

No. 42834

**Germany
and
Cape Verde**

Air Transport Agreement between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Republic of Cape Verde. Berlin, 19 June 2001

Entry into force: *provisionally on 19 June 2001 and definitively on 9 April 2006 by notification, in accordance with article 20*

Authentic texts: *English, German and Portuguese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Germany, 19 June 2006*

**Allemagne
et
Cap-Vert**

Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République du Cap-Vert. Berlin, 19 juin 2001

Entrée en vigueur : *provisoirement le 19 juin 2001 et définitivement le 9 avril 2006 par notification, conformément à l'article 20*

Textes authentiques : *anglais, allemand et portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Allemagne, 19 juin 2006*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF CAPE VERDE

The Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Republic of Cape Verde,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944,

Desiring to conclude an agreement concerning the establishment and operation of air services between and beyond their territories,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

(1) For the purposes of this Agreement, unless the text otherwise requires:

(a) the term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof in so far as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;

(b) the term “aeronautical authorities” means, in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport, Building and Housing; in the case of the Republic of Cape Verde, the Ministry of Infrastructure and Transport; or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions incumbent upon the said authorities;

(c) the term “designated airline” means any airline that either Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of this Agreement as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in conformity with Article 2 (2) of this Agreement.

(2) The terms “territory”, “air service”, “international air service” and “stop for non-traffic purposes” have, for the purposes of this Agreement, the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention.

(3) The term “tariff” means the price to be charged for the international carriage (i. e., carriage between points in the territories of two or more States) of passengers, baggage or cargo (excluding mail) and comprises:

(a) any through tariff or amount to be charged for international carriage marketed and sold as such, including through tariffs constructed using other tariffs or add-ons for carriage over international sectors or domestic sectors forming part of the international sector;

(b) the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of passengers and their baggage, or on the corresponding transactions for the carriage of cargo; and

(c) the conditions that govern the applicability of the tariff or the price for carriage, or the payment of commission.

It also includes:

- (d) any significant benefits provided in association with the carriage;
- (e) any tariff for carriage on a domestic sector which is sold as an adjunct to international carriage, which is not available for purely domestic travel and which is not made available on equal terms to all international carriers and users of their services.

Article 2. Grant of Traffic Rights

(1) Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating international air services by designated airlines the right:

- (a) to fly across its territory without landing;
- (b) to land in its territory for non-traffic purposes; and
- (c) to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph 2 below in order to take on or discharge passengers, baggage, cargo and mail on a commercial basis.

(2) The routes over which the designated airlines of the Contracting Parties will be authorized to operate international air services shall be specified in a Route Schedule. Each Contracting Party shall notify the other Contracting Party that it will be bound by the jointly agreed Route Schedule.

(3) Nothing in paragraph 1 above shall be deemed to confer on any designated airline of either Contracting Party the right to take on in the territory of the other Contracting Party passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point within the territory of that other Contracting Party (cabotage).

(4) The grant of traffic rights pursuant to paragraph 1 above does not include the grant of the right to carry passengers, baggage, cargo and mail between points in the territory of the Contracting Party granting the rights and points in the territory of a third country or vice versa (fifth freedom). Fifth freedom traffic rights shall only be granted on the basis of special agreements between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 3. Designation and Operating Authorization

(1) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement may be started at any time, provided that:

- (a) the Contracting Party to whom the rights specified in Article 2 (1) of this Agreement are granted has designated one or several airlines in writing; and
- (b) the Contracting Party granting these rights has authorized the designated airline or airlines to initiate the air services.

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 below as well as Article 9 of this Agreement, give without delay the said authorization to operate the international air service.

(3) Either Contracting Party may require any airline designated by the other Contracting Party to furnish proof that it is qualified to meet the requirements prescribed under the laws and regulations of the first Contracting Party governing the operation of international air traffic.

(4) Each Contracting Party may refuse to grant an operating authorization, or may impose such conditions as it deems necessary on the operations of a designated airline, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that the airline

(a) is incorporated and has its principal place of business in the territory of the other Contracting Party; and

(b) holds a current Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authority of the other Contracting Party. The special obligations which arise for the Federal Republic of Germany from its membership in the European Union shall remain unaffected; the Republic of Cape Verde will take these into account.

(5) Either Contracting Party shall have the right to replace, subject to the provisions of paragraphs 1 to 4 above, an airline it has designated by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

Article 4. Revocation or Limitation of Operating Authorization

Either Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with Article 3 (2) of this Agreement in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of this Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. Such revocation or limitation shall be preceded by consultations as provided for in Article 16 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

Article 5. Non-discrimination in respect of Charges

The charges levied in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of any designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those levied on aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

Article 6. Exemption from Customs Duties and other Charges

(1) Aircraft operated by any designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants and other consumable technical supplies contained in the tanks or other receptacles on the aircraft (e.g. de-icing fluid, hydraulic fluid, cooling fluid, etc.), spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation

or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants and other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and aircraft stores temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above. Transport documents of any designated airline of one Contracting Party shall, on the occasion of importation into the territory of the other Contracting Party, likewise be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above.

(3) Fuel, lubricants and other consumable technical supplies taken on board the aircraft of any designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air services shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above, as well as from any other special consumption charges.

(4) Either Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above under customs supervision.

(5) Where no customs duties or other charges are levied on goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that may otherwise be applicable.

(6) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant relief from turnover tax or similar indirect taxes on goods and services supplied to any airline designated by the other Contracting Party and used for the purposes of its business. The tax relief may take the form of an exemption or a refund.

Article 7. Transfer of Earnings

(1) Each Contracting Party shall grant to any airline designated by the other Contracting Party the right to remit to its head office at any time, in any way, freely and without restrictions, in any freely convertible currency and at the official rate of exchange, the revenue realized through the sale of air transport services in the territory of the other Contracting Party.

(2) Since 1 January 1999, the official exchange rate in the Federal Republic of Germany has been defined as the euro reference exchange rate published by the European Central Bank. For currencies for which the European Central Bank does not determine a reference exchange rate it is the average euro exchange rate in the country concerned as determined by the Deutsche Bundesbank.

Article 8. Principles Governing the Operation of Air Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for any designated airline of each Contracting Party to operate air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement.

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement, any designated airline of either Contracting Party shall take account of the interests of any designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof.

(3) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity commensurate with the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines. The right of such airlines to carry traffic between points of a route specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement which are located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be exercised, in the interests of an orderly development of international air transport, in such a way that capacity is related to:

(a) the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines;

(b) the traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking account of local and regional air services;

(c) the requirements of an economical operation of through traffic routes.

(4) To ensure fair and equal treatment of any designated airline, the frequency of services, the types of aircraft to be used with regard to capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(5) The aeronautical authorities of the Contracting Parties should, if necessary, endeavour to reach a satisfactory arrangement regarding transport capacity and frequencies.

Article 9. Communication of Operating Information and Statistics

(1) Each designated airline shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at the latest one month prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement and before the start of each following flight plan period the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. Short-term changes are to be notified immediately.

(2) The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

Article 10. Tariffs

(1) The tariffs to be charged by a designated airline for passengers on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement shall be subject to approval by the

aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the point of departure of the journey (according to the information in the transport documents) is situated.

(2) In their tariffs, the designated airlines shall take into account the cost of operation, a reasonable profit, the prevailing conditions of competition and of the market as well as the interests of transport users. The competent aeronautical authorities may refuse to approve a tariff only if it does not comply with these criteria.

(3) The tariffs shall be submitted by the designated airlines to the aeronautical authorities for approval one month prior to the envisaged date of their introduction at the latest.

(4) If the aeronautical authorities of either Contracting Party do not consent to a tariff submitted for their approval, they shall inform the airline concerned within twenty-one days after submission of the tariff. In such case, this tariff shall not be applied. The tariff applied up to that time which was to be replaced by the new tariff shall continue to be applied.

Article 11. Commercial Activities

(1) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to maintain in its territory such offices and administrative, commercial and technical personnel as are needed by the designated airline. Sentence 1 shall apply to persons who are not nationals of the Contracting Parties or of Member States of the European Union only if, in each individual case, a declaration of a state's willingness to re-admit the person has been made.

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph 1 above shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their stay in the territory of the Contracting Party concerned. The personnel employed in the offices according to paragraph 1 above shall not, however, require a work permit.

(3) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right of handling of passengers, baggage, cargo and mail for the other airlines of the other Contracting Party subject to the applicable local regulations.

(4) Each Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to sell its transport services on its own transport documents directly in its own sales offices and through its agents in the territory of the other Contracting Party to any customer in any freely convertible currency.

(5) Each Contracting Party shall informally re-admit persons having entered the other territory of the other Contracting Party under the terms of paragraph 1 above if the competent authorities of the latter Contracting Party notify the Contracting Party obliged to re-admit the person in each individual case that the relevant person's stay in its territory is unlawful.

Article 12. Aviation Safety

(1) Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party find that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, and in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

(2) When immediate action is essential to the safety of the operation of an airline, a Contracting Party may take action under Article 4 of this Agreement prior to consultations.

(3) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 1 and 2 above shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the safety provisions of this Article.

Article 13. Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other acts of unlawful interference against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other acts of unlawful interference against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall, in mutual consultations, assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as commensurate with minimum risk to life such incident or threat thereof.

(4) Each Contracting Party shall take measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its crew and passengers. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

(5) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(6) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 5 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall look favourably on any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(7) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the former Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month of the date of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorization of an airline or airlines of the former Contracting Party. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of the month.

