Originaltext

Abkommen über den Luftlinienverkehr zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und dem Ministerrat der Republik Albanien

Abgeschlossen am 9. Mai 2007
Vorläufig angewendet seit dem 9. Mai 2007;
In Kraft getreten am 2. November 2007¹
(Stand am 2. November 2007)

*Der Schweizerische Bundesrat
und
der Ministerrat der Republik Albanien*
(nachfolgend die «Vertragsparteien» genannt):

vom Wunsche geleitet, ein internationales Luftverkehrssystem auf der Grundlage des Wettbewerbs unter Luftverkehrsunternehmen im Markt mit möglichst geringer Einmischung und Regelung durch die Regierungen zu fördern;

vom Wunsche geleitet, den Ausbau internationaler Luftverkehrslinien zu erleichtern; in Würdigung, dass leistungs- und wettbewerbsfähige internationale Luftverkehrslinien den Handel, das Wohlergehen der Konsumenten und das wirtschaftliche Wachstum fördern;

vom Wunsche geleitet, den Luftverkehrsunternehmen die Möglichkeit zu schaffen, Reisenden und Frachtbeförderern eine Vielzahl an Dienstleistungen anzubieten, und im Bestreben, einzelne Luftverkehrsunternehmen zu ermutigen, innovative und konkurrenzfähige Preise zu entwickeln und einzuführen;

vom Wunsche geleitet, für ein Höchstmass an Sicherheit und Schutz im internationalen Luftverkehr zu sorgen, und in Bekräftigung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen und Bedrohungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, welche die Sicherheit von Personen oder Eigentum gefährden, sich nachteilig auf den Betrieb von Luftverkehrslinien auswirken und das öffentliche Vertrauen in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben; und

als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944² in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt,

haben folgendes vereinbart:

Art. 1 Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs, sofern nicht anders festgelegt, bedeutet der Ausdruck:

AS 2007 4189

¹ AS 2007 6083

² SR 0.748.0

- a. «Übereinkommen» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich aller nach Artikel 90 des Übereinkommens angenommener Anhänge und aller nach Artikel 90 und 94 angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
 - b. «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall von Albanien, der Minister für Öffentliche Arbeit, Transport und Telekommunikation, das Generaldirektorat für Zivilluftfahrt, oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
 - c. «Bezeichnete Unternehmen» ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen, die eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 5 dieses Abkommens für den Betrieb der vereinbarten Dienste bezeichnet hat;
 - d. «Vereinbarte Linien» Luftverkehrslinien auf den festgelegten Strecken für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination;
 - e. «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmen» und «nicht gewerbmässige Landungen» das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist;
 - f. «Gebiet» in Bezug auf einen Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegt ist;
 - g. «Tarif» die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht bezahlt werden sowie die für diese Preise anwendbaren Bedingungen, einschliesslich Kommissionsgebühren und andere zusätzliche Entschädigungen für Agenten oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, jedoch ohne Entschädigung und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.
2. Der Anhang ist Bestandteil dieses Abkommens. Jede Bezugnahme auf das Abkommen schliesst den Anhang mit ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

Art. 2 Erteilung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für die Errichtung von internationalen Luftverkehrslinien auf den in den Linienplänen des Anhangs festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.
2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens geniessen die von jeder Vertragspartei bezeichneten Unternehmen beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:

- a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
 - b. das Recht, auf dem genannten Gebiet Landungen für nicht gewerbsmässige Zwecke vorzunehmen;
 - c. andere in diesem Abkommen festgelegte Rechte.
3. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.
4. Wenn die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage sind, eine Linie auf der üblicherweise beflogenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen der Strecke zu erleichtern sowie während der als notwendig erachteten Zeit die Rechte zur Erleichterung eines lebensfähigen Betriebes zu gewähren.

