

*Originaltext*

## **Abkommen über den Luftverkehr zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Islamischen Republik Iran**

Abgeschlossen am 24. Mai 2004

In Kraft getreten durch Notenaustausch am 16. Januar 2007

---

### *Präambel*

*Der Schweizerische Bundesrat  
und  
die Regierung der Islamischen Republik Iran,*

als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944<sup>1</sup> in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens (16/09/1323) über die internationale Zivilluftfahrt,

im Folgenden «Vertragsparteien» genannt,

zum Zweck, Luftverkehrlinien zwischen ihren entsprechenden Gebieten und darüber hinaus zu errichten und zu betreiben,

*haben folgendes vereinbart:*

### **Art. 1**           Begriffe

Für die Anwendung dieses Abkommens bedeutet der Ausdruck:

- a. «Übereinkommen» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt (16/09/1323), einschliesslich aller nach Artikel 94 des Übereinkommens angenommener Änderungen, soweit diese Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind und aller nach Artikel 90 angenommener Anhänge und deren Änderungen, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind.
- b. «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt oder jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben und im Fall der Islamischen Republik Iran, die Zivilluftfahrtorganisation oder jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben.
- c. «Bezeichnetes Luftverkehrsunternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen oder Luftverkehrsunternehmen, die eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 3 dieses Abkommens für den Betrieb der vereinbarten Linien bezeichnet hat.

SR 0.748.127.194.36

<sup>1</sup> SR 0.748.0

- d. «Beförderungsangebot» in Bezug auf ein Luftfahrzeug die von diesem Luftfahrzeug auf einer Strecke oder einem Teil davon zur Verfügung gestellte Nutzlast und «Beförderungsangebot» in Bezug auf eine «vereinbarte Linie» die auf dieser Linie zur Verfügung gestellte Kapazität, vervielfacht mit der Anzahl der Flüge, die von einem solchen Luftfahrzeug während eines vorgegebenen Zeitraumes auf einer Strecke oder einem Teil davon betrieben werden.
- e. «Gebiet» in Bezug auf einen Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegt ist.
- f. «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmen» und «nicht gewerbsmässige Landungen» das, was in Artikel 96 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 die Preise und Bedingungen für Agenten und andere Zusatzleistungen, jedoch ohne Entschädigung und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.

## **Art. 2** Erteilung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die folgenden Rechte für die Errichtung von internationalen Luftverkehrslinien durch das von der anderen Vertragspartei bezeichnete Unternehmen:

- 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 Landungen vorzunehmen, um im internationalen Verkehr Fluggäste, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen.

2. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt Fluggäste, Fracht oder Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind.

3. In Gebieten von Feindseligkeiten und/oder militärischer Besetzung oder in Gebieten, die davon betroffen sind, steht die Durchführung solcher Flüge unter dem Vorbehalt der Zustimmung der diesbezüglich zuständigen Behörden.

## **Art. 3** Bezeichnung und Bewilligungen

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei auf schriftlichem Weg die Bezeichnung eines oder mehrerer Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken anzuzeigen und die Bezeichnung für jedes Unternehmen wiederum zurückzuziehen oder zu ändern.

2. Bei Erhalt der in Absatz 1 genannten Bezeichnung erteilen die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels dem bezeichneten Unternehmen ohne Verzug die erforderliche Bewilligung.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, 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 und/oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen als nötig erscheinen, wenn die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass der überwiegende Teil des Eigentums dieses Unternehmens und die tatsächliche Verfügungsgewalt darüber in den Händen der Vertragspartei oder ihrer Staatsangehörigen liegen.

5. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Bewilligung kann das bezeichnete Unternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben, vorausgesetzt, dass ein Tarif in Kraft ist, der in Übereinstimmung mit Artikel 13 dieses Abkommens für diese Linien festgelegt ist.

#### **Art. 4** Aussetzung und Widerruf

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Betriebsbewilligung für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens aufgeführten Rechte durch das von der anderen Vertragspartei bezeichnete 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 der überwiegende Teil des Eigentums dieses Unternehmens und die tatsächliche Verfügungsgewalt darüber in den Händen der Vertragspartei oder ihrer Staatsangehörigen liegen; oder
- b. das besagte Unternehmen die Gesetze und/oder Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt; oder
- c. das Unternehmen es in anderer Weise unterlässt, den Betrieb nach den Bestimmungen dieses Abkommens durchzuführen.