Article 14. Examination of Travel Documents and of Inadmissible Persons

(1) Either Contracting Party shall permit, in its territory, the designated airlines of the other Contracting Party to take measures to ensure that only persons with the travel documents required for entry into or transit through the territory of the other Contracting Party are carried.

(2) Either Contracting Party shall accept for examination a person being returned from his point of disembarkation after having been found inadmissible if this person previously stayed in its territory before embarkation. A Contracting Party shall not return such a person to the country where he was earlier found to be inadmissible.

(3) This provision is not intended to prevent public authorities from further examining a returned inadmissible person to determine his eventual acceptability in the State or make arrangements for his transfer, removal or deportation to a State of which he is a national or where he is otherwise acceptable. Where a person who has been found to be inadmissible

has lost or destroyed his travel documents, a Contracting Party shall accept instead a document attesting to the circumstances of embarkation and arrival issued by the public authorities of the Contracting Party where the person was found to be inadmissible.

Article 15. Exchange of Views

Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

Article 16. Consultations

Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement or to the Route Schedule or questions relating to interpretation. The same applies to discussions concerning the application of this Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 15 of this Agreement has not produced any satisfactory results. Such consultations shall begin within two months of the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

Article 17. Settlement of Disputes

(1) Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 16 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) Such arbitral tribunal shall be constituted ad hoc as follows each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the Governments of the Contracting Parties. Such members shall be appointed within two months, and such chairman within three months, of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an arbitral tribunal.

(3) If the periods specified in paragraph 2 above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-President deputizing for him should make the necessary appointments.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 18. Multilateral Conventions

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention shall take place in accordance with Article 16 of this Agreement.

*Article 19. Registration with the International Civil Aviation Organization
and with the United Nations*

(1) This Agreement and any amendments to it shall be communicated by the Republic of Cape Verde to the International Civil Aviation Organization for registration.

(2) Registration of this Agreement with the Secretariat of the United Nations, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, shall be initiated immediately following its entry into force by the Contracting Party in whose territory this Agreement was signed. The other Contracting Party shall be informed of registration, and of the UN registration number, as soon as this has been confirmed by the Secretariat.

Article 20. Entry into Force, Duration

(1) This Agreement shall enter into force one month from the date on which the Contracting Parties have notified each other that the national requirements for such entry into force have been fulfilled. The relevant date shall be the day on which the last notification is received.

(2) This Agreement shall be concluded for an unlimited period.

(3) Pending entry into force, this Agreement shall provisionally apply in accordance with the respective national law of the Contracting Parties.

Article 21. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Done at Berlin on 19 June 2001 in duplicate in the German, Portuguese and English languages, all three texts being authentic. In case of divergent interpretations of the German and Portuguese texts, the English text shall prevail.

For the Government of the Federal Republic of Germany:

LUDGER VOLMER

For the Government of the Republic of Cape Verde:

MANUEL INOCENCIO SOUSA

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

Abkommen

zwischen

der Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

der Regierung der Republik Kap Verde

über

den Luftverkehr

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Republik Kap Verde -

Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, zur Unterzeichnung aufgelegt in Chicago am 7. Dezember 1944,

in dem Wunsch, ein Abkommen über die Einrichtung und den Betrieb des Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen -

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1
Begriffsbestimmungen

(1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

- a) "Zivilluftfahrt-Abkommen" das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;
- b) "Luftfahrtbehörde" in Bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, in Bezug auf die Republik Kap Verde das Ministerium für Infrastruktur und Verkehr oder in beiden Fällen jede

andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

- c) "bezeichnetes Unternehmen" jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe "Hoheitsgebiet", "Fluglinienverkehr", "internationaler Fluglinienverkehr" und "Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens festgelegte Bedeutung.

(3) Der Begriff "Tarif" bedeutet den Preis, der für die internationale Beförderung (d. h. die Beförderung zwischen Punkten in den Hoheitsgebieten von zwei oder mehr Staaten) von Fluggästen, Gepäck oder Fracht (ausgenommen Post) zu berechnen ist, und schließt Folgendes ein:

- a) jeden Durchgangstarif oder Betrag, der für eine internationale Beförderung zu berechnen ist, die als solche vermarktet und verkauft wird, einschließlich derjenigen Durchgangstarife, die unter Verwendung von anderen Tarifen oder von Anschlussstarifen für eine Beförderung auf internationalen Streckenabschnitten oder auf inländischen Streckenabschnitten, die Teil des internationalen Streckenabschnitts sind, gebildet werden;
- b) die Provision, die für den Verkauf von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck oder für die entsprechenden Maßnahmen bei der Beförderung von Fracht zu zahlen ist;
- c) die Bedingungen, nach denen sich die Anwendbarkeit des Tarifs oder des Beförderungspreises oder die Provisionszahlung richtet.

Er umfasst auch

- d) alle wesentlichen Leistungen, die in Verbindung mit der Beförderung erbracht werden;
- e) jeden Tarif für die als Zusatz zu einer internationalen Beförderung verkaufte Beförderung auf einem inländischen Streckenabschnitt, der für rein inländische Flüge nicht verfügbar ist und der nicht allen Beförderern im internationalen Verkehr und deren Kunden zu gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden kann.

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen das Recht,

- a) ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
- c) in ihrem Hoheitsgebiet an den genannten Punkten auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien zu landen, um Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan festgelegt. Jede Vertragspartei notifiziert der anderen Vertragspartei ihre Bindung an den gemeinsam festgelegten Fluglinienplan.

(3) Nach Absatz 1 wird den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei nicht das Recht gewährt, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post aufzunehmen und gegen Entgelt an einen anderen Ort innerhalb des Hoheitsgebiets dieser anderen Vertragspartei zu befördern (Kabotage).

(4) Die Gewährung von Verkehrsrechten nach Absatz 1 umfasst nicht auch die Gewährung des Rechts, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post zwischen Punkten im Hoheitsgebiet der die Rechte gewährenden Vertragspartei und Punkten im Hoheitsgebiet eines dritten Staates sowie in umgekehrter Richtung zu befördern (5. Freiheit). Rechte der 5. Freiheit werden nur aufgrund besonderer Vereinbarungen zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gewährt.

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

- a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt werden, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat und
- b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dieses Artikels und des Artikels 9 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs.

(3) Eine Vertragspartei kann von jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die nach den Ge-

setzen und sonstigen Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs zu erfüllen sind.

(4) Jede Vertragspartei kann die Erteilung der Betriebsgenehmigung verweigern oder für den Betrieb eines bezeichneten Unternehmens die ihr notwendig erscheinenden Bedingungen in allen Fällen auferlegen, in denen die Vertragspartei nicht davon überzeugt ist, dass das Unternehmen

- a) im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei amtlich eingetragen ist und dort seinen Hauptgeschäftssitz hat und
- b) über ein von der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei ausgestelltes gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügt.

Die besonderen Verpflichtungen, die sich für die Bundesrepublik Deutschland aus ihrer Mitgliedschaft in der Europäischen Union ergeben, bleiben unberührt; die Republik Kap Verde wird diese berücksichtigen.

(5) Eine Vertragspartei kann nach Maßgabe der Absätze 1 bis 4 ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes Unternehmen ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 4

Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht einhält oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Vor dem Widerruf oder der

Einschränkung werden Konsultationen nach Artikel 16 durchgeführt, es sei denn, dass zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

Artikel 5

Gleichbehandlung bei den Gebühren

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 6

Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

(1) Die von jedem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle und anderen verbrauchbaren technischen Vorräte in den Tanks oder anderen Behältnissen im Luftfahrzeug (z.B. enteisende Flüssigkeit, Hydraulikflüssigkeit, Kühlflüssigkeit usw.), Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines

bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben. Beförderungsdokumente jedes bezeichneten Unternehmens der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben frei.

(3) Treibstoffe, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchführverboten und -beschränkungen.

(6) Jede Vertragspartei gewährt für Gegenstände und Dienstleistungen, die jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei geliefert bzw. erbracht und für Zwecke seines Geschäftsbetriebs verwendet werden, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Entlastung von der Umsatzsteuer oder von ähnlichen indirekten Steuern. Die Steuerentlastung kann durch eine Befreiung oder Erstattung erfolgen.

Artikel 7

Transfer von Einkünften

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte jederzeit, auf jede Weise, frei und ohne Beschränkung in jeder frei konvertierbaren Währung zum offiziellen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu transferieren.

(2) Unter dem offiziellen Wechselkurs ist in der Bundesrepublik Deutschland seit dem 1. Januar 1999 der jeweils von der Europäischen Zentralbank veröffentlichte Euro-Referenzkurs zu verstehen. Für Währungen, für welche die Europäische Zentralbank einen Referenzkurs nicht ermittelt, ist dies der von der Deutschen Bundesbank ermittelte Devisen-Mittelkurs für den Euro im betreffenden Land.

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs

(1) Jedem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von diesen Unternehmen auf den gleichen Linien oder Teilen derselben betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, welche die Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieser Unternehmen, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, dass das Beförderungsangebot angepasst ist

- a) an die Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,
- c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

(4) Um eine billige und gleiche Behandlung jedes bezeichneten Unternehmens zu gewährleisten, bedürfen die Frequenz der Flugdienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster hinsichtlich ihrer Kapazität sowie die Flugpläne der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien.

(5) Erforderlichenfalls sollen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, eine zufriedenstellende Regelung des Beförderungsangebots und der Frequenzen zu erreichen.

Artikel 9

Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

(1) Jedes bezeichnete Unternehmen teilt den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten

Linien und vor Beginn jeder folgenden Flugplanperiode die Art der Dienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne mit. Kurzfristige Änderungen sind unverzüglich mitzuteilen.

