

Bundesgesetzblatt¹⁵⁴¹

Teil II

G 1998

2002

Ausgegeben zu Bonn am 1. Juli 2002

Nr. 24

Tag	Inhalt	Seite
26. 6. 2002	Gesetz zu dem Protokoll vom 27. Februar 2001 zur Ergänzung des Abkommens vom 5. April 1993 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Lettland über den Luftverkehr GESTA: XJ021	1542
26. 6. 2002	Gesetz zu dem Abkommen vom 19. Juni 2001 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kap Verde über den Luftverkehr GESTA: XJ022	1545
26. 6. 2002	Gesetz zu dem Abkommen vom 2. Oktober 2000 zur Änderung und Ergänzung des Abkommens vom 18. Juni 1991 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Bahrain über den Luftverkehr GESTA: XJ023	1556
8. 5. 2002	Bekanntmachung der Absprache über die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen für den sicheren Betrieb von Traditionsschiffen in europäischen Gewässern und von Befähigungszeugnissen für Besatzungsmitglieder von Traditionsschiffen	1563
13. 5. 2002	Bekanntmachung von Änderungen der Statuten der „Eurofima“ Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial	1568
15. 5. 2002	Bekanntmachung des deutsch-palästinensischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit 2002	1569
16. 5. 2002	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des deutsch-algerischen Abkommens über die gegenseitige Förderung und den gegenseitigen Schutz von Kapitalanlagen	1571
17. 5. 2002	Bekanntmachung der deutsch-amerikanischen Vereinbarung über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen an die Unternehmen „Anteon Corporation“, „Cubic Applications, Inc.“ bzw. „MPRI“ (Nr. DOCPER-AS-12-01, Nr. DOCPER-AS-03-01 und Nr. DOCPER-AS-09-01)	1571
17. 5. 2002	Bekanntmachung der deutsch-amerikanischen Vereinbarung über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen an die Unternehmen „Military Professional Resources, Inc.“ bzw. „Premier Technology Group, Inc.“ (Nr. DOCPER-AS-09-02 und Nr. DOCPER-AS-10-01)	1574
21. 5. 2002	Bekanntmachung der deutsch-amerikanischen Vereinbarung über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen an das Unternehmen „Science Applications International Corporation“ (Nr. DOCPER-IT-03-01)	1576
21. 5. 2002	Bekanntmachung über das Außerkrafttreten des deutsch-kolumbianischen Abkommens vom 2. März 1965 über Technische Zusammenarbeit in der Fassung vom 1. August 1973	1578
23. 5. 2002	Bekanntmachung über das Außerkrafttreten des deutsch-französischen Abkommens vom 5. Dezember 1974 über die deutsch-französischen Filmbeziehungen	1579
23. 5. 2002	Bekanntmachung über das Außerkrafttreten des deutsch-französischen Abkommens vom 5. Februar 1981 über die Förderung von Filmvorhaben in Gemeinschaftsproduktion in der Fassung vom 24. November 1987	1579
27. 5. 2002	Bekanntmachung zu dem Übereinkommen zur Errichtung der Asiatischen Entwicklungsbank	1580

Gesetz
zu dem Protokoll vom 27. Februar 2001
zur Ergänzung des Abkommens vom 5. April 1993
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Lettland
über den Luftverkehr

Vom 26. Juni 2002

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem am 27. Februar 2001 in Riga unterzeichneten Protokoll zur Ergänzung des Abkommens vom 5. April 1993 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Lettland über den Luftverkehr (Abkommen – BGBl. 1994 II S. 2438) wird zugestimmt. Das Protokoll wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Protokoll nach seinem Artikel 3 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt. Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden.

Berlin, den 26. Juni 2002

Für den Bundespräsidenten
Der Präsident des Bundesrates
Klaus Wowereit

Der Bundeskanzler
Gerhard Schröder

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Kurt Bodewig

Der Bundesminister des Auswärtigen
J. Fischer

Protokoll
zur Ergänzung des Abkommens vom 5. April 1993
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Lettland
über den Luftverkehr

Papildprotokols
1993.gada 5.aprīlī parakstītajam Līgumam
starp Vācijas Federatīvo Republiku un Latvijas Republiku
par gaisa satiksmi

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Lettland –

Vācijas Federatīvā Republika
un
Latvijas Republika,

in der Erwägung, dass eine Ergänzung des Abkommens vom 5. April 1993 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Lettland über den Luftverkehr die Sicherheit des Luftverkehrs verbessert –

uzskatot, ka Papildprotokols 1993.gada 5.aprīlī parakstītajam Līgumam starp Vācijas Federatīvo Republiku un Latvijas Republiku par gaisa satiksmi paaugstinās lidojumu drošību,

sind wie folgt übereingekommen:

ir vienojušās par sekojošo:

Artikel 1

Das Abkommen vom 5. April 1993 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Lettland über den Luftverkehr wird durch folgenden Artikel 11a ergänzt:

„Artikel 11a
Luftverkehrs-Sicherheit

(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 angemessene Maßnahmen, so ist dies ein Grund für die Anwendung des Artikels 4.

(3) Ungeachtet der in Artikel 33 des Zivilluftfahrt-Abkommens erwähnten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf Diensten von oder nach dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingesetzt wird, während es sich im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei befindet, einer Kontrolle durch befugte Vertreter der anderen Vertragspartei unterzogen werden kann, vorausgesetzt, dies führt nicht zu einer unzumutbaren Verspätung; diese Untersuchung (in diesem Artikel als „Vorfeldkontrolle“ bezeichnet) 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.

1.pants

1993.gada 5.aprīlī noslēgtais Līgums starp Vācijas Federatīvo Republiku un Latvijas Republiku par gaisa satiksmi tiek papildināts ar šādu 11.a pantu:

„11.a pants
Lidojumu drošība

1. Katra Līgumslēdzēja Puse jebkurā laikā var pieprasīt konsultācijas par otras Līgumslēdzējas Puses pieņemtajiem lidojumu drošības standartiem visās jomās, kas attiecas uz apkalpi, gaisa kuģi vai tā izmantošanu. Šīs konsultācijas sākas trīsdesmit (30) dienu laikā pēc pieprasījuma iesniegšanas.

2. Ja pēc minētajām konsultācijām viena Līgumslēdzēja Puse konstatē, ka otra Līgumslēdzēja Puse kādā no jomām neefektīvi ievēro un nepilda spēkā esošos lidojumu drošības standartus, kas izstrādāti atbilstoši vismaz minimālajiem Konvencijā noteiktajiem standartiem, tā paziņo otrai Līgumslēdzējai Pusei par iegūto informāciju un pasākumiem, kas jāveic, lai nodrošinātu atbilstību šiem minimālajiem standartiem, un šī otra Līgumslēdzēja Puse veic nepieciešamos pasākumus. Ja otra Līgumslēdzēja Puse piecpadsmit (15) dienu laikā neveic nepieciešamos pasākumus, tiek piemēroti šī Līguma 4.panta noteikumi.

3. Neskatoties uz Konvencijas 33.pantā noteiktajiem pienākumiem, katru gaisa kuģi, ko vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas izmanto satiksmes veikšanai uz otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritoriju vai no tās, laikā, kad tas atrodas šīs otras Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā, no iekšpuses un ārpusē var pārbaudīt tās pilnvaroti pārstāvji, lai konstatētu gaisa kuģa un tā apkalpes dokumentu derīgumu un saskatāmo gaisa kuģa un tā aprīkojuma stāvokli (šajā pantā – „gaisa kuģa pārbaude”), ja vien šī pārbaude neizraisa nepamatotu aizkavēšanos.

(4) Führt eine solche Vorfeldkontrolle oder Reihe von Vorfeldkontrollen zu

- a) ernsthaften Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Mindestanforderungen entspricht oder
- b) 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 Kontrolle durchführt, im Sinne des Artikels 33 des Zivilluftfahrt-Abkommens frei, den Schluss zu ziehen, dass die Anforderungen, unter denen Zeugnisse und Erlaubnisse 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 erfolgenden 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 erwähnten Art besteht, und die in jenem Absatz erwähnten Schlussfolgerungen zu ziehen.

(6) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsgenehmigung 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 eingestellt, wenn die Grundlage für die Ergreifung dieser Maßnahme nicht mehr besteht.“

Artikel 2

Das Abkommen vom 5. April 1993 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Lettland über den Luftverkehr und dieses Protokoll sind als eine Übereinkunft auszulegen und anzuwenden.

Artikel 3

Dieses Protokoll tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem die Regierungen der Vertragsparteien einander notifiziert haben, dass die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten dieses Protokolls erfüllt sind.

Geschehen zu Riga am 27. Februar 2001 in zwei Urschriften, jede in deutscher und lettischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Vācijas Federatīvās Republikas vārdā:
Reinhart Kraus

Für die Republik Lettland
Latvijas Republikas vārdā:
A. Gorbunovs

4. Ja gaisa kuģa pārbaudes vai pārbaucēju sērijas rezultātā rodas:

- a) pamatotas aizdomas, ka gaisa kuģis vai šī gaisa kuģa izmantošana neatbilst attiecīgajā laika posmā Konvencijā noteiktiem un spēkā esošajiem minimālajiem standartiem, vai
- b) pamatotas aizdomas, ka nepieciešama efektīva apkope un Konvencijā noteikto un spēkā esošo lidojumu drošības standartu izpilde,

Līgumslēdzējas Puses, kas veikušas pārbaudi, atbilstoši Konvencijas 33.pantam var secināt, ka prasības, saskaņā ar kurām apliecība un licences par gaisa kuģi vai tā apkalpi izsniegtas vai atzītas par derīgām, vai prasības, saskaņā ar kurām gaisa kuģis veic lidojumus, neatbilst Konvencijā noteiktiem un spēkā esošajiem minimālajiem standartiem vai ir zemākas par tiem.

5. Ja pārbaudes veikšanai pieklūt gaisa kuģim, ko vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas izmanto saskaņā ar šī panta 3.punkta noteikumiem, aizliedz to izmantot šīs aviokompānijas pārstāvji, otra Līgumslēdzēja Puse var konstatēt, ka tas izraisa nopietnas aizdomas par šī panta 4. punktā minētajiem pārkāpumiem un izdarīt šajā punktā noteiktos secinājumus.

