

**Abkommen
zwischen dem Schweizerischen Bundesrat
und der Regierung der Volksrepublik Bangladesch
über den Luftlinienverkehr**

Abgeschlossen am 4. Juni 2024
Vorläufig anwendbar ab 4. Juni 2024
(Stand am 4. Juni 2024)

*Der Schweizerische Bundesrat
und
die Regierung der Volksrepublik Bangladesch
(nachstehend gemeinsam «Vertragsparteien»
und in der Einzahl «Vertragspartei» genannt);*

in dem Wunsch, ein internationales Luftverkehrssystem auf der Grundlage des am Markt herrschenden Wettbewerbs zwischen Luftfahrtunternehmen mit einem Mindestmass an staatlichen Eingriffen und staatlicher Regulierung zu fördern,

in dem Wunsch, den Ausbau von Möglichkeiten für internationale Luftverkehrslinien zu erleichtern,

in Anerkennung der Tatsache, dass leistungs- und wettbewerbsfähige internationale Luftverkehrslinien den Handel, den Wohlstand der Konsumentinnen und Konsumenten und das wirtschaftliche Wachstum fördern,

in dem Wunsch, es den Luftfahrtunternehmen zu ermöglichen, Reisenden sowie Versenderinnen und Versendern wettbewerbsfähige Preise und Dienstleistungen in offenen Märkten anzubieten,

in dem Wunsch, im internationalen Luftverkehr ein Höchstmass an Sicherheit zu gewährleisten, und unter Bekundung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen oder Bedrohungen, die sich gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen richten und die Sicherheit von Personen oder Sachen gefährden, den Luftverkehrsbetrieb beeinträchtigen und das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben,

als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944¹ in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt,

haben Folgendes vereinbart:

Art. 1 Begriffe

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

- a. «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall der Volksrepublik Bangladesch die vom Ministerium für Zivilluftfahrt und Tourismus entsprechend bevollmächtigte Zivilluftfahrtbehörde von Bangladesch oder in beiden Fällen jede Person oder Stelle, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- b. «vereinbarte Linien» Luftverkehrslinien auf den festgelegten Strecken für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination;
- c. «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftfahrtunternehmen» und «Landung zu nichtgewerblichen Zwecken» das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist;
- d. «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;
- e. «bezeichnete Luftfahrtunternehmen» ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen, die eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 5 dieses Abkommens für den Betrieb der vereinbarten Luftverkehrslinien bezeichnet hat;
- f. «verkehrsträgerübergreifender Luftverkehr» die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination, in der Luft und auf dem Land- oder Seeweg gegen Entgelt;
- g. «Tarif» die Preise für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht 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; und
- h. «Gebiet» in Bezug auf einen Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegt ist.

2. Der Anhang ist fester 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 den Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien auf den in den Linienplänen des Anhanges 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 Luftfahrtunternehmen beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:

- a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b. das Recht, auf dem genannten Gebiet Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken durchzuführen;
- 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;
- d. das Recht, auf dem Gebiet von Drittstaaten 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 und die im Anhang zu diesem Abkommen festgelegt sind.

3. Aus diesem Abkommen kann kein Recht für die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei abgeleitet werden, im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Postsendungen an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei ist.

4. Wenn die bezeichneten Luftfahrtunternehmen 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 befliegenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen der Strecke zu ermöglichen sowie während der als notwendig erachteten Zeit die Rechte zu gewähren, die zur Erleichterung eines funktionsfähigen Betriebes notwendig sind.

Art. 3 Ausübung von Rechten

1. Vorbehältlich der zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbarten Bestimmungen über Frequenz und Kapazität lässt jede Vertragspartei zu, dass die bezeichneten Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität der von ihnen angebotenen internationalen Luftverkehrslinien aufgrund kommerzieller, marktbezogener Überlegungen festlegen. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine der Vertragsparteien einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenz, die Zahl der Bestimmungsorte oder die Regelmässigkeit der Linie oder den Luftfahrzeugtyp oder die Luftfahrzeugtypen, der oder die von bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen oder betrieblichen Gründen oder aus die Umwelt betreffenden Gründen erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Übereinkommens anzuwenden sind.

2. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien geniessen beim Betrieb der vereinbarten Linien auf den im Anhang dieses Abkommens festgelegten Strecken gerechte und gleiche Wettbewerbsmöglichkeiten.

Art. 4 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei betreffend den Ein- oder Ausflug der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge in ihr Gebiet oder aus ihrem Gebiet oder betreffend den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Gebietes gelten für die Luftfahrzeuge, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei verwendet werden, und sind von diesen Luftfahrzeugen beim Ein- oder Ausflug und innerhalb des Gebietes der ersten Vertragspartei zu befolgen.

2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die die Einreise in ihr Gebiet, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen regeln - wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und die Einwanderung, über den Zoll und die gesundheitspolizeilichen Massnahmen - sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen, die durch die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, während diese Personen und Sachen sich in dem genannten Gebiet befinden.

3. Keine Vertragspartei darf ihren eigenen Luftfahrtunternehmen gegenüber den bezeichneten Luftfahrtunternehmen 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 Luftfahrtunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen, wie sie wünscht. Solche Bezeichnungen erfolgen durch schriftliche Notifikation zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien.

2. Nach Erhalt der Notifikation einer solchen Bezeichnung erteilen die Luftfahrtbehörden unter Vorbehalt der Absätze 3 und 4 dieses Artikels den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von den Luftfahrtunternehmen, die von der anderen Vertragspartei bezeichnet wurden, den Nachweis verlangen, dass sie in der Lage sind, den vorgeschriebenen Bedingungen zu entsprechen, die gemäss den Gesetzen und Verordnungen für den Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien von diesen Behörden üblicherweise in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens angewandt werden.

4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Erteilung der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen 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 Luft-

fahrtunternehmen ihren Hauptgeschäftssitz im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat, und sie ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) besitzen.

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

Art. 6 Widerruf und Aussetzung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Betriebsbewilligung für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens aufgeführten Rechte durch die bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder Bedingungen aufzuerlegen, die sie für die Ausübung dieser Rechte als erforderlich erachtet, wenn:

- a. sie nicht den Beweis besitzt, dass die besagten Luftfahrtunternehmen ihren Hauptgeschäftssitz im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat, und sie ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes AOC besitzen; oder
- b. die besagten Luftfahrtunternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgen oder in schwerer Weise missachtet haben; oder
- c. die besagten Luftfahrtunternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreiben.

2. Die in diesem Artikel aufgeführten Rechte werden erst nach Konsultation der anderen Vertragspartei ausgeübt, sofern nicht Sofortmassnahmen notwendig sind, um weitere Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu vermeiden.

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 vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer Rechte und Pflichten gemäss internationalem Recht einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des am 14. September 1963² in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, des am 16. Dezember 1970³ in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, des am 23. September 1971⁴ in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, des am 24. Februar 1988⁵ in Montreal unterzeichneten Zusatzproto-

² SR 0.748.710.1

³ SR 0.748.710.2

⁴ SR 0.748.710.3

⁵ SR 0.748.710.31

kolls zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, des am 1. März 1991⁶ in Montreal unterzeichneten Übereinkommens über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens sowie aller weiteren Übereinkommen und Protokolle über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchen die beiden Vertragsparteien beitreten.

2. Die Vertragsparteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme von zivilen Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, gegen Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den Luftsicherheitsbestimmungen, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und dem Übereinkommen als Anhänge hinzugefügt wurden, soweit solche Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Halter von Luftfahrzeugen und Halter von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Halter von Luftfahrzeugen zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels aufgeführten Luftsicherheitsbestimmungen aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise in das, die Ausreise aus dem oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet wirksame Massnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens und Beladens ergriffen werden. Jede Vertragspartei sagt ausserdem eine wohlwollende Prüfung jedes Begehrens der anderen Vertragspartei zu, angemessene besondere Sicherheitsmassnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu ergreifen.