(2) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei stellt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen zur Verfügung, die vernünftigerweise angefordert werden können, um das von jedem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 10

Tarife

(1) Die Tarife, die von einem bezeichneten Unternehmen auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Abgangspunkt der Flugreise (gemäß Angabe in den Beförderungsdokumenten) liegt.

(2) Die bezeichneten Unternehmen berücksichtigen in ihren Tarifen die Betriebskosten, einen angemessenen Gewinn, die bestehenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer. Die zuständige Luftfahrtbehörde darf die Erteilung der Genehmigung nur dann ablehnen, wenn ein Tarif diesen Kriterien nicht entspricht.

(3) Die bezeichneten Unternehmen legen den Luftfahrtbehörden die Tarife spätestens einen Monat vor dem vorgesehenen ersten Anwendungstag zur Genehmigung vor.

(4) Ist die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei mit einem ihr zur Genehmigung vorgelegten Tarif nicht einverstanden, so unterrichtet sie das betroffene Unternehmen innerhalb von einundzwanzig

Tagen nach dem Tag der Vorlage des Tarifs. Der Tarif darf in diesem Fall nicht angewendet werden. Anzuwenden ist weiterhin der bisherige Tarif, der durch den neuen Tarif ersetzt werden sollte.

Artikel 11

Gewerbliche Tätigkeiten

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen sowie Verwaltungs-, kaufmännisches und technisches Personal zu unterhalten, soweit sie von dem bezeichneten Unternehmen benötigt werden. Satz 1 gilt für Personen, die nicht Staatsangehörige der Vertragsparteien oder eines Mitgliedstaates der Europäischen Union sind, nur, wenn im Einzelfall eine Rückübernahmebereitschaftserklärung eines Staates vorliegt.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei, wie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei, einzuhalten. Das in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigte Personal benötigt jedoch keine Arbeitsgenehmigung.

(3) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht der Abfertigung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post für die bezeichneten Unternehmen oder andere Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei nach Maßgabe der örtlich geltenden Regelungen.

(4) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, seine Beförderungsleistungen auf eigenen Beförderungsdokumenten unmittelbar in eigenen Verkaufsräumen sowie durch seine Agenten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an jeden Kunden in jeder frei konvertierbaren Währung zu verkaufen.

(5) Jede Vertragspartei nimmt die Personen, die nach Absatz 1 in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingereist sind, formlos zurück, wenn die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei der zur Rücknahme verpflichteten Vertragspartei die im Einzelfall eingetretene Rechtswidrigkeit des Aufenthalts der betreffenden Person in ihrem Hoheitsgebiet mitteilen.

Artikel 12

Luftverkehrs-Sicherheit

(1) Jede Vertragspartei kann Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angewendeten Sicherheitsnormen für Luftverkehrseinrichtungen, Flugbesatzungen, Luftfahrzeuge und den Betrieb der bezeichneten Unternehmen verlangen. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei Sicherheitsnormen und -anforderungen in diesen Bereichen nicht wirksam anwendet und durchführt, die wenigstens den Mindestanforderungen entsprechen, die nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegt werden können, so werden der anderen Vertragspartei diese Feststellungen sowie die Schritte notifiziert, die zur Erfüllung dieser Mindestanforderungen als notwendig erachtet werden; die andere Vertragspartei trifft angemessene Abhilfemaßnahmen. Trifft die andere Vertragspartei nicht innerhalb einer angemessenen Frist - auf jeden Fall innerhalb von fünfzehn (15) Tagen - angemessene Maßnahmen, so ist dies ein Grund für die Anwendung des Artikels 4.

(2) Sind für die Sicherheit des Betriebs eines Unternehmens sofortige Maßnahmen erforderlich, so darf eine Vertragspartei vor Aufnahme von Konsultationen Maßnahmen nach Artikel 4 treffen.

(3) Jede Maßnahme einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den Absätzen 1 und 2 wird eingestellt, sobald die andere Vertragspartei die Sicherheitsvorschriften dieses Artikels einhält.

Artikel 13

Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere im Einklang mit dem am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, in Ergänzung des am 23. September 1971 in Montreal beschlossenen Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(3) Wird ein ziviles Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen oder werden sonstige widerrechtliche Eingriffe gegen die Sicherheit eines solchen Luftfahrzeugs, seiner Fluggäste und Besatzung sowie gegen die Sicherheit von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander in gegenseitigen Konsultationen durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen, um solche Vorfälle oder solche Bedrohungen so rasch zu beenden, wie dies bei möglichst geringer Gefährdung von Leben durchführbar ist.

(4) Jede Vertragspartei trifft alle ihr durchführbar erscheinenden Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder hinsichtlich dessen andere widerrechtliche Eingriffe vorgenommen wurden und das sich in ihrem Hoheitsgebiet am Boden befindet, dort festgehalten wird, sofern nicht sein Abflug aufgrund der vordringlichen Verpflichtung zum Schutz des Lebens der Besatzung und der Fluggäste erforderlich wird. Diese Maßnahmen sollten, soweit durchführbar, auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen getroffen werden.

(5) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu Anhängen des Zivilluftfahrt-Abkommens bestimmt werden, soweit diese Sicherheitsvorschriften auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass die Halter von in ihr Register eingetragenen Luftfahrzeugen und die Luftfahrzeughalter, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

(6) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass von diesen Luftfahrzeughaltern verlangt werden kann, die in Absatz 5 genannten Sicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet, den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet oder den Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet festgelegt wurden. Jede Vertragspartei gewährleistet, dass in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Überprüfung von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie zur Durchführung angemessener Sicherheitskontrollen bei Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und bei dem Einsteigen oder Beladen wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(7) Weicht eine Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels ab, so kann die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit der Luftfahrtbehörde der erstgenannten Vertragspartei ersuchen. Kommt innerhalb eines Monats nach dem Datum dieses Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die Betriebsge-

nehmung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der erstgenannten Vertragspartei vorzuenthalten, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine ernste Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

Artikel 14

Überprüfen von Reisedokumenten und nicht einreiseberechtigten Personen

(1) Eine Vertragspartei gestattet in ihrem Hoheitsgebiet den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, dass nur Personen mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erforderlichen Reisedokumenten befördert werden.

(2) Jede Vertragspartei nimmt eine Person, die an ihrem Zielort zurückgewiesen wurde, nachdem dort festgestellt worden war, dass sie nicht einreiseberechtigt war, zum Zweck der Überprüfung auf, wenn sich diese Person vor ihrer Abreise im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei aufgehalten hat. Die Vertragsparteien weisen eine solche Person nicht in das Land zurück, in dem zuvor festgestellt worden ist, dass sie nicht einreiseberechtigt ist.

(3) Diese Bestimmung hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie schließlich in dem Staat aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für ihre Weiterbeförderung, Entfernung oder Abschiebung in einen Staat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie aus anderen Gründen Aufnahme finden kann, zu treffen. Hat eine Person, von der festgestellt worden ist, dass sie nicht einreiseberechtigt ist, ihre Reisedokumente verloren oder zerstört, so erkennt eine Vertragspartei stattdessen ein von den Behörden der Vertragspartei, bei der festgestellt wurde, dass die Person nicht einreiseberechtigt ist, ausgestelltes Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

Artikel 15

Meinungsaustausch

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 16

Konsultationen

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen beantragen. Das gilt auch für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 15 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 17

Beilegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 16 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von zwei Monaten, der Vorsitzende innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, dass sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Vorsitzenden sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im Übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 18

Mehrseitige Übereinkommen

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 16 statt.

Artikel 19

Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und bei den Vereinten Nationen

(1) Dieses Abkommen und jede Änderung desselben werden von der Republik Kap Verde der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung übermittelt.

(2) Die Registrierung dieses Abkommens beim Sekretariat der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen wird unverzüglich nach seinem Inkrafttreten von der Vertragspartei veranlasst, in deren Hoheitsgebiet das Abkommen unterzeichnet wurde. Die andere Vertragspartei wird unter Angabe der VN-Registrierungsnummer von der erfolgten Registrierung unterrichtet, sobald diese vom Sekretariat der Vereinten Nationen bestätigt worden ist.

Artikel 20

Inkrafttreten, Geltungsdauer

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander notifiziert haben, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der letzten Notifikation.

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(3) Dieses Abkommen wird bis zu seinem Inkrafttreten nach Maßgabe des jeweiligen innerstaatlichen Rechts der Vertragsparteien vorläufig angewendet.

Artikel 21

Kündigung

Eine Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit von ihrem Beschluss in Kenntnis setzen, dieses Abkommen zu beenden; die Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt. In diesem Fall tritt das Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Mitteilung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt als Eingangstag der vierzehnte Tag nach dem Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Geschehen zu Berlin am *19. Juni 2001* in zwei Urschriften, jede in deutscher, portugiesischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des portugiesischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Ingeborg' followed by a stylized surname.

Für die Regierung
der Republik Kap Verde

A handwritten signature in black ink, consisting of a few stylized, connected letters.