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/oder Verordnungen und/oder gegen Bestimmungen dieses Abkommens zu verhindern, darf dies nur nach Beratungen mit der anderen Vertragspartei erfolgen. Solche Beratungen zwischen den Luftfahrtbehörden werden möglichst schnell nach Eingang des entsprechenden Gesuches aufgenommen.

**Art. 5** Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Verordnungen jeder Vertragspartei, die den Einflug in oder den Wegflug aus ihrem Gebiet der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge sowie die Flüge dieser Luftfahrzeuge über oder innerhalb dem genannten Gebiet regeln, sind auf Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens 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, Fracht oder Postsendungen regeln wie namentlich die Formalitäten für die Einreise, Ausreise, Auswanderung und Einwanderung sowie Zoll- und Gesundheitsvorschriften sind auf Fluggäste, Besatzungen, Fracht oder Postsendungen anwendbar, die von Flugzeugen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, während sie sich im genannten Gebiet befinden.

**Art. 6** Geschäftstätigkeit

1. Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei hat das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei seine eigene Vertretung aufrechtzuerhalten und/oder einen Generalagenten oder einen Generalverkaufsagenten zu bezeichnen. Die Ernennung eines Generalagenten oder Generalverkaufsagenten erfolgt in Übereinstimmung mit den Gesetzen und Verordnungen der anderen Vertragspartei.

2. Die Überweisung von Einnahmenüberschüssen, die vom bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei erzielt werden, erfolgt in Übereinstimmung mit den Devisenbestimmungen der anderen Vertragspartei, nach Abzug der Aufwendungen. Die Vertragsparteien unternehmen alles in ihrer Kraft stehende, um die Überweisung solcher Einnahmen zu erleichtern, welche vom bezeichneten Unternehmen für die in diesem Abkommen vorgesehenen Dienste erzielt werden.

3. Im speziellen räumt jede Vertragspartei dem 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. Jedes Unternehmen ist ermächtigt, solche Beförderungen zu verkaufen, und jedermann kann solche Beförderungen in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten erwerben.

**Art. 7** Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

1. Die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf den internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre Vorräte an Treibstoffen, Schmierstoffen, andere verbrauchbare technische Vorräte, Ersatzteile, die ordentliche Bordausrüstung und die Bordvorräte in den Luftfahrzeugen einer Vertragspartei, welche ermächtigt sind, die in diesem Abkommen vorgesehenen Strecken und Linien zu betreiben, sind beim Eintritt in das Gebiete der anderen Vertragspartei oder beim Austritt, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit, von Zollabgaben, Gebühren, Inspektionsgebühren und anderen ähnlichen nationalen oder lokalen Gebühren und Abgaben befreit, selbst wenn solche Vorräte von solchen Luftfahrzeugen auf Flügen über diesem Gebiet gebraucht oder verbraucht werden.

2. Treibstoffe, Schmierstoffe, verbrauchbare technische Vorräte, Ersatzteile, die ordentliche Bordausrüstung und die Vorräte, die von einer Vertragspartei oder ihren Staatsangehörigen in das Gebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden und einzig zum Verbrauch von Luftfahrzeugen des bezeichneten Unternehmens dieser Vertragspartei bestimmt sind, sind, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit, von Zollabgaben, Inspektionsgebühren und anderen nationalen oder lokalen Gebühren und Abgaben befreit.

3. Treibstoffe, Schmierstoffe, andere verbrauchbare technische Vorräte, Ersatzteile, die ordentliche Bordausrüstung und die Vorräte, die von einem Luftfahrzeug eines bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei im Gebiet der anderen Vertragspartei an Bord genommen werden und auf internationalen Linien eingesetzt werden, sind, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit, von Zollabgaben, Gebühren, Inspektionsgebühren und anderen nationalen oder lokalen Gebühren und Abgaben befreit.

