

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 7. Februar 2020 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Angola über den Luftverkehr

A. Problem und Ziel

Mit dem Gesetz soll die nach Artikel 59 Absatz 2 des Grundgesetzes erforderliche Zustimmung der Gesetzgebungsorgane zu dem Abkommen vom 7. Februar 2020 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Angola über den Luftverkehr erlangt werden.

Mit dem Abkommen wird der internationale Fluglinienverkehr für die von den Vertragspartnern zu bezeichnenden Luftfahrtunternehmen zwischen beiden Staaten auf eine solide und zeitgemäße Rechtsgrundlage gestellt. Die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Angola gewähren sich gegenseitig die Rechte des Überflugs (1. Freiheit), der Landung zu nicht gewerblichen Zwecken (2. Freiheit), des Absetzens (3. Freiheit) und des Aufnehmens (4. Freiheit) von Fluggästen, Fracht und Post im internationalen Flugverkehr. Darüberhinausgehende Verkehrsrechte bedürfen der gesonderten Vereinbarung zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien. Verschiedene Bestimmungen berücksichtigen Vorgaben, die sich aus dem Recht der Europäischen Union ergeben.

B. Lösung

Mit dem Gesetz werden die Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für das Eingehen einer völkervertraglichen Bindung geschaffen.

Fristablauf: 31. 03. 23

C. Alternativen

Bei Beibehaltung des Status quo würde ein nicht mehr zeitgemäßer verkehrsrechtlicher Zustand aufrechterhalten.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand**E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Kein Erfüllungsaufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Durch dieses Gesetz entstehen weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei den sozialen Sicherungssystemen zusätzliche Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

17. 02. 23

Vk

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 7. Februar 2020
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Angola
über den Luftverkehr

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Berlin, den 17. Februar 2023

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 7. Februar 2020
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Angola über
den Luftverkehr

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

Olaf Scholz

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf

Gesetz zu dem Abkommen vom 7. Februar 2020 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Angola über den Luftverkehr

Vom

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Luanda am 7. Februar 2020 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Angola über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen vom 7. Februar 2020 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Angola über den Luftverkehr nach seinem Artikel 23 Absatz 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen ist Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes anzuwenden, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist gemäß Artikel 105 Absatz 3 in Verbindung mit Artikel 106 Absatz 2 Nummer 4 und Absatz 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 7 des Abkommens vorgesehenen Entlastungen im Zusammenhang mit dem Flugverkehr auch die Umsatzsteuer und die Biersteuer berühren, deren Aufkommen den Ländern ganz oder teilweise zufließt.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen vom 7. Februar 2020 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Angola über den Luftverkehr nach seinem Artikel 23 Absatz 2 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Nachhaltigkeitsprüfung und Gleichstellungsaspekte

Das Regelungsvorhaben hat voraussichtlich Auswirkungen auf den Bereich „Märkte öffnen“ des SDG 17 (Partnerschaften zur Erreichung der Ziele), indem der internationale Fluglinienverkehr für die von den Vertragspartnern zu bezeichnenden Luftfahrtunternehmen zwischen beiden Staaten auf eine solide und zeitgemäße Rechtsgrundlage gestellt wird. Die Gewährung von Rechten des Überflugs (1. Freiheit), der Landung zu nicht gewerblichen Zwecken (2. Freiheit), des Absetzens (3. Freiheit) und des Aufnehmens (4. Freiheit) von Fluggästen, Fracht und Post im internationalen Flugverkehr wird die Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Angola vertiefen. Dies hilft, die Menschen beider Staaten außerhalb moderner Kommunikationstechnologien miteinander persönlich zu verbinden sowie zu vernetzen und insbesondere hochwertige und zeitkritische Güter auszutauschen, was den gegenseitigen Marktzugang erheblich erleichtert. Dadurch wird auch dem Unterziel 17.11 des SDG 17 Rechnung getragen, die Exporte der Entwicklungsländer deutlich zu erhöhen, insbesondere mit Blick darauf, den Anteil der am wenigsten entwickelten Länder an den weltweiten Exporten bis 2020 zu verdoppeln.

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Schlussbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet. Kosten entstehen durch dieses Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei sozialen Sicherungssystemen. Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Abkommen
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Angola
über den Luftverkehr

Acordo
sobre Serviços de Transporte Aéreo
entre a República Federal da Alemanha
e a República de Angola

Inhaltsübersicht

Präambel	
Artikel 1	Begriffsbestimmungen
Artikel 2	Gewährung von Verkehrsrechten
Artikel 3	Bezeichnung und Betriebsgenehmigungen für den internationalen Fluglinienverkehr
Artikel 4	Widerruf, Einschränkung oder Aussetzung der Betriebsgenehmigungen für den internationalen Fluglinienverkehr
Artikel 5	Gesetze, sonstige Vorschriften und Verfahren
Artikel 6	Gleichbehandlung bei den Gebühren
Artikel 7	Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben
Artikel 8	Steuern vom Einkommen und vom Vermögen
Artikel 9	Transfer der Einnahmeüberschüsse
Artikel 10	Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs
Artikel 11	Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken
Artikel 12	Tarife
Artikel 13	Gewerbliche Tätigkeiten
Artikel 14	Intermodal-Verkehr
Artikel 15	Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnisscheinen
Artikel 16	Luftverkehrssicherheit
Artikel 17	Luftsicherheit
Artikel 18	Überprüfung von Reisedokumenten und nicht einreiseberechtigten Personen
Artikel 19	Meinungsaustausch
Artikel 20	Konsultationen
Artikel 21	Beilegung von Streitigkeiten
Artikel 22	Mehrseitige Übereinkünfte
Artikel 23	Ratifikation, Inkrafttreten, Geltungsdauer
Artikel 24	Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und bei den Vereinten Nationen
Artikel 25	Kündigung

Índice

Preâmbulo	
Artigo 1	Definições
Artigo 2	Concessão de Direitos de Transporte
Artigo 3	Designação e Licenças de Exploração para os Serviços Aéreos Internacionais
Artigo 4	Revogação, Limitação ou Suspensão das Licenças de Exploração para os Serviços Aéreos Internacionais
Artigo 5	Leis, demais Regulamentos e Procedimentos
Artigo 6	Igualdade de Tratamento com respeito aos Encargos
Artigo 7	Isenção de Direitos Alfandegários e Outros Tributos
Artigo 8	Impostos sobre Rendimento e Património
Artigo 9	Transferência dos Excessos de Receitas
Artigo 10	Princípios Básicos da Operação dos Serviços Aéreos
Artigo 11	Comunicação de Informações Operacionais e Estatísticas
Artigo 12	Tarifas
Artigo 13	Actividades Comerciais
Artigo 14	Transporte Intermodal
Artigo 15	Reconhecimento de Certificados e Licenças
Artigo 16	Segurança Operacional
Artigo 17	Segurança da Aviação
Artigo 18	Controlo de Documentos de Viagem e de Pessoas Não Autorizadas para Entrar
Artigo 19	Intercâmbio de Opiniões
Artigo 20	Consultas
Artigo 21	Solução de Litígios
Artigo 22	Acordos Multilaterais
Artigo 23	Ratificação, Entrada em Vigor, Período de Vigência
Artigo 24	Registo na Organização da Aviação Civil Internacional e nas Nações Unidas
Artigo 25	Rescisão

Die Bundesrepublik Deutschland

und

die Republik Angola,

im Folgenden als „Vertragsparteien“ bezeichnet –

Vertragsparteien des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt,

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,

1. „Zivilluftfahrt-Abkommen“ das Abkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des 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;
2. „Luftfahrtbehörde“ in Bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, in Bezug auf die Republik Angola das Ministerium für Verkehr oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
3. „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;
4. „EU-Verträge“ den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nicht gewerblichen 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 (das heißt die Beförderung zwischen Punkten in den Hoheitsgebieten von zwei oder mehr Staaten) von Fluggästen, Gepäck oder Fracht (ausgenommen Post) zu berechnen ist.

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

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

1. ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
2. in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
3. 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.