6. Katra Līgumslēdzēja Puse saglabā tiesības nekavējoties pārtraukt vai mainīt otras Līgumslēdzējas Puses aviokompānijas vai aviokompāniju pārvadājumu atļaujas, ja tā pēc gaisa kuģa pārbaudes, gaisa kuģa pārbaucēju sērijas, aizlieguma veikt gaisa kuģa pārbaudi, konsultācijām vai citādi konstatē, ka nekavējoties jāveic pasākumi, lai nodrošinātu aviokompānijas veiktais satiksmes drošību.

7. Katra Līgumslēdzēja Puse pārtrauc veikt pasākumus, kas noteikti šī panta 2. vai 6.punktā, ja ir novērsti to iemesls.“

2.pants

1993.gada 5.aprīlī noslēgtais Līgums starp Vācijas Federatīvo Republiku un Latvijas Republiku par gaisa satiksmi un šis Papildprotokols tiek tulkots un piemērots kā viens dokuments.

3.pants

Šis Papildprotokols stājas spēkā pēc viena mēneša no dienas, kurā abu Līgumslēdzēju Pušu valdības apmainījušās ar notām par to, ka nepieciešamie konstitucionālie priekšnoteikumi, lai Papildprotokols stātos spēkā, ir izpildīti.

Parakstīts Rīgā 2001.gada "27." februārī divos oriģināleksemplāros, katrs no tiem vācu un latviešu valodā, abi teksti ir vienlīdz autentiski.

**Gesetz
zu dem Abkommen vom 19. Juni 2001
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Kap Verde
über den Luftverkehr**

Vom 26. Juni 2002

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

Artikel 1

Dem in Berlin am 19. Juni 2001 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kap Verde über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 20 Abs. 1 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt. Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden.

Berlin, den 26. Juni 2002

Für den Bundespräsidenten
Der Präsident des Bundesrates
Klaus Wowereit

Der Bundeskanzler
Gerhard Schröder

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Kurt Bodewig

Der Bundesminister des Auswärtigen
J. Fischer

Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Kap Verde
über den Luftverkehr

Air Transport Agreement
between the Government of the Federal Republic of Germany
and the Government of the Republic of Cape Verde

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

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

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

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

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

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

sind wie folgt übereingekommen:

Have agreed as follows:

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:

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) 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

(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) 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 Gesetzen 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, Kühl-

(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

flüssigkeit 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 Durchfuhrverboten 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 bezeich-

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

nete 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 zufrieden stellende 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.

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) 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 konvertibaren 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.

(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 the date of 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 designated or 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 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 finds 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) 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.

(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) 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 zufrieden stellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigung 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

(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

Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 15 kein zufrieden stellendes 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

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

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.

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.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
For the Government of the Federal Republic of Germany
Ludger Volmer

Für die Regierung der Republik Kap Verde
For the Government of the Republic of Cape Verde
Manuel Inocêncio Sousa

Gesetz
zu dem Abkommen vom 2. Oktober 2000
zur Änderung und Ergänzung des Abkommens vom 18. Juni 1991
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Bahrain
über den Luftverkehr

Vom 26. Juni 2002

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem am 2. Oktober 2000 in Manama/Bahrain unterzeichneten Abkommen zur Änderung und Ergänzung des Abkommens vom 18. Juni 1991 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Bahrain über den Luftverkehr (BGBl. 1993 II S. 818) wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 3 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt. Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden.

Berlin, den 26. Juni 2002

Für den Bundespräsidenten
Der Präsident des Bundesrates
Klaus Wowereit

Der Bundeskanzler
Gerhard Schröder

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Kurt Bodewig

Der Bundesminister des Auswärtigen
J. Fischer

Abkommen
zur Änderung und Ergänzung des Abkommens vom 18. Juni 1991
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Bahrain
über den Luftverkehr

Agreement
Amending and Supplementing
the Air Transport Agreement of 18 June 1991
between the Federal Republic of Germany and the State of Bahrain

Die Bundesrepublik Deutschland
und
der Staat Bahrain –

The Federal Republic of Germany
and
the State of Bahrain,

in der Erwägung, dass eine Änderung und Ergänzung des Abkommens vom 18. Juni 1991 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Bahrain über den Luftverkehr (im Folgenden als „Abkommen“ bezeichnet) wünschenswert ist –

Considering that it is desirable to amend and to supplement the Air Transport Agreement of 18 June 1991 between the Federal Republic of Germany and the State of Bahrain (hereinafter referred to as “the Agreement”),

sind wie folgt übereingekommen:

Have agreed as follows:

Artikel 1

Das Abkommen vom 18. Juni 1991 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Bahrain über den Luftverkehr wird wie folgt geändert und ergänzt:

- (1) In Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a des Abkommens werden die Worte „den Bundesminister für Verkehr“ durch die Worte „das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ und die Worte „die Abteilung Zivilluftfahrt (Directorate of Civil Aviation)“ durch die Worte „das Ministerium für Verkehr, Zivilluftfahrtangelegenheiten (Civil Aviation Affairs of the Ministry of Transportation)“ ersetzt.

- (2) Nach Artikel 11 des Abkommens wird folgender Artikel 11a eingefügt:

„Artikel 11a

Luftverkehrs-Sicherheit

- (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.

Article 1

The Air Transport Agreement of 18 June 1991 between the Federal Republic of Germany and the State of Bahrain shall be amended and supplemented as follows:

- (1) In letter a paragraph 1 of Article 1 of the Agreement the words “the Federal Minister of Transport” shall be replaced by the words “the Federal Ministry of Transport, Building and Housing” and the words “the Directorate of Civil Aviation” shall be replaced by the words “Civil Aviation Affairs of the Ministry of Transportation”.

- (2) After Article 11 of the Agreement, a new Article 11a is inserted as follows:

“Article 11a

Aviation Safety

- (1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

(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 einer vereinbarten längeren Frist angemessene Maßnahmen, so ist dies ein Grund für die Anwendung des Artikels 4.

(3) Ungeachtet der in Artikel 33 des Zivilluftfahrt-Abkommens erwähnten 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 durch befugte Vertreter der anderen Vertragspartei unterzogen werden kann, vorausgesetzt, dies führt nicht zu einer unzumutbaren Verspätung; diese Untersuchung (in diesem Artikel als „Vorfeldkontrolle“ bezeichnet) 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) Führt eine solche Vorfeldkontrolle oder Reihe von Vorfeldkontrollen zu

- a) ernsthaften Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Mindestanforderungen entspricht oder
- b) 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 Kontrolle durchführt, im Sinne des Artikels 33 des Zivilluftfahrt-Abkommens frei, den Schluss zu ziehen, dass die Anforderungen, unter denen Zeugnisse und Erlaubnisse 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 erfolgenden 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 erwähnten Art besteht, und die in jenem Absatz erwähnten Schlussfolgerungen zu ziehen.

(6) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsgenehmigung 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 eingestellt, wenn die Grundlage für die Ergreifung dieser Maßnahme nicht mehr besteht.“

(2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be cause for the application of Article 4 of this Agreement.

(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the designated airlines on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called “ramp inspection”), provided this does not lead to unreasonable delay.

(4) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to

- (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
- (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

(5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of the airline concerned, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

(6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event that the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

(7) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.”

(3) Nach Artikel 13 des Abkommens wird folgender Artikel 13a eingefügt:

„Artikel 13a
Code-sharing

(1) Zur Durchführung oder zum Angebot der genehmigten Dienste auf den vereinbarten Fluglinien kann jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei Code-sharing-Vereinbarungen abschließen mit

- a) einem oder mehreren Unternehmen dieser Vertragspartei,
- b) einem oder mehreren Unternehmen der anderen Vertragspartei und
- c) einem oder mehreren Unternehmen eines Drittlandes, vorausgesetzt, dieses Drittland genehmigt oder gestattet vergleichbare Vereinbarungen zwischen den Unternehmen der anderen Vertragspartei und anderen Unternehmen auf Diensten nach und von diesem Drittland und über dieses Drittland,

vorausgesetzt, alle Unternehmen in derartigen Vereinbarungen

- d) verfügen über die entsprechende Genehmigung für Dienste auf den entsprechenden Fluglinien und Teilen derselben und
- e) erfüllen die Erfordernisse, die in der Regel auf solche Vereinbarungen angewendet werden.

(2) Jedes an Code-sharing-Vereinbarungen nach Absatz 1 beteiligte Unternehmen muss beim Verkauf von Flugscheinen den Käufer am Verkaufsort darüber aufklären, welches Unternehmen jeden Teil des Dienstes tatsächlich durchführt und mit welchem beziehungsweise welchen Unternehmen der Käufer eine Vertragsbeziehung eingeht.“

Artikel 2

Das Abkommen vom 18. Juni 1991 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Bahrain über den Luftverkehr und dieses Abkommen sind als eine Übereinkunft auszulegen und anzuwenden.

Artikel 3

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden in Berlin ausgetauscht.

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

Geschehen zu Manama am 2. Oktober 2000 in zwei Urschriften, jede in deutscher, arabischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany
Norbert Heinze

Für den Staat Bahrain
For the State of Bahrain
Ebrahim Abdulla Al Hamar

(3) After Article 13 of the Agreement, a new Article 13a is inserted as follows:

“Article 13a
Code Sharing

(1) In operating or offering the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into code-sharing arrangements with

- (a) an airline or airlines of this Contracting Party,
- (b) an airline or airlines of the other Contracting Party, and
- (c) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country,

provided that all airlines in such arrangements

- (d) hold the appropriate authority to operate on the routes and segments concerned, and
- (e) meet the requirements normally applied to such arrangements.

(2) Each airline involved in code-sharing arrangements pursuant to paragraph (1) of this Article must, in respect of any ticket sold by it, make clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.”

Article 2

The Air Transport Agreement of 18 June 1991 between the Federal Republic of Germany and the State of Bahrain and the present Agreement shall be interpreted and applied as a single instrument.

Article 3

(1) The present Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged at Berlin.

(2) The present Agreement shall enter into force one month after the exchange of the instruments of ratification.

Done at Manama on 2nd of October 2000 in duplicate in the German, Arabic and English languages, all three texts being equally authentic.