4. Die ordentliche Bordausrüstung sowie das Material und die Vorräte, die sich an Bord der vom 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.

5. Die erforderlichen Dokumente, die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei gebraucht werden, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen und Werbematerial sowie Fahrzeuge, Material und Ausrüstungen, die vom bezeichneten Unternehmen für geschäftliche und operationelle Zwecke innerhalb des Flughafenbereichs gebraucht werden, sind auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von Zollabgaben und/oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass solches Material und solche Ausrüstungen der Beförderung von Fluggästen und Fracht dienen.

#### **Art. 8** Direkter Transit

Fluggäste, Gepäck und Fracht, die sich im direkten Durchgang durch das Gebiet einer der Vertragsparteien befinden und die ihnen vorbehaltene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden nur einer sehr vereinfachten Kontrolle unterzogen. Gepäck und Fracht, solange sie sich im direkten Durchgangsverkehr befinden, sind von Zollabgaben und anderen ähnlichen Gebühren befreit.

#### **Art. 9** Flughafeneinrichtungen und Gebühren

1. Jede Vertragspartei bezeichnet einen Flughafen oder Flughäfen in seinem Gebiet, der dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf den festgelegten Strecken zur Verfügung steht und stellt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei Kommunikations-, Flugsicherungs- und meteorologische Einrichtungen und andere Dienste zur Verfügung, die zur Durchführung der vereinbarten Linien notwendig sind.

2. Jede Vertragspartei hat Anspruch auf gerechte und vernünftige Gebühren für den Gebrauch der Flughäfen und anderer Einrichtungen durch das Luftfahrzeug des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, vorausgesetzt, dass solche Gebühren nicht höher als diejenigen sind, welche Luftfahrzeuge des eigenen Landes für den Gebrauch der Flughäfen und Einrichtungen zu entrichten haben, die auf vergleichbaren internationalen Linien eingesetzt werden.

3. Jede Vertragspartei ermutigt die für die Gebühren zuständigen Behörden, die Benutzer rechtzeitig zum Voraus über jeden Änderungsvorschlag zu informieren, um diesen zu ermöglichen, sich vor der Umsetzung der Änderung dazu zu äussern. Jede Vertragspartei fördert Beratungen zwischen den für die Gebühren zuständigen Behörden oder Organen in ihrem Gebiet und dem bezeichneten Unternehmen, welches die Dienste und Einrichtungen in Anspruch nimmt und ermutigt die für die Gebühren zuständigen Behörden oder Organe und die bezeichneten Unternehmen, solche 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.

#### **Art. 10**      Angebotsbestimmungen und Flugpläne

1. Den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien wird eine gerechte und gleiche Behandlung ermöglicht, damit sie für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken gleiche Möglichkeiten geniessen.

2. Unter Vorbehalt der Zustimmung der entsprechenden Luftfahrtbehörden gestattet jede Vertragspartei jedem bezeichneten Unternehmen, die von ihm auf Grund kommerzieller Überlegungen im Markt angebotenen Frequenzen und Kapazitäten für den internationalen Luftverkehrverkehr frei zu bestimmen.

3. Beim Betrieb der vereinbarten Linien nimmt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei Rücksicht auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, um die Linien dieses Letztgenannten, welches ganz oder teilweise die gleichen Strecken bedient, nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

4. Die vereinbarten Linien, die von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien bereitgestellt werden, haben als wesentliches Ziel, ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, das der gegenwärtigen und der vernünftigerweise voraussehbaren Verkehrsnachfrage für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat und dem Gebiet der anderen Vertragspartei entspricht.

5. Unter dem Vorbehalt der in den Absätzen 1–4 dieses Artikel festgelegten Grundsätze kann das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei auch ein Beförderungsangebot bereitstellen, um den Verkehrsbedürfnissen zwischen den Gebieten von Drittstaaten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei zu entsprechen.

6. Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei unterbreitet den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei spätestens dreissig (30) Tage vor Aufnahme des Betriebes auf den vereinbarten Linien die Flugpläne. Dies gilt auch für spätere Änderungen. In besonderen Fällen kann diese Frist unter Vorbehalt der Zustimmung besagter Luftfahrtbehörden geändert werden.