A República Federal de Alemanha

e

a República de Angola,

doravante denominadas “Partes Contratantes” –

Sendo Partes Contratantes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 7 de Dezembro de 1944,

imbuídas do desejo de concluir um Acordo relativo ao estabelecimento e à exploração de serviços aéreos entre e além dos seus respectivos territórios –

Acordaram no seguinte:

Artigo 1

Definições

(1) Para os fins do presente Acordo, os termos relacionados a seguir possuem o seguinte significado, salvo disposições contrárias no teor do presente Acordo:

1. “Convenção sobre Aviação Civil”: a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 7 de Dezembro de 1944, inclusive todos os Anexos adoptados em conformidade com o Artigo 90 daquela Convenção e todas as emendas aos Anexos ou à própria Convenção em conformidade com os seus Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes Contratantes ou tenham sido ratificados por elas;
2. “autoridade aeronáutica”: com respeito à República Federal da Alemanha, o Ministério Federal dos Transportes e das Infra-estruturas Digitais, com respeito à República de Angola, o Ministério dos Transportes ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organização autorizada a desempenhar as funções atribuídas às autoridades acima mencionadas;
3. “companhia designada”: qualquer empresa aérea que uma das Partes Contratantes tenha designado por escrito à outra Parte Contratante, em conformidade com o Artigo 3, que deverá operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas nos termos do Artigo 2 parágrafo 2;
4. “Tratados da UE”: o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

(2) Os termos “território”, “serviços aéreos”, “serviços aéreos internacionais” e “pouso para fins não comerciais” têm, para os efeitos do presente Acordo, os significados a eles atribuídos nos Artigos 2 e 96 da Convenção sobre Aviação Civil.

(3) O termo “tarifa” significa o preço a ser calculado para o transporte internacional de passageiros, bagagens ou carga, excluindo o correio (i. e. o transporte entre pontos nos territórios de dois ou mais Estados).

Artigo 2

Concessão de Direitos de Transporte

(1) Uma Parte Contratante concederá à outra Parte Contratante, com vista à operação de serviços aéreos internacionais pelas companhias designadas, o direito de:

1. sobrevoar o seu território sem pousar;
2. pousar no seu território para fins não comerciais;
3. pousar no seu território nos pontos especificados nas rotas estabelecidas de acordo com o parágrafo 2, com a finalidade de embarcar e desembarcar comercialmente passageiros, bagagens, carga e correio.

(2) Einzelheiten über den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs, insbesondere die zur Verfügung stehenden Linien, deren Start- und Landepunkte in den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien, deren Zwischenlandepunkte und deren jenseitige Landepunkte werden von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gemeinsam in einem Fluglinienplan schriftlich festgelegt.

(3) Die über die in Absatz 1 genannten hinausgehenden Verkehrsrechte werden nur aufgrund besonderer Vereinbarungen zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gewährt.

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung für den internationalen Fluglinienverkehr

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, durch Verbalnote zur Durchführung der in Artikel 2 festgelegten internationalen Flugliniendienste der anderen Vertragspartei das oder die Unternehmen zu bezeichnen und ein zuvor bezeichnetes Unternehmen zu ersetzen. Die Zahl der zu bezeichnenden Unternehmen wird im gegenseitigen Einvernehmen von den zuständigen Luftfahrtbehörden festgelegt.

Weitere Voraussetzung ist, dass die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Bei Erhalt einer solchen Bezeichnung erteilt die andere Vertragspartei mit der geringstmöglichen Verzögerung die entsprechenden Genehmigungen und Erlaubnisse, sofern

1. im Fall eines von der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmens
 - a) dieses Unternehmen gemäß den EU-Verträgen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt und
 - b) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Unternehmen ausübt und diese aufrechterhält und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung eindeutig angegeben ist und
 - c) sich das Unternehmen unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation oder von Angehörigen solcher Staaten befindet und von diesen tatsächlich kontrolliert wird;
2. im Fall eines von der Republik Angola bezeichneten Unternehmens
 - a) dieses Unternehmen im Hoheitsgebiet der Republik Angola niedergelassen und gemäß dem geltenden Recht der Republik Angola zugelassen ist und
 - b) die Republik Angola eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Unternehmen ausübt und aufrechterhält und
 - c) sich das Unternehmen unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Republik Angola oder deren Staatsangehörigen befindet;

und

3. das bezeichnete Unternehmen auf Verlangen der anderen Vertragspartei nachweist, dass es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die nach den im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs zu erfüllen sind.

(2) Detalhes da operação dos serviços aéreos internacionais, especialmente as rotas disponíveis, os seus pontos de descolagem e aterragem nos territórios de ambas as Partes Contratantes, os seus pontos de aterragem intermédia e pontos de aterragem além, serão estabelecidos por escrito conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes num Quadro de Rotas.

(3) Direitos de transporte para além daqueles que foram estabelecidos no parágrafo 1 serão concedidos exclusivamente com base em acordos específicos negociados entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

Artigo 3

Designação e Licenças de Exploração para os Serviços Aéreos Internacionais

(1) Cada Parte Contratante tem o direito de designar, mediante nota verbal, à outra Parte Contratante a(s) companhia(s) com propósito de explorar os serviços aéreos internacionais especificados no Artigo 2 e de substituir por outra companhia uma companhia previamente designada. O número de companhias a designar deve ser estabelecido por mútuo acordo entre as autoridades aeronáuticas competentes.

Outra condição é que a Parte Contratante que conceda esses direitos tenha autorizado a companhia ou as companhias designadas a iniciar os serviços aéreos.

(2) Ao receber tal designação, a outra Parte Contratante concederá as autorizações e licenças adequadas no prazo processual mais curto, desde que:

1. tratando-se de uma companhia designada pela República Federal da Alemanha:
 - a) esta companhia esteja estabelecida no território da República Federal da Alemanha em conformidade com os Tratados da UE e disponha de uma licença de exploração válida de acordo com a legislação da União Europeia; e
 - b) um controlo regulamentar efectivo da companhia seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da União Europeia responsável pela emissão do Certificado de Operador Aéreo e desde que a autoridade aeronáutica competente seja claramente identificada na designação; e
 - c) a companhia seja propriedade, de forma directa ou através de participação maioritária, de Estados-Membros da União Europeia ou da Associação Europeia de Livre Comércio ou de nacionais de tais Estados, e seja controlada realmente por eles;
2. tratando-se de uma companhia designada pela República de Angola:
 - a) esta companhia esteja estabelecida no território da República de Angola e disponha de uma licença de exploração válida de acordo com a legislação da República de Angola; e
 - b) um controlo regulamentar efectivo da companhia seja exercido e mantido pela República de Angola; e
 - c) a companhia seja propriedade, de forma directa ou através de participação maioritária, da República de Angola ou de seus nacionais;

e

3. a companhia designada comprove, por solicitação da outra Parte Contratante, que está qualificada para atender os requisitos a serem cumpridos para a operação dos serviços aéreos internacionais de acordo com as leis e demais regulamentos aplicáveis no território desta Parte Contratante.

Artikel 4**Widerruf, Einschränkung oder
Aussetzung der Betriebsgenehmigungen
für den internationalen Fluglinienverkehr**

(1) Betriebsgenehmigungen für den internationalen Fluglinienverkehr oder technische Erlaubnisse für ein von einer Vertragspartei bezeichnetes Unternehmen können von der jeweils anderen Vertragspartei widerrufen, ausgesetzt oder eingeschränkt werden, wenn

1. im Fall eines von der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmens
 - a) dieses Unternehmen nicht gemäß den EU-Verträgen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland niedergelassen ist oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt oder
 - b) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Unternehmen ausübt oder diese nicht aufrechterhält oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung nicht eindeutig angegeben ist oder
 - c) sich das Unternehmen nicht unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation oder von Angehörigen solcher Staaten befindet oder von diesen nicht tatsächlich kontrolliert wird;
2. im Fall eines von der Republik Angola bezeichneten Unternehmens
 - a) dieses Unternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Republik Angola niedergelassen oder nicht gemäß dem geltenden Recht der Republik Angola zugelassen ist oder
 - b) die Republik Angola keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Unternehmen ausübt oder aufrechterhält oder
 - c) sich das Unternehmen nicht unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Republik Angola oder deren Staatsangehörigen befindet;

oder

3. das bezeichnete Unternehmen die in Artikel 5 genannten Gesetze und sonstigen Vorschriften nicht einhält.

(2) Vor dem Widerruf, der Aussetzung oder der Einschränkung der Genehmigung werden Konsultationen nach Artikel 20 durchgeführt, es sei denn, dass zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Einschränkungen erforderlich sind.

