen über gemeinsames Marketing treffen, z. B. Code-Sharing-Vereinbarungen mit:

- (a) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien; und
- (b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittstaates; und
- (c) jedem Anbieter von Land- oder Seeverkehrsdiensten;

unter der Voraussetzung, dass (i) alle beteiligten Luftfahrtunternehmen über eine entsprechende Genehmigung verfügen und (ii) die Vereinbarungen die Anforderungen in Bezug auf Sicherheit und Wettbewerb erfüllen, die normalerweise für solche Vereinbarungen gelten. Bei Personenbeförderungen, die im Rahmen von Code-Sharing verkauft werden, wird der Käufer am Verkaufsort oder in jedem Fall vor dem Einsteigen darüber informiert, welche Verkehrsanbieter die einzelnen Abschnitte des Dienstes durchführen.

## **Artikel 22 – INTERMODALER VERKEHR**

Vorbehaltlich der Gesetze und Vorschriften jeder Vertragspartei ist es den benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei gestattet, in Verbindung mit dem Luftverkehr intermodalen Verkehr von oder nach beliebigen Punkten in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien oder in Drittländern durchzuführen. Die Luftfahrtunternehmen können sich dafür entscheiden, den intermodalen Verkehr selbst durchzuführen oder im Rahmen von Vereinbarungen, einschließlich Code-Sharing, mit anderen Verkehrsträgern anzubieten. Solche intermodalen Dienste können als durchgehende Dienste und zu einem einheitlichen Preis für den kombinierten Luft- und Intermodalverkehr angeboten werden, sofern Fluggäste und Versender über die Anbieter des betreffenden Transports informiert werden.

## **ARTIKEL 23 – WARTUNG, INSTANDHALTUNG ODER REPARATUR VON LUFTFAHRZEUGEN**

Jedes benannte Luftfahrtunternehmen hat das Recht, die Wartung, die Instandhaltung oder die Reparatur von Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei selbst durchzuführen oder diese Dienstleistungen nach eigenem Ermessen ganz oder teilweise an einen der für die

Erbringung solcher Dienstleistungen zugelassenen und auf den jeweiligen Flughäfen lizenzierten Anbieter auszulagern. Wartung und Mängelbeseitigung können auch zwischen Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, wenn a) die eines von ihnen die Mehrheit am anderen hält oder b) ein einziges Luftfahrtunternehmen die Mehrheit an beiden hält.

## **ARTIKEL 24 – BEREITSTELLUNG VON STATISTIKEN**

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf Anfrage die Informationen und Statistiken über den Verkehr, der auf den vereinbarten Strecken von den benannten Luftfahrtunternehmen der ersten Vertragspartei von und nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei durchgeführt wird, wie sie normalerweise von den benannten Luftfahrtunternehmen erstellt und ihren nationalen Luftfahrtbehörden vorgelegt werden. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen die Statistiken, die nach Maßgabe der Gesetze und sonstigen Vorschriften der jeweiligen Vertragspartei in angemessener Weise zu Informationszwecken erforderlich sind.

## **ARTIKEL 25 – KONSULTATIONEN UND ÄNDERUNGEN**

1. Im Geiste enger Zusammenarbeit konsultieren die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien einander von Zeit zu Zeit, um die Durchführung und zufriedenstellende Einhaltung der Bestimmungen dieses Abkommens und seiner Anhänge sicherzustellen.

2. Hält eine der Vertragsparteien eine Änderung der Bestimmungen dieses Abkommens für wünschenswert, so kann sie der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich eine solche Änderung vorschlagen. Konsultationen zwischen den beiden Vertragsparteien über solche vorgeschlagenen Änderungen können schriftlich erfolgen und müssen, sofern nichts anderes vereinbart wurde, innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen nach Eingang des schriftlichen Antrags bei der jeweils anderen Vertragspartei beginnen.

3. Die so vereinbarten Änderungen werden von jeder Vertragspartei genehmigt und treten am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem die beiden Vertragsparteien einander mittels eines diplomatischen Notenwechsels mitgeteilt haben, dass die

Voraussetzungen für das Inkrafttreten nach ihren jeweiligen rechtlichen Verfahren erfüllt sind.

4. Die Anwendung der in den Anhängen dieses Abkommens festgelegten Bestimmungen wird direkt zwischen den Luftfahrtbehörden in Übereinstimmung mit den Grundsätzen und Bestimmungen dieses Abkommens schriftlich vereinbart.