**Art. 11** Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von einer Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt wurden und noch gültig sind, werden von der anderen Vertragspartei für den Betrieb der in diesem Abkommen vorgesehenen Luftverkehrslinien als gültig anerkannt, vorausgesetzt, dass die Anforderungen für die Ausstellung dieser Zeugnisse oder Ausweise den Mindestanforderungen entsprechen, die aufgrund des Übereinkommens festgelegt sind oder darüber hinausgehen. Jede Vertragspartei kann jedoch für Flüge über ihrem eigenen Gebiet die Anerkennung der Gültigkeit von Fähigkeitszeugnissen und Ausweisen verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder von einem Drittstaat ausgestellt wurden oder als gültig anerkannt worden sind.

**Art. 12** Technische Sicherheit

Jede Vertragspartei kann Beratungen über die von der anderen Vertragspartei aufrechterhaltenen Sicherheitsnormen bezüglich Luftfahrteinrichtungen, Besatzungen, Luftfahrzeugen und den Betrieb des bezeichneten Unternehmens verlangen. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Beratungen fest, dass die andere Vertragspartei die Sicherheitsstandards und Anforderungen in denjenigen Bereichen, welche mindestens den aufgrund des Übereinkommens festgelegten Minimalstandards entsprechen, nicht wirksam aufrechterhält und vollzieht, wird die andere Vertragspartei über diese Feststellung und die als notwendig erachteten Schritte zur Erfüllung dieser Minimalstandards benachrichtigt und diese andere Vertragspartei hat geeignete Massnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

**Art. 13** Tarife

1. Die Tarife, welche das bezeichnete Unternehmen für die von diesem Abkommen erfassten Beförderungen anwendet, sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse, unter Einschluss der Interessen der Benutzer, der Betriebskosten, der besonderen Merkmale der Linie, der Kommissionsraten, eines vernünftigen Gewinnes, der Tarife anderer Luftverkehrsunternehmen und andere geschäftliche Überlegungen im Markt in Betracht zu ziehen sind.
2. Die Luftfahrtbehörden achten besonders auf Tarife, gegen die Einwände bestehen können aufgrund der Tatsache, dass sie als unvernünftig diskriminierend, übermäßig hoch oder einschränkend zufolge Missbrauchs einer beherrschenden Stellung, künstlich tief als Folge direkter oder indirekter Hilfe oder Unterstützung oder als überrissen erscheinen.
3. Die Tarife sind mindestens vierundzwanzig (24) Stunden vor dem für ihre Einführung vorgeschlagenen Zeitpunkt zu unterbreiten. Die Luftfahrtbehörden genehmigen die unterbreiteten Tarife oder lehnen diese ab für Einweg- oder Rundwegbeförderung zwischen den Gebieten der beiden Vertragsparteien, die in ihrem eigenen Gebiet beginnen. Im Fall einer Ablehnung geben sie die Nichtgenehmigung den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei so früh als möglich oder mindestens innerhalb von vierzehn (14) Tagen nach Empfang der Eingabe bekannt.

4. Keine der Luftfahrtbehörden trifft einseitige Vorkehrungen, um die Einführung von vorgeschlagenen Tarifen oder die Aufrechterhaltung bestehender Tarife für die Beförderung zwischen den Gebieten der beiden Vertragsparteien, die im Gebiet der anderen Partei beginnt, zu verhindern.

5. Ungeachtet Absatz 4 hiervor müssen die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei, falls sie glauben, dass ein Tarif für die Beförderung nach ihrem Gebiet unter die in Absatz 2 hiervor erwähnten Kategorien fällt, den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei so schnell als möglich oder mindestens innerhalb von vierzehn (14) Tagen vom Zeitpunkt des Empfangs der Eingabe bei ihnen ihre Nichtgenehmigung bekannt geben.

6. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei können Verhandlungen über jeden Tarif verlangen, der Gegenstand der Nichtgenehmigung war. Solche Verhandlungen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Erhalt des entsprechenden Begehrens stattfinden. Wenn die Vertragsparteien eine Einigung erzielen, bemüht sich jede Partei nach besten Kräften, dieses Einvernehmen wirksam zu verwirklichen. Kommt keine Einigung zustande, geht die Entscheidung jener Vertragspartei vor, von deren Gebiet aus die Beförderung ihren Anfang nimmt.