Artikel 5**Gesetze, sonstigen Vorschriften und Verfahren**

(1) Die Gesetze, sonstigen Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei über den Einflug von im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen in ihr Hoheitsgebiet, deren Aufenthalt dort und deren Ausflug von dort sowie über den Betrieb und die Navigation solcher Luftfahrzeuge sind von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei beim Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthalts in diesem Hoheitsgebiet einzuhalten.

(2) Die Gesetze, sonstigen Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei betreffend Pässe oder andere anerkannte und genehmigte Reisedokumente, Einreise, Zollabfertigung und Quarantäne sind beim Einflug in das Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei durch oder in Bezug auf die von den Luftfahrzeugen der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei beförderten Besatzungen, Fluggäste, Fracht- und Postsendungen zu befolgen.

Artigo 4**Revogação, Limitação ou
Suspensão das Licenças de Exploração
para os Serviços Aéreos Internacionais**

(1) As licenças de exploração para os serviços aéreos internacionais ou as licenças técnicas para uma companhia designada por uma Parte Contratante poderão ser revogadas, suspensas ou limitadas pela outra Parte Contratante, se

1. tratando-se de uma companhia designada pela República Federal da Alemanha:
 - a) esta companhia não estiver estabelecida no território da República Federal da Alemanha em conformidade com os Tratados da UE ou não dispuser duma licença de exploração válida de acordo com a legislação da União Europeia; ou
 - b) um controlo regulamentar efectivo da companhia não for exercido ou mantido pelo Estado-Membro da União Europeia responsável pela emissão do Certificado de Operador Aéreo ou se a autoridade aeronáutica competente não estiver claramente identificada na designação; ou
 - c) a companhia não for propriedade, de forma directa ou através de participação maioritária, de Estados-Membros da União Europeia ou da Associação Europeia de Livre Comércio ou de nacionais de tais Estados, ou não for controlada realmente por eles;
2. tratando-se de uma companhia designada pela República de Angola:
 - a) esta companhia não estiver estabelecida no território da República de Angola ou não dispuser duma licença de exploração válida de acordo com a legislação da República de Angola; ou
 - b) um controlo regulamentar efectivo da companhia não for exercido ou mantido pela República de Angola; ou
 - c) a companhia não for propriedade, de forma directa ou através de participação maioritária, da República de Angola ou de seus nacionais;

ou

3. a companhia designada não cumprir as leis e demais regulamentos a que se refere o Artigo 5.

(2) Antes de proceder à revogação, suspensão ou limitação da licença, serão realizadas consultas nos termos do Artigo 20, a menos que se tornem necessárias a suspensão ou limitações imediatas para evitar mais infracções a leis ou demais regulamentos.

Artigo 5**Leis, demais Regulamentos e Procedimentos**

(1) As leis, os demais regulamentos e os procedimentos de uma Parte Contratante relativos à entrada de aeronaves que operam serviços aéreos internacionais no seu território, a sua permanência neste território e a sua saída do mesmo, bem como relativos à operação e navegação de tais aeronaves deverão ser cumpridos pelas companhias designadas pela outra Parte Contratante quando da sua entrada, saída ou permanência em tal território.

(2) As leis, os demais regulamentos e os procedimentos de uma Parte Contratante relativos aos passaportes ou outros documentos de viagem reconhecidos e autorizados, à entrada, liberação alfandegária e quarentena deverão ser cumpridos, na sua entrada no território desta Parte Contratante, por tripulantes e passageiros e com respeito à carga e ao correio transportados pelas aeronaves das companhias designadas pela outra Parte Contratante.

Artikel 6**Gleichbehandlung bei den Gebühren**

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

(2) Die Gebühren und Entgelte für die Benutzung der Flughäfen, der Flugsicherung oder anderer Luftfahrtendienste und -einrichtungen oder ähnliche Abgaben, Gebühren oder Entgelte im Zusammenhang mit dem Betrieb von internationalen Flugliniendiensten müssen kostenbezogen und nicht diskriminierend sein. An Flughäfen mit nur einem Anbieter derartiger Dienste gilt dasselbe für Gebühren und Entgelte für die Abfertigung von Fluggästen, Gepäck und Fracht sowie die Abfertigung von Luftfahrzeugen.

(3) Jede Vertragspartei gewährleistet Beratungen zwischen den für die Erhebung der Flughafen- und Flugsicherungsgebühren zuständigen Stellen in ihrem Hoheitsgebiet und den bezeichneten Unternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen nutzen. In diesen Beratungen werden transparent und nachvollziehbar die Kostenbezogenheit und Nichtdiskriminierung der Gebühren und Entgelte aufgezeigt; insbesondere dann, wenn Änderungen der Flughafen- und Flugsicherungsgebühren vorgeschlagen werden. Die Nutzer werden in diesem Fall von den zuständigen Stellen innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Gebühren unterrichtet, um den zuständigen Stellen die Möglichkeit zu geben, die von den Nutzern geäußerten Meinungen zu berücksichtigen. Bei der Bemessung einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Gebühren beachten beide Vertragsparteien die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation herausgegebenen Empfehlungen zu dem Ablauf der Beratungen in der jeweils geltenden Fassung.

(4) Die Abgaben, Gebühren und Entgelte sind in der jeweiligen Landeswährung anzugeben und zahlbar.

Artikel 7**Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben**

(1) Die von einem 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 wie beispielsweise Hydraulikflüssigkeit oder Kühlflüssigkeit, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Diese Befreiung 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 wie beispielsweise Enteisungsflüssigkeit, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort

1. unmittelbar oder nach Lagerung verbraucht zu werden oder
2. in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder
3. 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 eines bezeichneten Unter-

Artigo 6**Igualdade de Tratamento com respeito aos Encargos**

(1) Os encargos e as taxas cobrados no território de uma Parte Contratante pela utilização de aeroportos, de sistemas de segurança aérea e de outros serviços de aviação por aeronaves de qualquer companhia designada pela outra Parte Contratante, não deverão ser mais elevados que os encargos e taxas cobrados para aeronaves de uma companhia que efectua serviços aéreos internacionais similares no território da primeira Parte Contratante.

(2) Os encargos e as taxas cobrados pela utilização de aeroportos, de sistemas de segurança aérea ou de outros serviços e instalações de aviação ou quaisquer tributos, encargos ou taxas similares, cobrados em relação à operação de serviços aéreos internacionais, deverão ser baseados nos custos e não deverão ser discriminatórios. O mesmo será aplicável a encargos e taxas cobrados pelo despacho de passageiros, bagagens e carga e o registo de embarque de aeronaves em aeroportos nos quais existe apenas um provedor destes serviços.

(3) Cada Parte Contratante garantirá consultas entre as entidades no seu território responsáveis pela cobrança de taxas de aeroporto e de segurança aérea e as companhias designadas que utilizam os serviços e instalações. Nestas consultas será indicada, por forma transparente e inteligível, a relação dos custos e o carácter não discriminatório dos encargos e das taxas; tal aplica-se sobretudo quando forem propostas alterações das taxas de aeroporto e de segurança aérea. Os usuários serão informados, neste caso, pelas entidades responsáveis e num prazo adequado sobre as propostas de alteração das taxas a fim de possibilitar às entidades responsáveis tomar em consideração as opiniões manifestadas por parte dos usuários. Na determinação de um prazo adequado para apresentação de propostas sobre as alterações das taxas, ambas as Partes Contratantes levam em consideração as recomendações sobre o processo de consultas divulgadas pela Organização da Aviação Civil Internacional na sua respectiva versão vigente.

(4) Os tributos, encargos e taxas serão expressos e pagos na respectiva moeda nacional.

Artigo 7**Iisenção de Direitos Alfandegários e Outros Tributos**

(1) Aeronaves utilizadas pela companhia designada por uma Parte Contratante que entram no território da outra Parte Contratante, saem deste território ou o sobrevoam, inclusive os combustíveis, lubrificantes e outras reservas técnicas consumíveis contidas em tanques ou outros recipientes a bordo da aeronave, por exemplo fluido hidráulico ou fluido de arrefecimento, peças sobressalentes, equipamento de uso normal e provisões de bordo, ficarão isentos de direitos alfandegários ou de outros tributos cobrados por ocasião da importação, exportação ou do trânsito de mercadorias. Tal isenção também se aplica aos bens a bordo das aeronaves que são consumidos durante o voo sobre o território da outra Parte Contratante.