Art. 3 Ausübung von Rechten

1. Die bezeichneten Unternehmen geniessen beim Bereitstellen der von diesem Abkommen umfassten vereinbarten Linien gleiche und angemessene Wettbewerbsmöglichkeiten.
2. Keine Vertragspartei beschränkt das Recht jeder der bezeichneten Unternehmen, internationalen Verkehr zwischen den jeweiligen Gebieten der Vertragsparteien oder zwischen dem Gebiet der einen Vertragspartei und Gebieten von Drittstaaten zu befördern.
3. Jede Vertragspartei gestattet den bezeichneten Unternehmen, die von ihnen auf Grund kommerzieller Überlegungen im Markt angebotenen Frequenzen und Kapazitäten für die internationalen Luftverkehrslinien frei zu bestimmen. In Übereinstimmung mit diesem Recht darf keine Vertragspartei einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenzen, die Zahl der Bestimmungsorte oder die Regelmässigkeit von Leistungen oder den oder die Flugzeugtypen beschränken, die von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden. Ausgenommen davon sind zollrelevante, technische, operationelle oder umweltschutzbedingte Gründe unter gleichartigen Bedingungen in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Übereinkommens.

Art. 4 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug oder den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf die bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei anwendbar.

2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, welche die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von ihrem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen regeln wie namentlich die Formalitäten für die Einreise, Ausreise, Auswanderung und Einwanderung sowie Zoll- und Gesundheitsvorschriften sind auf Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen anwendbar, die von Flugzeugen der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei befördert werden, während sie sich im genannten Gebiet befinden.

3. Keine Vertragspartei darf ihren eigenen Unternehmen im Vergleich mit den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

Art. 5 Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, so viele Unternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen, wie sie wünscht. Solche Bezeichnungen sind Gegenstand einer schriftlichen Anzeige zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

2. Bei Erhalt der Anzeige für eine solche Bezeichnung erteilen die Luftfahrtbehörden unter Vorbehalt der Absätze 3 und 4 dieses Artikels den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, dass sie in der Lage sind, die von den Gesetzen und Verordnungen vorgeschriebenen Bedingungen zu erfüllen, die von diesen Behörden üblicherweise für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens angewandt werden.

4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte als nötig erscheinen, wenn die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass die Unternehmen den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Tätigkeiten im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat und sie ein gültiges, von der besagten Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis besitzen.

5. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung können die bezeichneten Unternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben.

Art. 6 Widerruf und Aussetzung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Betriebsbewilligung für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens aufgeführten Rechte durch die von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen zu widerrufen oder vorübergehend auszusetzen oder Bedingungen aufzuerlegen, die sie für die Ausübung dieser Rechte als erforderlich erachtet, wenn:

- a. sie nicht den Beweis besitzt, dass die besagten Unternehmen den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Tätigkeiten im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat und sie ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis besitzen; oder
 - b. die besagten Unternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgen oder in schwerer Weise missachtet haben; oder
 - c. die besagten Unternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreiben.
2. Soweit nicht der sofortige Widerruf, die vorübergehende Aussetzung oder die Auferlegung der in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehenen Bedingung erforderlich sind, um neue Verstöße gegen Gesetze und Verordnungen zu verhindern, dürfen die in diesem Artikel festgelegten Rechte nur nach Beratungen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.

Art. 7 Sicherheit der Luftfahrt

1. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963³ in Tokio, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970⁴ in Den Haag, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971⁵ in Montreal, des Zusatzprotokolls zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988⁶ in Montreal sowie aller weiteren Übereinkommen und Protokolle über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchen die beiden Vertragsparteien beitreten.
2. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig auf Ersuchen hin jede erforderliche Unterstützung, um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, gegen Flughäfen und Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

³ SR 0.748.710.1

⁴ SR 0.748.710.2

⁵ SR 0.748.710.3

⁶ SR 0.748.710.31

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Sicherheitsbestimmungen, soweit solche Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Luftfahrzeughalter oder Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Tätigkeiten oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben und Flughafenhalter in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeughalter zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels aufgeführten Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen und Fluggäste, Besatzungen, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräte vor und während des Besteigens der Luftfahrzeuge oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des weitern wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei für vernünftige Sondersicherheitsmassnahmen, um eine bestimmte Gefahr abzuwenden.

5. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalls für eine widerrechtliche Inbesitznahme eines zivilen Luftfahrzeuges oder bei anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die beiden Vertragsparteien gegenseitig, indem sie die Kommunikation und andere zweckmässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und sicher zu beenden.

6. Wenn eine Vertragspartei vernünftige Gründe zur Annahme hat, dass die andere Vertragspartei von den Sicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden jener Partei um sofortige Beratung mit den Luftfahrtbehörden der anderen Partei nachsuchen. Kommt keine zufriedenstellende Einigung innerhalb von fünfzehn (15) Tagen vom Zeitpunkt eines solchen Ersuchens zustande, stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebsbewilligung und die technischen Genehmigungen der Unternehmen jener Vertragspartei zurückzubehalten, zu widerrufen, zu beschränken oder Bedingungen zu unterwerfen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf der fünfzehn (15) Tage vorläufige Massnahmen ergreifen.