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

Acordo

entre

o Governo da República Federal da Alemanha

e

o Governo da República de Cabo Verde

no domínio dos

Transportes Aéreos

O Governo da República Federal da Alemanha

e

Governo da República de Cabo Verde,

Sendo signatários da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional aberta à assinatura em Chicago a 7 de Dezembro de 1944,

Desejando celebrar um acordo sobre a criação e exploração de serviços aéreos entre e para além dos seus territórios,

Acordaram o seguinte:

Artigo 1

Definições

- (1) Para efeitos do presente Acordo, a não ser em casos expressos em contrário, neste texto
- a) o termo “a Convenção” significa a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago a 7 de Dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adoptado ao abrigo do Artigo 90 da mesma Convenção e qualquer emenda dos Anexos ou da Convenção, ao abrigo dos Artigos 90 e 94 da mesma, desde que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor ou tenham sido ratificados por ambas as Partes Contratantes;
 - b) o termo “autoridades aeronáuticas” significa, no caso da República Federal da Alemanha, o Ministério Federal dos Transportes, da Construção e da Habitação e, no caso da República de Cabo Verde, o Ministério das Infraestruturas e Transportes ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou instituição, autorizada a desempenhar funções atribuídas às ditas autoridades;

- c) o termo “companhia designada” significa qualquer companhia aérea que uma das Partes Contratantes tenha indicado por escrito à outra Parte Contratante, em conformidade com o Artigo 3 deste Acordo, como sendo uma companhia aérea autorizada a explorar os serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas nos termos do Artigo 2 (2) do presente Acordo.

(2) Os termos “território”, “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional” e “escala para fins não comerciais” têm, para os objectivos deste Acordo, o significado estabelecido nos Artigos 2 e 96 da Convenção.

(3) O termo “tarifa” significa o preço a ser cobrado pelo transporte internacional (isto é, o transporte entre pontos nos territórios de dois ou mais Estados) de passageiros, bagagem ou carga (excluindo correio) e abrange:

- a) qualquer tarifa integral ou quantia a ser cobrada pelo transporte internacional, comercializado e vendido como tal, incluindo tarifas integrais calculadas com base noutras tarifas ou em adicionais relativas ao transporte sobre sectores internacionais ou sectores domésticos que fazem parte do sector internacional;
- b) a comissão a ser paga pela venda de bilhetes para o transporte de passageiros e suas bagagens ou pelas respectivas transacções para o transporte de carga; e
- c) as condições que regem a aplicabilidade da tarifa ou do preço do transporte ou o pagamento da comissão.

O termo também inclui:

- d) quaisquer benefícios significativos concedidos com relação ao transporte;
- e) qualquer tarifa para o transporte num sector doméstico, vendida como complemento ao transporte internacional, não disponível para viagens

puramente domésticas, nem, em condições iguais, para todas as transportadoras internacionais e utentes dos seus serviços.

Artigo 2

Concessão de Direitos de Tráfego

- (1) Cada Parte Contratante concederá à outra Parte Contratante, para fins de exploração de serviços aéreos internacionais pelas companhias designadas, o direito de:
- a) sobrevoar o seu território sem aterrar;
 - b) aterrar no seu território para fins não comerciais;
 - c) aterrar no seu território nos pontos indicados nas rotas especificadas nos termos do parágrafo 2 abaixo, para receber ou desembarcar passageiros, bagagem, carga e correio numa base comercial.
- (2) As rotas que as companhias designadas pelas Partes Contratantes serão autorizadas a explorar em serviços aéreos internacionais serão especificadas num quadro de rotas. Cada Parte Contratante notificará a outra Parte Contratante do seu compromisso com o quadro de rotas acordado em comum.
- (3) Nenhuma das disposições do parágrafo 1 acima confere a qualquer companhia designada por uma das Partes Contratantes o direito de receber, no território da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga e correio e transportá-los, mediante remuneração, para outro ponto dentro do território da outra Parte Contratante (cabotagem).
- (4) A concessão de direitos de tráfego em conformidade com o parágrafo 1 acima não inclui a concessão do direito de transportar passageiros, bagagem, carga e correio entre pontos no território da Parte Contratante que concede os direitos e pontos no território de um terceiro país ou vice-versa (quinta liberdade). Os direitos da quinta liberdade serão concedidos apenas

com base em acordos especiais estabelecidos entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

Artigo 3

Designação e Autorização de Exploração

(1) Os serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas nos termos do Artigo 2 (2) deste Acordo poderão ser iniciados a qualquer momento, desde que:

- a) a Parte Contratante a quem os direitos especificados no Artigo 2 (1) deste Acordo são concedidos tenha designado uma ou várias companhias, por escrito; e
- b) a Parte Contratante que concede estes direitos tenha autorizado a companhia ou companhias designadas a iniciar os serviços aéreos.

(2) A Parte Contratante que concede estes direitos dará, sem demora, sob reserva do disposto nos parágrafos 3 e 4 abaixo, bem como no Artigo 9 deste Acordo, autorização para explorar os serviços aéreos internacionais.

(3) Cada Parte Contratante poderá exigir a qualquer companhia aérea designada pela outra Parte Contratante a apresentação de provas de que está qualificada para responder aos requisitos estabelecidos pelas leis e regulamentos da primeira Parte Contratante, relativos à operação do tráfego aéreo internacional.

(4) Qualquer das Partes Contratantes poderá recusar a autorização de operar ou impor as condições que considerar necessárias à operação duma companhia aérea designada, nos casos em que a referida Parte não estiver convencida de que a companhia designada

- a) está oficialmente registada e tem a sua sede principal no território da outra Parte Contratante; e

- b) possui um Certificado de Operações Aéreas válido, emitido pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante.

As obrigações especiais da República Federal da Alemanha, decorrentes do seu estatuto de membro da União Europeia não serão afectadas; a República de Cabo Verde terá as mesmas em consideração.

(5) De acordo com o disposto nos parágrafos 1 a 4 acima, qualquer das Partes Contratantes reserva o direito de substituir, por outra companhia, uma companhia que ela tenha designado. A nova companhia designada terá os mesmos direitos e estará sujeita às mesmas obrigações que a companhia que ela substituiu.

Artigo 4

Revogação ou Limitação da Autorização de Exploração

Qualquer das Partes Contratantes poderá revogar ou limitar, pela imposição de condições, a autorização concedida nos termos do Artigo 3 (2) deste Acordo, caso a companhia designada não respeitar as leis ou regulamentos da Parte Contratante que concede os direitos ou as disposições previstas no presente Acordo ou caso não cumprir as obrigações daí advenientes. Tal revogação ou limitação será precedida de consultas nos termos do Artigo 16 deste Acordo, a não ser que uma suspensão imediata da exploração ou a imposição de condições sejam necessárias para evitar que as leis ou regulamentos sejam novamente infringidos.

Artigo 5

Não-discriminação com respeito a Taxas

As taxas cobradas no território de qualquer das Partes Contratantes pela utilização de aeroportos e outras infraestruturas de aviação por aeronaves de qualquer companhia aérea.

designada pela outra Parte Contratante não serão superiores às taxas impostas às aeronaves de uma companhia nacional que opera serviços aéreos internacionais similares.

Artigo 6

Isenção de Direitos Aduaneiros e Outros Encargos

(1) As aeronaves operadas por qualquer companhia designada por uma das Partes Contratantes, ao entrar, sair ou sobrevoar o território da outra Parte Contratante, assim como combustível, lubrificantes e outras provisões técnicas de consumo contidas nos respectivos tanques ou outros receptáculos a bordo da aeronave (por exemplo, fluido de descongelamento, fluido hidráulico, fluido de refrigeração, etc.), peças sobressalentes, equipamento regular e provisões de bordo serão isentos de direitos aduaneiros e de outros encargos impostos à importação, exportação ou trânsito de mercadorias. Isto aplica-se também a mercadorias a bordo da aeronave destinadas a serem consumidas durante o voo sobre o território da outra Parte Contratante.

(2) Combustível, lubrificantes e outras provisões técnicas de consumo, peças sobressalentes, equipamento regular e provisões de bordo, temporariamente importados para o território de qualquer das Partes Contratantes, para serem ali, imediatamente ou após armazenagem, instalados ou levados a bordo da aeronave da companhia designada pela outra Parte Contratante ou ainda para serem reexportados, de outro modo, do território da primeira Parte Contratante serão isentos de direitos aduaneiros e outros encargos mencionados no parágrafo 1 acima. Os documentos de transporte de qualquer companhia designada por uma das Partes Contratantes serão, na altura da importação para o território da outra Parte Contratante, igualmente isentos dos direitos aduaneiros e outros encargos mencionados no parágrafo 1 acima.

(3) Combustível, lubrificantes e outras provisões técnicas de consumo, levados a bordo das aeronaves de qualquer companhia designada por qualquer das Partes Contratantes no território da outra Parte Contratante e usados em serviços aéreos internacionais, serão isentos

de direitos aduaneiros e outros encargos referidos no parágrafo 1 acima, bem como de quaisquer outros encargos especiais de consumo.

(4) Cada uma das Partes Contratantes poderá manter as mercadorias mencionadas nos parágrafos 1 a 3 sob fiscalização aduaneira.

(5) Quando não forem impostos direitos aduaneiros ou outros encargos às mercadorias referidas nos parágrafos 1 a 3 acima, estas não estarão sujeitas a quaisquer proibições ou restrições económicas à importação, exportação ou trânsito, que de outro modo a elas seriam aplicáveis.

(6) Cada uma das Partes Contratantes concederá, na base de reciprocidade, redução do imposto sobre a transação de bens e serviços ou impostos indirectos semelhantes sobre mercadorias ou serviços prestados a qualquer companhia designada pela outra Parte Contratante e utilizados para realização dos seus fins comerciais. Essa redução de impostos poderá realizar-se sob forma de isenção ou reembolso.

Artigo 7

Transferência de Receitas

(1) Cada uma das Partes Contratantes concederá a qualquer companhia designada pela outra Parte Contratante o direito de transferir para a sua sede, em qualquer momento e por qualquer modo, livremente e sem restrições, em qualquer moeda convertível e à taxa de câmbio oficial, a receita realizada através da venda de serviços de transporte aéreo no território da outra Parte Contratante.

