

Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Republik Aserbaidschan über den regelmässigen Luftverkehr

Abgeschlossen am 9. Oktober 2007

In Kraft getreten durch Notenaustausch am 30. November 2010

(Stand am 30. November 2010)

*Der Schweizerische Bundesrat
und
die Regierung der Republik Aserbaidschan
(nachfolgend die «Vertragsparteien»):*

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

vom Wunsche geleitet, die Möglichkeiten zum Ausbau internationaler Luftverkehrslinien zu erleichtern;

in Würdigung, dass leistungs- und wettbewerbsfähige internationale Luftverkehrslinien den Handel, das Wohlergehen der Verbraucher und das wirtschaftliche Wachstum fördern;

vom Wunsche geleitet, den Luftverkehrsunternehmen zu ermöglichen, 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, ein Höchstmass an Sicherheit und Schutz im internationalen Luftverkehr sicherzustellen, und in Bekräftigung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen oder Bedrohungen gegen den Schutz 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 1944¹ in Chikago 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:

- a. «Übereinkommen» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich aller nach Artikel 90 dieses Übereinkommens angenommener Anhänge und aller nach den Artikeln 90 und 94 angenommenen 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 der Republik Aserbaidschan, die Staatsverwaltung für Zivilluftfahrt oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- c. «Bezeichnete Luftverkehrsunternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen oder 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 die Vertragsparteien 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 die Vermittlung 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 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 genießt das von jeder Vertragspartei bezeichnete Luftverkehrsunternehmen 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. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen.
3. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.
4. Die anderen Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei, welche nicht nach Artikel 5 dieses Abkommens bezeichnet sind, sind ebenfalls berechtigt, die in Absatz 2 a) und b) dieses Artikels aufgeführten Rechte auszuüben.
5. Wenn das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage ist, eine Linie auf der üblicherweise beflogenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen solcher Strecken 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 Luftverkehrsunternehmen beider Vertragsparteien haben für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den im Anhang hierzu festgelegten Strecken gleiche und angemessene Möglichkeiten.
2. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei stehen beim Betrieb der vereinbarten Linien in enger Beziehung mit den Beförderungsbedürfnissen der Öffentlichkeit auf den festgelegten Strecken und haben als wesentliches Ziel, mit einem vernünftigen Auslastungsfaktor ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, das den gegenwärtigen und vernünftigerweise zu erwartenden Bedürfnissen für die Beförderung von Fluggästen und Fracht, einschliesslich von Postsendungen, entspricht, die vom Gebiet der Vertragspartei, welche das Luftverkehrsunternehmen bezeichnet hat, herkommen oder nach dorthin bestimmt sind. Die Bestimmungen für die Beförderung von Fluggästen und Fracht, einschliesslich von Postsendungen, welche an Punkten auf den festgelegten Strecken in Gebieten von anderen Staaten als denjenigen, welche die Luftverkehrsunternehmen bezeichnet haben, aufgenommen und abgesetzt werden, müssen in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen ausgeübt werden, dass das Beförderungsangebot angepasst ist:
 - a. an die Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Luftverkehrsunternehmen bezeichnet hat;

- b. an die Verkehrsnachfrage der Gebiete, durch welche die vereinbarte Linie führt, unter Berücksichtigung von anderen Beförderungsdiensten, welche von Luftverkehrsunternehmen der Staaten eingesetzt werden, welche dieses Gebiet umfassen;
 - c. an die Erfordernisse eines Langstreckenbetriebs.
3. Keine Vertragspartei beschränkt einseitig den Betrieb der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei, ausser aufgrund der Bestimmungen dieses Abkommens oder aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen oder ökologischen Gründen, wie sie sich unter einheitlichen Bedingungen in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Übereinkommens ergeben.

Art. 4 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen 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 Luftfahrzeugen der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei befördert werden, während sie sich im genannten Gebiet befinden.
3. Keine Vertragspartei darf ihren eigenen Luftverkehrsunternehmen im Vergleich mit den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen 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 Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen, wie sie wünscht. Eine solche Bezeichnung ist 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 Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen 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 immer die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass die Luftverkehrsunternehmen den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Tätigkeiten im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat und sie ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis besitzen.