5. Ungeachtet der Absätze 2 und 3 dieses Artikels können Änderungen, die sich ausschließlich auf die Anhänge dieses Abkommens beziehen, direkt zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden und werden durch den Austausch diplomatischer Noten wirksam.

## **ARTIKEL 26 – BEILEGUNG VON STREITIGKEITEN**

1. Entstehen zwischen den Vertragsparteien Streitigkeiten bezüglich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens und seiner Anhänge, versuchen die Vertragsparteien zunächst, diese auf dem Verhandlungsweg beizulegen.

2. Gelingt es den Vertragsparteien nicht, die Streitigkeit auf dem Verhandlungswege beizulegen, so können sie vereinbaren, die Streitigkeit einem/einer Schiedsrichterin oder Schiedsrichter zur Entscheidung vorzulegen, oder die Streitigkeit kann auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem aus drei Schiedsrichterinnen oder Schiedsrichter bestehenden Gericht zur Entscheidung vorgelegt werden, von denen jede Vertragspartei eine bzw. einen benennt und der/die dritte von den beiden so benannten Schiedsrichterinnen oder Schiedsrichtern ernannt wird.

3. Jede Vertragspartei bestellt innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen nach dem Datum des Erhalts einer Mitteilung durch eine Vertragspartei von der jeweils anderen auf diplomatischem Wege, worin um eine schiedsgerichtliche Beilegung des Streits ersucht wird, Schiedsrichterin oder Schiedsrichter, und der/die dritte Schiedsrichterin oder Schiedsrichter wird innerhalb von weiteren sechzig (60) Tagen bestellt.

4. Ernennet eine der Vertragsparteien nicht innerhalb der angegebenen Frist eine Schiedsrichterin oder Schiedsrichter oder wird die dritte Schiedsrichterin oder Schiedsrichter nicht innerhalb der angegebenen Frist bestellt, so kann die Präsidentin oder Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation von einer der Vertragsparteien ersucht werden, je nach Bedarf eine oder

mehrere Schiedsrichterinnen oder Schiedsrichter zu ernennen. In diesem Fall ist die dritte Schiedsrichterin oder Schiedsrichter Staatsangehörige bzw. Staatsangehöriger eines Drittstaates, die oder der den Vorsitz über das Schiedsgericht führt und den Ort bestimmt, an dem das Schiedsverfahren stattfindet. Ist die Präsidentin oder der Präsident der Auffassung, dass sie oder er Staatsangehörige bzw. Staatsangehöriger eines Staates ist, der in Bezug auf die Streitigkeit nicht als neutral angesehen werden kann, nimmt die dienstälteste Vizepräsidentin oder Vizepräsident, die oder der nicht aus diesem Grund disqualifiziert ist, die Ernennungen vor. Das Schiedsgericht trifft seine Entscheidung mit der Mehrheit der Stimmen.

5. Die Vertragsparteien verpflichten sich, jede nach Absatz (2) dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen.

6. Kommt eine Vertragspartei einer Entscheidung gemäß Absatz (2) dieses Artikels nicht nach, kann die andere Vertragspartei alle Rechte oder Vorrechte, die sie der säumigen Vertragspartei oder einer benannten Luftfahrtunternehmen aufgrund dieses Abkommens gewährt hat, einschränken, aussetzen oder widerrufen.

7. Die Schiedsgerichtskosten, einschließlich der Honorare und Auslagen der Schiedsrichterinnen oder Schiedsrichter, werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Alle Kosten, die dem Präsidenten/der Präsidentin des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Zusammenhang mit den Verfahren nach Absatz (4) dieses Artikels entstehen, gelten als Teil der Kosten des Schiedsgerichts.

## **ARTIKEL 27 – EINHALTUNG MULTILATERALER ÜBEREINKOMMEN**

Tritt ein allgemeines multilaterales Luftverkehrsabkommen für beide Vertragsparteien in Kraft, so gilt dieses Abkommen mit seinen Anhängen als entsprechend geändert.

## **ARTIKEL 28 – KÜNDIGUNG**

1. Jede der Vertragsparteien kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Wege ihren Entschluss bekannt geben, das vorliegende Abkommen zu kündigen. Eine solche Mitteilung wird gleichzeitig der ICAO übermittelt.