اتفاق بشأن تعديل وإضافة مواد مكملة لاتفاقية النقل الجوي الموقعة بين جمهورية ألمانيا الاتحادية ودولة البحرين بتاريخ 18 يونيو 1991

أن جمهورية ألمانيا الاتحادية ودولة البحرين

رغبة منهما في تعديل وإضافة مواد مكملة لاتفاقية النقل الجوي الموقعة بين جمهورية ألمانيا الاتحادية ودولة
البحرين بتاريخ 18 يونيو 1991 (المشار إليها فيما بعد " باتفاقية ") ،
قد اتفقتا على ما يلي :

مادة أولى

تُعدل وتُضاف مواد مكملة لاتفاقية النقل الجوي الموقعة بين دولة البحرين وجمهورية ألمانيا الاتحادية بتاريخ 18
يونيو 1991 كما يلي :

- (1) تستبدل بعبارة " وزير النقل الاتحادي " الواردة حرفياً بالفقرة (1) من المادة الأولى من الاتفاقية،
بعبارة " وزارة النقل والمباني والإسكان الاتحادية " وتستبدل بعبارة " إدارة الطيران المدني، " بعبارة "
شئون الطيران المدني بوزارة المواصلات " .
- (2) يتم إدخال مادة جديدة تحت رقم (11) بعد المادة (11) من الاتفاقية كما يلي :

المادة الحادية عشر (أ)

سلامة الطيران

- 1- يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات حول معايير السلامة في أي مجال
يتعلق بالطائرة وملاحيتها أو عملياتهم المعمول بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر. ويتوجب عقد هذه
المشاورات خلال مدة ثلاثين (30) يوماً من تقديم الطلب أعلاه.
- 2- فإذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد إجراء مثل هذه المشاورات بأن الطرف المتعاقد الآخر لا يطبق
ولا ينفذ بفاعلية المعايير الدنيا للسلامة الجوية المعمول بها في حينه وفق معاهدة شيكاغو، فعلى الطرف
المتعاقد الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بالنتائج التي توصل إليها، والخطوات الضرورية التي يلزم
اتخاذها لتتماثل مع تلك المعايير الدنيا وأنه على الطرف المتعاقد الآخر إتخاذ الإجراءات التصحيحية
المناسبة. إن فشل الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الخطوات التصحيحية المناسبة خلال فترة (15) يوماً
أو أي فترة أطول يتفق عليها، يعد سبباً لتطبيق المادة (4) من هذه الاتفاقية.

- 3- بالرغم من الشروط الواردة في المادة (33) من معاهدة شيكاغو، فإنه من المتفق عليه أن أية طائرة يتم تشغيلها بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعنية على الخدمات من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر يمكن أن تخضع للفحص الداخلي والخارجي بواسطة المندوبين المفوضين من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر للتأكد من صلاحية الشهادات، والترخيص الخاصة بهـ وملاحيتها، وكذلك للتأكد من حالة الطائـرة العامة ومعداتها (والتي يشار إليها من خلال هذه المادة " بالفحص الميداني ") شريطة أن لا يتسبب ذلك في حدوث تأخير غير مبرر للطائرة.
- 4- إذا أدت أي من الفحوصات الميدانية إلى الاستنتاجات التالية :
- أ- أن الطائرة، أو تشغيلها لا يتفقان بشكل يدعو للقلق مع مستويات الحد الأدنى للسلامة الجوية المعمول بها في حينه المنصوص عليها في معاهدة شيكاغو، أو
- ب- افتقار التنفيذ الفعال بشكل يدعو للقلق لمستويات الصيانة المقررة بموجب مقاييس السلامة الجوية المعمول بها في حينه وفق معاهدة شيكاغو.
- فيحق للطرف المتعاقد الذي يجري الفحص الميداني وفقاً للأغراض التي نصت عليها المادة (33) من معاهدة شيكاغو الاستنتاج بأن المتطلبات التي بموجبها أصدرت الشهادات أو التراخيص المتعلقة بالطائرة أو بملاحيتها أو تلك التي بموجبها أعتبرت لها سارية، أو أن المتطلبات التي بموجبها تشغيل الطائرة لا تتطابق أو ترقى عن المعايير الدنيا المعمول بها وفق معاهدة شيكاغو.
- 5- في حالة رفض ممثل مؤسسة النقل الجوي المعنية إجراء الفحص الميداني لطائرة تشغل من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرة (3) من هذه المادة، فإنه يحق للطرف المتعاقد الآخر أن يستنتج أن القلق المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة قد نجم الأمر الذي يؤدي إلى الاستنتاجات المشار إليها في نفس المادة .
- 6- يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بالحق في إيقاف أو تعديل ترخيص التشغيل لمؤسسة ، أو مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حالة إستنتاج الطرف المتعاقد الأول بأن إتخاذ إجراءات عاجلة ضروري لسلامة عمليات مؤسسة النقل الجوي، سواء كان ذلك نتيجة فحص ميداني أو فحوصات ميدانية ، أو جراء رفض إجراء الفحص الميداني أو بسبب عقد المشاورات أو غير ذلك.
- 7- يجب إيقاف أي إجراء يتخذ من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرتين (2) أو (6) أعلاه، في حالة إنتهاء الأسباب التي أدت إلى إتخاذه.
- (3) يتم إدخال مادة جديدة تحت رقم (13 أ) بعد المادة (13) من الإتفاقية كما يلي :

المادة الثالثة عشر (أ)

الرمز المشترك للرحلات

- 1- عند تشغيل أو تقديم الخدمات الجوية المرخص بها على الخطوط المتفق عليها، فإنه يجوز لأي مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين الدخول في ترتيبات الرمز المشترك للرحلات مع :
- أ- مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لنفس الطرف المتعاقد.
- ب- مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر، و
- ج- مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لطرف ثالث، شريطة أن تقوم دولة ذلك الطرف الثالث بالترخيص أو السماح بترتيبات مماثلة بين مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر ومؤسسات النقل الجوي الأخرى العاملة في الخدمات من وإلى دولة الطرف الثالث.
- يشترط على مؤسسات النقل الجوي التي تمارس الترتيبات أعلاه :

- د- حيازة الترخيص المناسب للتشغيل على الطرق والمقاطع الجوية، و
هـ- أن تفي بالمتطلبات المعمول بها عادةً لمثل هذه الترتيبات.

2- يجب على أية مؤسسة نقل جوي تكون طرفاً في ترتيبات رموز الرحلات المشتركة طبقاً للفقرة (1) من هذه المادة، أن توضح لمشتري التذاكر المباعة من قبلها في نقاط البيع إسم مؤسسة النقل الجوي التي تقوم بالتشغيل الفعلي في كل مقطع جوي ومع أي مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي سيكون للمشتري علاقة تعاقدية.

المادة الثانية

تُطبق وتُفسر إتفاقية النقل الجوي الموقعة بتاريخ 18 يونيو 1991 بين دولة البحرين وجمهورية ألمانيا الاتحادية، وهذه الاتفاقية على اعتبار أنهما وثيقة واحدة.

المادة الثالثة

- 1- يُصادق الطرفان المتعاقدان على الاتفاقية الحالية ويتم تبادل وثائق التصديق بين الطرفين في برلين.
2- تدخل الاتفاقية حيز النفاذ بعد شهر واحد من تبادل وثائق التصديق بين الطرفين المتعاقدين.
حرر في المنامة بتاريخ 2 أكتوبر 2000 من نسختين أصليتين باللغات العربية والألمانية والإنجليزية، وتتم النصوص الثلاثة متساوية في الحجية.

عن جمهورية ألمانيا الاتحادية

Norbert Heinze

عن دولة البحرين

Ebrahim Abdulla Al Hamar

**Bekanntmachung
der Absprache über die gegenseitige Anerkennung
von Zeugnissen für den sicheren Betrieb von Traditionsschiffen
in europäischen Gewässern und von Befähigungszeugnissen für
Besatzungsmitglieder von Traditionsschiffen**

Vom 8. Mai 2002

Die in Wilhelmshaven am 8. September 2000 von den Seeschiffahrtsbehörden Dänemarks, Deutschlands, Finnlands, der Niederlande, Schwedens, Spaniens und des Vereinigten Königreichs unterzeichnete Absprache über die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen für den sicheren Betrieb von Traditionsschiffen in europäischen Gewässern und von Befähigungszeugnissen für Besatzungsmitglieder von Traditionsschiffen wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Berlin, den 8. Mai 2002

Bundesministerium
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Dr. Steinicke

Absprache
über die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen
für den sicheren Betrieb von Traditionsschiffen in europäischen Gewässern
und von Befähigungszeugnissen für Besatzungsmitglieder von Traditionsschiffen

Memorandum of Understanding
on the mutual recognition of certificates
for the safe operation of traditional ships in European waters
and of certificates of competency for crews on traditional ships

(Übersetzung)

The Maritime Authorities of
Denmark
Finland
Germany
the Netherlands
Spain
Sweden
the United Kingdom

Die Seeschiffahrtsbehörden
Dänemarks
Deutschlands
Finnlands
der Niederlande
Schwedens
Spaniens
des Vereinigten Königreichs,

hereinafter referred to as "the Authorities" –

im Folgenden als „Behörden“ bezeichnet –

(1) noting that during the past few decades an increasing public interest in keeping historically valuable ships alive has led to a range of activities in the field of maritime heritage aiming at the preservation of such ships in active use, usually for private, social or cultural purposes but also as a commercial venture;

(1) in Anerkennung der Tatsache, dass in den vergangenen Jahrzehnten ein zunehmendes öffentliches Interesse an der Erhaltung historisch wertvoller Schiffe zu einer Reihe von Maßnahmen auf dem Gebiet des maritimen Erbes geführt haben, deren Ziel die Bewahrung solcher Schiffe in Fahrt ist, üblicherweise für private, gesellschaftliche oder kulturelle Zwecke, jedoch auch als wirtschaftliche Unternehmung;

(2) noting further that the variety of types of vessels developed under different influences of geography, culture and economy ranges from primarily sailing vessels with an auxiliary engine to power-driven vessels, many of them with steam propulsion, former fishing boats and cargo vessels as well as coastal passenger traditional ships, tugs, icebreakers, light vessels and others. Many of them are preserved, having been well maintained in public service. Figures available indicate that around 5,000 seagoing ships of historical interest and regional character have survived until now in Europe. An overwhelming majority of them have proved to be safe and seaworthy when properly maintained, equipped and operated by experienced crews;

(2) ferner in Anerkennung der Tatsache, dass die verschiedenen Schiffstypen, die unter unterschiedlichen geographischen, kulturellen und wirtschaftlichen Bedingungen entstanden sind, vom hauptsächlichsten Typ der Segelschiffe mit Hilfsmotor über motorgetriebene Fahrzeuge, von denen viele Dampfantrieb besitzen, ehemaligen Fischerbooten und Frachtschiffen bis zu Küstenfahrgastschiffen, Schleppern, Eisbrechern, Feuerschiffen und sonstigen Schiffstypen reichen. Viele von ihnen sind noch erhalten, weil sie im Einsatz für das Publikum gut instand gehalten worden sind. Anhand der verfügbaren Zahlen kann darauf geschlossen werden, dass bis zum heutigen Tage ungefähr 5 000 seegehende Schiffe von historischem Interesse und regionaltypischem Charakter in Europa überlebt haben. Ihre überwältigende Mehrheit hat sich als sicher und seetüchtig erwiesen, wenn sie sachgerecht instand gehalten und ausgerüstet sowie von erfahrenen Besatzungen betrieben werden;