5. Im Falle einer tatsächlichen oder drohenden widerrechtlichen Inbesitznahme von zivilen Luftfahrzeugen oder von anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzungen, Luftfahrzeugen, Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Vertragsparteien einander in der erleichterten Kommunikation und durch andere geeignete Massnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Bedrohung dienen.

6. Hat eine Vertragspartei berechnigte Gründe zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Erhalt dieses Begehrens keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebsbewilligung und die technischen Genehmigungen der Luftfahrtunternehmen dieser Vertragspartei zu verweigern, zu

⁶ SR 0.748.710.4

widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf von fünfzehn (15) Tagen vorläufige Massnahmen ergreifen.

Art. 8 Technische Sicherheit

1. Jede Vertragspartei hat die Lufttüchtigkeitszeugnisse, die Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt wurden und noch gültig sind, für den Betrieb der in diesem Abkommen vereinbarten Linien als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen für diese Zeugnisse oder Ausweise wenigstens den Mindestnormen entsprechen, die aufgrund des Übereinkommens festgelegt werden können.

2. Jede Vertragspartei kann jedoch für Flüge über ihr eigenes Gebiet die Anerkennung der Gültigkeit von Befähigungszeugnissen 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 Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angewandten Sicherheitsnormen bezüglich Besatzungen, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb verlangen. Solche Konsultationen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Erhalt des Begehrens stattfinden.

4. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei in diesen Bereichen Sicherheitsstandards und Erfordernisse, die wenigstens den aufgrund des Übereinkommens geltenden Mindestnormen entsprechen, nicht wirksam einhält und anwendet, werden der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung dieser Mindestnormen bekannt gegeben, und die andere Vertragspartei hat geeignete Massnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Unterlässt es die andere Vertragspartei, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder bei einer längeren vereinbarten Zeitdauer innerhalb dieser geeignete Massnahmen zu ergreifen, stellt dies einen Grund dar, Artikel 6 dieses Abkommens anzuwenden.

5. Ungeachtet der in Artikel 33 des Übereinkommens erwähnten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, welches von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei oder im Rahmen eines Leasing-Vertrages in deren Namen für Luftverkehrslinien von oder nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, während des Aufenthalts auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei von den offiziellen Vertreterinnen und Vertretern dieser anderen Vertragspartei an Bord und aussen am Luftfahrzeug bezüglich der Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Ausweise der Besatzung sowie des augenscheinlichen Zustands des Luftfahrzeuges und seiner Ausrüstung überprüft werden kann (in diesem Artikel «Rampinspektion» genannt), vorausgesetzt, dass die Überprüfung keine unangemessene Verzögerung mit sich bringt.

6. Gibt eine solche Rampinspektion oder eine Serie von Rampinspektionen Anlass zu:

- a. ernsthaften Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeuges nicht den aufgrund des Übereinkommens festgelegten Mindestnormen entspricht; oder

- b. ernsthaften Bedenken, dass die wirksame Einhaltung und Anwendung der aufgrund des Übereinkommens geltenden Sicherheitsanforderungen mangelhaft ist;

steht es der Vertragspartei, welche die Inspektion ausführt, zum Zwecke von Artikel 33 des Übereinkommens frei, anzunehmen, dass die Anforderungen, nach denen die Zeugnisse oder Ausweise für dieses Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeuges ausgestellt oder als gültig anerkannt wurden, oder die Anforderungen, nach denen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, die geltenden Mindestnormen des Übereinkommens weder erfüllen noch übertreffen.

7. Für den Fall, dass im Rahmen einer Rampinspektion der Zutritt zu einem Luftfahrzeug, das von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit Absatz 5 betrieben wird, von der Vertreterin bzw. vom Vertreter dieser Luftfahrtunternehmen verweigert wird, steht es der anderen Vertragspartei frei, anzunehmen, dass ernsthafte Bedenken der in Absatz 6 erwähnten Art gegeben sind, und sie kann die in diesem Absatz vorgesehenen Schlussfolgerungen ziehen.