Art. 8 Sicherheit von Reisedokumenten

1. Jede Vertragspartei erklärt sich bereit, Massnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit ihrer Reisepässe und anderer Reisedokumente zu gewährleisten.

2. Zu diesem Zweck erklärt sich jede Vertragspartei bereit, Kontrollen über die rechtmässige Herstellung, die Ausstellung, die Überprüfung und den Gebrauch von Reisepässen und anderen Reisedokumenten und Identitätsdokumenten einzuführen, die von dieser Vertragspartei, oder in deren Auftrag ausgestellt worden sind.

3. Jede Vertragspartei erklärt sich ebenfalls bereit, Verfahren aufzustellen oder zu verbessern, um sicherzustellen, dass Reisedokumente und Identitätsdokumente, welche von ihr ausgestellt wurden, von solcher Beschaffenheit sind, dass sie nicht leicht missbraucht und schnell unrechtmässig geändert, nachgebildet oder ausgestellt werden können.

4. Gemäss den vorgängig erwähnten Zielen stellt jede Vertragspartei ihre Reisepässe und andere Reisedokumente in Übereinstimmung mit den einschlägigen Dokumenten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aus.

5. Jede Vertragspartei erklärt sich ferner bereit, zusätzliche betriebliche Informationen über gefälschte oder nachgemachte Reisedokumente auszutauschen und mit der anderen Vertragspartei zusammenzuarbeiten, um den Widerstand zu verstärken gegen den Betrug mit Reisedokumenten, einschliesslich die Fälschung und Nachahmung von Reisedokumenten, den Gebrauch von gefälschten oder nachgeahmten Reisedokumenten, den Gebrauch gültiger Reisedokumente durch Betrüger, den Missbrauch von wahrheitsgemässen Reisedokumenten durch die rechtmässigen Besitzer, um die Verübung von Vergehen zu unterstützen, den Gebrauch von verfallenen oder widerrufenen Reisedokumenten und den Gebrauch von arglistig erworbenen Reisedokumenten.

Art. 9 Nicht zugelassene und ohne Dokumente reisende Fluggäste und Ausgewiesene

1. Jede Vertragspartei erklärt sich bereit, wirkungsvolle Grenzkontrollen einzurichten.

2. Zu diesem Zweck erklärt sich jede Vertragspartei bereit, die Standards und Empfehlungen von Anhang 9 (Facilitation) des Übereinkommens über nicht zugelassene und ohne Dokumente reisende Fluggäste und Ausgewiesene umzusetzen, um die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der rechtswidrigen Migration zu verstärken.

3. Gemäss den vorgängig erwähnten Zielen erklärt sich jede Vertragspartei bereit, den Brief über «betrügerische, gefälschte oder nachgeahmte Reisedokumente» oder unverfälschte, von Betrügern vorgewiesene Dokumente, wie in Beilage 9 b) zum Anhang 9 festgehalten, je nach Fall auszustellen oder anzunehmen, wenn sie Handlungen gemäss den entsprechenden Absätzen des Kapitels 3 des Anhangs über die Beschlagnahme von unrechtmässigen, gefälschten oder nachgeahmten Reisedokumenten unternimmt.

Art. 10 Technische Sicherheit

1. Jede Vertragspartei hat die Lufttüchtigkeitszeugnisse, die Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt wurden und noch gültig sind, für den Betrieb der in diesem Abkommen vorgesehenen Luftverkehrslinien als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen für diese Zeugnisse oder Ausweise zumindest den Mindestanforderungen entsprechen, die aufgrund des Übereinkommens festgelegt sind.

2. Jede Vertragspartei kann jedoch für Flüge über ihr eigenes Gebiet die Anerkennung der Gültigkeit von Fähigkeitszeugnissen und Ausweisen verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder von einem Drittstaat ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind.

3. Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die von der anderen Vertragspartei angenommenen Sicherheitsnormen betreffend allen Bereichen der Besatzungsmitglieder, Luftfahrzeugen oder deren Betrieb verlangen. Diese Konsultationen finden innerhalb von dreissig (30) Tagen dieser Anfrage statt.

4. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Beratungen fest, dass die andere Vertragspartei in irgendeinem dieser Bereiche Sicherheitsnormen, die zumindest den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Mindestnormen entsprechen, nicht wirksam aufrechterhält und vollzieht, muss die erste Vertragspartei die andere Vertragspartei über diese Feststellungen benachrichtigen und die zur Erfüllung dieser Mindestnormen als notwendig erachteten Schritte bekannt geben und die andere Vertragspartei hat geeignete Korrekturmassnahmen zu ergreifen. Für den Fall, dass die andere Vertragspartei nicht innerhalb von dreissig (30) Tagen oder einer vereinbarten längeren Frist geeignete Massnahmen ergreift, ist Artikel 6 dieses Abkommens anwendbar.

5. Ungeachtet den in Artikel 33 des Übereinkommens erwähnten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes durch ein Unternehmen, oder aufgrund einer Leasingvereinbarung im Auftrag eines Unternehmens oder von Unternehmen einer der Vertragsparteien betriebenes Luftfahrzeug, auf Strecken von oder nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei während des Aufenthaltes im Gebiet der anderen Vertragspartei Gegenstand einer Untersuchung durch berechtigte Vertreter der anderen Vertragspartei sein kann. Die Überprüfung an Bord und im Bereich des Luftfahrzeuges bezieht sich auf die Gültigkeit der Lufttüchtigkeitszeugnisse und der Ausweise der Besatzungen sowie den gegenwärtigen Zustand des Luftfahrzeuges und dessen Ausrüstung (in diesem Artikel «Rampinspektion» genannt) und sie darf nicht zu unverhältnismässigen Verspätungen führen.

6. Gibt eine solche Rampinspektion oder eine Serie solcher Inspektionen Anlass zu:

- a. ernsthaften Befürchtungen, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeuges nicht den zu dieser Zeit auf Grund des Übereinkommens festgelegten Mindestnormen entspricht; oder
- b. ernsthaften Befürchtungen, dass ein Mangel an wirksamem Unterhalt und Vollzug von zu dieser Zeit auf Grund des Übereinkommens festgelegten Sicherheitsnormen besteht;

ist die Vertragspartei, welche die Rampinspektion durchführt, nach Artikel 33 des Übereinkommens frei daraus zu schliessen, dass die Erfordernisse, unter welchen das Lufttüchtigkeitszeugnis oder die Fähigkeitsausweise mit Bezug auf dieses Luftfahrzeug oder die Besatzung dieses Luftfahrzeuges ausgestellt oder anerkannt wurden, oder die Erfordernisse, unter welchen dieses Luftfahrzeug betrieben werden, nicht den auf Grund des Übereinkommens festgelegten Mindestnormen entsprechen oder diese übertreffen.

7. Für den Fall, dass der Zugang zur Vornahme einer Rampinspektion eines von einem Unternehmen einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit vorerwähntem Absatz 5 betriebenen Luftfahrzeuges durch einen Vertreter dieses Unternehmens verweigert wird, ist die andere Vertragspartei frei anzunehmen, dass ernsthafte Befürchtungen im Sinne des vorerwähnten Absatzes 6 bestehen und sie kann daraus die in diesem Absatz erwähnten Schlussfolgerungen ziehen.

8. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung eines Unternehmens der anderen Vertragspartei vorübergehend aufzuheben oder abzuändern unmittelbar für den Fall, dass die erste Vertragspartei aufgrund einer Rampinspektion, einer Serie von Rampinspektionen oder eines verweigerten Zuganges einer Rampinspektion oder aufgrund von Beratungen oder anderweitig zum Schluss kommt, dass unmittelbarer Handlungsbedarf entscheidend für die Sicherheit der Durchführung von Flügen eines Unternehmens ist.

9. Jede Massnahme einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den vorerwähnten Absätzen 4 und 8 muss aufgehoben werden, sobald die Gründe für diese Massnahmen nicht mehr bestehen.

Art. 11 Leasing

1. Jede der Vertragsparteien kann den Gebrauch von geleasten Luftfahrzeugen für die Dienste gemäss diesem Abkommen verhindern, welche nicht mit den Artikeln 7 (Sicherheit der Luftfahrt) und 10 (Technische Sicherheit) übereinstimmen.