(3) noting also that, in several countries in Northern and Western Europe, Governments have adopted standards for traditional ships with different approaches concerning the standards applicable to the construction and equipment as well as the safe operation and the certification of crews for such ships, which causes problems during port state control;

(3) angesichts der Tatsache, dass die Regierungen in verschiedenen Ländern Nord- und Westeuropas bei unterschiedlicher Herangehensweise hinsichtlich der für Bau und Ausrüstung sowie für den sicheren Betrieb von Traditionsschiffen geltenden Normen und hinsichtlich der Befähigung der Besatzung solcher Schiffe bestimmte Normen eingeführt haben, was bei der Hafenstaatkontrolle Probleme verursacht;

(4) noting with appreciation the progress achieved in this field by the Common European Maritime Heritage Congress (CEMHC);

(4) in Anerkennung der auf diesem Gebiet vom „Common European Maritime Heritage Congress“ (CEMHC) erzielten Fortschritte;

(5) recognizing that the preservation of historically valuable ships in their traditional condition and their operation as a common living maritime heritage is of public interest;

(5) in Würdigung der Tatsache, dass die Erhaltung historisch wertvoller Schiffe in ihrem traditionellen Zustand und ihr Betrieb als lebendiges gemeinsames maritimes Erbe im öffentlichen Interesse liegt;

(6) stating that a possible lack of modern technology on traditional ships should be compensated for by operational measures to provide an equivalent level of safety without destroying the historical character of the ships;

(7) recognizing the need to have special minimum standards different from regulations governing commercial ships, which will enable the traditional ships to comply with a level of safety that is equivalent to the safety level of modern ships subject to generally accepted international conventions, regulations, procedures and practices as well as to national law and, as far as traditional ships flying a flag of a Member State of the European Union are concerned, to binding provisions based on the EC Treaty such as Directive 98/18/EC;

(8) recognizing also that where IMO Conventions are applicable to all ships, for instance with respect to environmental issues, traditional ships have to comply with these regulations and therefore the subject will not be dealt with in this Memorandum;

(9) recognizing further that a traditional ship as such must not be used for transport on a profit base;

(10) convinced of the necessity, for these purposes, of mutual recognition of national certificates for the safe operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency of crews on such traditional ships on the basis of a minimum standard adopted by the Common European Maritime Heritage Congress (CEMHC) as well as of national safety certificates for traditional ships concerning construction, equipment and radio requirements;

(11) convinced further that minimum safety standards for traditional ships would enhance the safety and the unhindered navigation and strengthen the cooperation and exchange of information among owners of such ships and the Authorities –

have reached the following understanding:

Section 1 Compliance

- 1.1 Each Authority is prepared to comply with the guidelines provided for by the present Memorandum.
- 1.2 Each Authority confirms that the national certificates listed in Annex I comply as notified by the Authority with the requirements of its national legislation for the operation of traditional ships flying the flag of the state of that Authority and meet the guidelines provided for by the present Memorandum and its Annex II. The models of the certificates are shown in Annex I.

(6) mit der Feststellung, dass das mögliche Fehlen moderner technischer Ausrüstung auf Traditionsschiffen durch betriebliche Maßnahmen zur Herstellung eines gleichwertigen Sicherheitsniveaus ausgeglichen werden sollte, ohne dass dadurch der historische Charakter dieser Schiffe zerstört wird;

(7) in Anerkennung der Notwendigkeit, dass besondere, von den Regelungen für Handelszwecke dienenden Schiffe abweichende Mindestnormen gebraucht werden, damit Traditionsschiffe in die Lage versetzt werden, ein Sicherheitsniveau zu erfüllen, das dem Sicherheitsniveau moderner Schiffe gleichwertig ist; dabei unterliegen diese Mindestnormen allgemein anerkannten internationalen Übereinkommen, Regeln, Verfahren und Vorgehensweisen als auch dem jeweiligen innerstaatlichen Recht und, soweit es sich um Traditionsschiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union handelt, verbindlichen Bestimmungen auf der Grundlage des EWG-Vertrages, beispielsweise der Richtlinie 98/18/EG;

(8) sowie in Anerkennung der Tatsache, dass in Fällen, wo IMO-Übereinkommen für alle Schiffe gelten, also zum Beispiel in Umweltangelegenheiten, Traditionsschiffe diese Regelungen erfüllen müssen und dass deshalb dieses Thema in der vorliegenden Absprache nicht behandelt wird;

(9) sowie in Anerkennung der Tatsache, dass ein Traditionsschiff als solches nicht als Beförderungsmittel mit Gewinnerzielungsabsicht eingesetzt werden darf;

(10) überzeugt von der Notwendigkeit der gegenseitigen Anerkennung innerstaatlicher Zeugnisse für den sicheren Betrieb von Traditionsschiffen in europäischen Gewässern und von Befähigungszeugnissen für Besatzungsmitglieder solcher Traditionsschiffe auf der Grundlage einer vom „Common European Maritime Heritage Congress“ (CEMHC) beschlossenen Mindestnorm sowie von innerstaatlichen Sicherheitszeugnissen für Traditionsschiffe betreffend Bau, Ausrüstung und Funkvorschriften;

(11) ferner davon überzeugt, dass Mindestnormen für die Sicherheit von Traditionsschiffen sich positiv auf die Sicherheit und den ungehinderten Verkehr solcher Schiffe auswirken sowie die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen den Eignern solcher Schiffe und den Behörden verstärken würden –

haben nachstehende Absprache getroffen:

Abschnitt 1 Erfüllung der Absprache

- 1.1 Jede Behörde ist bereit, die in dieser Absprache vorgesehenen Richtlinien zu erfüllen.
- 1.2 Jede Behörde bestätigt, dass die in Anlage I*) aufgeführten innerstaatlichen Zeugnisse entsprechend der Notifikation durch die betreffende Behörde die in ihrem Land geltenden Rechtsvorschriften für den Betrieb von Traditionsschiffen unter der Flagge des Staates der betreffenden Behörde sowie die vorliegende Absprache und ihre Anlage II*) erfüllen. Mustervordrucke dieser Zeugnisse sind in Anlage I wiedergegeben.

*) Hinweis:

Bei den in der Anlage I aufgeführten innerstaatlichen Zeugnissen handelt es sich um die nationalen Sicherheitszeugnisse und Befähigungszeugnisse folgender Länder:

Deutschland:	Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe, Sportseeschifferschein und Sporthochseeschifferschein für Traditionsschiffer
Dänemark:	Trading Permit, Certificate of Competency as Master, Certificate of Competency in Motor Operation
Niederlande:	Klasecertificaat Beroepsvaart, Certificate of Sea Worthiness
Schweden:	National Safety Certificate, Safe Manning Document
Vereinigtes Königreich:	Passenger Ship Safety Certificate, Square Rig Certificate.

Die Anlage II enthält folgende Sicherheitsstandards für Traditionsschiffe:

- Standard upon Safe Operation of Traditional Ships in European Waters and Standards required for Ship Safety Certification
- Minimum Requirements for Certification according to a Minimum Standard of Competence
- Safety Management System for the Operation of Traditional Ships based on the International Safety Management (ISM Code).

Diese Standards sind bei der See-Berufsgenossenschaft, Postfach 11 04 89, 20457 Hamburg, oder beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Referat LS 23, Postfach 20 01 00, 53170 Bonn, erhältlich.

Each Authority is willing to recognize:

- national certificates for the safe operation of traditional ships;
- national certificates of competency of crews of traditional ships;
- national safety certificates for traditional ships concerning construction, equipment, and radio requirements under the provision of mutual acceptance with the understanding that the requirements serve as a basis for the certification for the safe operation of traditional ships;

for traditional ships under the flag of a state whose Authority is a signatory to this Memorandum, when calling at a port or participating in races, parades and festivals in its waters, provided that the certificates for safety, the safe operation and the competency of crews are issued under the guidelines of the present Memorandum and its Annex II thereto as guidance to minimum standards subject to the amendment procedure in section 3.3 and to the generally accepted international conventions, regulations, procedures and practices as well as to national law and, as far as traditional ships flying the flag of a Member State of the European Union are concerned, to binding provisions based on the EC Treaty such as Directive 98/18/EC.

- 1.3 The Authorities might carry out port state control inspections, which would consist in a visit on board a traditional ship in order to check whether the ship has valid certificates as referred to in section 1.2 above. Furthermore, the Authorities might satisfy themselves that the crew and the overall condition of the traditional ship including the engine room meet the generally accepted minimum standards reproduced in Annex II hereto.

In the absence of valid certificates, or if there are clear grounds for believing that the condition of a traditional ship or of its equipment or its crew does not substantially meet the requirements of the Annexes hereto, the flag state would be informed.

In the case of deficiencies which are clearly and immediately hazardous to safety, health or the environment, the Authority would ensure, except as provided for in section 1.4 below, that the hazard is removed before the traditional ship is allowed to proceed to sea. For this purpose, appropriate action would be taken, which might include detention or formal prohibition of a traditional ship to continue operating on grounds of established deficiencies which, individually or together, would render the continued operation hazardous.

- 1.4 Where deficiencies which have caused a detention as referred to in section 1.3 above cannot be rectified in the port of inspection, the Authority might allow the traditional ship concerned to proceed to the nearest appropriate repair yard available as chosen by the master and the Authority, provided that the conditions determined by the competent authority of the flag state and agreed by the Authority are complied with. Such conditions would be aimed to ensure that the traditional ship can proceed without risk to the safety and health of the crew or risk to other ships or without being an unreasonable threat of harm to the marine environment.

- 1.5 In the case of a detention, the Authority would immediately notify the flag state Administration in writing, which includes the report of inspection.