5. Nach Erhalt der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung können die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen 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 Luftverkehrsunternehmen zu widerrufen oder vorübergehend auszusetzen oder solche Bedingungen aufzuerlegen, die sie für die Ausübung dieser Rechte als erforderlich erachtet, wenn:

- a. sie nicht den Beweis besitzt, dass die besagten Luftverkehrsunternehmen 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 Luftverkehrsunternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgen oder in schwerer Weise missachtet haben; oder
- c. die besagten Luftverkehrsunternehmen 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 diese 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 1963² in Tokio, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970³ in Den Haag, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971⁴ in Montreal, des Zusatzprotokolls zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988⁵ 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 und 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. 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 Luftfahrzeugbetreiber oder Luftfahrzeugbetreiber, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Tätigkeiten oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben und Flughafenbetreiber in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeugbetreiber 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 zweck-

² SR 0.748.710.1

³ SR 0.748.710.2

⁴ SR 0.748.710.3

⁵ SR 0.748.710.31

mässige 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 Vertragspartei 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 Luftverkehrsunternehmen jener Vertragspartei zurückzuhalten, 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 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 aufrechterhaltenen Sicherheitsnormen bezüglich Besatzungen, Luftfahrzeugen oder den Betrieb der Luftfahrzeuge verlangen. Solche Beratungen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Erhalt des Gesuchs stattfinden.

4. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Beratungen fest, dass die andere Vertragspartei die Sicherheitsstandards in diesen Bereichen, welche zumindest den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Mindestanforderungen entsprechen, nicht wirksam aufrechterhält und handhabt, wird die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Ergebnisse und die Schritte, die sie zur Erfüllung dieser Mindestanforderungen als erforderlich erachtet, bekannt geben und die andere Vertragspartei hat geeignete Massnahmen zur deren Abhilfe zu ergreifen. Unterlässt es die andere Vertragspartei, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder bei einer länger vereinbarten Zeitdauer innerhalb dieser geeignete Massnahmen zu ergreifen, bildet dies einen Grund für die Anwendung von Artikel 6 dieses Abkommens.

5. Ungeachtet der in Artikel 33 des Übereinkommens festgelegten Pflichten wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das vom Luftverkehrsunternehmen oder von Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei oder im Rahmen eines Leasing-Vertrages in deren Namen für Dienste von und nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, während es sich im Gebiet dieser anderen Vertragspartei aufhält, von den ermächtigten Vertretern dieser anderen Vertragspartei an Bord oder um das Luftfahrzeug herum bezüglich der Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente

und der Ausweise der Besatzung sowie dem sichtbaren Zustand des Luftfahrzeuges und seiner Ausrüstung überprüft werden kann (in diesem Artikel «Rampinspektion» genannt), vorausgesetzt, dass die Überprüfung keine ungebührliche Verzögerung mit sich bringt.

6. Wenn eine solche Rampinspektion oder mehrere solche Rampinspektionen Anlass zu ernststen Bedenken geben, dass:

- a. ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeuges nicht nach den zu diesem Zeitpunkt im Übereinkommen aufgestellten Mindestanforderungen betrieben wird; oder
- b. ein Mangel an tatsächlichem Unterhalt und an der Handhabung der zu diesem Zeitpunkt im Übereinkommen aufgestellten Sicherheitsanforderungen besteht;

steht es der Vertragspartei, welche die Inspektion ausführt, in Übereinstimmung mit Artikel 33 des Übereinkommens frei anzunehmen, dass die Anforderungen, unter welchen die Zeugnisse oder Ausweise für dieses Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeuges ausgestellt oder anerkannt worden sind oder die Anforderungen, unter welchen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den Mindestanforderungen entsprechen oder höher sind als diejenigen, welche in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen aufgestellt sind.

7. Für den Fall, dass der Zutritt für eine Rampinspektion eines Luftfahrzeuges, das von einem Luftverkehrsunternehmen oder von Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei oder in deren Namen in Übereinstimmung mit Absatz 5 vorstehend betrieben wird, von Vertretern dieses Luftverkehrsunternehmens oder der Luftverkehrsunternehmen verweigert wird, steht es der anderen Vertragspartei frei anzunehmen, dass ernsthafte Bedenken der in Absatz 6 hiervoor erwähnten Art vorhanden sind und sie kann die in diesem Absatz vorgesehenen Schlussfolgerungen ziehen.

8. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung eines Luftverkehrsunternehmens oder von Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei sofort auszusetzen oder abzuändern für den Fall, dass die erste Vertragspartei entweder aufgrund des Ergebnisses einer Rampinspektion, einer Reihe von Rampinspektionen, der Verweigerung des Zutritts für eine Rampinspektion, von Gesprächen oder anderweitig zum Schluss kommt, dass dringliche Massnahmen zur Sicherheit des Luftverkehrsbetriebes erforderlich sind.