(2) Combustíveis, lubrificantes e outras reservas técnicas consumíveis, por exemplo fluido descongelante, peças sobressalentes, equipamento de uso normal e provisões de bordo que são importados temporariamente no território de uma Parte Contratante, para ali serem

1. consumidos imediatamente ou após armazenagem; ou
2. instalados ou carregados a bordo de aeronaves de uma companhia designada pela outra Parte Contratante; ou
3. de outra forma reexportados do território da primeira Parte Contratante,

ficarão isentos dos direitos alfandegários e dos demais tributos mencionados no parágrafo 1. Documentos de transporte de uma

nehmens 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 eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben sowie von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben. Satz 1 steht der diskriminierungsfreien Erhebung der in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben auf Treibstoffe durch die Bundesrepublik Deutschland nicht entgegen, sofern diese Treibstoffe im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland zum Verbrauch in einem Luftfahrzeug eines bezeichneten Unternehmens der Republik Angola für den Verkehr zwischen einem Punkt im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und einem anderen Punkt im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland oder einem Punkt im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union an Bord genommen werden.

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

(5) Jede Vertragspartei gewährt für Gegenstände und Dienstleistungen, die einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei geliefert beziehungsweise 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 8

Steuern vom Einkommen und vom Vermögen

Besteht ein Abkommen oder eine Übereinkunft zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Angola zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen, bleiben die entsprechenden Regelungen dieses Abkommens oder dieser Übereinkunft unberührt.

Artikel 9

Transfer der Einnahmeüberschüsse

(1) Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, den Unterschied zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei durch Direktverkauf oder über einen Verkaufsagenten sowie durch ergänzende Dienstleistungen erzielten Einnahmen und den Kosten frei und ohne Einschränkungen in ihren Heimatstaat zu transferieren, einschließlich der bis zum Transfer angefallenen Zinsen.

(2) Die Transfers erfolgen unbeschadet der im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei geltenden Steuergesetze.

(3) Den von den Vertragsparteien bezeichneten Unternehmen wird die entsprechende Genehmigung für die Durchführung solcher Transfers mit der geringst möglichen Verzögerung in frei konvertierbarer Währung zum jeweils gültigen offiziellen Wechselkurs erteilt.

Artikel 10

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

companhia designada por uma Parte Contratante serão, por ocasião da importação no território da outra Parte Contratante, também isentos de direitos alfandegários e dos demais tributos mencionados no parágrafo 1.

(3) Combustíveis, lubrificantes e outras reservas técnicas consumíveis que sejam carregados no território de uma Parte Contratante a bordo de aeronaves de uma companhia designada pela outra Parte Contratante e que sejam utilizados nos serviços aéreos internacionais, serão isentos de direitos alfandegários e dos demais tributos mencionados no parágrafo 1 e de eventuais impostos especiais de consumo. Esta primeira frase não contradiz a cobrança, em base não discriminatória, de direitos alfandegários e outros tributos sobre combustíveis mencionados no parágrafo 1 por parte da República Federal da Alemanha, desde que estes combustíveis tenham sido carregados a bordo para consumo numa aeronave de uma companhia designada pela República de Angola para o transporte entre um ponto no território da República Federal da Alemanha e um outro ponto no território da República Federal da Alemanha ou um ponto no território de um outro Estado-Membro da União Europeia.

(4) Uma Parte Contratante poderá manter os bens mencionados nos parágrafos 1 a 3 sob controlo alfandegário.

(5) Cada Parte Contratante concederá, em base de reciprocidade, a desoneração do imposto de valor acrescentado ou de outros impostos indirectos similares sobre bens e serviços fornecidos a uma companhia designada pela outra Parte Contratante e usados para fins dos seus negócios. A desoneração de impostos poderá dar-se em forma de isenção ou restituição.

Artigo 8

Impostos sobre Rendimento e Património

Nos casos de existência de um Acordo ou Convenção entre a República Federal da Alemanha e a República de Angola para evitar a dupla tributação em matéria de impostos sobre o rendimento e impostos sobre o património mantêm-se inalteradas as disposições do respectivo Acordo ou Convenção.

Artigo 9

Transferência dos Excessos de Receitas

(1) As companhias designadas de cada Parte Contratante têm o direito de transferir ao seu Estado de origem, livremente e sem restrições, a diferença entre as receitas obtidas directamente ou através de um agente de vendas, bem como através de serviços suplementares, e as despesas, incluindo os juros comerciais angariados das receitas enquanto os depósitos aguardam pela transferência.

(2) Essas transferências podem ser feitas sem prejuízo de quaisquer obrigações fiscais em vigor no território de cada Parte Contratante.

(3) Às companhias designadas pelas Partes Contratantes será concedida, no prazo processual mais curto, a autorização necessária para efectuarem as transferências em moeda livremente convertível à taxa de câmbio oficial aplicável no momento.

Artigo 10

Princípios Básicos da Operação dos Serviços Aéreos

(1) A qualquer companhia designada por ambas as Partes Contratantes dar-se-á a justa e idêntica oportunidade de operar serviços aéreos nas rotas especificadas em conformidade com o Artigo 2 parágrafo 2.

(2) Ao operar os serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas em conformidade com o Artigo 2 parágrafo 2, cada companhia designada por uma Parte Contratante levará

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

1. an die Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmen bezeichnet hat,
2. an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des inländischen und regionalen Fluglinienverkehrs und
3. an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Linien des Durchgangsverkehrs.

(4) Um eine billige und gleiche Behandlung jedes bezeichneten Unternehmens zu gewährleisten, bedürfen die Flugpläne hinsichtlich der Streckenführung, der Anzahl der Wochendienste und der zum Einsatz vorgesehenen Luftfahrzeuge 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 11

Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

(1) Jedes bezeichnete Unternehmen teilt den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens 45 Tage 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 12

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 in den Beförderungsdokumenten angegebene Abgangspunkt der Beförderung liegt.

(2) Die bezeichneten Unternehmen berücksichtigen in ihren Tarifen 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.

em consideração os interesses de cada companhia designada pela outra Parte Contratante, a fim de não prejudicar de forma impertinente os serviços aéreos operados por estas companhias nas mesmas rotas ou partes destas.

(3) Os serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas em conformidade com o Artigo 2 parágrafo 2 terão como objetivo primário uma oferta que corresponda à procura previsível de serviços de transporte de e para o território da Parte Contratante que tenha designado as companhias. O direito destas companhias de realizarem serviços de transporte entre pontos no território da outra Parte Contratante numa rota especificada em conformidade com o Artigo 2 parágrafo 2 e pontos em terceiros Estados será exercido, no interesse de um desenvolvimento ordenado do tráfego aéreo internacional, de tal maneira que a oferta de serviços de transporte seja adaptada

1. à procura de tráfego para e do território da Parte Contratante que tenha designado as companhias,
2. à procura de tráfego existente nas áreas atravessadas em voo, levando em consideração os serviços aéreos nacionais e regionais e
3. aos requisitos de uma operação económica nas rotas de trânsito.

(4) Para garantir um tratamento justo e idêntico de cada companhia designada, os horários estabelecidos de voo no que diz respeito às rotas, à quantidade de frequências semanais e aos tipos de aeronaves previstos estarão sujeitos à autorização das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

(5) As autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes deverão empreender esforços, se necessário, para obterem um entendimento satisfatório com respeito à oferta de transporte e às frequências.

Artigo 11

Comunicação de Informações Operacionais e Estatísticas

(1) Cada companhia designada comunicará às autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes, o mais tardar 45 dias antes do início dos serviços aéreos nas rotas especificadas em conformidade com o Artigo 2 parágrafo 2 e antes do início de cada período de horário de voos que se segue, o tipo de serviços, os tipos de aeronaves previstos e os horários de voos. Alterações feitas em curto prazo deverão ser comunicadas imediatamente.

(2) A autoridade aeronáutica de uma Parte Contratante colocará à disposição da autoridade aeronáutica da outra Parte Contratante, a solicitação, todos os documentos de elaboração periódica ou outros dados estatísticos das companhias designadas que possam ser pertinentemente solicitados, para verificar a oferta de serviços de transporte de cada companhia designada pela primeira Parte Contratante nas rotas especificadas em conformidade com o Artigo 2 parágrafo 2. Estes documentos deverão conter todas as informações necessárias para se determinar a quantidade de tráfego e as origens e destinos de tal tráfego.