Jede Behörde ist bereit,

- innerstaatliche Zeugnisse für den sicheren Betrieb von Traditionsschiffen
- innerstaatliche Befähigungszeugnisse für Besatzungsmitglieder von Traditionsschiffen
- innerstaatliche Sicherheitszeugnisse für Traditionsschiffe betreffend Bau, Ausrüstung und Funkvorschriften unter der Voraussetzung gegenseitiger Anerkennung sowie mit der Maßgabe, dass die Vorschriften als Grundlage für die Erteilung von Zeugnissen für den sicheren Betrieb von Traditionsschiffen dienen,

für Traditionsschiffe unter der Flagge eines Staates anzuerkennen, dessen Behörde Unterzeichner dieser Absprache ist, wenn ein solches Schiff einen Hafen anläuft oder an Regatten, Paraden und Festveranstaltungen in seinen Gewässern teilnimmt, vorausgesetzt, die Zeugnisse für Sicherheit, den sicheren Betrieb und die Befähigung von Besatzungsmitgliedern werden nach den Richtlinien der vorliegenden Absprache und ihrer Anlagen als einer Richtschnur für Mindestnormen ausgestellt; dabei unterliegen sie sowohl dem Änderungsverfahren nach Abschnitt 3.3 und allgemein anerkannten internationalen Übereinkommen, Regeln, Verfahren und Vorgehensweisen als auch dem jeweiligen innerstaatlichen Recht und, soweit es sich um Traditionsschiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union handelt, verbindlichen Bestimmungen auf der Grundlage des EWG-Vertrages, beispielsweise der Richtlinie 98/18/EG.

- 1.3 Die Behörden können Überprüfungen durchführen, die darin bestehen können, dass an Bord eines Traditionsschiffes das Vorhandensein und die Gültigkeit der in Abschnitt 1.2 genannten Zeugnisse geprüft werden. Darüber hinaus können sich die Behörden davon überzeugen, dass die Besatzung und der Gesamtzustand des Traditionsschiffes einschließlich des Maschinenraums den in Anlage II dieser Absprache wiedergegebenen allgemein anerkannten Mindestnormen entsprechen.

Sind keine gültigen Zeugnisse vorhanden oder bestehen triftige Gründe für die Annahme, dass der Zustand des Traditionsschiffes oder seiner Ausrüstung oder aber seine Besatzung im Wesentlichen nicht die Vorschriften der Anlagen dieser Absprache erfüllt, so sollte der Flaggenstaat unterrichtet werden.

Bei Mängeln, die eindeutig und unmittelbar eine Gefahr für Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen, sollte die Behörde – mit Ausnahme der Fälle nach Abschnitt 1.4 – dafür sorgen, dass die Gefahr beseitigt wird, bevor dem Traditionsschiff gestattet wird, auszulafen. Zu diesem Zweck sollten geeignete Maßnahmen getroffen werden, zu denen auch das Festhalten oder ein förmliches Verbot gegenüber dem Traditionsschiff gehören können, seinen Betrieb fortzusetzen, weil Mängel festgestellt worden sind, die einzeln oder zusammengekommen die Fortsetzung des Betriebs zu einer Gefahr machen würden.

- 1.4 Können Mängel im Sinne von Abschnitt 1.3, die zu einem Festhalten geführt haben, nicht in dem Hafen behoben werden, in dem die Überprüfung stattgefunden hat, so kann die Behörde dem Traditionsschiff die Weiterfahrt zur nächstgelegenen, vom Kapitän und der Behörde als geeignet ausgewählten, Reparaturwerft gestatten, sofern die von der zuständigen Behörde des Flaggenstaates mit Zustimmung der Behörde des Hafenstaates hierfür festgelegten Bedingungen erfüllt werden. Durch diese Bedingungen sollte sichergestellt werden, dass das Traditionsschiff ohne Gefährdung der Sicherheit und Gesundheit der Besatzung, ohne eine Gefahr für andere Schiffe darzustellen, und ohne unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt seine Fahrt fortsetzen kann.

- 1.5 Im Fall eines Festhaltens sollte die Behörde unverzüglich die Verwaltung des Flaggenstaates schriftlich und unter Übermittlung des Überprüfungsberichts benachrichtigen.

Section 2 Definition

For the purposes of the present Memorandum of Understanding, "traditional ships" can be all kinds of historical ships and their replicas including those designed to encourage and promote traditional skills and seamanship, that together serve as living cultural monuments, operated according to traditional principles of seamanship and technique, and holding the national certificates listed in Annex I.

Section 3 Committee

- 3.1 A committee should be established, which should be composed of a representative of each of the participating Authorities. In addition, this committee should include designated representatives of the Common European Maritime Heritage Congress (CEMHC) as observer.
- 3.2 The committee should meet on a regular basis and at such other times as it may decide under the chairmanship of an Authority, which should hand over the chairmanship to another Authority at the next meeting.
- 3.3 The committee should:
 1. promote the unhindered navigation of traditional ships and resolve any major problems which might arise from port state control;
 2. develop and review procedures for the exchange of information;
 3. keep under review the present Memorandum, the Annexes thereto and other matters relating to the operation of traditional ships and the effectiveness of the Memorandum, for instance the legal status of persons on board, i.e. passengers, trainees etc;
 4. decide on applications for membership by other interested Maritime Authorities;
 5. take full account of the specialist advice available from the EMH representatives in the committee.

Section 4

- 4.1 The present Memorandum is without prejudice to rights and obligations under any international convention or agreement or national law.
- 4.2 A Maritime Authority of a European coastal state or of a coastal state of the North Atlantic Basin from North America to Europe, which complies with the standards reproduced at the Annexes hereto, might sign the present Memorandum of Understanding with the consent of all Authorities which are already signatories to this Memorandum.
- 4.3 Termination

A signatory might terminate its participation in the present arrangement by announcing this intention to the other signatories 90 days in advance.

Signed in Wilhelmshaven on the eighth day of September Two Thousand.

Abschnitt 2 Begriffsbestimmung

Im Sinne der vorliegenden Absprache können alle Arten von historischen Schiffen sowie deren Nachbauten „Traditionsschiffe“ sein; dies sind insbesondere diejenigen, die dazu gedacht sind, traditionelle Fertigkeiten und Seemannschaft ideell und materiell zu fördern, die als lebendige Kulturdenkmäler dienen, die nach den überlieferten Grundsätzen der Seemannschaft und seemännischen Technik betrieben werden und die in Anlage I aufgeführten innerstaatlichen Zeugnisse besitzen.

Abschnitt 3 Ausschuss

- 3.1 Es sollte ein Ausschuss eingesetzt werden, der sich aus je einem Vertreter der an dieser Absprache beteiligten Behörden zusammensetzen sollte. Zusätzlich sollten diesem Ausschuss benannte Vertreter des „Common European Maritime Heritage Congress“ (CEMHC) als Beobachter angehören.
- 3.2 Der Ausschuss sollte regelmäßig unter dem Vorsitz einer Behörde zusammentreten und könnte nach eigenem Ermessen weitere Zusammenkünfte beschließen; die jeweils den Vorsitz innehabende Behörde sollte auf der jeweils nächsten Zusammenkunft den Vorsitz einer anderen Behörde übergeben.
- 3.3 Der Ausschuss sollte
 1. den ungehinderten Verkehr von Traditionsschiffen fördern und etwaige größere Probleme lösen, die sich im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ergeben könnten;
 2. regelmäßig Verfahren für den Informationsaustausch erstellen und überprüfen;
 3. sich laufend mit der vorliegenden Absprache und ihren Anlagen sowie mit sonstigen Angelegenheiten im Zusammenhang mit dem Betrieb von Traditionsschiffen und der Wirksamkeit der Absprache befassen, beispielsweise mit dem rechtlichen Status von Personen an Bord, das heißt, von Fahrgästen, Auszubildenden, und so weiter;
 4. über Anträge anderer interessierter Seeschiffahrtsbehörden auf Mitgliedschaft entscheiden;
 5. in vollem Umfang den fachmännischen Rat berücksichtigen, den die Vertreter des „Common European Maritime Heritage Congress“ (CEMHC) im Ausschuss zur Verfügung stellen.

Abschnitt 4

- 4.1 Die vorliegende Absprache lässt Rechte und Pflichten aus internationalen Übereinkommen oder Abkommen sowie Rechte und Pflichten aufgrund innerstaatlicher Rechtsvorschriften unberührt.
- 4.2 Eine Seeschiffahrtsbehörde eines europäischen Küstenstaats oder eines Küstenstaats des sich zwischen Nordamerika und Europa erstreckenden Nordatlantischen Beckens, welche die in den Anlagen dieser Absprache wiedergegebenen Normen erfüllt, kann mit Zustimmung aller Behörden, die bereits Unterzeichner der Absprache sind, die vorliegende Absprache unterzeichnen.
- 4.3 Beendigung

Ein Unterzeichner kann seine Beteiligung an dieser Absprache in der Weise beenden, dass er diese Absicht den anderen Unterzeichnern 90 Tage vorher mitteilt.

Unterzeichnet in Wilhelmshaven am 8. September 2000.

**Bekanntmachung
von Änderungen der Statuten der „Eurofima“
Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial**

Vom 13. Mai 2002

Die Außerordentliche Generalversammlung der „Eurofima“ Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial hat am 21. März 2002 in Übereinstimmung mit Artikel 2 des Abkommens vom 20. Oktober 1955 über die Gründung der „Eurofima“ (BGBl. 1956 II S. 907) mit Zustimmung des Sitzstaates beschlossen, Artikel 5 ihrer Statuten zu ändern.

Artikel 5 erhält folgenden Wortlaut:

„Artikel 5

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 2 600 000 000 Schweizer Franken. Es ist eingeteilt in 260 000 Aktien mit einem Nennwert von 10 000 Schweizer Franken.

Die Aktien sind nach Vornahme der siebten Kapitalerhöhung (1997) und nach Abtretung von Aktien (2001) wie folgt verteilt:

64 740 Aktien	Deutsche Bahn AG
64 740 Aktien	Nationalgesellschaft der Französischen Eisenbahnen
35 100 Aktien	Ferrovie dello Stato S.p.A.
25 480 Aktien	Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen
15 080 Aktien	Niederländische Eisenbahnen AG
13 572 Aktien	Nationalverwaltung der Spanischen Eisenbahnen
13 000 Aktien	Schweizerische Bundesbahnen SBB
5 980 Aktien	Gemeinschaft der Jugoslawischen Eisenbahnen

5 200 Aktien	Schwedische Staatsbahnen
5 200 Aktien	Nationalgesellschaft der Luxemburgischen Eisenbahnen
5 200 Aktien	Österreichische Bundesbahnen
2 600 Aktien	Portugiesische Eisenbahnen
520 Aktien	Griechische Staatsbahnen
520 Aktien	Ungarische Staatsbahnen AG
520 Aktien	Kroatische Eisenbahnen
520 Aktien	Slowenische Eisenbahnen
520 Aktien	Eisenbahnen von Bosnien-Herzegowina
520 Aktien	Bulgarische Staatseisenbahnen
520 Aktien	Eisenbahngesellschaft AG (ŽS)
260 Aktien	Bahnen der ehemaligen jugoslawischen Republik von Mazedonien
104 Aktien	Staatseisenbahnen der Türkischen Republik
52 Aktien	Dänische Staatsbahnen
52 Aktien	Norwegische Staatsbahnen.“

Die Außerordentliche Generalversammlung der „Eurofima“ hat am 21. März 2002 die Rechtsgültigkeit der Ergänzungen der Statuten der „Eurofima“ festgestellt, die damit am 21. März 2002 in Kraft getreten sind.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 25. Februar 2002 (BGBl. II S. 666).