(2) Desde 1º de Janeiro de 1999, a taxa de câmbio oficial na República Federal da Alemanha é equivalente à taxa de referência do euro, publicada pelo Banco Central Europeu. Para as moedas em relação às quais o Banco Central Europeu não determina a taxa de referência, prevalece a taxa de câmbio média no país concernente, assim como é determinada pelo Banco Federal Alemão.

Artigo 8

Princípios Reguladores da Exploração dos Serviços Aéreos

- (1) Haverá oportunidades justas e equitativas para qualquer das companhias designadas por cada uma das Partes Contratantes, para explorar serviços aéreos nas rotas especificadas nos termos do Artigo 2 (2) do presente Acordo.
- (2) Na exploração dos serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Artigo 2 (2) deste Acordo, qualquer companhia designada por cada uma das Partes Contratantes levará em consideração os interesses de qualquer companhia designada pela outra Parte Contratante, de modo a não afectar indevidamente os serviços aéreos que esta explora nas mesmas rotas ou em partes destas.
- (3) Os serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Artigo 2 (2) deste Acordo terão como objectivo principal oferecer uma capacidade proporcional à procura previsível de tráfego com partida de e destino ao território da Parte Contratante que designou as companhias. O direito destas companhias de explorar o tráfego entre pontos de uma rota especificada nos termos do Artigo 2 (2) deste Acordo, localizados no território da outra Parte Contratante e pontos situados em terceiros países, será exercido no interesse de um desenvolvimento organizado do transporte aéreo internacional, de tal modo que essa capacidade corresponda:
- a) à procura do tráfego com origem e destino para o território da Parte Contratante que designou as companhias;
 - b) à procura do tráfego existente nas regiões sobrevoadas, tendo em conta os serviços aéreos locais e regionais;
 - c) aos requisitos de uma exploração económica das rotas de trânsito.
- (4) A fim de se garantir um tratamento justo e equitativo a todas as companhias designadas, a frequência dos serviços, os tipos de aeronaves a serem usados, no que diz

respeito à capacidade e aos horários de voos, ficarão sujeitos à aprovação das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

(5) As autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes esforçar-se-ão, caso necessário, por conseguir um acordo satisfatório no que diz respeito à capacidade de transporte e frequência.

Artigo 9

Comunicação de Dados Operacionais e Estatísticas

(1) Cada companhia designada comunicará às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, pelo menos um mês antes do início dos serviços aéreos nas rotas especificadas nos termos do Artigo 2 (2) deste Acordo e antes do início de qualquer subsequente período de plano de voos, o tipo de serviços, os tipos de aeronaves a serem usados e os planos de voos. As mudanças a curto prazo deverão ser notificadas imediatamente.

(2) As autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes fornecerão às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido dessas, todos os dados periódicos e outros elementos estatísticos, relativos às companhias designadas, que possam ser razoavelmente exigidos para verificação da capacidade de transporte oferecida por cada uma das companhias designadas pela outra Parte Contratante nas rotas especificadas nos termos do Artigo 2 (2) deste Acordo. Esses dados incluirão todas as informações necessárias para determinar o volume do tráfego, bem como a sua origem e destino.

Artigo 10

Tarifas

(1) As tarifas a serem aplicadas aos passageiros por uma companhia designada nas rotas especificadas nos termos do Artigo 2 (2) deste Acordo estarão sujeitas à aprovação pelas

autoridades aeronáuticas da Parte Contratante em cujo território se situa o ponto de partida da viagem (de acordo com as informações contidas nos documentos de viagem).

(2) Nas suas tarifas, as companhias designadas tomarão em consideração o custo da exploração, um lucro razoável, as condições de concorrência e de mercado existentes, assim como os interesses dos utentes dos transportes. As autoridades aeronáuticas competentes só poderão recusar a aprovação de uma tarifa se ela não obedecer aos citados critérios.

(3) As companhias designadas submeterão as tarifas à aprovação das autoridades aeronáuticas, com o mínimo de um mês de antecedência em relação à data prevista para a sua aplicação inicial.

(4) Se as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes não concordarem com uma tarifa que lhes tenha sido submetida para aprovação, informarão a companhia interessada dentro de vinte e um dias após a data da apresentação da tarifa. Neste caso, esta tarifa não poderá ser aplicada. A tarifa aplicada até à data, que devia ser substituída pela nova, continuará em vigor.

Artigo 11

Actividades Comerciais

(1) Cada uma das Partes Contratantes concederá, na base de reciprocidade, a qualquer das companhias designadas pela outra Parte Contratante o direito de manter no seu território escritórios e pessoal administrativo, comercial e técnico, de acordo com as necessidades da companhia designada. O disposto no período 1 aplicar-se-á em relação a pessoas que não são nacionais das Partes Contratantes ou de um Estado-membro da União Europeia apenas se, no caso individual, o respectivo Estado se declarar disposto a readmitir a referida pessoa.

(2) A instalação de escritórios e o emprego de pessoal, referidos no parágrafo 1 acima, estarão sujeitos às leis e regulamentos da respectiva Parte Contratante, bem como às leis e regulamentos relativos à entrada de estrangeiros e à sua estadia no território da respectiva Parte Contratante. Contudo, o pessoal empregado nos escritórios, de acordo com o disposto no parágrafo 1 acima, não necessitará de autorização de trabalho.

(3) Cada Parte Contratante concederá, na base de reciprocidade, a qualquer companhia designada pela outra Parte Contratante o direito de fazer o despacho de passageiros, bagagem, carga e correio para as companhias designadas ou outras companhias aéreas da outra Parte Contratante, em conformidade com as disposições legais locais em vigor.

(4) Cada Parte Contratante concederá a qualquer companhia designada pela outra Parte Contratante o direito de vender os seus serviços de transporte nos seus próprios documentos de transporte, directamente nos seus escritórios de venda e através dos seus agentes, no território da outra Parte Contratante, a qualquer cliente e em qualquer moeda livremente convertível.

(5) Cada Parte Contratante readmitirá, sem formalidades, pessoas que tenham entrado no território da outra Parte Contratante nos termos do parágrafo 1 acima, se as autoridades competentes desta última informarem a Parte Contratante obrigada a readmitir a pessoa, em cada caso individual, do carácter ilegal da permanência da mesma no seu território.

Artigo 12

Segurança da Aviação

(1) Cada Parte Contratante poderá requerer consultas sobre os padrões de segurança mantidos pela outra Parte Contratante, no que diz respeito aos serviços de aeronáutica, tripulação, aeronaves e exploração das companhias designadas. Se, após essas consultas, uma das Partes Contratantes verificar que a outra não mantém e não gere com eficácia os padrões e requisitos de segurança nessas áreas, os quais correspondam pelo menos aos requisitos mínimos que podem ser estabelecidos de acordo com a Convenção, a outra Parte Contratante será notificada sobre tais constatações e sobre os passos considerados necessários de modo a

satisfazer esses requisitos mínimos; a outra Parte Contratante tomará medidas de correção adequadas. Se medidas adequadas não forem tomadas num prazo razoável - em qualquer caso dentro de quinze (15) dias - este facto constituirá motivo para a aplicação do Artigo 4 deste Acordo.

(2) Quando uma medida imediata for essencial para a segurança operacional de uma companhia, uma Parte Contratante poderá tomá-la ao abrigo do Artigo 4 deste Acordo, antes das consultas.

(3) Toda a medida tomada por uma das Partes Contratantes, de acordo com os parágrafos 1 e 2 acima, será suspensa logo que a outra Parte Contratante cumpra com as normas de segurança constantes deste Artigo.

Artigo 13 Segurança Aérea

(1) De acordo com os direitos e deveres consagrados no Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam a sua obrigação de proteger a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita. Sem limitar o carácter geral dos seus direitos e deveres no quadro do Direito Internacional, as Partes Contratantes actuarão particularmente em conformidade com as disposições da Convenção referente às Infracções e certos outros Actos cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio a 14 de Setembro de 1963, a Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia a 16 de Dezembro de 1970, a Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal a 23 de Setembro de 1971, e o Protocolo para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos destinados à Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal a 24 de Fevereiro de 1988, em suplemento à Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, adoptada em Montreal a 23 de Setembro de 1971.

(2) As Partes Contratantes prestarão uma à outra, a pedido, toda a assistência necessária para prevenir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a

segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulação, aeroportos e serviços de navegação aérea, bem como qualquer outro tipo de ameaça contra a segurança da aviação civil.

(3) Em caso de ocorrência ou ameaça de um incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou outros actos de interferência ilícita contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulação, aeroportos ou serviços de navegação aérea, as Partes Contratantes, pela via de consultas mútuas, prestarão assistência uma à outra, facilitando as comunicações e tomando outras medidas adequadas, com vista a pôr termo a tais incidentes ou ameaças, tão rapidamente quanto possível para minimizar o risco de vida.

(4) Cada uma das Partes Contratantes tomará as medidas que considerar praticáveis para garantir que uma aeronave aterrada no seu território, sujeita a captura ilícita ou outros actos de interferência ilícita, seja detida em terra, a não ser que a partida se torne necessária, por dever imperioso de proteger as vidas da sua tripulação e passageiros. Sempre que possível, tais medidas deverão ser tomadas na base de consultas mútuas.