8. Jede Vertragspartei behält sich vor, die Betriebsbewilligung der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei sofort auszusetzen oder abzuändern, falls die erste Vertragspartei aufgrund der Rampinspektion, einer Serie von Rampinspektionen, einer Zutrittsverweigerung zur Vornahme einer Rampinspektion, aufgrund von Konsultationen oder anderweitig zum Schluss kommt, dass dringliche Massnahmen zur Sicherheit des Betriebes eines Luftfahrtunternehmens erforderlich sind.

9. Jede in Übereinstimmung mit Absatz 4 oder 8 dieses Artikels von einer Vertragspartei getroffene Massnahme wird aufgehoben, sobald die Gründe, welche diese Massnahme ausgelöst haben, nicht mehr gegeben sind.

Art. 9 Befreiung von Abgaben und Gebühren

1. Soweit ihre innerstaatlichen Gesetze und Verordnungen dies erlauben und nach dem Grundsatz des Gegenrechts befreit jede Vertragspartei die bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei von Einfuhrbeschränkungen, Zollabgaben, Verbrauchssteuern, Kontrollgebühren und anderen nicht auf den Kosten für bei der Landung geleisteten Dienste beruhenden nationalen Abgaben und Gebühren für Luftfahrzeuge, Treibstoffe, Schmieröle, technische Verbrauchsgüter, Ersatzteile, Triebwerke, ordentliche Bordausrüstung, Bordvorräte (einschliesslich Produkten, die für den Verkauf in begrenzten Mengen an die Fluggäste während des Flugs bestimmt sind) und andere Güter (wie Motorfahrzeuge, Material und Ausrüstung für spezielle Zwecke), die ausschliesslich für die Verwendung im Zusammenhang mit dem Betrieb und Unterhalt von Luftfahrzeugen dieser Luftfahrtunternehmen bestimmt sind oder nur in diesem Zusammenhang verwendet werden, sowie für Vorräte an gedruckten Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen, Drucksachen mit dem Unternehmenslogo und übliches Werbematerial, das von diesen Luftfahrtunternehmen kostenlos abgegeben wird.

2. Die Befreiungen für in Absatz 1 dieses Artikels genannte Güter finden Anwendung, wenn diese Güter:

- a. von einem bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei oder in dessen Namen in das Gebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden;
- b. sich bei Ankunft im oder beim Ausflug aus dem Gebiet einer Vertragspartei an Bord eines Luftfahrzeugs eines bezeichneten Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei befinden; oder
- c. im Gebiet einer Vertragspartei an Bord eines Luftfahrzeugs eines bezeichneten Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei an Bord genommen werden;

und zwar unabhängig davon, ob diese Güter auf dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Befreiungen gewährt, verwendet oder vollständig verbraucht werden, und sofern diese Güter nicht im Gebiet dieser Vertragspartei veräußert werden.

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

4. Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung von Einkommen und Vermögen, so gehen die Bestimmungen dieses besonderen Abkommens vor.

Art. 10 Direkter Transit

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

Art. 11 Benutzungsgebühren

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

2. Die Gebühren für die Benutzung von Flughäfen, von Flugnavigationseinrichtungen oder Dienstleistungen, die eine Vertragspartei den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zur Verfügung stellt, dürfen nicht höher sein als

diejenigen, welche für die Luftfahrzeuge des eigenen Landes, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

3. Jede Vertragspartei unterstützt Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den bezeichneten Luftfahrtunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen nutzen, und sie unterstützt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und die bezeichneten Luftfahrtunternehmen im Austausch der erforderlichen Informationen, die eine genaue Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren in Übereinstimmung mit den Grundsätzen nach den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels ermöglichen. Jede Vertragspartei unterstützt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden, die Benutzerinnen und Benutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Benutzungsgebühren zu unterrichten, um ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Meinung zu äussern, bevor die Änderungen vorgenommen werden.

Art. 12 Geschäftstätigkeit

1. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen 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 treffen alle nötigen Massnahmen, um sicherzustellen, dass die Vertretungen der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei ihre Tätigkeiten ordnungsgemäss ausüben können.