Artigo 12

Tarifas

(1) As tarifas para o transporte de passageiros aplicadas por uma companhia designada nas rotas especificadas em conformidade com o Artigo 2 parágrafo 2 estarão sujeitas à autorização da autoridade aeronáutica da Parte Contratante em cujo território se encontra o ponto de partida do voo de acordo com os documentos de transporte.

(2) As companhias designadas, ao fixar as suas tarifas, levarão em consideração as condições existentes de concorrência e de mercado, bem como os interesses dos usuários. A autoridade aeronáutica competente somente poderá recusar a autorização da tarifa se esta não cumprir com estes critérios.

(3) Widerspricht die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei einem ihr zur Genehmigung vorgelegten Tarif, so darf der Tarif nicht angewendet werden. Anzuwenden ist weiterhin der bisherige Tarif, der durch den neuen Tarif ersetzt werden sollte.

Artikel 13

Gewerbliche Tätigkeiten

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen zu unterhalten sowie kaufmännisches, technisches und Verwaltungspersonal zu beschäftigen, soweit sie von dem bezeichneten Unternehmen benötigt werden. Personen, die nicht Staatsangehörige der Vertragsparteien oder eines Mitgliedstaats der Europäischen Union sind, können nur dann beschäftigt werden, wenn im Einzelfall eine Erklärung zur Bereitschaft einer Rückübernahme eines Staates vorliegt.

(2) Bei Einrichtung und Betrieb der Niederlassungen sowie bei der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 ist das am Ort der Niederlassung geltende innerstaatliche Recht, insbesondere die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise und den Aufenthalt von Ausländern, einzuhalten.

(3) Jedes bezeichnete Unternehmen verfügt über das Recht, seine eigenen Bodenabfertigungsdienste im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu erbringen oder diese Dienstleistungen andernfalls nach Wahl ganz oder zum Teil nach außen an beliebige, zur Erbringung solcher Dienste zugelassene Dienstleister zu vergeben. Für den Fall, dass oder solange wie die für die Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei geltenden Gesetze und Vorschriften die Freiheit zur Vergabe dieser Dienstleistungen nach außen oder zur Selbstabfertigung ausschließen oder beschränken, wird jedes bezeichnete Unternehmen hinsichtlich des Zugangs zur Selbstabfertigung und zu Bodenabfertigungsdiensten, die von einem oder mehreren Dienstleistern erbracht werden, auf nichtdiskriminierende Weise behandelt.

(4) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, seine Beförderungsleistungen unmittelbar in eigenen Verkaufsräumen, durch seine Agenten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei und im Wege des elektronischen Direktvertriebs 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.

(6) Die Vertragsparteien können weitere Formen der gewerblichen Zusammenarbeit wie insbesondere Code Sharing-Regelungen vereinbaren.

Artikel 14

Intermodal-Verkehr

Jede Vertragspartei gewährt den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit in billiger und gerechter Weise den Zugang zu und die Nutzung von anderen Bodenverkehrsträgern in ihrem Hoheitsgebiet sowie die Ausübung von allen Tätigkeiten, die damit in unmittelbarem Zusammenhang stehen.

Artikel 15

Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnisscheinen

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die nach den Gesetzen und Vorschriften einer Ver-

(3) Se a autoridade aeronáutica de uma Parte Contratante impugnar uma tarifa que foi submetida à sua autorização, esta tarifa não poderá ser aplicada. Continuará a ser aplicável a tarifa que deveria ter sido substituída pela nova tarifa.

Artigo 13

Actividades Comerciais

(1) Cada Parte Contratante, em base de reciprocidade, concederá a qualquer companhia designada pela outra Parte Contratante o direito de manter sucursais no seu território e de empregar pessoal comercial, técnico e administrativo, desde que a companhia designada de tal necessite. Pessoas que não são nacionais das Partes Contratantes ou de um Estado-Membro da União Europeia só poderão ser empregadas se em cada caso individual exista uma declaração de um Estado que garanta a readmissão de tais pessoas.

(2) A instalação e o funcionamento das sucursais e o emprego de pessoal em conformidade com o parágrafo 1 estarão sujeitos à legislação nacional aplicável no lugar das sucursais, especificamente às leis e demais regulamentos sobre a entrada e permanência de estrangeiros.

(3) Cada companhia designada terá o direito de fornecer os seus próprios serviços de assistência em terra no território da outra Parte Contratante ou de outro modo celebrar um contrato sobre esses serviços, no todo ou em parte, a seu critério, com quaisquer fornecedores autorizados a proporcionarem tais serviços. Onde e enquanto as leis e regulamentos sobre os serviços de assistência em terra, em vigor no território de uma Parte Contratante, impeçam ou limitem a liberdade de contratar outros fornecedores ou de fornecer serviços próprios, cada companhia designada será tratada de forma não discriminatória no que se refere ao acesso a serviços próprios e a serviços de assistência em terra proporcionados por um ou mais fornecedores.

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

(5) Cada Parte Contratante readmitirá sem formalidades as pessoas que tiverem entrado no território da outra Parte Contratante nos termos do parágrafo 1, se as autoridades competentes da outra Parte Contratante notificarem à Parte Contratante obrigada à readmissão que há um caso concreto de permanência ilegal da respectiva pessoa no seu território.

(6) As Partes Contratantes poderão acordar outras formas de cooperação comercial, sobretudo sobre regimes de partilha de código.

Artigo 14

Transporte Intermodal

Cada Parte Contratante concederá às companhias designadas pela outra Parte Contratante, em base de reciprocidade e de forma justa e idêntica, o acesso a e a utilização de outros transportadores de superfície no seu território, bem com o direito de exercer todas as actividades que estão directamente relacionadas neste contexto.

Artigo 15

Reconhecimento de Certificados e Licenças

Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças emitidos ou reconhecidos como válidos em con-

tragspartei ausgestellt oder als gültig anerkannt worden und noch nicht abgelaufen sind, werden von der anderen Vertragspartei für die Durchführung der vereinbarten Dienste als gültig anerkannt, vorausgesetzt, die Anforderungen, nach denen diese Zeugnisse oder Erlaubnisscheine ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind, entsprechen den Mindestanforderungen, die nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen aufgestellt werden, oder sie gehen darüber hinaus.

Artikel 16

Luftverkehrssicherheit

(1) Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angewendeten Sicherheitsnormen für Flugbesatzungen, Luftfahrzeuge oder ihren Betrieb beantragen. Solche Konsultationen finden innerhalb von dreißig (30) Tagen nach dem Zeitpunkt des Antrags statt.

(2) Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei Sicherheitsnormen in einem solchen Bereich nicht wirksam anwendet und durchführt, die wenigstens den Mindestanforderungen entsprechen, die zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegt worden sind, so notifiziert die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Feststellungen sowie die Schritte, die zur Erfüllung dieser Mindestanforderungen für notwendig erachtet werden, und die andere Vertragspartei trifft angemessene Abhilfemaßnahmen. Trifft die andere Vertragspartei nicht innerhalb von fünfzehn (15) Tagen, oder innerhalb einer zuvor bilateral vereinbarten abweichenden Frist, angemessene Maßnahmen, so ist dies ein Grund für die Anwendung des Artikels 4.

(3) Ungeachtet der in Artikel 33 des Zivilluftfahrt-Abkommens genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von den bezeichneten Unternehmen auf Diensten von oder nach dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingesetzt wird, während es sich im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei befindet, einer Kontrolle (Vorfeldkontrolle) durch befugte Vertreter der anderen Vertragspartei unterzogen werden kann, vorausgesetzt, dies führt nicht zu einer unzumutbaren Verspätung; diese Vorfeldkontrolle kann an Bord und in der Umgebung des Luftfahrzeugs erfolgen und hat den Zweck der Überprüfung der Gültigkeit der Luftfahrzeug- und Flugbesatzungspapiere und des erkennbaren Zustands des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung.