(5) As Partes Contratantes actuarão, nas suas relações mútuas, em conformidade com as disposições estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção, na medida em que tais disposições de segurança são aplicáveis a ambas as Partes Contratantes; exigirão que os operadores de aeronaves dos seus registos ou operadores de aeronaves que tenham a sua sede principal ou residência permanente no seu território, bem como os operadores de aeroportos localizados no seu território actuem em conformidade com essas disposições de segurança da aviação.

(6) Cada Parte Contratante concorda com que esses operadores de aeronaves possam ser obrigados a observar as disposições de segurança da aviação referidas no parágrafo 5 acima, estabelecidas pela outra Parte Contratante relativamente à entrada, saída ou permanência no território desta mesma. Cada Parte Contratante garantirá que, dentro do seu território, serão aplicadas medidas eficazes com vista a proteger as aeronaves e para assegurar a inspecção dos passageiros, tripulação e bagagens de mão, bem como a fazer a verificação adequada da segurança de bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque de pessoas ou carga. Cada Parte Contratante atenderá favoravelmente a qualquer pedido da outra Parte

Contratante, relativo à tomada de razoáveis medidas especiais de segurança, a fim de fazer face a uma ameaça específica.

(7) No caso de uma Parte Contratante não respeitar as disposições de segurança constantes deste Artigo, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante poderão requerer consultas imediatas com as autoridades aeronáuticas da primeira. A não obtenção de um acordo satisfatório no prazo de um mês a partir da data de tal requerimento constituirá razão para recusar, revogar, limitar ou impor condições sobre a autorização de exploração de uma ou várias companhias aéreas da primeira Parte Contratante. Sempre que uma situação de emergência grave o exigir, qualquer das Partes Contratantes poderá tomar medidas provisórias antes do fim do referido mês.

Artigo 14

Controlo de Documentos de Viagem e de Pessoas não Autorizadas à Entrada

(1) Cada Parte Contratante permitirá no seu território que as companhias designadas pela outra Parte tomem medidas para assegurar que só serão transportadas as pessoas portadoras dos documentos de viagem exigidos para entrada ou trânsito no território da outra Parte Contratante.

(2) Cada Parte Contratante aceitará, para fins de investigação, toda a pessoa que tenha sido recambiada do seu ponto de desembarque, uma vez verificado que ela estava sem direito de entrada, se essa pessoa, antes do embarque, permanecera no seu território. A Parte Contratante não recambiará a referida pessoa para o país onde se verificou anteriormente que esta não possuía direito de entrada.

(3) A presente disposição não impede as autoridades de proceder a uma investigação posterior relativamente a uma pessoa recambiada sem direito de entrada, a fim de averiguar eventuais condições de aceitação no Estado ou para tomar as providências no sentido da sua transferência, remoção ou expulsão para o Estado de que é nacional ou onde, por outros motivos, possa ser aceite. No caso de uma pessoa verificada sem direito de entrada perder

ou destruir os seus documentos de viagem, a Parte Contratante aceitará, em substituição, um documento que ateste as circunstâncias de embarque e chegada, emitido pelas autoridades da Parte Contratante onde tenha sido verificado que a referida pessoa estava sem direito de entrada.

Artigo 15
Troca de Opiniões

As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes efectuarão, quando necessário, troca de opiniões, a fim de garantir uma estreita cooperação e entendimento em todas as questões relativas à aplicação deste Acordo.

Artigo 16
Consultas

Qualquer das Partes Contratantes poderá solicitar consultas em qualquer altura, com o objectivo de discutir emendas ao presente Acordo, ao quadro de rotas ou ainda a questões relativas à sua interpretação. O mesmo se aplica às discussões relativas à aplicação do presente Acordo, sempre que qualquer das Partes Contratantes considerar que a troca de opiniões no âmbito do Artigo 15 deste Acordo não produziu resultado satisfatório. Tais consultas iniciar-se-ão num prazo de dois meses a contar da data da recepção do pedido formulado pela outra Parte Contratante.

Artigo 17
Resolução de Litígios

(1) Se algum diferendo relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo não puder ser resolvido ao abrigo do Artigo 16 acima, o mesmo será submetido a um tribunal arbitral, a pedido de qualquer das Partes Contratantes.

(2) O tribunal arbitral será constituído ad hoc, como se segue: cada Parte Contratante designará um membro e esses dois acordarão sobre um nacional de um terceiro Estado, a ser designado pelos Governos das Partes Contratantes como presidente do tribunal. Os membros serão designados no prazo de dois meses e o presidente no prazo de três, a partir da data em que qualquer das Partes Contratantes tenha informado a outra da sua intenção de submeter o diferendo a um tribunal arbitral.

(3) Se os períodos especificados no parágrafo 2 acima não forem observados, cada uma das Partes Contratantes poderá, na ausência de outro entendimento relevante, solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que proceda às nomeações necessárias. Se o Presidente for nacional de uma das Partes Contratantes ou se, por outro motivo, estiver impedido de desempenhar estas funções, o Vice-presidente que o substitui procederá às citadas nomeações.

(4) O tribunal arbitral tomará as suas decisões por maioria de votos. Essas decisões serão vinculativas para ambas as Partes Contratantes. Cada Parte Contratante suportará os custos do seu próprio membro, bem como os da sua representação perante o tribunal arbitral; os custos do presidente e quaisquer outros serão equitativamente suportados pelas Partes Contratantes. Em todos os outros aspectos o tribunal arbitral determinará ele próprio o procedimento a adoptar.

Artigo 18

Convenções Multilaterais

No caso de entrada em vigor de uma convenção geral multilateral sobre transportes aéreos aceite pelas Partes Contratantes, prevalecerão as disposições nela constantes. Quaisquer discussões, com vista a determinar em que medida este Acordo será terminado, substituído, emendado ou suplementado pelas disposições de uma convenção multilateral, realizar-se-ão ao abrigo do Artigo 16 do presente Acordo.

Artigo 19

Registo junto da Organização da Aviação Civil Internacional
e das Nações Unidas

(1) O presente Acordo e quaisquer emendas serão comunicados pela República de Cabo Verde à Organização da Aviação Civil Internacional, para efeitos de registo.

(2) O registo do presente Acordo junto do Secretariado das Nações Unidas, nos termos do Artigo 102 da Carta da Organização das Nações Unidas será efectuado, sem demora, a seguir à sua entrada em vigor pela Parte Contratante no território da qual o Acordo foi assinado. A outra Parte Contratante será informada do registo, bem como do número de registo atribuído pelas Nações Unidas, assim que o registo tiver sido confirmado pelo Secretariado das Nações Unidas.

Artigo 20

Entrada em Vigor, Duração

(1) O presente Acordo entrará em vigor um mês a partir da data em que as Partes Contratantes tenham notificado uma a outra de que foram preenchidos os requisitos legais internos para a sua vigência. A data da entrada em vigor será a data da recepção da última notificação.

(2) Este Acordo será celebrado por um período indeterminado.

(3) Até à data da entrada em vigor, o presente Acordo será aplicado provisoriamente nos termos da respectiva legislação nacional das Partes Contratantes.

Artigo 21

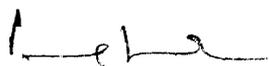
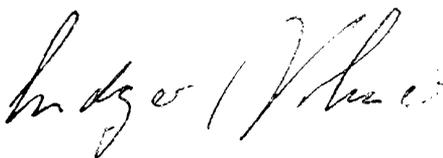
Denúncia

Qualquer das Partes Contratantes poderá, a qualquer momento, informar a outra Parte Contratante da sua decisão de pôr termo a este Acordo; a denúncia será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Neste caso, este Acordo cessará doze meses após a data da recepção da comunicação pela outra Parte Contratante, a não ser que a denúncia seja revogada por acordo mútuo antes de expirar aquele prazo. Se a outra Parte Contratante não acusar a recepção da comunicação, esta será considerada como tendo sido recebida catorze dias após a data da recepção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Feito em Berlim, aos 19 de Junho de 2001, em dois originais, cada um nas línguas alemã, portuguesa e inglesa, fazendo cada texto igualmente fé. No caso de interpretações divergentes do texto alemão e português, prevalecerá a versão inglesa.

Pelo Governo da
República Federal da Alemanha

Pelo Governo da
República de Cabo Verde



[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CAP-VERT

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République du Cap-Vert,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireux de conclure un accord concernant l'établissement et l'exploitation de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1. Définitions

1. Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

(a) Le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention elle-même conformément à ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements auront été adoptés par les deux Parties contractantes;

(b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, du Ministère fédéral des transports, de la construction et du logement; dans le cas de la République du Cap-Vert, du Ministère de l'infrastructure et du transport; ou dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

(c) L'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien que chacune des Parties contractantes a désignée par écrit conformément à l'article 3 du présent Accord comme étant une entreprise qui exploite des services aériens internationaux sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

2. Les expressions "territoire", "service aérien", "service aérien international" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribuent les articles 2 et 96 de la Convention.

3. Le terme "tarif" s'entend du prix demandé pour le transport international (c'est-à-dire le transport entre deux points dans les territoires de deux ou plusieurs États) de passagers, de leurs bagages ou du fret (à l'exclusion du courrier) et comprend :

(a) Tout tarif ou montant demandé pour le transport international commercialisé et vendu en tant que tel, y compris des tarifs comprenant d'autres tarifs ou suppléments pour

le transport sur des tronçons internationaux ou des tronçons intérieurs faisant partie d'un tronçon international;

(b) La commission à payer sur les ventes de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages, ou sur les transactions correspondant au transport du fret; et

(c) Les conditions qui régissent l'applicabilité du tarif ou du prix du transport ou du paiement de la commission.