Berlin, den 13. Mai 2002

Bundesministerium
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Holst

**Bekanntmachung
des deutsch-palästinensischen Abkommens
über Finanzielle Zusammenarbeit 2002**

Vom 15. Mai 2002

Das in Berlin am 24. April 2002 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Palästinensischen Befreiungsorganisation zugunsten der Palästinensischen Behörde über Finanzielle Zusammenarbeit 2002 ist nach seinem Artikel 7

am 24. April 2002

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 15. Mai 2002

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Prof. Dr. Michael Bohnet

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Palästinensischen Befreiungsorganisation
zugunsten der Palästinensischen Behörde
über Finanzielle Zusammenarbeit 2002**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und

die Palästinensische Befreiungsorganisation
zugunsten der Palästinensischen Behörde –

Palästinensischen Befreiungsorganisation zugunsten der Palästinensischen Behörde vom 24. April 2002 –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Palästinensischen Befreiungsorganisation zugunsten der Palästinensischen Behörde,

in dem Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

in dem Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in den Palästinensischen Gebieten beizutragen,

unter Bezugnahme auf das Protokoll der Verhandlungen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Palästinensischen Befreiungsorganisation zugunsten der Palästinensischen Behörde oder anderen, von beiden Vertragsparteien gemeinsam auszuwählenden Empfängern, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, folgende Finanzierungsbeiträge in Höhe von bis zu insgesamt 39 000 000,- EUR (in Worten: neununddreißig Millionen Euro) zu erhalten:

1. Beschäftigungsintensives Programm III (armutsorientierte Infrastruktur) in Höhe von bis zu insgesamt 10 000 000,- EUR (in Worten: zehn Millionen Euro),
2. Abwasser Nablus Ost (Aufstockung) in Höhe von bis zu insgesamt 19 010 000,- EUR (in Worten: neunzehn Millionen zehntausend Euro),
3. Beschäftigungsprogramm VII (Schulbau Westbank) in Höhe von bis zu insgesamt 5 000 000,- EUR (in Worten: fünf Millionen Euro),

4. Abwasserentsorgung Salfeet (Aufstockung) in Höhe von bis zu insgesamt 200 000,- EUR (in Worten: zweihunderttausend Euro),
5. Wasserversorgung Jenin (Aufstockung) in Höhe von bis zu insgesamt 1 000 000,- EUR (in Worten: eine Million Euro),
6. Abwasser Tulkarem Region in Höhe von bis zu insgesamt 3 790 000,- EUR (in Worten: drei Millionen siebenhundertneunzigtausend Euro),

wenn nach Prüfung deren Förderungswürdigkeit festgestellt und bestätigt worden ist, dass sie als Vorhaben des Umweltschutzes, der sozialen Infrastruktur, als Kreditgarantiefonds für mittelständische Betriebe, als selbsthilfeeorientierte Maßnahmen zur Armutsbekämpfung beziehungsweise als Maßnahmen, die der Verbesserung der gesellschaftlichen Stellung von Frauen dienen, die besonderen Voraussetzungen für die Förderung im Wege eines Finanzierungsbeitrags erfüllen.

(2) Kann bei einem der in Absatz 1 bezeichneten Vorhaben die dort genannte Bestätigung nicht erfolgen, so ermöglicht es die Regierung der Bundesrepublik Deutschland der Palästinensischen Befreiungsorganisation zugunsten der Palästinensischen Behörde, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau für dieses Vorhaben bis zur Höhe des vorgesehenen Finanzierungsbeitrags ein Darlehen zu erhalten.

(3) Die in Absatz 1 bezeichneten Vorhaben können im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Palästinensischen Befreiungsorganisation zugunsten der Palästinensischen Behörde durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(4) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Palästinensischen Befreiungsorganisation zugunsten der Palästinensischen Behörde zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, (weitere) Darlehen oder Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung der in Absatz 1 genannten Vorhaben oder (weitere) Finanzierungsbeiträge für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung der in Absatz 1 genannten Vorhaben von der Kreditanstalt für Wiederaufbau zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

Artikel 2

(1) Die Verwendung der in Artikel 1 genannten Beträge, die Bedingungen, zu denen sie zur Verfügung gestellt werden, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und den Empfängern der Darlehen beziehungsweise der Finanzierungsbeiträge zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen. Die Zusage der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Beträge entfällt, soweit nicht innerhalb einer Frist von acht Jahren nach dem Zusagejahr die entsprechenden Darlehens- beziehungsweise Finanzierungsverträge geschlossen wurden. Für diese Beträge endet die Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2010.

(2) Die Palästinensische Befreiungsorganisation zugunsten der Palästinensischen Behörde, soweit sie nicht Empfänger der

Finanzierungsbeiträge ist, wird etwaige Rückzahlungsansprüche, die aufgrund der nach Absatz 1 zu schließenden Finanzierungsverträge entstehen können, gegenüber der Kreditanstalt für Wiederaufbau garantieren.

Artikel 3

Die Palästinensische Befreiungsorganisation zugunsten der Palästinensischen Behörde stellt die Kreditanstalt für Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluss und Durchführung der in Artikel 2 erwähnten Verträge in den Palästinensischen Gebieten erhoben werden.

Artikel 4

Die Palästinensische Befreiungsorganisation zugunsten der Palästinensischen Behörde überlässt bei den sich aus der Darlehensgewährung und der Gewährung der Finanzierungsbeiträge ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See-, Land- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Das im Abkommen vom 30. Oktober 2001 über Finanzielle Zusammenarbeit 2001 für das Vorhaben „Hebron 3. Brunnen“ vorgesehene Darlehen in Höhe von 13 000 000,- DM (in Worten: dreizehn Millionen Deutsche Mark; nachrichtlich in Euro: 6 646 794,46) wird reprogrammiert und für das Vorhaben „Wasserversorgung Jerusalem Water Undertaking – Aufstockung“ verwendet, wenn nach Prüfung dessen Förderungswürdigkeit festgestellt worden ist.

Artikel 6

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es darüber hinaus der Palästinensischen Befreiungsorganisation zugunsten der Palästinensischen Behörde oder anderen, von beiden Vertragsparteien gemeinsam auszuwählenden Empfängern, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, einen Finanzierungsbeitrag in Höhe von insgesamt 2 600 000,- EUR (in Worten: zwei Millionen sechshunderttausend Euro) für das Vorhaben „Beschäftigungsintensives Programm (armutsorientierte Infrastruktur II)“ zu erhalten.

Soweit das Vorhaben nicht oder nicht in vollem Umfang in 2002 umgesetzt werden kann, wird der in Artikel 6 zugesagte Betrag insoweit gegenstandslos.

Artikel 7

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Berlin am 24. April 2002 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

R. Mauch
Schäfer-Preuss

Für die Palästinensische Befreiungsorganisation
zugunsten der Palästinensischen Behörde

Nabeel Sha'ath

**Bekanntmachung
über das Inkrafttreten
des deutsch-algerischen Abkommens
über die gegenseitige Förderung und den gegenseitigen Schutz
von Kapitalanlagen**

Vom 16. Mai 2002

Nach Artikel 2 Abs. 2 des Gesetzes vom 19. Februar 2002 zu dem Abkommen vom 11. März 1996 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Demokratischen Volksrepublik Algerien über die gegenseitige Förderung und den gegenseitigen Schutz von Kapitalanlagen (BGBl. 2002 II S. 286) wird bekannt gemacht, dass das Abkommen nach seinem Artikel 11 Abs. 2, das dazugehörige Protokoll vom selben Tage sowie der Notenwechsel vom 17. Mai/17. Oktober 2000

am 30. Mai 2002

in Kraft treten.

Die Ratifikationsurkunden sind in Algier am 30. April 2002 ausgetauscht worden.

Berlin, den 16. Mai 2002

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Geier

**Bekanntmachung
der deutsch-amerikanischen Vereinbarung
über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen
an die Unternehmen „Anteon Corporation“, „Cubic Applications, Inc.“ bzw. „MPRI“
(Nr. DOCPER-AS-12-01, Nr. DOCPER-AS-03-01 und Nr. DOCPER-AS-09-01)**

Vom 17. Mai 2002

Nach Artikel 72 Abs. 4 des Zusatzabkommens vom 3. August 1959 in der durch das Abkommen vom 21. Oktober 1971, die Vereinbarung vom 18. Mai 1981 und das Abkommen vom 18. März 1993 geänderten Fassung zu dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Truppen (BGBl. 1961 II S. 1183, 1218; 1973 II S. 1021; 1982 II S. 530; 1994 II S. 2594) ist in Berlin durch Notenwechsel vom 16. April 2002 eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen an die Unternehmen „Anteon Corporation“ (Nr. DOCPER-AS-12-01), „Cubic Applications, Inc.“ (Nr. DOCPER-AS-03-01) bzw. „MPRI“ (Nr. DOCPER-AS-09-01) geschlossen worden. Die Vereinbarung ist nach ihrer Inkrafttretensklausel

am 16. April 2002

in Kraft getreten; die deutsche Antwortnote wird nachstehend veröffentlicht.

Berlin, den 17. Mai 2002

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Geier

Auswärtiges Amt

Berlin, den 16. April 2002

Verbalnote

Das Auswärtige Amt beehrt sich, den Eingang der Verbalnote der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika Nr. 1787 vom 16. April 2002 zu bestätigen, die wie folgt lautet:

„Die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika beehrt sich, dem Auswärtigen Amt unter Bezugnahme auf die Vereinbarung in der Form des Notenwechsels vom 29. Juni 2001 betreffend die Tätigkeit von mit Analytischen Dienstleistungen beauftragten Unternehmen Folgendes mitzuteilen:

Um die in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika mit Dienstleistungen versorgen zu können, hat die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika mit den nachfolgend unter Nummer 1 Buchstaben a bis c genannten Unternehmen Verträge über die Erbringung von Analytischen Dienstleistungen geschlossen.

Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika würde es begrüßen, wenn den nachfolgend unter Nummer 1 Buchstaben a bis c genannten Unternehmen zur Erleichterung der Tätigkeit Befreiungen und Vergünstigungen nach Artikel 72 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut gewährt werden könnten, und schlägt deshalb der Regierung der Bundesrepublik Deutschland vor, eine Vereinbarung nach Artikel 72 Absatz 4 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut zu schließen, die folgenden Wortlaut haben soll:

1. a) Das Unternehmen Anteon Corporation wird auf der Grundlage der beigefügten Vertragsniederschrift Nummer DOCPER-AS-12-01 mit einer Laufzeit vom 14. Dezember 2001 bis 31. Dezember 2004 folgende Dienstleistungen erbringen:

Unterstützung des HQ USAREUR Trainingskommandos mit dem Gesamtmanagement und der Programmkoordination des US Army Combat Service Support System Trainingsprogramms in den Bereichen der Anwendungsanalyse, Fähigkeitsauswertung und Einschätzung der Kampfeinsatzbereitschaft.

Dieser Vertrag umfasst die folgenden Tätigkeiten: Program Coordinator (Anhang II.a.).
- b) Das Unternehmen Cubic Applications, Inc. wird auf der Grundlage der beigefügten Vertragsniederschrift Nummer DOCPER-AS-03-01 mit einer Laufzeit vom 26. März 2002 bis 25. März 2003 folgende Dienstleistungen erbringen:

Professionelle, militärstrategische Beratung zur Unterstützung des Board of Directors (BOD) Programms des Oberbefehlshabers der amerikanischen Landstreitkräfte in Europa: Organisation, Durchführung und Dokumentation von Direktoratssitzungen, Abgabe von Strategieeinschätzungen, Durchführung von Nachforschungen und Analysen zur Unterstützung der für die Besprechung oder Präsentation gewählten Themen.

Dieser Vertrag umfasst die folgenden Tätigkeiten: Senior Military Analyst (Anhang II.i.).
- c) Das Unternehmen MPRI wird auf der Grundlage der beigefügten Vertragsniederschrift Nummer DOCPER-AS-09-01 mit einer Laufzeit vom 15. Februar 2002 bis 14. Februar 2003 folgende Dienstleistungen erbringen:

Unterstützung der USAREUR ODCSOPS Dienststelle für Trupppenschutz mit dem Ziel, die Verletzbarkeiten der USAREUR Einrichtungen durch Terroranschläge zu bestimmen und eine frühe Warnung vor drohenden Terroranschlägen bereitzustellen.

Dieser Vertrag umfasst die folgenden Tätigkeiten: Intelligence Analyst – Counterintelligence/Human Intelligence (Anhang II.e.) und Program/Project Manager (Anhang V.a.).
2. Unter Bezugnahme auf den Notenwechsel vom 29. Juni 2001 betreffend die Tätigkeit von mit Analytischen Dienstleistungen beauftragten Unternehmen und nach Maßgabe der darin vereinbarten Rahmenbedingungen, insbesondere auch der Nummer 3 des Notenwechsels, werden den unter Nummer 1 Buchstaben a bis c genannten Unternehmen die Befreiungen und Vergünstigungen gemäß Artikel 72 Absatz 1 Buchstabe b des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut gewährt.
3. Die vorgenannten Unternehmen werden in der Bundesrepublik Deutschland ausschließlich für die in Deutschland stationierten Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika tätig. Artikel 72 Absatz 3 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut findet keine Anwendung.
4. Nach Maßgabe der unter Nummer 5 des Notenwechsels vom 29. Juni 2001 vereinbarten Bestimmungen, insbesondere auch der Beschränkungen nach Artikel 72 Absatz 5 Buchstabe b des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut, werden Arbeitnehmern der oben genannten Unternehmen, deren Tätigkeiten unter Nummer 1 Buchstaben a bis c aufgeführt sind, wenn sie ausschließlich für dieses Unternehmen

tätig sind, die gleichen Befreiungen und Vergünstigungen gewährt wie Mitgliedern des zivilen Gefolges der Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika, es sei denn, dass die Vereinigten Staaten von Amerika sie ihnen beschränken.

5. Für das Verfahren zur Gewährung dieser Befreiungen und Vergünstigungen gelten die Bestimmungen des Notenwechsels vom 29. Juni 2001.
6. Diese Vereinbarung wird in englischer und deutscher Sprache geschlossen, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.
7. Diese Vereinbarung tritt an dem Tag außer Kraft, an dem der letztgültige Vertrag über die Erbringung der unter Nummer 1 Buchstaben a bis c genannten Dienstleistungen auf der Grundlage der Vertragsniederschriften zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und den jeweiligen dort genannten Unternehmen endet. Sie wird auf die einzelnen unter Nummer 1 Buchstaben a bis c genannten Verträge nicht mehr angewendet, wenn der jeweilige Vertrag endet oder wenn das Auswärtige Amt nicht jeweils spätestens zwei Wochen nach Ablauf der jeweiligen vorausgegangenen Leistungsaufforderung eine nachfolgende Leistungsaufforderung erhält. Kopien der einzelnen Verträge sind dieser Vereinbarung beigelegt. Die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika teilt dem Auswärtigen Amt die Beendigung oder Verlängerung eines Vertrages unverzüglich mit.

Falls sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit den unter den Nummern 1 bis 7 gemachten Vorschlägen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika einverstanden erklärt, werden diese Verbalnote und die das Einverständnis der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zum Ausdruck bringende Antwortnote des Auswärtigen Amtes eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland nach Artikel 72 Absatz 4 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut bilden, die am 16. April 2002 in Kraft tritt.

Die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika benutzt diesen Anlass, das Auswärtige Amt erneut ihrer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.“

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika mitzuteilen, dass sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit den Vorschlägen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika einverstanden erklärt. Demgemäß bilden die Verbalnote der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika Nr. 1787 vom 16. April 2002 und diese Antwortnote eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika gemäß Artikel 72 Absatz 4 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut, die am 16. April 2002 in Kraft tritt und deren deutscher und englischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Das Auswärtige Amt benutzt diesen Anlass, die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika erneut seiner ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

An die
Botschaft der
Vereinigten Staaten von Amerika
Berlin

Bekanntmachung
der deutsch-amerikanischen Vereinbarung
über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen an die Unternehmen
„Military Professional Resources, Inc.“ bzw. „Premier Technology Group, Inc.“
(Nr. DOCPER-AS-09-02 und Nr. DOCPER-AS-10-01)

Vom 17. Mai 2002

Nach Artikel 72 Abs. 4 des Zusatzabkommens vom 3. August 1959 in der durch das Abkommen vom 21. Oktober 1971, die Vereinbarung vom 18. Mai 1981 und das Abkommen vom 18. März 1993 geänderten Fassung zu dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Truppen (BGBl. 1961 II S. 1183, 1218; 1973 II S. 1021; 1982 II S. 530; 1994 II S. 2594) ist in Berlin durch Notenwechsel vom 30. April 2002 eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen an das Unternehmen „Military Professional Resources, Inc.“ (Nr. DOCPER-AS-09-02) bzw. „Premier Technology Group, Inc.“ (Nr. DOCPER-AS-10-01) geschlossen worden. Die Vereinbarung ist nach ihrer Inkrafttretensklausel

am 30. April 2002

in Kraft getreten; die deutsche Antwortnote wird nachstehend veröffentlicht.

Berlin, den 17. Mai 2002

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Geier

Auswärtiges Amt

Berlin, den 30. April 2002

Verbalnote

Das Auswärtige Amt beehrt sich, den Eingang der Verbalnote der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika Nr. 569 vom 30. April 2002 zu bestätigen, die wie folgt lautet:

„Die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika beehrt sich, dem Auswärtigen Amt unter Bezugnahme auf die Vereinbarung in der Form des Notenwechsels vom 29. Juni 2001 betreffend die Tätigkeit von mit Analytischen Dienstleistungen beauftragten Unternehmen Folgendes mitzuteilen:

Um die in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika mit Dienstleistungen versorgen zu können, hat die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika mit den nachfolgend unter Nummer 1 Buchstaben a und b genannten Unternehmen Verträge über die Erbringung von Analytischen Dienstleistungen geschlossen.

Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika würde es begrüßen, wenn den nachfolgend unter Nummer 1 Buchstaben a und b genannten Unternehmen zur Erleichterung der Tätigkeit Befreiungen und Vergünstigungen nach Artikel 72 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut gewährt werden könnten, und schlägt deshalb

der Regierung der Bundesrepublik Deutschland vor, eine Vereinbarung nach Artikel 72 Absatz 4 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut zu schließen, die folgenden Wortlaut haben soll:

1. a) Das Unternehmen Military Professional Resources, Inc. wird auf der Grundlage der beigefügten Vertragsniederschrift Nummer DOCPER-AS-09-02 mit einer Laufzeit vom 29. September 2001 bis 28. September 2002 folgende Dienstleistungen erbringen:

Unterstützung des Combat Manoeuvre Training Center (Ausbildungseinheit für Gefechtsmanöver), Sergeants Major Academy mit der Unterrichtung, Ausbildung, Beratung und Nachbereitung der Rolle, der Einsätze und des Verantwortungsbereichs von Oberstabsfeldwebeln Battalion/Brigade bei Langzeitunterstützungsmaßnahmen für Kampfeinsätze oder Friedenseinsätze. Dieser Vertrag umfasst die folgenden Tätigkeiten: Analyst (Anhang III.b.).

- b) Das Unternehmen Premier Technology Group, Inc. wird auf der Grundlage der beigefügten Vertragsniederschrift Nummer DOCPER-AS-10-01 mit einer Laufzeit vom 30. September 2001 bis 31. Dezember 2002 folgende Dienstleistungen erbringen:

Unterstützung des V Corps USAREUR zur schnellen Einsatzbereitschaft als Combined Joint Task Force zur Unterstützung von regionalen Militäreinsätzen oder zur Unterstützung von Militäreinsätzen der NATO und der Vereinten Nationen. Dieser Vertrag umfasst die folgenden Tätigkeiten: Military Planner (Appendix I.a.), Combat Service Support Analyst (Appendix I.b.), Material Readiness Analyst (Appendix I.c.) und Senior Movement Analyst (Appendix I.d.).