9. Alle in Übereinstimmung mit den Absätzen 4 oder 8 getroffenen Massnahmen einer Vertragspartei werden aufgehoben, sobald die Gründe, welche die Massnahmen ausgelöst haben, nicht mehr gegeben sind.

Art. 9 Leasing

1. Jede der Vertragsparteien kann den Gebrauch von geleasteten Luftfahrzeugen für die Dienste gemäss diesem Abkommen verhindern, welche nicht mit den Artikeln 7 (Sicherheit der Luftfahrt) und 8 (Technische Sicherheit) übereinstimmen.

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

Art. 10 Befreiung von Abgaben und Gebühren

1. Die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen 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, das Zubehör 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 die zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen 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 bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei bestimmt sind, um die auf den internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge zu versorgen, 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 Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei gebraucht werden, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen und Werbematerial.

3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie das Material und die Vorräte, die sich an Bord der von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen 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 Zollbehörden gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften in anderer Weise verfügt worden ist.

Art. 11 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, Grenzverletzungen, Luftpiraterie und Massnahmen für die Einwanderungskontrollen etwas anderes verlangen. Gepäck und Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollabgaben und anderen ähnlichen Gebühren befreit.

Art. 12 Benützungsgebühren

1. Jede Vertragspartei stellt nach besten Kräften sicher, dass Benützungsgebühren, die den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen 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 Luftverkehrsunternehmen 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 Luftverkehrsunternehmen, welche die Dienstleistungen und Einrichtungen in Anspruch nehmen und ermutigt die für die Gebühren zuständigen Behörden oder Organe und die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen, 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 Benützungsgebühren ins Bild zu setzen, um diesen zu ermöglichen, ihre Ansichten vor der Umsetzung der Änderungen kundzutun.

Art. 13 Geschäftstätigkeit

1. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen 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 Luftverkehrsunternehmen ihre Tätigkeiten ordnungsgemäss ausüben können.

3. Jede Vertragspartei räumt dem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich in seinem Gebiet am Verkauf von Beförderungsleistungen mit eigenen Beförderungsdokumenten, entweder unmittelbar oder über Agenten, in der Landeswährung derjenigen Vertragspartei, in deren Gebiet der Verkauf stattfindet, zu beteiligen und, soweit dies durch die Gesetzgebung dieser Vertragspartei zulässig ist, auch in jeder frei konvertierbaren Währung. Jede Vertragspartei unterlässt es, das Recht eines bezeichneten Luftverkehrsunternehmens der anderen Vertragspartei zu beschränken, solche Beförderungen zu verkaufen oder Personen einzuschränken, solche Beförderungen zu kaufen.

4. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei können mit Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei Vereinbarungen über die Zusammenarbeit wie «blocked space», «code sharing» oder andere kommerzielle Abmachungen abschliessen, vorausgesetzt dass solche Luftverkehrsunternehmen die entsprechende Betriebsbewilligung haben.

Art. 14 Besteuerung und Überweisung von Erträgen

1. Gewinne der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der Vertragspartei aus internationalen Beförderungen sind einzig im Gebiet dieser Vertragspartei zu versteuern.

2. Jede Vertragspartei gewährt den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei auf dem Grundsatz der Gegenseitigkeit das Recht, Einnahmenschüsse, die im Gebiet der entsprechenden Vertragspartei erworben wurden, zu überweisen. Solche Überweisungen müssen jedoch in Übereinstimmung mit der Steuergesetzgebung und den Bestimmungen über den Devisenverkehr der Vertragspartei getätigt werden, in deren Gebiet der Ertrag anfällt. Solche Überweisungen werden auf der Grundlage der amtlichen Wechselkurse ausgeführt oder, wo keine solche amtlichen Wechselkurse bestehen, zu den gültigen Kursen am Devisenmarkt für laufende Zahlungen.

3. Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung in Bezug auf Steuern für das Einkommen und das Vermögen, ist dieses letztgenannte Abkommen anwendbar.

Art. 15 Tarife

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

2. Ohne die Anwendung des allgemeinen Wettbewerbs- und Konsumentenrechts 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 Luftverkehrsunternehmen; und

- c. den Schutz der Luftverkehrsunternehmen 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 Luftverkehrsunternehmen 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. 16 Unterbreitung der Flugpläne

1. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei unterbreiten den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei spätestens dreissig (30) Tage vor Beginn des Betriebs ihre Flugprogramme (für die Sommer- und Winter-Flugplanperioden) zur Genehmigung. Das Programm umfasst insbesondere die Flugpläne, die Frequenzen der Linien und die Luftfahrzeugtypen, welche verwendet werden. Die Luftfahrtbehörden teilen ihren Entscheid über die eingereichten Verkehrsprogramme innerhalb von zwanzig (20) Tagen mit, nachdem das betreffende Luftverkehrsunternehmen sein Programm zur Genehmigung unterbreitet hat.