2. In diesem Fall endet das Abkommen zwölf (12) Monate nach Eingang der Kündigung bei der

anderen Vertragspartei, es sei denn, die Kündigung wird vor Ablauf dieser Frist im gegenseitigen Einvernehmen zurückgenommen. Erfolgt keine Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei, so gilt die Mitteilung vierzehn (14) Tage nach ihrem Eingang bei der Internationalen ICAO als eingegangen.

#### **ARTIKEL 29 – REGISTRIERUNG**

Dieses Abkommen, seine Anhänge und alle Änderungen werden bei der ICAO registriert.

#### **ARTIKEL 30 – INKRAFTTRETEN**

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem die beiden Vertragsparteien einander durch einen diplomatischen Notenwechsel notifiziert haben, dass die Voraussetzungen für sein Inkrafttreten nach ihren jeweiligen Rechtsverfahren erfüllt sind.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten Bevollmächtigten, die von ihren jeweiligen Regierungen hierzu ordnungsgemäß ermächtigt sind, dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in zweifacher Ausfertigung ..... am.....in deutscher, englischer und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Im Falle einer abweichenden Auslegung von Bestimmungen dieses Abkommens ist der englische Text maßgebend.

**FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE  
BUNDESREGIERUNG**

**FÜR DIE REGIERUNG DER  
REPUBLIK COSTA RICA**

## Anhang I

### STRECKENPLAN

Abschnitt I:

- A. Das/die von der Republik Österreich benannte/n Luftfahrtunternehmen ist/sind berechtigt, auf den nachstehend angeführten Flugstrecken einen planmäßigen Flugverkehr in beiden Richtungen zu betreiben:

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Bestimmungspunkte:	Weitere Punkte:
Punkte in Österreich	Beliebige Punkte	Punkte in Costa Rica	Beliebige Punkte

- B. Das/die von der Republik Costa Rica namhaft benannte/n Luftfahrtunternehmen ist/sind berechtigt, auf den nachstehend angeführten Flugstrecken einen planmäßigen Flugverkehr in beiden Richtungen zu betreiben:

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Bestimmungspunkte:	Weitere Punkte:
Punkte in Costa Rica	Beliebige Punkte	Punkte in Österreich	Beliebige Punkte

### Anmerkungen

1. Zwischenpunkte und darüberhinausgehende Punkte auf einer der angegebenen Strecken können nach Wahl des/der benannten Luftfahrtunternehmen/s auf einigen oder allen Flügen ausgelassen werden, sofern der Flugverkehrsdienst im Gebiet der Vertragspartei, die das/die Luftfahrtunternehmen benennt, beginnt oder endet.

2. Alle Zwischenpunkte oder darüberhinausgehende Punkte können von dem/den benannten Luftfahrtunternehmen jeder der Vertragsparteien ohne Ausübung von Verkehrsrechten der fünften Freiheit angefliegen werden. Die Ausübung der Verkehrsrechte der fünften Freiheit kann von den zuständigen Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden.
  
3. Jedes benannte Luftfahrtunternehmen darf internationale Luftverkehrsdienste auf jedem internationalen Segment oder Segmenten der vereinbarten Strecken durchführen, ohne dass es an irgendeinem Punkt der Strecke zu einer Änderung des Typs oder der Anzahl der eingesetzten Luftfahrzeuge kommen darf, vorausgesetzt, dass die Beförderung beim Hinflug eine Fortsetzung der Beförderung aus dem Gebiet der Vertragspartei ist, die das Luftfahrtunternehmen benannt hat, und beim Rückflug die Beförderung in das Gebiet der Vertragspartei, die das Luftfahrtunternehmen benannt hat, eine Fortsetzung der Beförderung von jenseits eines solchen Punktes ist.

## **Anhang II**

### **EXKLUSIVE FRACHTDIENSTE**

1. Jedes benannte Luftfahrtunternehmen, das im internationalen Luftfrachtverkehr tätig ist:
  - a. wird diskriminierungsfrei behandelt, was den Zugang zu Einrichtungen und Dienstleistungen für die Abfertigung, Handhabung, Lagerung und Erleichterung von Fracht angeht;
  
  - b. kann vorbehaltlich der örtlichen Gesetze und Vorschriften andere Verkehrsarten direkt nutzen oder ausnutzen;
  
  - c. kann Kooperationsvereinbarungen mit anderen Luftfahrtunternehmen schließen, unter anderem betreffend Code-Sharing, Kapazitätsreservierungen und Dienste zwischen Luftfahrtunternehmen; und

- d. kann seine eigenen Frachttarife festlegen und ist gegebenenfalls verpflichtet, diese den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vorzulegen.