3. Im Speziellen räumt jede Vertragspartei den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungen in ihrem Gebiet direkt und, nach Ermessen der Luftfahrtunternehmen, mittels Beauftragter zu beteiligen. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen sind berechtigt, solche Beförderungen in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten zu verkaufen, und es steht jeder Person frei, solche Beförderungen in einer dieser Währungen zu erwerben.

4. Die Ausübung der Rechte nach diesem Artikel hat im Einklang mit den anwendbaren innerstaatlichen Vorschriften der jeweils anderen Vertragspartei zu erfolgen.

Art. 13 Code-Sharing

1. Bei der Durchführung oder beim Anbieten (d. h. beim Verkauf von Beförderungen, die von einem anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, mit eigenem Code) der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken oder auf beliebigen Streckenabschnitten können die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien, die als durchführendes und/oder nicht durchführendes (nachstehend «anbietendes») Luftfahrtunternehmen bezeichnet sind, Vereinbarungen über eine Zusammenarbeit bei der Vermarktung, wie Blocked-Space-, Code-Sharing- oder andere kommerzielle Vereinbarungen, treffen mit:

- einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen derselben Vertragspartei;

- einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei; und
 - einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen von Drittstaaten. Falls eine dieser Drittparteien vergleichbare Vereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei und weiteren Luftfahrtunternehmen auf Luftverkehrslinien nach dem, von dem und via den betreffenden Drittstaat ablehnt oder nicht zulässt, so können die Luftfahrtbehörden der betreffenden Vertragspartei ihre Zustimmung zu solchen Vereinbarungen verweigern.
2. Alle an einer Code-Sharing-Vereinbarung beteiligten Luftfahrtunternehmen müssen die entsprechenden Strecken- und Verkehrsrechte besitzen.
 3. Die anbietenden Luftfahrtunternehmen dürfen auf Beförderungen, die im Code-Sharing durchgeführt werden, keine Rechte der fünften Freiheit ausüben.
 4. Im Code-Sharing durchgeführte Beförderungen müssen die gesetzlichen Auflagen erfüllen, die die Vertragsparteien üblicherweise für solche Beförderungen vorschreiben, darunter Auflagen betreffend den Schutz von Fluggastdaten, die technische Sicherheit, die Sicherheit der Luftfahrt und die Haftung sowie weitere Auflagen, die üblicherweise für andere Luftverkehrsunternehmen gelten, die internationalen Verkehr durchführen.
 5. Sind Verkaufsräume vorhanden, so muss das anbietende Luftfahrtunternehmen die Fluggäste am Verkaufspunkt in verständlicher Weise über die Leistungen der Luftverkehrsunternehmen auf den einzelnen Linienabschnitten informieren.
 6. Mindestens dreissig (30) Tage vor Betriebsaufnahme gibt das bezeichnete Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei die Strecke, die Frequenz, den Flugcode und die Daten der am Betrieb der Strecke beteiligten Luftfahrtunternehmen bekannt.

Art. 14 Leasing

1. Jede der Vertragsparteien kann den Einsatz von geleasten Luftfahrzeugen, welche nicht den Bestimmungen der Artikel 7 (Sicherheit der Luftfahrt) und 8 (Technische Sicherheit) entsprechen, für den Betrieb von Luftverkehrslinien gemäss diesem Abkommen verhindern.
2. Unter Vorbehalt von Absatz 1 können die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei Luftfahrzeuge (oder Luftfahrzeug und Besatzung) von jedem Unternehmen, einschliesslich von anderen Luftfahrtunternehmen, leasen, vorausgesetzt, dass dies nicht dazu führt, dass das Luftfahrtunternehmen, welches das Luftfahrzeug verleast, Verkehrsrechte ausübt, welche ihm nicht zustehen.