(4) Gibt eine solche Vorfeldkontrolle oder Reihe von Vorfeldkontrollen Anlass zu

1. ernsthaften Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Mindestanforderungen entspricht, oder
2. ernsthaften Bedenken, dass die zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Sicherheitsnormen nicht wirksam angewendet und durchgeführt werden,

so steht es der Vertragspartei, welche die Vorfeldkontrolle durchführt, im Sinne des Artikels 33 des Zivilluftfahrt-Abkommens frei, den Schluss zu ziehen, dass die Anforderungen, unter denen Zeugnisse und Erlaubnisscheine für dieses Luftfahrzeug oder diese Flugbesatzung ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, oder dass die Anforderungen, unter denen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, den nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Mindestanforderungen weder entsprechen noch darüber hinausgehen.

(5) Wird der Zugang zum Zweck einer nach Absatz 3 erfolgten Vorfeldkontrolle eines von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeugs von einem Vertreter dieses Unternehmens verweigert, so steht es der anderen Vertragspartei frei, anzunehmen, dass Anlass zu ernsthaften Bedenken der in Absatz 4 genannten Art besteht, und die in jenem Absatz genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.

formidade com as leis e regulamentos de uma Parte Contratante e que não tenham ainda expirado, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para a operação dos serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças tenham sido emitidos ou reconhecidos como válidos sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos segundo a Convenção sobre Aviação Civil.

Artigo 16

Segurança Operacional

(1) Cada Parte Contratante poderá solicitar em qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança aplicadas pela outra Parte Contratante a tripulações, aeronaves ou às suas operações. Tais consultas serão realizadas dentro do prazo de trinta (30) dias após a apresentação da respectiva solicitação.

(2) Se, depois de tais consultas, uma Parte Contratante chegar à conclusão de que a outra Parte Contratante não aplica e executa de maneira eficaz, nos mencionados âmbitos, as normas de segurança pelo menos iguais aos requisitos mínimos então estabelecidos de acordo com a Convenção sobre Aviação Civil, a primeira Parte Contratante comunicará à outra Parte Contratante esta sua conclusão e as medidas por ela consideradas necessárias para o cumprimento de tais requisitos mínimos; a outra Parte Contratante tomará as medidas correctivas adequadas. Se a outra Parte Contratante não tomar as medidas correctivas adequadas dentro do prazo de quinze (15) dias ou num outro período antes acordado bilateralmente, tal constituirá motivo para a aplicação das disposições do Artigo 4.

(3) Sem prejuízo das obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção sobre Aviação Civil, é acordado que cada aeronave operada pelas companhias designadas em serviços do território e para o território da outra Parte Contratante poderá ser sujeita, enquanto se encontrar no território da outra Parte Contratante, a um controlo (inspecção de rampa) por representantes autorizados da outra Parte Contratante, desde que esse controlo não cause demoras intoleráveis; esta inspecção de rampa poderá ser efectuada a bordo e à volta da aeronave e terá o objectivo de verificar tanto a validade dos documentos da aeronave e da tripulação, quanto o estado da aeronave e dos seus equipamentos.

(4) Se uma inspecção de rampa ou uma série de inspecções de rampa derem motivo a:

1. sérias preocupações de que a aeronave ou a operação da aeronave não cumpra com os requisitos mínimos então estabelecidos pela Convenção sobre Aviação Civil, ou
2. sérias preocupações de não sejam cumpridas e executadas eficazmente as normas de segurança então estabelecidas pela Convenção sobre Aviação Civil,

a Parte Contratante que executa a inspecção de rampa poderá, nos termos do Artigo 33 da Convenção sobre Aviação Civil, concluir que os requisitos segundo os quais foram emitidos ou convalidados os certificados e licenças para esta aeronave ou esta tripulação, ou que os requisitos segundo os quais esta aeronave é operada, não são iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção sobre Aviação Civil.

(5) Caso o acesso para a execução da inspecção de rampa, nos termos do parágrafo 3, de uma aeronave operada pelas companhias designadas de uma Parte Contratante seja negado por um representante da respectiva companhia, a outra Parte Contratante poderá deduzir que existem sérias preocupações do tipo a que se refere o parágrafo 4, e poderá tirar as conclusões mencionadas naquele parágrafo.

(6) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsgenehmigungen für den internationalen Fluglinienverkehr eines oder mehrerer Unternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich dann auszusetzen oder zu ändern, wenn die erste Vertragspartei – als Ergebnis einer Vorfeldkontrolle oder einer Reihe von Vorfeldkontrollen oder weil ihr der Zugang zum Zweck einer Vorfeldkontrolle verweigert wird oder aufgrund von Konsultationen oder auf andere Weise – zu dem Schluss kommt, dass für die Sicherheit des Betriebs eines Unternehmens sofortige Maßnahmen erforderlich sind.

(7) Jede Maßnahme einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit Absatz 2 oder 6 wird eingeleitet, wenn die Grundlage für die Ergreifung dieser Maßnahme nicht mehr besteht.

(8) Hat die Bundesrepublik Deutschland ein Unternehmen bezeichnet, dessen wirksame gesetzliche Kontrolle von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union wahrgenommen und aufrechterhalten wird, so gelten die Rechte der anderen Vertragspartei nach diesem Artikel bezüglich der Annahme, Ausübung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsnormen durch den betreffenden anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union und bezüglich der Betriebsgenehmigungen für den internationalen Fluglinienverkehr dieses Unternehmens gleichermaßen.

Artikel 17 **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 Abkommen vom 14. September 1963 über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem Übereinkommen vom 16. Dezember 1970 zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, dem Übereinkommen vom 23. September 1971 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem Protokoll vom 24. Februar 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, in Ergänzung des Übereinkommens vom 23. September 1971 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 werden, soweit durchführbar, auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen getroffen.

(6) Cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente as licenças de exploração para os serviços aéreos internacionais de uma ou várias companhias designadas da outra Parte Contratante, caso a primeira Parte Contratante conclua – como resultado de uma inspeção de rampa ou de uma série de inspeções de rampa ou da recusa de acesso para fins de inspeção de rampa ou como resultado de consultas ou de qualquer outro modo – que são necessárias medidas imediatas para garantir a segurança operacional de uma companhia.

(7) Qualquer medida tomada por uma Parte Contratante em conformidade com os parágrafos 2 ou 6 ficará sem efeito se deixarem de existir os motivos que levaram à tomada desta medida.

(8) Caso a República Federal da Alemanha tenha designado uma companhia cujo controlo regulamentar eficaz seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da União Europeia, os direitos da outra Parte Contratante nos termos deste Artigo serão aplicados de igual modo no que respeita à adopção, exercício ou manutenção das normas de segurança por esse outro Estado-Membro da União Europeia e às licenças de exploração dessa companhia para os serviços aéreos internacionais.

Artigo 17 **Segurança da Aviação**

(1) Em conformidade com os seus direitos e obrigações no âmbito do Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam a sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita. Sem limitar o carácter geral dos seus direitos e obrigações no âmbito do Direito Internacional, as Partes Contratantes actuarão, em particular, em conformidade com a Convenção referente às infracções e a certos outros actos cometidos a bordo de aeronaves, de 14 de Setembro de 1963, com a Convenção para a repressão da captura ilícita de aeronaves, de 16 de Dezembro de 1970, com a Convenção para a repressão de actos ilícitos contra a segurança da aviação civil, de 23 de Setembro de 1971, e com o Protocolo para a repressão de actos ilícitos de violência nos aeroportos ao serviço da aviação civil internacional, de 24 de Fevereiro de 1988, complementar à Convenção para a repressão de actos ilícitos contra a segurança da aviação civil, adoptada em 23 de Setembro de 1971.

(2) As Partes Contratantes dar-se-ão, a solicitação, todo o apoio mútuo necessário para impedir a captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulantes, de aeroportos e de instalações de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

(3) Se uma aeronave civil for capturada ilicitamente ou se ocorrerem ou forem ameaçados outros actos de interferência ilícita contra a segurança de uma tal aeronave, dos seus passageiros e tripulantes, bem como contra a segurança de aeroportos e de instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes apoiar-se-ão mediante consultas mútuas, facilitando a telecomunicação e outras medidas apropriadas destinadas a pôr termo a tais incidentes ou a tais ameaças tão rapidamente quanto possível e com o mínimo de risco para a vida.