Le tarif comprend également :

(d) Tout avantage significatif fourni à l'occasion du transport;

(e) Tout tarif pour le transport sur un tronçon intérieur qui est vendu en complément au tronçon international, qui n'est pas disponible pour un trajet purement intérieur et qui n'est pas mis à la disposition, dans des conditions d'égalité, de tous les transporteurs internationaux et des utilisateurs de leurs services.

Article 2. Octroi des droits de trafic

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux par des entreprises désignées de transport aérien :

(a) De survoler son territoire sans y faire escale;

(b) De faire escale sur son territoire à des fins non commerciales;

(c) D'atterrir sur son territoire aux points désignés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 ci-après afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, des bagages, du fret et du courrier sur une base commerciale.

2. Les routes sur lesquelles les entreprises désignées des Parties contractantes seront autorisées à exploiter des services aériens internationaux seront spécifiées dans un tableau des routes. Chaque Partie contractante notifiera à l'autre Partie contractante qu'elle sera liée par le tableau des routes convenu de commun accord.

3. Aucune disposition du paragraphe 1 ci-dessus ne sera réputée conférer à l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier pour les transporter contre rémunération ou en exécution d'un contrat de louage en un autre point de ce territoire (cabotage).

4. L'octroi de droits de trafic conformément au paragraphe 1 ci-dessus n'inclut pas l'octroi du droit de transporter des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier entre des points du territoire de la Partie contractante qui octroie ces droits et des points du territoire d'un pays tiers ou vice versa (cinquième liberté). Les droits de trafic de cinquième liberté ne sont octroyés que sur la base d'arrangements spécifiques entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 3. Désignation et autorisation d'exploitation

1. Les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord peuvent être commencés à tout moment à condition que :

(a) La Partie contractante à laquelle les droits spécifiés au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord sont accordés ait désigné une ou plusieurs entreprises par écrit;

(b) La Partie contractante octroyant ces droits ait autorisé la ou les entreprises désignées à commencer les services aériens.

2. La Partie contractante octroyant ces droits donnera sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 ci-après ainsi que de l'article 9 du présent Accord, ladite autorisation d'exploiter les services aériens internationaux.

3. L'une ou l'autre Partie contractante peut exiger de toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante de prouver qu'elle répond aux conditions stipulées dans les lois et règlements de la première Partie contractante qui régissent l'exploitation du trafic aérien international.

4. Chaque Partie contractante peut refuser d'accorder une autorisation d'exploitation ou peut imposer toutes les conditions qu'elle juge nécessaires aux activités d'une entreprise désignée, toutes les fois que ladite Partie contractante n'est pas convaincue que l'entreprise de transport aérien :

(a) Est constituée et a son siège d'exploitation principal sur le territoire de l'autre Partie contractante;

(b) Est titulaire d'un Certificat de transporteur aérien délivré par l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante. Les obligations spécifiques de la République fédérale d'Allemagne résultant de son adhésion à l'Union européenne ne seront pas affectées; la République du Cap-Vert en tiendra compte.

5. Chaque Partie contractante a le droit de remplacer, sous réserve des dispositions des paragraphes 1 à 4 ci-dessus, une entreprise qu'elle a désignée par une autre entreprise. L'entreprise nouvellement désignée aura les mêmes droits et obligations que celle qu'elle remplace.

Article 4. Annulation ou limitation de l'autorisation d'exploitation

L'une ou l'autre Partie contractante peut annuler ou limiter par des conditions l'autorisation accordée conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord si une entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits, si elle ne respecte pas les dispositions du présent Accord ou si elle ne s'acquitte pas des obligations découlant de celui-ci. Une telle annulation ou limitation sera précédée de consultations conformément à l'article 16 du présent Accord, sauf s'il s'avère nécessaire d'annuler ou de suspendre immédiatement l'autorisation d'exploitation ou d'imposer les conditions qui y sont prévues pour empêcher la poursuite des infractions aux lois.

Article 5. Non-discrimination en ce qui concerne les redevances

Les redevances imposées sur le territoire de chaque Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et d'autres installations de navigation aérienne aux aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevées que celles imposées aux aéronefs d'une entreprise nationale exploitant des services aériens internationaux similaires.

Article 6. Exemption des droits de douane et autres droits

1. Les aéronefs utilisés par l'entreprise de transport aérien désignée qui entrent sur le territoire de l'autre Partie contractante, le quittent ou le survolent, ainsi que leurs réserves de carburant et lubrifiants et autres fournitures techniques consommables contenues dans les réservoirs ou autres réceptacles de l'avion (par exemple le liquide de dégivrage, liquide hydraulique, liquide de refroidissement, etc.), les pièces de rechange et les provisions de bord seront exonérés de tous droits de douane et autres droits et taxes d'importation, d'exportation et de transit. Sont également exonérés de ces droits et taxes les provisions de bord destinées à la consommation à bord de l'aéronef survolant le territoire de l'autre Partie contractante.

2. Le carburant, les lubrifiants et autres fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord importés temporaires sur le territoire d'une Partie contractante, qui seront immédiatement ou peu après leur entreposage installés ou embarqués à bord de l'aéronef d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou qui seront exportés d'une autre façon du territoire de la première Partie contractante seront exonérés des droits de douane et autres droits mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus. Les documents de transport de toute entreprise désignée d'une Partie contractante seront, à l'occasion de leur importation sur le territoire de l'autre Partie contractante, également exemptés des droits de douane et autres droits mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus.

3. Le carburant, les lubrifiants et les autres fournitures techniques consommables embarqués à bord d'un aéronef d'une entreprise désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et utilisés en service aérien international seront exemptés des droits de douane et autres droits mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, ainsi que de toute redevance spéciale de consommation.

4. L'une ou l'autre Partie contractante peut garder les biens mentionnés aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus sous la surveillance des services de douanes.

5. Les biens mentionnés aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus qui ne sont pas frappés de droits de douane ou d'autres droits ne sont pas soumis non plus aux interdictions ou restrictions économiques à l'importation, à l'exportation ou au transit qui seraient autrement applicables.

6. Chaque Partie contractante accordera, sur la base de la réciprocité, un allègement fiscal en ce qui concerne l'impôt sur le chiffre d'affaires ou les droits d'accises similaires sur les biens et services fournis à toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante et uti-

lisés pour son activité commerciale. Cet allègement fiscal peut prendre la forme d'une exonération d'impôt ou d'un remboursement.

Article 7. Transfert des recettes

1. Chacune des Parties contractantes accordera à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer à son siège, librement et sans restrictions, à tout moment, par tout moyen, en toute monnaie librement convertible au taux de change officiel, les recettes réalisées sur la vente des services de transport aériens sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. Depuis le 1er janvier 1999, le taux de change officiel en République fédérale d'Allemagne est défini comme le taux de change de référence de l'euro publié par la Banque centrale européenne. Pour les monnaies dont la Banque centrale européenne ne fixe pas le taux de change de référence, il s'agit du taux de change moyen de l'euro dans le pays concerné, comme déterminé par la Deutsche Bundesbank.

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services aériens

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ont la possibilité dans des conditions d'équité et d'égalité d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

2. Dans l'exploitation des services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes tient compte des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que cette dernière assure sur l'ensemble ou sur un tronçon de la même route.

3. Les services aériens internationaux sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, ont pour objectif principal de fournir la capacité suffisante pour répondre aux besoins prévisibles de transport en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Le droit de ces entreprises d'assurer le trafic entre des points d'une route spécifiée conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, qui sont situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points dans des pays tiers sera exercé dans l'intérêt d'un développement ordonné du transport aérien international, d'une façon telle que la capacité soit adaptée :

(a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

(b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des services aériens locaux et régionaux;

(c) Aux exigences de l'exploitation économique des services long-courriers.

4. Pour assurer le traitement juste et équitable de toute entreprise désignée, la fréquence des services, les types d'aéronefs à utiliser en ce qui concerne la capacité, ainsi que les horaires de vol seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

5. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes doivent si nécessaire s'efforcer de parvenir à un arrangement satisfaisant concernant la capacité de transport et la fréquence des vols.

Article 9. Communication des statistiques et renseignements sur l'exploitation

1. Chaque entreprise désignée communique aux autorités aéronautiques des Parties contractantes, au moins un mois avant le commencement des services aériens sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord et avant le commencement de chaque calendrier de vol, le type de services, le type d'aéronef à utiliser et les horaires de vol. Les modifications à court terme doivent être notifiées immédiatement.

2. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci ont raisonnablement besoin aux fins d'examiner la capacité fournie par les entreprises désignées de la première Partie contractante sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord. Ces relevés contiennent tous les renseignements nécessaires à la détermination du volume du trafic acheminé par l'entreprise désignée ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 10. Tarifs

1. Les tarifs demandés par une entreprise de transport aérien désignée pour le transport de voyageurs sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le point de départ du trajet est situé (d'après les informations contenues dans les documents de transport).

2. Dans la fixation du tarif, les entreprises désignées prennent en compte le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les conditions de concurrence en vigueur et du marché, ainsi que les intérêts des utilisateurs. Les autorités aéronautiques compétentes ne peuvent refuser d'approuver un tarif que s'il n'est pas conforme à ces critères.

3. Les tarifs sont soumis par les entreprises désignées aux autorités aéronautiques pour approbation un mois au moins avant la date envisagée de leur introduction.

4. Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante ne donnent pas leur agrément à un tarif soumis à leur approbation, elles en informent l'entreprise concernée vingt-et-un jours après la date de soumission du tarif. En ce cas, ledit tarif ne sera pas appliqué. Le tarif appliqué jusqu'alors et qui devait être remplacé par le nouveau tarif continuera d'être appliqué.

