

Übersetzung<sup>1</sup>

## **Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung des Königreichs Marokko über den regelmässigen Luftverkehr**

Abgeschlossen am 23. Juni 2011  
Provisorisch angewendet ab 23. Juni 2011

---

*Der Schweizerische Bundesrat  
und  
die Regierung des Königreichs Marokko*  
(nachstehend die «Vertragsparteien»):

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 und das wirtschaftliche Wachstum fördern;

in dem Wunsch, es den Luftfahrtunternehmen zu ermöglichen, Reisenden und Versendern eine Vielzahl an Dienstleistungen anzubieten und im Bestreben, die einzelnen Luftfahrtunternehmen zu ermutigen, innovative und konkurrenzfähige Preise zu entwickeln und einzuführen;

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; und

als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944<sup>2</sup> in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt,

*haben Folgendes vereinbart:*

SR 0.748.127.195.491

<sup>1</sup> Übersetzung des französischen Originaltextes (RO 2012 763).

<sup>2</sup> SR 0.748.0

**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 des Übereinkommens angenommener Anhänge und aller nach Artikel 90 und 94 angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
- b. «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall von Marokko, die Direktion für Zivilluftfahrt (Ministerium für Ausrüstung und Transport) oder in beiden Fällen jede Person oder Stelle, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- c. «Bezeichnete Luftfahrtunternehmen» ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen, die eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 5 dieses Abkommens für den Betrieb der vereinbarten Luftverkehrslinien 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», «Luftfahrtunternehmen» und «Landung zu nichtgewerblichen Zwecken» das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist;
- f. «Gebiet» in Bezug auf einen Staat, die Landregionen und die dazugehörigen Gewässer, welche sich unter ihrer Souveränität befinden;
- 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.

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 Anhangs festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens geniessen die von jeder Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:

- a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
  - b. das Recht, im genannten Gebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
  - c. andere in diesem Abkommen festgelegte Rechte.
3. Aus keiner Bestimmung dieses Artikels kann ein 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 beflogenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen der Strecke zu ermöglichen, insbesondere indem sie die für diese Zeit als notwendig erachteten Rechte zur Erleichterung eines funktionsfähigen Betriebes gewährt.

### **Art. 3**            Ausübung von Rechten

1. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen geniessen beim Bereitstellen der von diesem Abkommen erfassten vereinbarten Linien gleiche und angemessene Wettbewerbsmöglichkeiten.
2. Keine Vertragspartei beschränkt das Recht eines der bezeichneten Luftfahrtunternehmen, internationalen Verkehr zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und den Gebieten von Drittstaaten zu befördern.
3. Jede Vertragspartei gestattet den bezeichneten Luftfahrtunternehmen, die Frequenz und die Kapazität der von ihnen angebotenen internationalen Luftverkehrslinien aufgrund kommerzieller, marktbezogener Überlegungen frei 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.

### **Art. 4**            Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei betreffend den Einflug in ihr und den Ausflug aus ihrem Gebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über ihrem Gebiet gelten für bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei.
2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, welche den Einflug in das, den Aufenthalt in und den Ausflug aus ihrem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen,

Gepäck, Fracht oder Postsendungen regeln, wie namentlich die Formalitäten betreffend Einreise, Ausreise, Auswanderung und Einwanderung sowie Zoll- und Gesundheitsvorschriften, sind von den Fluggästen, Besatzungen, Fracht oder Postsendungen einzuhalten, die von den Luftfahrzeugen der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei befördert werden, während sich diese im genannten Gebiet befinden.

3. In Übereinstimmung mit den in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen darf keine Vertragspartei ihre eigenen Luftfahrtunternehmen gegenüber den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei bevorzugen.

#### **Art. 5** Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen. Eine solche Bezeichnung erfolgt durch schriftliche Notifikation zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

2. Bei 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 bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei 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 in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte als nötig erscheinen, wenn die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass die Luftfahrtunternehmen im Handelsregister eingetragen sind und sie ihren Geschäftssitz und ihre Hauptgeschäftstätigkeit 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, vorausgesetzt, dass ein Tarif in Kraft ist, welcher in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Artikel 14 dieses Abkommens festgelegt wurde.

#### **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 von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen zu widerrufen, oder auszusetzen oder Bedingungen aufzuerlegen, die sie für die Ausübung dieser Rechte als erforderlich erachtet, wenn:

- a. diese besagte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass diese Luftfahrtunternehmen im Handelsregister eingetragen sind und sie ihren Geschäftssitz und ihre Hauptgeschäftstätigkeit im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat, und sie ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (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. Ein solches Recht kann erst nach Konsultationen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden, sofern nicht der Widerruf, die Aussetzung oder die Auferlegung der in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehenen Bedingungen unverzüglich 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 Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963<sup>3</sup> in Tokio, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970<sup>4</sup> in Den Haag, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971<sup>5</sup> in Montreal, des Zusatzprotokolls zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988<sup>6</sup> in Montreal, 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 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 Zivilluftfahrtorganisation festgelegt und dem Übereinkommen als Anhänge hinzugefügt wurden,