(4) Cada Parte Contratante tomará todas as medidas que julgue realizáveis para assegurar que uma aeronave capturada ilicitamente ou contra a qual tenham sido cometidos outros actos de interferência ilícita e que se encontre em terra no seu território seja detida ali, a menos que a sua partida seja necessária em face do imperioso dever de proteger as vidas da tripulação e dos passageiros. Tais medidas serão acordadas, sempre que sejam realizáveis, mediante consultas mútuas.

(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

1. die Halter von in ihren Registern eingetragenen Luftfahrzeugen oder
2. die Luftfahrzeughalter, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder – im Fall der Bundesrepublik Deutschland – Luftfahrzeughalter, die gemäß den EU-Verträgen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland niedergelassen sind und über gültige Betriebsgenehmigungen nach dem Recht der Europäischen Union verfügen, sowie
3. 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 Luftsicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet festgelegt wurden. Für den Ausflug aus oder den Aufenthalt in dem Hoheitsgebiet der Republik Angola müssen Luftfahrzeughalter die Luftsicherheitsvorschriften gemäß dem in diesem Land geltenden Recht einhalten. Für den Einflug in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und den Ausflug aus oder den Aufenthalt in dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland müssen Luftfahrzeughalter die Luftsicherheitsvorschriften gemäß dem deutschen Recht und dem Recht der Europäischen Union einhalten. 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 dem und beim Einsteigen oder Beladen wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Anwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(7) Weicht eine Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels ab, so können die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der erstgenannten Vertragspartei ersuchen. Kommt innerhalb eines Monats nach dem Datum dieses Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigungen für den internationalen Fluglinienverkehr 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 18

Überprüfung von Reisedokumenten und nicht einreiseberechtigten Personen

(1) Jede 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) Eine Vertragspartei nimmt eine Person, die an ihrem Zielort im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei 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 Vertrags-

(5) As Partes Contratantes agirão, nas suas relações recíprocas, de acordo com as disposições sobre segurança da aviação que sejam estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção sobre Aviação Civil, sempre que estas disposições sobre segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes; estas exigem que

1. operadores de aeronaves por elas registadas, ou
 2. operadores de aeronaves que tenham o seu centro principal de actividades ou residam permanentemente no território das Partes Contratantes, ou – tratando-se da República Federal da Alemanha – operadores de aeronaves que tenham uma sucursal no território da República Federal da Alemanha em conformidade com os Tratados da UE e disponham de licenças válidas de exploração de acordo com a legislação da União Europeia, bem como
 3. operadores de aeroportos nos seus territórios
- actuem em conformidade com tais disposições sobre segurança aérea.

(6) Cada Parte Contratante concorda que se possa exigir destes operadores de aeronaves que cumpram com as disposições sobre segurança aérea mencionadas no parágrafo 5, que foram definidas pela outra Parte Contratante para a entrada no seu território. Para a saída de ou a permanência no território da República de Angola, os operadores de aeronaves deverão observar as disposições sobre segurança aérea em conformidade com a legislação em vigor naquele país. Para a entrada no território da República Federal da Alemanha e para a saída de ou a permanência no território da República Federal da Alemanha, os operadores de aeronaves deverão observar as disposições sobre segurança aérea em conformidade com a legislação alemã e com a legislação da União Europeia. Cada Parte Contratante garantirá que no seu território sejam aplicadas de maneira eficaz as medidas para a protecção de aeronaves, para o controlo de passageiros, tripulantes e bagagem de mão, e para a fiscalização adequada de segurança em bagagens, cargas e provisões de bordo antes de e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante considerará de modo favorável qualquer solicitação da outra Parte Contratante de tomar medidas especiais razoáveis de segurança para enfrentar uma determinada ameaça.

(7) Se uma Parte Contratante deixar de cumprir as disposições sobre segurança aérea formuladas neste Artigo, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante poderão solicitar a realização imediata de consultas com as autoridades aeronáuticas da primeira Parte Contratante. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro do prazo de um mês a partir da data da solicitação, tal constituirá motivo para a retenção, revogação, limitação ou condicionamento das licenças de exploração para serviços aéreos internacionais de uma ou várias companhias aéreas da primeira Parte Contratante. Quando justificado por uma emergência séria, uma Parte Contratante poderá tomar medidas provisionais antes de findar o referido mês.

Artigo 18

Controlo de Documentos de Viagem e de Pessoas Não Autorizadas para Entrar

(1) Cada Parte Contratante permitirá, no seu território, que as companhias designadas pela outra Parte Contratante tomem medidas para garantir que somente sejam transportadas pessoas que disponham dos documentos de viagem exigidos para entrada no ou trânsito pelo território da outra Parte Contratante.

(2) Uma Parte Contratante acolherá, para exame, uma pessoa que tenha sido rejeitada no seu lugar de destino no território da outra Parte Contratante após se ter constatado ali que ela não estava autorizada para entrar, se esta pessoa antes da sua partida tenha permanecido no território daquela Parte Contratante.

partei aufgehalten hat. Eine Vertragspartei weist jedoch eine Person nicht in das Land der anderen Vertragspartei zurück, wenn sie von der anderen Vertragspartei zuvor zurückgewiesen wurde.

(3) Hat eine Person, von der festgestellt worden ist, dass sie nicht einreiseberechtigt ist, ihre Reisedokumente verloren oder zerstört, so erkennen die Vertragsparteien ein von den Behörden der anderen Vertragspartei ausgestelltes Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

(4) Absatz 2 schließt nicht aus, dass die Behörden einer Vertragspartei eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person weiter überprüfen, insbesondere um festzustellen, ob Gründe für ihre Aufnahme vorliegen, 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.

Artikel 19

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 20

Konsultationen

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans, von Auslegungsfragen oder von wettbewerbsrelevanten Verhaltensweisen, welche die Luftverkehrsmärkte der Vertragsparteien betreffen, 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 19 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 21

Beilegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 20 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

Contudo, uma Parte Contratante não reenviará uma pessoa para o território da outra Parte Contratante se ela tiver sido anteriormente rejeitada pela outra Parte Contratante.

(3) Se uma pessoa, tendo sido considerada como não autorizada para entrar, tiver perdido ou destruído os seus documentos de viagem, as Partes Contratantes reconhecerão um documento emitido pelas autoridades da outra Parte Contratante que ateste as circunstâncias de partida e chegada.

(4) Com o parágrafo 2 não se pretende excluir que as autoridades de uma Parte Contratante examinem posteriormente uma pessoa rejeitada que não estava autorizada para entrar, especialmente para verificar se existem motivos para a sua admissão ou para tomar providências para a sua transferência, remoção ou deportação para um Estado do qual ela seja nacional ou no qual ela possa ser admitida por outras razões.

Artigo 19

Intercâmbio de Opiniões

Se necessário, terá lugar um intercâmbio de opiniões entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes com a finalidade de se alcançar uma estreita cooperação e o entendimento em todos os assuntos que se referem à aplicação do presente Acordo.

Artigo 20

Consultas

Uma Parte Contratante poderá solicitar consultas, a qualquer momento, com o objectivo de discutir alterações do presente Acordo ou do Quadro de Rotas, questões relativas à interpretação ou ao comportamento relevantes do ponto de vista concorrencial e que dizem respeito aos mercados de tráfego aéreo das Partes Contratantes. Tal também se aplica a discussões sobre a aplicação do presente Acordo se uma Parte Contratante considerar que o intercâmbio de opiniões segundo o Artigo 19 não tenha produzido nenhum resultado satisfatório. As consultas começarão dentro do prazo de dois meses após a data de entrada da solicitação junto da outra Parte Contratante.

Artigo 21

Solução de Litígios

(1) Quando uma divergência de opiniões com respeito à interpretação ou aplicação do presente Acordo não puder ser resolvida em conformidade com o Artigo 20, a matéria poderá ser submetida, a pedido de uma Parte Contratante, a um tribunal arbitral.

(2) O tribunal arbitral será constituído conforme o caso, com a nomeação por cada Parte Contratante de um membro, e estes dois membros concordarão num nacional de um terceiro Estado como presidente, a ser nomeado pelos Governos das Partes Contratantes. Os membros serão nomeados dentro do prazo de dois meses, o presidente dentro do prazo de três meses, depois de que uma Parte Contratante tenha comunicado à outra a sua intenção de submeter a divergência de opiniões a um tribunal arbitral.