Art. 15 Umrechnung und Überweisung von Erträgen

Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien haben das Recht, im Land erwirtschaftete Einnahmen, die die im Land getätigten Ausgaben dieser Luftfahrtunternehmen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Beförderungen übersteigen, auf Gesuch hin und ohne Einschränkung in eine frei konvertierbare Währung umzurechnen und in ihr Land zu überweisen. Die Umrechnung und Überweisung wird umgehend genehmigt, und zwar zum anwendbaren bzw. zum amtlichen Wechselkurs für laufende

Transaktionen und am Datum der Überweisung. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, welches im Einklang mit nationalen und internationalen Bestimmungen geschlossen wurde, so ist dieses anwendbar.

Art. 16 Verkehrsträgerübergreifender Luftverkehr

1. Jedes bezeichnete Luftfahrtunternehmen kann verkehrsträgerübergreifende («intermodale») Beförderung benutzen, falls dies von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bewilligt wird.
2. Ungeachtet sonstiger Bestimmungen dieses Abkommens dürfen Luftfahrtunternehmen und indirekte Anbieter von Luftfrachtdiensten der Vertragsparteien ohne Einschränkung in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr jedes Land- oder Seeverkehrsmittel zur Beförderung von Fracht nach oder von jedem Punkt in den Gebieten der Vertragsparteien oder in Drittstaaten benutzen, einschliesslich der Beförderung nach und von allen Flughäfen mit Zolleinrichtungen und gegebenenfalls einschliesslich des Rechts, Fracht unter Zollverschluss unter Beachtung der geltenden Gesetze und Verordnungen zu befördern. Diese Fracht, ob auf dem Land-, See- oder Luftweg befördert, hat Zugang zur Abfertigung durch die Zollbehörden und zu Zolleinrichtungen am Flughafen. Die Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie den Land- oder Seeverkehr selbst durchführen oder ob sie sie durch Vereinbarungen mit anderen Land- oder Seeverkehrsträgern durchführen lassen, einschliesslich der Beförderung auf dem Land- oder Seeweg durch andere Luftfahrtunternehmen und durch indirekte Anbieter von Luftfrachtdiensten.
3. Diese verkehrsträgerübergreifenden Frachtdienste können gemäss der internen Gesetzgebung jedes Staates zu einem einzigen durchgehenden Preis, der für die Beförderung in der Luft und auf dem Land- oder Seeweg gemeinsam gilt, angeboten werden.

Art. 17 Tarife

1. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass Tarife für internationale Luftverkehrslinien, die in Übereinstimmung mit diesem Abkommen betrieben werden, ihren 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 Konsumentinnen und Konsumenten vor unangemessen hohen oder unangemessen restriktiven Tarifen infolge Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung oder infolge von Preisabsprachen unter den Luftfahrtunternehmen; und
 - c. den Schutz der Luftfahrtunternehmen 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 Luftfahrtunternehmen 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 Konsultationen verlangen und der anderen Vertragspartei innerhalb von vierzehn (14) Tagen nach Erhalt der Eingabe die Gründe für ihre Ablehnung mitteilen. Solche Konsultationen 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 bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei die vorgesehenen Flugpläne ihren Luftfahrtbehörden spätestens dreissig (30) Tage vor Aufnahme des Betriebes der vereinbarten Linien mitteilen. Die gleiche Regelung findet auch auf Änderungen der Flugpläne Anwendung.
2. Für Verdichtungsflüge, welche die bezeichneten Luftfahrtunternehmen 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 beider Vertragsparteien übermitteln einander auf Verlangen periodische Statistiken oder andere entsprechende Auskünfte über den auf den vereinbarten Linien beförderten Verkehr.

Art. 20 Konsultationen

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

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 unterbreitet werden.

2. In einem solchen Fall bezeichnet jede der Vertragsparteien eine Schiedsrichterin bzw. einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen eine Vorsitzende bzw. einen Vorsitzenden, die bzw. der einem Drittstaat angehört. Wenn nach Ablauf von zwei (2) Monaten, nachdem die eine der Vertragsparteien ihre Schiedsrichterin bzw. ihren Schiedsrichter bezeichnet hat, die andere Vertragspartei ihre Schiedsrichterin bzw. ihren Schiedsrichter nicht bezeichnet hat, oder wenn sich im Laufe des Monats, welcher der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgt, die beiden Schiedsrichter über die Wahl der oder des Vorsitzenden nicht einig werden, kann jede Vertragspartei die Präsidentin bzw. 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 unterziehen sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid.