2. Jede Änderung im Verkehrsprogramm sowie Gesuche zur Genehmigung von zusätzlichen Flügen sind den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ebenfalls durch die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei zur Genehmigung zu unterbreiten. Solche Gesuche für Änderungen oder Zusatzflüge sind spätestens drei (3) Arbeitstage vor der Durchführung dieser Flüge zu unterbreiten und sie werden von den Luftfahrtbehörden unverzüglich behandelt.

Art. 17 Statistische Angaben

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

Art. 18 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 frühestmöglichen 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 zweckmässige und wirtschaftlich nachvollziehbare Entscheidungen zu erleichtern.

Art. 19 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 Drittstaates ist. 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. 20 Änderungen

1. Wenn eine der Vertragsparteien es als wünschenswert erachtet, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens, einschliesslich des Anhanges, zu ändern, erfolgt dies nach Beratungen in Übereinstimmung mit Artikel 18 dieses Abkommens.
2. Dieses Abkommen kann im gegenseitigen Einvernehmen der beiden Vertragsparteien geändert oder ergänzt werden. Solche Änderungen und Ergänzungen werden in der Form besonderer Protokolle vereinbart, welche integrierende Bestandteile dieses Abkommens sind und sie treten in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Artikel 23 dieses Abkommens in Kraft.
3. Betrifft die Änderung einzig die Bestimmungen des Anhangs, kann diese direkt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden und sie wird von dem Zeitpunkt an wirksam, an welchem sie von den Luftfahrtbehörden vereinbart wurde.
4. Tritt ein allgemeines, mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr für beide Vertragsparteien in Kraft, gehen die Bestimmungen dieses Übereinkommens vor. Beratungen in Übereinstimmung mit Artikel 18 dieses Abkommens können durchgeführt werden, um das Ausmass festzustellen, in welchem dieses Abkommen durch die Bestimmungen des besagten mehrseitigen Übereinkommens beeinträchtigt wird.

Art. 21 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, nachdem eine Frist von zwölf (12) Monaten seit Empfang der Anzeige abgelaufen ist, ausser die Mitteilung ist durch gegenseitiges Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen worden.
3. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, wird angenommen, dass die Mitteilung vierzehn (14) Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

Art. 22 Hinterlegung

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

Art. 23 Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt am Tag der letzten schriftlichen Mitteilung in Kraft, an welchem sich die Vertragsparteien die Erfüllung der innerstaatlichen Verfahren angezeigt haben, welche für dessen Inkrafttreten notwendig sind.

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

Dieses Abkommen ist unterzeichnet am 9. Oktober 2007 in Baku, in doppelter Urschrift in deutscher, aserbaidchanischer und englischer Sprache. Alle Wortlaute sind gleichermassen verbindlich. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Auslegung, Durchführung, oder Anwendung dieses Abkommens geht der englische Text vor.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
Moritz Leuenberger

Für die Regierung
der Republik Aserbaidshan:
Elmar Mamedyarov

Linienpläne

1. Strecken, auf denen die von der Republik Aserbaidtschan bezeichneten Luftverkehrsunternehmen Luftverkehrslinien in beiden Richtungen betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Bestimmungspunkte	Punkte über die Schweiz hinaus
Alle Punkte in Aserbaidtschan	Alle Punkte in Drittstaaten	Alle Punkte in der Schweiz	Alle Punkte in Drittstaaten

2. Strecken, auf denen die von der Schweiz bezeichneten Luftverkehrsunternehmen Luftverkehrslinien in beiden Richtungen betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Bestimmungspunkte	Punkte über Aserbaidtschan hinaus
Alle Punkte in der Schweiz	Alle Punkte in Drittstaaten	Alle Punkte in Aserbaidtschan	Alle Punkte in Drittstaaten

Anmerkungen:

1. Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus im Gebiet der Vertragsparteien können auf jedem Abschnitt ausgelassen werden.
2. Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus können von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der Vertragsparteien ohne Verkehrsrechte bedient werden.
3. Die Ausübung von Verkehrsrechten in 5. Freiheit an Zwischenlandepunkten und Punkten darüber hinaus ist Gegenstand einer besonderen Vereinbarung zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien.