7. Für die Beförderung zwischen den Gebieten der Vertragsparteien gestatten die Luftfahrtbehörden dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei, mit jedem Tarif für das gleiche Städtepaar gleichzuziehen, der gegenwärtig zur Anwendung durch ein Unternehmen einer Vertragspartei oder eines Drittstaates zugelassen ist.

#### **Art. 14**            Sicherheit der Luftfahrt

1. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Vertragsparteien, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen. 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, geschehen am 14. September 1963<sup>2</sup> in Tokio (23/06/1342), des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, geschehen am 16. Dezember 1970<sup>3</sup> in Den Haag (25/09/1349), des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, geschehen am 23. September 1971<sup>4</sup> in Montreal (01/07/1350) 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

<sup>2</sup> SR 0.748.710.1

<sup>3</sup> SR 0.748.710.2

<sup>4</sup> SR 0.748.710.3



gen 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 und den diesbezüglich empfohlenen Verfahren, 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 Flughafenthalter in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

4. Jede Vertragspartei kann solche Luftfahrzeughalter zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels aufgeführten Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt auffordern, 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 Bestehens 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. Wenn ein Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen wird und/oder wenn andere widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen bestehen und/oder eine diesbezügliche Bedrohung besteht, unterstützen sich die beiden Vertragsparteien gegenseitig, indem sie die Kommunikation erleichtern und andere zweckmässige Massnahmen ergreifen, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall schnell und sicher zu beenden oder eine solche Bedrohung zunichte zu machen.

#### **Art. 15**            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. 16**            Beratungen

1. Um die ordnungsgemässe Umsetzung des Abkommens sicherzustellen, arbeiten die Vertragsstaaten mit ihren Luftfahrtbehörden zusammen; zu diesem Zweck können die Luftfahrtbehörden jederzeit Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen.

2. Eine von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei verlangte Beratung muss innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Erhalt des Begehrens stattfinden.

3. Jede Vertragspartei kann jederzeit, wenn sie es als notwendig erachtet, die Änderung oder Verbesserung der Bestimmungen dieses Abkommens verlangen; in diesem Fall verhandeln die Vertragsparteien innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Erhalt des Begehrens.

#### **Art. 17** Änderungen

1. Erachtet es eine der Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so tritt diese Änderung, wenn sie zwischen den Vertragsparteien vereinbart wird, in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.

2. Änderungen des Anhangs zu diesem Abkommen können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

#### **Art. 18** Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs bemühen sich die Vertragsparteien in erster Linie, diese durch Verhandlungen zu lösen.

2. Kommen die Vertragsparteien bei den Verhandlungen zu keiner Einigung, können sie die Meinungsverschiedenheit zur beratenden Stellungnahme einer Person oder einem Gremium vorlegen.

3. Wenn die Vertragsparteien gemäss den Absätzen 1 und 2 zu keiner Einigung gelangen, kann jede Vertragspartei in Übereinstimmung mit ihren massgebenden Gesetzen und Verordnungen die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten, das aus drei Schiedsrichtern besteht, zwei davon von den Vertragsparteien ernannt und einem vorsitzenden Schiedsrichter. Für den Fall, dass die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterstellt wird, bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen, vom Zeitpunkt des Erhalts der Bekanntgabe einer schiedsgerichtlichen Beurteilung an berechnet, und der vorsitzende Schiedsrichter wird innerhalb einer weiteren Frist von sechzig (60) Tagen, vom Zeitpunkt der letzten Bezeichnung der beiden Schiedsrichter an gerechnet, ernannt. Wenn innerhalb der festgelegten Frist eine der Vertragsparteien ihren Schiedsrichter nicht bezeichnet hat, oder sich die so bezeichneten Schiedsrichter nicht innerhalb der besagten Frist auf den vorsitzenden Schiedsrichter einigen können, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die Bezeichnung des Schiedsrichters der sich im Verzug befindlichen Partei oder des vorsitzenden Schiedsrichters vorzunehmen, wie immer es der Fall erfordert. Der vorsitzende Schiedsrichter hat jedoch ein Angehöriger eines Staates zu sein, welcher zum Zeitpunkt der Bezeichnung diplomatische Beziehungen mit beiden Vertragsparteien unterhält.