Article 11. Activités commerciales

1. Chaque Partie contractante accordera, sur la base de la réciprocité, à toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de maintenir sur son territoire les bureaux et les personnels administratifs, commerciaux et techniques qui sont nécessaires à ladite entreprise. La première phrase ne s'applique aux personnes qui ne sont pas des

ressortissants des Parties contractantes ou des États membres de l'Union européenne que si, dans chaque cas, une déclaration a été faite de la volonté d'un État de réadmettre la personne.

2. L'établissement des bureaux et l'emploi du personnel mentionné au paragraphe 1 ci-dessus seront soumis aux lois et règlements de la Partie contractante concernée, tel que les lois et règlements relatifs à l'admission des étrangers et à leur séjour sur le territoire de la Partie contractante concernée. Cependant le personnel employé dans les bureaux conformément au paragraphe 1 ci-dessus ne nécessitera pas de permis de travail.

3. Chaque Partie contractante accordera, sur la base de la réciprocité, à toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit d'assurer elle-même le traitement des passagers, de leurs bagages, du fret et du courrier pour les autres entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, sous réserve des réglementations locales applicables.

4. Chaque Partie contractante accorde à toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de vendre ses services de transport directement dans ses bureaux de vente et par l'intermédiaire de ses agents sur le territoire de l'autre Partie contractante à tout client dans toute monnaie librement convertible.

5. Chaque Partie contractante réadmettra de manière informelle les personnes qui sont entrées sur le territoire de l'autre Partie contractante au titre du paragraphe 1 ci-dessus si les autorités compétentes de la dernière Partie contractante notifient à la Partie contractante obligée de réadmettre la personne, dans chaque cas, que le séjour sur son territoire de la personne visée est illégal.

Article 12. Sécurité aérienne

1. Chaque Partie contractante peut demander des consultations relatives aux normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises désignées. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante n'applique et n'administre pas de façon satisfaisante des normes et des exigences de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être déterminées aux termes de la Convention, les conclusions de la première Partie contractante et les mesures qui, selon elle, doivent être prises pour une mise en conformité avec les normes minimales seront notifiées à l'autre Partie contractante; celle-ci prendra les mesures correctives appropriées. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans un délai raisonnable, qui ne saurait en aucun cas être supérieur à 15 jours, l'article 4 du présent Accord pourra être appliqué.

2. Lorsqu'il est essentiel pour la sécurité de l'exploitation des lignes aériennes que des mesures soient prises immédiatement, une Partie contractante peut se prévaloir de l'article 4 du présent Accord pour agir avant la tenue de consultations.

3. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article sera abrogée dès que l'autre Partie contractante se sera mise en conformité avec les dispositions du présent article relatives à la sécurité.

Article 13. Protection de la sécurité de l'aviation civile

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale. Sans préjudice de l'ensemble de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conformeront en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, fait à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988.

2. Chacune des Parties contractantes prêtera à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sécurité de l'aviation civile.

3. En cas d'incident ou de menace d'un incident visant à la capture illicite d'aéronefs civils ou de tous autres actes illicites à l'encontre de la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures de nature à mettre fin rapidement et sans danger auxdits incidents ou à ladite menace.

4. Chaque Partie contractante prendra les mesures qu'elle jugera réalisables pour veiller à ce qu'un aéronef victime d'un acte de capture illicite ou d'autres actes illicites qui est au sol sur son territoire soit retenu au sol à moins que son départ ne soit nécessité par l'obligation impérieuse de protéger la vie de son équipage et de ses passagers. Lorsque cela est réalisable, ces mesures seront prises sur la base de consultations mutuelles.

5. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sécurité aérienne prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles imposent aux exploitants d'aéronefs de leur pavillon et aux exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence sur leur territoire ainsi qu'aux exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, l'obligation de se conformer auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

6. Chaque Partie contractante est convenue que ces exploitants d'aéronefs pourront être tenus de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe 5 ci-dessus que l'autre Partie contractante impose en ce qui concerne l'accès à son territoire, le départ de ce territoire ou le séjour sur ce territoire. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire

pour la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, équipages, bagages de cabine, bagages de soute, marchandises et provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes examine également avec bienveillance toute demande que lui adresserait l'autre Partie contractante pour qu'elle prenne des mesures spéciales et raisonnables de sécurité afin d'assurer une protection contre une menace précise.

7. Si l'une des Parties contractantes déroge aux dispositions du présent article relatives à la sécurité aérienne, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander à engager immédiatement des consultations avec celles de la Partie défaillante. En l'absence d'un accord satisfaisant dans un délai d'un mois à compter de ladite requête, une Partie contractante peut suspendre, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation d'une entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, ou y imposer des conditions. En cas d'urgence grave, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai d'un mois.

Article 14. Examen des documents de voyage et des personnes refoulées

1. Chaque Partie contractante autorise, sur son territoire, les entreprises désignées de l'autre Partie contractante à prendre des mesures pour veiller à ce que seuls les passagers ayant les documents de voyage nécessaires à l'entrée ou au transit dans le territoire de l'autre Partie contractante soient embarqués.

2. Chaque Partie contractante accepte d'examiner une personne à son point de débarquement après que ladite personne aura été refoulée, si cette personne est restée précédemment sur son territoire avant l'embarquement. Une Partie contractante ne renverra pas une telle personne au pays d'où elle a précédemment été refoulée.

3. La présente disposition ne vise pas à empêcher les autorités publiques d'examiner une personne refoulée pour déterminer son acceptation éventuelle dans l'État ou de prendre des dispositions concernant son transfert, son déplacement ou son expulsion en direction de l'État dont elle est un ressortissant ou qui l'accepterait autrement. Lorsqu'une personne refoulée a perdu ou détruit ses documents de voyage, une Partie contractante accepte un document attestant les circonstances de l'embarquement et de l'arrivée, délivré par les autorités publiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle la personne a été refoulée.

Article 15. Échange de vues

Des échanges de vue auront lieu le cas échéant entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes afin de parvenir à une coopération étroite et à une convergence de vues sur toutes les questions concernant l'application du présent Accord.

Article 16. Consultations

Chacune des Parties contractantes pourra demander à tout moment des consultations concernant les amendements au présent Accord, le tableau des routes ou des questions concernant l'interprétation. Il en va de même des discussions concernant l'application du présent Accord si l'une ou l'autre des Parties contractantes considère qu'un échange de vues au

sens de l'article 15 du présent Accord n'a pas produit de résultat satisfaisant. Lesdites consultations commenceront deux mois à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante de la requête en ce sens.

Article 17. Règlement des différends

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et qu'il ne peut être réglé conformément à l'article 16 du présent Accord, il sera soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

2. Le tribunal arbitral sera constitué de la manière suivante : chaque Partie contractante désignera un arbitre et les deux arbitres conviendront d'un national d'un État tiers qui sera le Président du tribunal. Les deux arbitres seront désignés dans un délai de deux mois et le Président dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle l'une ou l'autre des Parties contractantes aura informé l'autre Partie de son intention de soumettre le différend à un tribunal arbitral.

3. Si les délais spécifiés au paragraphe 2 ci-dessus n'ont pas été respectés, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut, en l'absence de tout autre arrangement pertinent, inviter le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à procéder aux désignations nécessaires. Si le Président est ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou s'il est empêché de toute autre manière de s'acquitter de cette fonction, le Vice-président procédera aux désignations nécessaires.

4. Le tribunal arbitral prendra ses décisions à la majorité des votes. Lesdites décisions auront force exécutoire pour les Parties contractantes. Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de son propre arbitre ainsi que de sa représentation au tribunal arbitral; les honoraires du Président ainsi que les dépenses résultant des procédures d'arbitrage seront partagés par moitié entre les Parties contractantes. Le tribunal arbitral détermine à tous autres égards sa propre procédure.

Article 18. Conventions multilatérales

Lorsqu'une convention multilatérale générale relative aux transports aériens acceptée par les Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de ladite convention prévalent. Toute discussion visant à déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est dénoncé, remplacé, amendé ou complété par les dispositions de la convention multilatérale aura lieu conformément à l'article 16 du présent Accord.

Article 19. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et des Nations Unies

1. Le présent Accord et tout amendement qui y est apporté seront communiqués par la République du Cap-Vert à l'Organisation de l'aviation civile internationale pour enregistrement.

2. L'enregistrement du présent Accord au Secrétariat des Nations Unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, sera entamé immédiatement après son entrée en vigueur par la Partie contractante dans le territoire de laquelle le présent Accord a été signé. L'autre Partie contractante sera informée de l'enregistrement et du numéro d'enregistrement des Nations Unies, dès que celui-ci est confirmé par le Secrétariat.

Article 20. Entrée en vigueur, durée

1. Le présent Accord entrera en vigueur un mois à compter de la date à laquelle les Parties contractantes se sont notifiées mutuellement l'accomplissement des formalités nationales nécessaires à cette entrée en vigueur. La date pertinente sera le jour de réception de la dernière notification.

2. Le présent Accord est conclu pour une période indéterminée.

3. En attendant son entrée en vigueur, le présent Accord sera provisoirement applicable conformément au droit national respectif des Parties contractantes.

Article 21. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre, par écrit, son intention de mettre fin au présent Accord; cette notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prend fin douze mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Faute d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue par elle quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Fait à Berlin le 19 juin 2001, en double exemplaire en langues allemande, portugaise et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation des textes allemand et portugais, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

LUDGER VOLMER

Pour le Gouvernement de la République du Cap-Vert :

MANUEL INOCENCIO SOUSA