2. Unter Vorbehalt von Absatz 1 vorstehend können die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei Luftfahrzeuge (oder Luftfahrzeuge und Besatzungen) von jedem Unternehmen, einschliesslich von anderen Luftverkehrsunternehmen, leasen, vorausgesetzt, dass dies nicht dazu führt, dass das Luftverkehrsunternehmen, welches das Luftfahrzeug verleast, Verkehrsrechte ausübt, welche ihm nicht zustehen.

Art. 12 Befreiung von Abgaben und Gebühren

1. Die von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf den internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treib- und Schmierstoffen, ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, die an Bord solcher Luftfahrzeuge mitgeführt werden, sind beim Eintritt in das Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.

2. Von den gleichen Abgaben und Gebühren, ausgenommen das Entgelt für erbrachte Dienstleistungen, sind ebenfalls befreit:

- a. die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;

- b. die Ersatzteile und die ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer der Vertragspartei für den Unterhalt oder die Instandsetzung der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden;
- c. die Treib- und Schmierstoffe, die für die Versorgung der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen werden;
- d. die erforderlichen Dokumente, die von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei gebraucht werden, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen und Werbematerial sowie Fahrzeugen, Material und Ausrüstungen, die von den bezeichneten Unternehmen für geschäftliche und operationelle Zwecke innerhalb des Flughafenbereichs gebraucht werden, vorausgesetzt, dass solches Material und solche Ausrüstungen der Beförderung von Fluggästen und Fracht dienen.

3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie das Material und die Vorräte, die sich an Bord der von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge befinden, können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Gebietes ausgeladen werden. In diesem Fall können sie unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften in anderer Weise verfügt worden ist.

4. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei mit anderen Unternehmen Vereinbarungen abgeschlossen haben über die Leihe oder die Überführung der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels aufgeführten Gegenstände ins Gebiet der anderen Vertragspartei. Voraussetzung dafür ist, dass diesen anderen Unternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

Art. 13 Direkter Transit

Fluggäste, Gepäck und Fracht, die sich im direktem Durchgang durch das Gebiet einer der Vertragsparteien befinden und die ihnen vorbehaltene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden nur einer sehr vereinfachten Kontrolle unterzogen, vorausgesetzt, dass nicht Sicherheitsmassnahmen gegen Gewalttätigkeiten, Luftpiraterie und Schmuggel narkotischer Drogen etwas anderes verlangen. Gepäck und Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollabgaben und anderen ähnlichen Gebühren befreit.

Art. 14 Benützungsgebühren

1. Jede Vertragspartei stellt nach besten Kräften sicher, dass Benützungsgebühren, die den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei von ihren zuständigen Behörden auferlegt werden oder zur Belastung zugelassen werden, gerecht und vernünftig sind. Sie beruhen auf gesunden Wirtschaftlichkeitsgrundsätzen.

2. Gebühren für die Benützung von Flughäfen, von Flugsicherungseinrichtungen oder Dienstleistungen, die eine Vertragspartei den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei zur Verfügung stellt, sind nicht höher als diejenigen, welche für die Luftfahrzeuge des eigenen Landes, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

3. Jede Vertragspartei fördert Beratungen zwischen den für die Gebühren zuständigen Behörden oder Organen in ihrem Gebiet und den bezeichneten Unternehmen, welche die Dienstleistungen und Einrichtungen in Anspruch nehmen und ermutigt die für die Gebühren zuständigen Behörden oder Organe und die bezeichneten Unternehmen, die erforderlichen Informationen auszutauschen, die eine genaue Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren in Übereinstimmung mit den in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels enthaltenen Grundsätzen ermöglichen. Jede Vertragspartei ermutigt die für die Gebühren zuständigen Behörden, die Benutzer innerhalb eines vernünftigen Zeitrahmens über Änderungsvorschläge betreffend Benutzungsgebühren ins Bild zu setzen, um diesen zu ermöglichen, ihre Ansichten vor der Umsetzung der Gebühren kundzutun.

Art. 15 Geschäftstätigkeit

1. Die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen, das sich aus versetzten oder örtlich angestellten Beschäftigten zusammensetzt.

2. Für die Geschäftstätigkeit gilt der Grundsatz des Gegenrechts. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei unternehmen alles, um sicherzustellen, dass die Vertretungen der von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen ihre Tätigkeiten ordnungsgemäss ausüben können.