<sup>3</sup> SR 0.748.710.1

<sup>4</sup> SR 0.748.710.2

<sup>5</sup> SR 0.748.710.3

<sup>6</sup> SR 0.748.710.31

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 Ersuchens der anderen Vertragspartei zu, 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 Luftfahrzeugen, ihrer Fluggäste und Besatzungen, 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 berechtigte Gründe zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei sofortige Konsultation mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang dieses Ersuchens keine zufrieden stellende Einigung erzielt, so stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebsbewilligung und die technischen Genehmigungen der Luftfahrtunternehmen dieser Vertragspartei zu verweigern, zu 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 vorgesehenen Luftverkehrslinien als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen für diese Zeugnisse und 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 Befähigungszeugnissen und Ausweisen verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind.

3. Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei eingehaltenen Sicherheitsnormen bezüglich Luftfahrteinrichtungen, Besatzungen, Luftfahrzeugen oder den Betrieb der Luftfahrzeuge verlangen. Solche Konsultationen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Eingang des Gesuchs stattfinden.

4. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei in den in Absatz 3 dieses Artikels erwähnten Bereichen die Sicherheitsstandards, welche den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Standards entsprechen, nicht wirksam einhält und anwendet, werden der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung der Standards der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bekannt gegeben. Die andere Vertragspartei hat dann innerhalb der vereinbarten Frist geeignete Massnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

5. Gestützt auf Artikel 16 des Übereinkommens ist vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von einem bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei oder in dessen Auftrag für Dienste von und nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, von den zuständigen Vertretern der anderen Vertragspartei überprüft werden kann, während es sich im Gebiet dieser anderen Vertragspartei aufhält, vorausgesetzt, dass die Überprüfung den Betrieb des Luftfahrzeugs nicht unangemessen verzögert. Ungeachtet der Verpflichtungen von Artikel 33 des Übereinkommens muss der Zweck der Überprüfung darin liegen, die Gültigkeit der Luftfahrzeugunterlagen und der Ausweise ihrer Besatzungen festzustellen sowie sicherzustellen, dass die Ausrüstung des Luftfahrzeugs und dessen Zustand den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Standards entsprechen.

6. Jede Vertragspartei behält sich vor, die Betriebsbewilligung eines bezeichneten Luftfahrtunternehmens oder von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei sofort auszusetzen oder abzuändern, wenn dringende Massnahmen erforderlich sind, um die Betriebssicherheit eines Luftfahrtunternehmens zu gewährleisten.

7. Alle in Übereinstimmung mit Absatz 6 dieses Artikels von einer Vertragspartei ergriffenen Massnahmen werden aufgehoben, sobald die Gründe, welche die Massnahmen ausgelöst haben, nicht mehr gegeben sind.

#### **Art. 9** Befreiung von Abgaben und Gebühren

1. Bei Ankunft im Gebiet der anderen Vertragspartei sind Luftfahrzeuge, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treibstoffen und Schmierölen, ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, die an Bord solcher Luftfahrzeuge mitgeführt werden, von allen Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.

2. Ausserdem werden von den gleichen Abgaben und Gebühren ausser den auf den Kosten für geleistete Dienste beruhende Gebühren befreit:

- a. Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Limitierungen an Bord genom-

men werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;

- b. Ersatzteile und ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer Vertragspartei zum Unterhalt oder zur Reparatur eines auf internationalen Luftverkehrslinien eingesetzten Luftfahrzeugs eingeführt werden;
- c. Treibstoffe und Schmieröle, die zur Verwendung in einem auf internationalen Luftverkehrslinien eingesetzten Luftfahrzeug der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei bestimmt sind, selbst wenn diese Güter auf einem Teil des Fluges über dem Gebiet der Vertragspartei gebraucht werden sollen, in dem sie an Bord genommen wurden;
- d. die erforderlichen Dokumente, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei gebraucht werden, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen und Werbematerial sowie Fahrzeugen, Material und Ausrüstungen, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen für geschäftliche und betriebliche Zwecke innerhalb des Flughafenbereichs gebraucht werden.

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

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

#### **Art. 10**            Direkter Transit

Fluggäste, Gepäck und Fracht, die sich auf direktem Durchgang durch das Gebiet einer der Vertragsparteien befinden und welche die für diesen Zweck vorbehaltene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden nur einer sehr vereinfachten Kontrolle unterzogen, vorausgesetzt, dass nicht Sicherheitsmassnahmen gegen Gewalttätigkeiten, Luftpiraterie und Schmuggel von Betäubungsmitteln 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 und 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 ermutigt diese Behörden oder Stellen und die Luftfahrtunternehmen die erforderlichen Informationen auszutauschen, 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 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 unternehmen alles, 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 unmittelbar und, nach Bedarf der Luftfahrtunternehmen, mittels Agenten zu beteiligen. In Übereinstimmung mit der jeweiligen nationalen Gesetzgebung sind die Luftfahrtunternehmen berechtigt, solche Beförderungen zu verkaufen, und es steht jeder Person frei, solche Beförderungen in der nationalen Währung oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten zu erwerben.

4. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können mit den bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei oder mit Luftfahrtunternehmen eines Drittstaates, soweit diese die entsprechende Betriebsbewilligung besitzen, Marketingvereinbarungen wie «blocked space», «code sharing» oder andere kommerzielle Vereinbarungen abschliessen.

**Art. 13** Umrechnung und Überweisung von Erträgen

Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen haben das Recht, Einnahmenüberschüsse auf den örtlichen Ausgaben, die von der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen entstehen, zum amtlichen Kurs umzurechnen und in ihr Land zu überweisen. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

**Art. 14** Tarife

1. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass Tarife für internationale Luftverkehrslinien, die in Übereinstimmung mit diesem Abkommen betrieben werden, seinen 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. 15** Unterbreitung der Flugpläne

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

2. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei müssen für Verdichtungsflüge, welche sie ausserhalb des genehmigten Flugplanes auf den vereinbarten Linien durchführen wollen, die Genehmigung der Luftfahrtbehörden der anderen

Vertragspartei einholen. Ein solches Begehren ist in der Regel mindestens zwei (2) Arbeitstage vor dem Flug zu stellen.

**Art. 16**            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. 17**            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, müssen innerhalb von sechzig (60) Tagen seit Erhalt des schriftlichen Begehrens von der anderen Vertragspartei stattfinden, es sei denn, die Vertragsparteien haben etwas anderes vereinbart.

**Art. 18**            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 einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen Vorsitzenden, der Angehöriger eines Drittstaates ist. Wenn nach Ablauf von zwei (2) Monaten nach Bezeichnung eines Schiedsrichters die andere Vertragspartei ihren Schiedsrichter noch nicht bezeichnet hat, 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 das Verfahren selbst und entscheidet über die Verteilung der Verfahrenskosten.
4. Die Vertragsparteien unterziehen sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid.

**Art. 19**            Änderungen

1. Erachtet es eine der Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so wird diese Änderung, wenn sie von beiden Vertragsparteien angenommen wurde, vom Zeitpunkt ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewendet und tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien sich die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Verfahren angezeigt haben.

2. Änderungen des Anhangs dieses Abkommens können zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien direkt vereinbart werden. Sie werden vom Zeitpunkt ihrer Vereinbarung an vorläufig angewendet und treten in Kraft, nachdem sie durch diplomatischen Notenaustausch bestätigt worden sind.

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

#### **Art. 20** Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich Ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens notifizieren. Die Notifizierung 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 Notifizierung abgelaufen ist, es sei denn, die Kündigung wird im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien vor dem Ende dieser Frist wieder zurückgezogen.

3. Liegt keine Empfangsbestätigung 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. 21** Registrierung

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

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

Dieses Abkommen wird vom Zeitpunkt seiner Unterzeichnung an vorläufig angewendet und setzt die Anwendung des Abkommens zwischen der Regierung der Schweiz und Marokko über den Luftverkehr vom 5. Juli 1962<sup>7</sup> aus. Es tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien sich die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Verfahren über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommen wird das Abkommen zwischen den beiden Vertragsparteien vom 5. Juli 1962 aufgehoben.

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

<sup>7</sup> AS 1964 373, 1975 476, 1979 1375

Geschehen in doppelter Urschrift in Rabat am 23. Juni 2011, in französischer und arabischer Sprache, wobei beide Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Durchführung, Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens geht der französische Text vor.

Für den  
Schweizerischen Bundesrat:  
Bertrand Louis

Für die  
Regierung des Königreichs Marokko:  
Karim Ghellab

## **Sektion 1**

### **Linienpläne**

#### **A. Strecken, auf denen die von der Schweiz bezeichneten Luftfahrtunternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:**

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

#### **B. Strecken, auf denen die von Marokko bezeichneten Luftfahrtunternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:**

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

## **Sektion 2**

### **Anmerkungen:**

Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien können nach ihrem Ermessen auf bestimmten oder allen Flügen:

1. Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen;
2. verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren;
3. Zwischenlandepunkte, Punkte darüber hinaus und Punkte im Gebiet der Vertragsparteien auf den Strecken in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen;
4. auf Landungen an einem bestimmten Punkt verzichten;
5. an allen beliebigen Punkten auf den Strecken Verkehr von jedem seiner Luftfahrzeuge auf ein anderes seiner Luftfahrzeuge verlagern;
6. Punkte ausserhalb jedes Punktes in seinem Gebiet mit oder ohne Wechsel des Fluggeräts oder der Flugnummer bedienen und diese Dienste öffentlich als durchgehende Dienste anbieten;

hierbei gelten keine geografischen Beschränkungen oder Richtungsbeschränkungen und es entstehen keine Verluste von Rechten zur Durchführung von Verkehr, der ansonsten im Rahmen dieses Abkommens zulässig ist, vorausgesetzt, dass diese Linie einen Punkt im Gebiet der anderen Vertragspartei bedient, welche die Luftfahrtunternehmen bezeichnet hat.