4. Wenn der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation an der Ausübung dieser Aufgabe verhindert ist oder wenn er ein Staatsangehöriger einer der beiden Vertragsparteien ist, nimmt der Vizepräsident die Bezeichnung vor, und wenn der Vizepräsident auch an der Ausübung dieser Aufgabe verhindert ist

oder wenn er ein Staatsangehöriger einer der beiden Vertragsparteien ist, wird die Bezeichnung durch ein dienstälteres Mitglied des Rates vorgenommen, welches nicht Staatsangehöriger einer der beiden Vertragsstaaten ist.

5. Unter Vorbehalt anderslautender Absprachen zwischen den Vertragsparteien bestimmt das Schiedsgericht seine Verfahrensvorschriften und den Verhandlungsort selbst.

6. Die Entscheide des Schiedsgerichts sind für die Vertragsparteien verbindlich.

7. Die aus dem Verfahren entstehenden Kosten, einschliesslich der Kosten und Auslagen der Schiedsrichter, werden gleichmässig auf die Vertragsparteien verteilt. Alle Auslagen, die dem Rat in Zusammenhang mit der Bezeichnung des vorsitzenden Schiedsrichters und/oder des Schiedsrichters der in Verzug geratenen Partei nach Absatz 3 dieses Artikels entstehen, sind als Teil der Kosten des Schiedsgerichtes zu betrachten.

#### **Art. 19** Kündigung

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, und in einem solchen Fall wird die Kündigung zwölf (12) Monate nach Empfang der Anzeige durch die andere Vertragspartei wirksam, sofern die Kündigung nicht in gegenseitigem Einvernehmen zwischen den Vertragsparteien vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen wird. 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. 20** Übereinstimmung mit multilateralen Abkommen oder Übereinkommen

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. 21** Hinterlegung

Dieses Abkommen und sein Anhang sowie alle Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt.

#### **Art. 22** Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt an dem Tage in Kraft, an welchem die letzte Bekanntgabe einer Vertragspartei an die andere Vertragspartei erfolgt, dass sie alle erforderlichen Massnahmen in Übereinstimmung mit ihren Gesetzen und Verordnungen für das Inkrafttreten dieses Abkommens erfüllt hat.

Dieses Abkommen ersetzt das Abkommen über den Luftverkehr zwischen den beiden Vertragsparteien vom 31. Dezember 1972<sup>5</sup>.

*Um das zu beurkunden*, haben die durch ihre Regierungen entsprechend bevollmächtigten Unterzeichnenden dieses Abkommen unterzeichnet, welches eine Präambel, 22 Artikel und einen Anhang umfasst.

Geschehen in doppelter Urschrift in Teheran, am 24. Mai 2004 entsprechend dem 4 Khordad 1383, in deutscher, englischer und persischer Sprache, wobei alle drei Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten geht der englische Text vor.

Für den  
Schweizerischen Bundesrat:  
Tim Guldemann

Für die Regierung  
der Islamischen Republik Iran:  
Hassan Hajalifard

<sup>5</sup> AS 1974 429

**Linienpläne****Linienplan I**

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

Abflugspunkte	Zwischenpunkte	Punkte im Iran	Punkte über den Iran hinaus
Punkte in der Schweiz	ein Punkt	Punkte im Iran	ein Punkt in den Vereinigten Arabischen Emiraten

**Linienplan II**

Strecken, auf denen die von der Islamischen Republik Iran bezeichneten Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Abflugspunkte	Zwischenpunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Punkte im Iran	ein Punkt	Punkte in der Schweiz	Paris

**Anmerkung**

Jedes bezeichnete Unternehmen kann Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus, die nicht im Anhang zu diesem Abkommen festgelegt sind, bedienen, vorausgesetzt, dass keine Verkehrsrechte zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.