3. Im speziellen räumt jede Vertragspartei den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungen in seinem Gebiet unmittelbar und, nach Belieben der Unternehmen, mittels Agenten zu beteiligen. Die Unternehmen sind ermächtigt, solche Beförderungen zu verkaufen, und jedermann kann solche Beförderungen in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten erwerben.

4. Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei können mit den bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei oder mit Unternehmen eines Drittstaates, soweit diese die entsprechende Betriebsbewilligung haben, Vereinbarungen über die Zusammenarbeit wie «blocked space», «code sharing» oder andere kommerzielle Abmachungen abschliessen.

Art. 16 Umrechnung und Überweisung von Erträgen

Die bezeichneten Unternehmen haben das Recht, Einnahmenüberschüsse, die in einem vernünftigen Verhältnis zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen stehen, zum amtlichen Kurs umzurechnen und in ihr Land zu überweisen. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

Art. 17 Tarife

1. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass Tarife für internationale Luftverkehrslinien, die in Übereinstimmung mit diesem Abkommen angeboten werden, den Luftfahrtbehörden mitgeteilt oder unterbreitet werden.

2. Ohne die Anwendung des allgemeinen Wettbewerbs- und Konsumentenrechts im Gebiet jeder Vertragspartei zu beschränken, sind Eingriffe durch die Vertragsparteien beschränkt auf:

- a. die Verhinderung von unbilligen Diskriminierungstarifen oder -praktiken;
- b. den Schutz der Konsumenten vor unangemessen hohen oder restriktiven Tarifen infolge Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung oder Preisabsprachen unter den Unternehmen; und
- c. den Schutz der Unternehmen vor Tarifen, die aufgrund direkter oder indirekter staatlicher Subventionen oder Unterstützung künstlich niedrig gehalten werden.

3. Keine Vertragspartei trifft einseitig Vorkehrungen, um die Einführung oder Beibehaltung eines Tarifs zu verhindern, der von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei für die Durchführung internationaler Luftverkehrslinien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien erhoben oder zur Belastung vorgeschlagen wird. Wenn eine Vertragspartei glaubt, dass ein Tarif nicht in Übereinstimmung mit den in diesem Artikel festgeschriebenen Überlegungen steht, kann sie Beratungen verlangen und der anderen Vertragspartei innerhalb von vierzehn (14) Tagen seit Erhalt der Eingabe die Gründe für ihre Ablehnung mitteilen. Solche Verhandlungen finden spätestens vierzehn (14) Tage nach Erhalt des Begehrens statt. Kommt keine Einigung zustande, wird der Tarif angewandt oder bleibt in Kraft.

Art. 18 Unterbreitung der Flugpläne

1. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass die von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei vorgesehenen Flugpläne ihren Luftfahrtbehörden spätestens fünfzehn (15) Tage vor Aufnahme des Betriebes der vereinbarten Linien unterbreitet werden. Die gleiche Regelung findet auch auf spätere Änderungen der Flugpläne Anwendung.

2. Für Verdichtungsflüge, welche die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei ausserhalb des genehmigten Flugplanes auf den vereinbarten Linien durchführen wollen, ist vorgängig die Genehmigung der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei einzuholen. Ein solches Begehren ist in der Regel mindestens zwei (2) Arbeitstage vor dem Flug zu stellen.

Art. 19 Statistische Angaben

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien übermitteln einander auf Verlangen periodische Statistiken oder andere entsprechende Auskünfte über den auf den vereinbarten Linien beförderten Verkehr.

Art. 20 Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die Umsetzung, Auslegung, Anwendung oder die Änderung dieses Abkommens verlangen. Solche Beratungen, die zwischen den Luftfahrtbehörden stattfinden können, beginnen zum frühest möglichen Zeitpunkt, spätestens jedoch sechzig (60) Tage nach Erhalt des schriftlichen Begehrens von der anderen Vertragspartei, es sei denn, die Vertragsparteien haben etwas anderes vereinbart. Jede Vertragspartei bereitet sich auf die Verhandlungen vor und legt während diesen Verhandlungen sachdienliche Beweismittel zur Unterstützung ihrer Haltung vor, um in voller Kenntnis der Lage zweckmässige und wirtschaftlich nachvollziehbare Entscheidungen zu erleichtern.