Art. 22 Änderungen

1. Erachtet es eine der Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so tritt diese Änderung in Kraft, sobald die Vertragsparteien die Erfüllung der gesetzlichen Verfahren einander notifiziert haben.
2. Änderungen des Anhangs zu diesem Abkommen können zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien direkt vereinbart werden. Sie werden vom Zeitpunkt ihrer Vereinbarung an vorläufig angewandt und treten in Kraft, nachdem sie durch diplomatischen Notenaustausch bestätigt worden sind.
3. Falls irgendein allgemeines, mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr abgeschlossen wird, das die Vertragsparteien bindet, wird dieses Abkommen so geändert, dass es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens übereinstimmt.

Art. 23 Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit auf diplomatischem Weg schriftlich notifizieren, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Die Notifikation ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zukommen zu lassen.
2. Die Kündigung tritt am Ende der Flugplanperiode in Kraft, während welcher die Frist von zwölf (12) Monaten nach Empfang der Notifikation abgelaufen ist, es sei denn, die Notifikation wird im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien vor dem Ende dieser Frist wieder zurückgezogen.
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 Registrierung

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Art. 25 Inkrafttreten

Dieses Abkommen wird vom Zeitpunkt seiner Unterzeichnung an vorläufig angewandt.

Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien durch diplomatischen Notenaustausch die Erfüllung ihrer rechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben. Als Datum des Inkrafttretens gilt das Datum der letzten Notifikation.

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

Geschehen in doppelter Urschrift in Bern am 4. Juni 2024 in französischer, bengalischer und englischer Sprache, wobei alle drei Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Durchführung, Auslegung oder Anwendung geht der englische Text vor.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
Christian Hegner

Für die
Regierung der Volksrepublik Bangladesch:
Muhammad Mafidur Rahman

Anhang
(Art. 1, 2, 3 und 22)

Linienpläne

I

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Bangladesch	Punkte darüber hinaus
der Schweiz	Europa* und Asien*	Jeder Punkt	Wird zu einem späteren Zeitpunkt erörtert.

II

Strecken, auf denen die von Bangladesch bezeichneten Luftfahrtunternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte darüber hinaus
Bangladesch	Europa* und Asien*	Jeder Punkt	Wird zu einem späteren Zeitpunkt erörtert.

* Es können keine Verkehrsrechte der fünften Freiheit ausgeübt werden.

Anmerkungen

Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien haben das Recht, Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei getrennt oder in Kombination auf demselben Flug («co-terminalisation») zu bedienen, vorausgesetzt, dass keine Verkehrsrechte ausser für eigenen Stop-over-Verkehr ausgeübt werden.

Jedes bezeichnete Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann nach seinem Ermessen und auf bestimmten oder allen Flügen:

1. Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen;
2. verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren;
3. Punkte ausserhalb, Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus sowie Punkte in den Gebieten der Vertragsparteien auf den Strecken in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen;
4. auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder an bestimmten Punkten verzichten;
5. an jedem beliebigen Punkt auf den Strecken Verkehr von jedem seiner Luftfahrzeuge auf ein anderes seiner Luftfahrzeuge verlagern; und

6. Punkte ausserhalb jedes Punktes in seinem Gebiet mit oder ohne Wechsel des Luftfahrzeuges oder der Flugnummer bedienen und diese Dienste öffentlich als durchgehende Dienste anbieten und bekannt machen;

hierbei gelten keine Richtungsbeschränkungen oder geografische Beschränkungen und es entstehen keine Verluste von Rechten zur Durchführung von Verkehr, der ansonsten nach diesem Abkommen zulässig ist, vorausgesetzt, dass die Linie einen Punkt im Gebiet der Vertragspartei bedient, welche die Luftfahrtunternehmen bezeichnet hat.