(3) Se não forem observados os prazos especificados no parágrafo 2, cada Parte Contratante poderá, na falta de outro acordo, pedir ao Presidente do Conselho de Organização da Aviação Civil Internacional que proceda às nomeações necessárias. Se o Presidente for um nacional de uma das Partes Contratantes ou se ele estiver por alguma outra razão impedido, o Vice-Presidente que o substitui procederá às respectivas nomeações.

(4) O tribunal arbitral tomará as suas decisões por maioria de votos. As suas decisões serão vinculativas para as Partes Contratantes. Cada Parte Contratante arcará com as despesas do seu membro e com os custos da sua representação no procedimento perante o tribunal arbitral. As despesas do presidente e

Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im Übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 22

Mehrseitige Übereinkünfte

Tritt eine von den Vertragsparteien angenommene allgemeine mehrseitige Luftverkehrsübereinkunft in Kraft, so gehen deren Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit eine mehrseitige Übereinkunft dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 20 statt.

Artikel 23

Ratifikation, Inkrafttreten, Geltungsdauer

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation, die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich ausgetauscht.

(2) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

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

Artikel 24

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

(1) Dieses Abkommen und jede Änderung desselben werden von der Bundesrepublik Deutschland 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 Bundesrepublik Deutschland veranlasst.

Artikel 25

Kündigung

Jede 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 Luanda am 7. Februar 2020 in zwei Urschriften, jede in deutscher und portugiesischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

quaisquer outros custos serão divididos em partes iguais entre as Partes Contratantes. Em todos os outros aspectos, o tribunal arbitral determinará o seu próprio procedimento.

Artigo 22

Acordos Multilaterais

Caso entre em vigor um Acordo multilateral geral sobre Serviços de Transporte Aéreo, aprovado pelas Partes Contratantes, prevalecerão as disposições desse Acordo. Quaisquer discussões que tenham o objectivo de determinar em que sentido um Acordo multilateral termina, substitui, altera ou complementa o presente Acordo, terão lugar em conformidade com o Artigo 20.

Artigo 23

Ratificação, Entrada em Vigor, Período de Vigência

(1) Este Acordo terá de ser ratificado; os instrumentos de ratificação serão trocados o mais breve possível.

(2) Este Acordo entrará em vigor um mês após a troca dos instrumentos de ratificação.

(3) Este Acordo é celebrado por tempo indeterminado.

(4) Este Acordo será provisoriamente aplicado até à sua entrada em vigor, em conformidade com a respectiva legislação nacional das Partes Contratantes.

Artigo 24

Registo na Organização da Aviação Civil Internacional e nas Nações Unidas

(1) O presente Acordo e quaisquer alterações a ele serão comunicados à Organização da Aviação Civil Internacional, pela República Federal da Alemanha para fins de registo.

(2) O registo do presente Acordo no Secretariado das Nações Unidas em conformidade com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas será efectuado, imediatamente após a sua entrada em vigor, pela República Federal da Alemanha.

Artigo 25

Rescisão

Cada Parte Contratante poderá comunicar à outra Parte Contratante, em qualquer momento, a sua decisão de rescindir o presente Acordo. A rescisão será comunicada simultaneamente à Organização da Aviação Civil Internacional. Em tal caso, o Acordo deixará de vigorar doze meses após a data de recebimento da comunicação pela outra Parte Contratante, a menos que a rescisão seja retirada, mediante acordo, antes de findar este prazo. Na falta de aviso de recebimento pela outra Parte Contratante, a comunicação será considerada como recebida catorze dias após o recebimento da comunicação pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Feito em Luanda aos 7 de Fevereiro de 2020 em dois originais, nos idiomas alemão e português, fazendo igualmente fé ambas as versões.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Pela República Federal da Alemanha

Dirk Lölke

Für die Republik Angola
Pela República de Angola

Ricardo Daniel Sandão Queirós Veigas de Abreu

Denkschrift

A. Allgemeiner Teil

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Dieser kann nur betrieben werden, wenn die andere Vertragspartei den deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte für den Überflug über ihr Gebiet, den Einflug in ihr Gebiet und den Ausflug aus ihrem Gebiet gewährt.

Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt. Um ein derartiges Abkommen handelt es sich bei dem am 7. Februar 2020 in Luanda/Angola unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Angola.

Die eingeräumten Verkehrsrechte werden in einem als Protokoll vereinbarten Fluglinienplan festgelegt. Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen leichter und schneller anzupassen.

Vorgaben, die sich aus dem Recht der Europäischen Union ergeben, werden mit dem Abkommen gewährt.

B. Besonderer Teil

Artikel 1 erläutert die Bedeutung der im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2 legt die gewährten Freiheitsrechte der Zivilluftfahrt in den Beziehungen zwischen den Vertragsparteien fest.

Die Artikel 3 und 4 legen das Verfahren und die Voraussetzungen für die Erteilung, die Aussetzung, die Einschränkung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Fluglinienverkehrs fest. Von dem Recht des Widerrufs der Aussetzung oder der Einschränkung der Betriebsgenehmigung wird grundsätzlich nur nach Konsultationen der Vertragsparteien Gebrauch gemacht.

Artikel 5 stellt sicher, dass beim Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthalts die innerstaatlichen Vorschriften im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei durch die bezeichneten Unternehmen einzuhalten sind.

Artikel 6 sichert diskriminierungsfreie Behandlung zu bei den im Zusammenhang mit der Benutzung der Flughäfen, der Flugsicherung oder anderer Luftfahrtdienste und -einrichtungen anfallenden Gebühren und Entgelten. Die erhobenen Gebühren und Entgelte sind zudem kostenbezogen festzulegen.

Artikel 7 gewährt auf Basis der Gegenseitigkeit weitgehende Abgabefreiheit für verwendete Luftfahrzeuge einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte sowie Beförderungsdokumente. Er

sichert darüber hinaus auf der Basis der Gegenseitigkeit Entlastungen von der Umsatzsteuer oder einer ähnlich ausgestalteten indirekten Steuer.

Artikel 8 stellt klar, dass Regelungen eines Doppelbesteuerungsabkommens durch dieses Abkommen unberührt bleiben.

Artikel 9 regelt das Recht auf freien Transfer von Einkünften.

Artikel 10 soll ein zufriedenstellendes Beförderungangebot sicherstellen. Das zulässige Beförderungangebot wird gemeinsam durch die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien festgelegt.

Artikel 11 verpflichtet zur Übermittlung von Betriebsangaben und zum Austausch statistischer Unterlagen.

Artikel 12 enthält nähere Bestimmungen hinsichtlich der Tarifgestaltung.

Artikel 13 regelt das Niederlassungsrecht der bezeichneten Luftfahrtunternehmen, das Recht der Selbstabfertigung und das Recht des freien Verkaufs der Beförderungsdienste.

Artikel 14 eröffnet auf Basis der Gegenseitigkeit den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien die Möglichkeit der Nutzung des Landverkehrs.

Artikel 15 regelt die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnisscheinen.

Artikel 16 verlangt von den Vertragsparteien die Anwendung von Sicherheitsnormen für Flugbesatzungen, Luftfahrzeugen sowie für deren Betrieb und legt das Verfahren bei Nichteinhaltung dieser nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen vorgesehenen Mindestanforderungen fest. Darüber hinaus sind Vereinbarungen zur Vorfeldkontrolle enthalten.

Artikel 17 verpflichtet die Vertragsparteien zur Einhaltung der völkerrechtlichen Pflichten zur Sicherheit der Zivilluftfahrt vor rechtswidrigen Eingriffen, welche konkretisiert werden.

Artikel 18 ermöglicht die Kontrolle der Fluggäste im Hinblick auf die erforderlichen Einreisedokumente und verpflichtet die Vertragsparteien zur Rücknahme der von der anderen Vertragspartei zurückgewiesenen Fluggäste.

Die Artikel 19 bis 21 befassen sich mit dem Meinungsaustausch, den Konsultationen, der Beilegung von Streitigkeiten, einschließlich der Möglichkeit zur Anrufung eines Schiedsgerichts. Entsprechende Regelungen sind in Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

Artikel 22 bis 26 enthalten die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlussbestimmungen zwischen den Vertragsparteien und die Festlegung des Vorrangs eines mehrseitigen Luftverkehrsabkommens.