Art. 21 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Jede Meinungsverschiedenheit über dieses Abkommen, die nicht durch direkte Verhandlungen oder auf diplomatischem Weg gelöst werden kann, kann auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet werden.
2. Zu diesem Zweck bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen Vorsitzenden, der Angehöriger eines dritten Staates sein muss. Wenn nach Ablauf von zwei (2) Monaten, nachdem die eine der Vertragsparteien ihren Schiedsrichter bezeichnet hatte, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet, oder wenn sich im Laufe des Monats, welcher der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgt, die beiden Schiedsrichter über die Wahl des Vorsitzenden nicht einig werden, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen.
3. Das Schiedsgericht bestimmt seine Verfahrensvorschriften selbst und entscheidet über die Verteilung der aus dem Verfahren entstehenden Kosten.
4. Die Vertragsparteien werden sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid unterziehen.

Art. 22 Änderungen

1. Erachtet es eine der Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so wird diese Änderung, wenn sie von den Vertragsparteien vereinbart ist, vom Zeitpunkt ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt und tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.
2. Änderungen des Anhangs dieses Abkommens können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie werden vom Zeitpunkt ihrer Vereinbarung an vorläufig angewandt und treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

3. Falls irgendein allgemeines, mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr abgeschlossen wird, das beide Vertragsparteien bindet, wird dieses Abkommen derart geändert, dass es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens übereinstimmt.

Art. 23 Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens anzeigen. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen.

2. Die Kündigung wird wirksam auf Ende einer Flugplanperiode, wobei eine Frist von zwölf (12) Monaten nach Empfang der Anzeige abgelaufen sein muss. Sie kann aber in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen werden.

3. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, wird angenommen, dass ihr die Kündigung vierzehn (14) Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

Art. 24 Hinterlegung

Dieses Abkommen und spätere Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt.

Art. 25 Inkrafttreten

Dieses Abkommen wird vom Zeitpunkt der Unterzeichnung an vorläufig angewandt und setzt die Anwendung des «Abkommens zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Sozialistischen Volksrepublik Albanien über den zivilen Luftverkehr» vom 14. März 1986⁷ aus. Es tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben⁸.

Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens wird das Abkommen zwischen der Schweiz und Albanien vom 14. März 1986 aufgehoben.

⁷ [AS 1987 1627]

⁸ AS 2007 6083

Zu Urkund dessen, haben die durch ihre Regierungen entsprechend bevollmächtigten Unterzeichnenden dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in doppelter Urschrift in Tirana am 9. Mai 2007 in deutscher, albanischer und englischer Sprache, wobei alle drei Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Durchführung, Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens geht der englische Text vor.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
Erich Pircher

Für den
Ministerrat der Republik Albanien:
Sokol Olldashi

Linienpläne

A. Strecken, auf denen die von der Schweiz bezeichneten Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Von Punkten in der Schweiz über Zwischenlandepunkte zu jedem Punkt oder Punkten in Albanien und zu jeden Punkten darüber hinaus.

B. Strecken, auf denen die von Albanien bezeichneten Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Von Punkten in Albanien über Zwischenlandepunkte zu jedem Punkt oder Punkten in der Schweiz und zu jeden Punkten darüber hinaus.

Anmerkungen

Die bezeichneten Unternehmen einer jeden Vertragspartei können auf jedem einzelnen oder allen Flügen und nach ihrem Belieben:

1. Flüge in die eine oder beide Richtungen durchführen;
2. Verschiedene Flugnummern für ein und dieselbe Luftfahrzeugoperation verbinden;
3. Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus sowie Punkte in den Gebieten der Vertragsparteien auf den Strecken in jeder Verbindung und beliebiger Reihenfolge bedienen;
4. Flughalte an irgendeinem Punkt oder Punkten auslassen;
5. An jedem Punkt auf den Strecken Verkehr von jedem seiner Flugzeuge auf jedes seiner anderen Luftfahrzeuge übertragen; und
6. Punkte ausserhalb jedes Punktes in ihrem Gebiet mit oder ohne Flugzeugwechsel oder Wechsel der Flugnummer bedienen und solche Dienste der Öffentlichkeit als Direktflüge anbieten und bekannt machen;

ohne Einschränkung mit Bezug auf die Richtung oder geographische Lage und ohne Verlust irgendeines Rechts zur Verkehrsbeförderung, die anderweitig nach diesem Abkommen zulässig ist. Voraussetzung ist jedoch, dass diese Linie einen Punkt im Gebiet der anderen Vertragspartei bedient, welche die Unternehmen bezeichnet hat.