2. Unter Bezugnahme auf den Notenwechsel vom 29. Juni 2001 betreffend die Tätigkeit von mit Analytischen Dienstleistungen beauftragten Unternehmen und nach Maßgabe der darin vereinbarten Rahmenbedingungen, insbesondere auch der Nummer 3 des Notenwechsels, werden den unter Nummer 1 Buchstaben a und b genannten Unternehmen die Befreiungen und Vergünstigungen nach Artikel 72 Absatz 1 Buchstabe b des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut gewährt.
3. Die vorgenannten Unternehmen werden in der Bundesrepublik Deutschland ausschließlich für die in Deutschland stationierten Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika tätig. Artikel 72 Absatz 3 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut findet keine Anwendung.
4. Nach Maßgabe der in Nummer 5 des Notenwechsels vom 29. Juni 2001 vereinbarten Bestimmungen, insbesondere auch der Beschränkungen nach Artikel 72 Absatz 5 Buchstabe b des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut, werden Arbeitnehmern der oben genannten Unternehmen, deren Tätigkeiten unter Nummer 1 Buchstaben a und b aufgeführt sind, wenn sie ausschließlich für dieses Unternehmen tätig sind, die gleichen Befreiungen und Vergünstigungen gewährt wie Mitgliedern des zivilen Gefolges der Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika, es sei denn, dass die Vereinigten Staaten von Amerika sie ihnen beschränken.
5. Für das Verfahren zur Gewährung dieser Befreiungen und Vergünstigungen gelten die Bestimmungen des Notenwechsels vom 29. Juni 2001.
6. Diese Vereinbarung wird in englischer und deutscher Sprache geschlossen, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.
7. Diese Vereinbarung tritt an dem Tag außer Kraft, an dem der letztgültige Vertrag über die Erbringung der unter Nummer 1 Buchstaben a und b genannten Dienstleistungen auf der Grundlage der Vertragsniederschrift zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und den jeweiligen dort genannten Unternehmen endet. Sie wird auf die einzelnen unter Nummer 1 Buchstaben a und b genannten Verträge nicht mehr angewendet, wenn der jeweilige Vertrag endet oder wenn das Auswärtige Amt nicht jeweils spätestens zwei Wochen nach Ablauf der vorausgegangenen Leistungsaufforderung eine nachfolgende Leistungsaufforderung erhält. Kopien der einzelnen Verträge sind dieser Vereinbarung beigefügt. Die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika teilt dem Auswärtigen Amt die Beendigung oder Verlängerung eines Vertrages unverzüglich mit.

Falls sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit den unter Nummern 1 bis 7 gemachten Vorschlägen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika einverstanden erklärt, werden diese Verbalnote und die das Einverständnis der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zum Ausdruck bringende Antwortnote des Auswärtigen Amtes eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland nach Artikel 72 Absatz 4 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut bilden, die am 30. April 2002 in Kraft tritt.

Die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika benutzt diesen Anlass, das Auswärtige Amt erneut ihrer ausgezeichnetsten Hochachtung zu versichern.“

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika mitzuteilen, dass sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit den Vorschlägen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika einverstanden erklärt. Demgemäß

bilden die Verbalnote der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika Nr. 569 vom 30. April 2002 und diese Antwortnote eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika gemäß Artikel 72 Absatz 4 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut, die am 30. April 2002 in Kraft tritt und deren deutscher und englischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Das Auswärtige Amt benutzt diesen Anlass, die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika erneut seiner ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

An die
Botschaft der
Vereinigten Staaten von Amerika
Berlin

**Bekanntmachung
der deutsch-amerikanischen Vereinbarung
über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen
an das Unternehmen „Science Applications International Corporation“
(Nr. DOCPER-IT-03-01)**

Vom 21. Mai 2002

Nach Artikel 72 Abs. 4 des Zusatzabkommens vom 3. August 1959 in der durch das Abkommen vom 21. Oktober 1971, die Vereinbarung vom 18. Mai 1981 und das Abkommen vom 18. März 1993 geänderten Fassung zu dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Truppen (BGBl. 1961 II S. 1183, 1218; 1973 II S. 1021; 1982 II S. 530; 1994 II S. 2594) ist in Berlin durch Notenwechsel vom 30. April 2002 eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen an das Unternehmen „Science Applications International Corporation“ (Nr. DOCPER-IT-03-01) geschlossen worden. Die Vereinbarung ist nach ihrer Inkraftretensklausel rückwirkend

zum 1. April 2002

in Kraft getreten; die deutsche Antwortnote wird nachstehend veröffentlicht.

Berlin, den 21. Mai 2002

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Geier

Auswärtiges Amt

Berlin, den 30. April 2002

Verbalnote

Das Auswärtige Amt beehrt sich, den Eingang der Verbalnote der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika Nr. 568 vom 30. April 2002 zu bestätigen, die wie folgt lautet:

„Die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika erlaubt sich, dem Auswärtigen Amt der Bundesrepublik Deutschland ihre Hochachtung auszusprechen, und hat die Ehre, unter Bezug auf die Vereinbarung in der Form des Notenwechsels vom 27. März 1998 sowie die dazugehörige Änderungsvereinbarung vom 29. Juni 2001 betreffend die Tätigkeit von mit Truppenbetreuung beauftragten Unternehmen Folgendes mitzuteilen:

Um die Mitglieder der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika, die Mitglieder ihres zivilen Gefolges sowie die Angehörigen beider im Sinne des NATO-Truppenstatuts mit Dienstleistungen auf den Gebieten des Sozial- und Gesundheitswesens und der Laufbahnberatung sowie der hierzu notwendigen Informationstechnologie versorgen zu können, hat die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika mit dem Unternehmen „Science Applications International Corporation“ einen Vertrag über die Erbringung von Dienstleistungen zur Truppenbetreuung auf Basis der beigefügten Vertragsniederschrift Nummer DOCPER-IT-03-01 für das Headquarter, United States Army Europe Regional Medical Command abgeschlossen.

Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika würde es begrüßen, wenn das Unternehmen „Science Applications International Corporation“ zur Erleichterung seiner Tätigkeit Befreiungen und Vergünstigungen gemäß Artikel 72 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut erhalten könnte, und schlägt deshalb der Regierung der Bundesrepublik Deutschland vor, eine Vereinbarung nach Artikel 72 Absatz 4 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut zu schließen, die folgenden Wortlaut haben soll:

1. Das Unternehmen „Science Applications International Corporation“ wird im Rahmen seines Vertrages zur Truppenbetreuung für die Mitglieder der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika, die Mitglieder ihres zivilen Gefolges sowie die Angehörigen beider im Sinne des NATO-Truppenstatuts ausschließlich folgende Dienstleistungen erbringen:

Unterstützung des Headquarters, United States Army Europe Regional Medical Command mit Hard- und Software, Systemfunktionsüberwachung, Problemanalyse und Dokumentation von Änderungsmaßnahmen. Die Unterstützung vor Ort beinhaltet die Koordinierung von Hardware- und Softwareinstallation, Softwareverbesserungen für Composite Health Care Systems I und II. Dieser Vertrag umfasst die folgenden Tätigkeiten: Systems Specialist, Software Specialist, District Manager und Site Manager.

Unter Bezug auf den Notenwechsel vom 27. März 1998 sowie die dazugehörige Änderungsvereinbarung vom 29. Juni 2001 betreffend die Tätigkeiten von mit der Truppenbetreuung beauftragten Unternehmen werden diesem Unternehmen die Befreiungen und Vergünstigungen gemäß Artikel 72 Absatz 1 Buchstabe b des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut gewährt.

2. Das Unternehmen „Science Applications International Corporation“ wird in der Bundesrepublik Deutschland ausschließlich für die Mitglieder der in Deutschland stationierten Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika, die Mitglieder ihres zivilen Gefolges und die Angehörigen beider tätig. Artikel 72 Absatz 3 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut findet keine Anwendung.
3. Nach Maßgabe der in Nummer 5 des Notenwechsels vom 27. März 1998 und in der dazugehörigen Änderungsvereinbarung vom 29. Juni 2001 vereinbarten Bestimmungen, insbesondere auch der Einschränkungen des Artikels 72 Absatz 5 Buchstabe b des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut, werden Arbeitnehmern des oben genannten Unternehmens, deren Berufe oben unter Nummer 1 aufgeführt sind, wenn sie ausschließlich für dieses Unternehmen tätig sind, die gleichen Befreiungen und Vergünstigungen gewährt wie Mitgliedern des zivilen Gefolges der Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika, es sei denn, dass die Vereinigten Staaten von Amerika sie ihnen beschränken.
4. Für das Verfahren zur Gewährung dieser Befreiungen und Vergünstigungen gelten die Bestimmungen des Notenwechsels vom 27. März 1998 sowie der dazugehörigen Änderungsvereinbarung vom 29. Juni 2001.
5. Diese Vereinbarung wird in englischer und deutscher Sprache geschlossen, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.
6. Diese Vereinbarung tritt außer Kraft, wenn der Vertrag über die Erbringung der unter Nummer 1 genannten Dienstleistungen auf Basis der Vertragsniederschrift Nummer DOCPER-IT-03-01 zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und dem Unternehmen „Science Applications International Corporation“ endet. Sie tritt außerdem außer Kraft, wenn dem Auswärtigen Amt nicht spätestens zwei Wochen nach Ende der Gültigkeit der vorausgegangenen Leistungsaufforderung eine nachfolgende Leistungsaufforderung vorgelegt wird. Eine Kopie des Vertrages mit einer

Laufzeit vom 1. Oktober 2001 bis 30. September 2002 ist dieser Vereinbarung beigefügt. Die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika teilt dem Auswärtigen Amt die Beendigung oder Verlängerung des Vertrages unverzüglich mit.

Falls sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit den unter Nummern 1 bis 6 gemachten Vorschlägen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika einverstanden erklärt, werden diese Verbalnote und die das Einverständnis der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zum Ausdruck bringende Antwortnote des Auswärtigen Amtes eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland im Sinne des Artikels 72 Absatz 4 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut bilden, die rückwirkend zum 1. April 2002 in Kraft tritt.

Die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika benutzt diesen Anlass, das Auswärtige Amt erneut ihrer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.“

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika mitzuteilen, dass sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit den Vorschlägen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika einverstanden erklärt. Demgemäß bilden die Verbalnote der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika Nr. 568 vom 30. April 2002 und diese Antwortnote eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika gemäß Artikel 72 Absatz 4 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut, die rückwirkend zum 1. April 2002 in Kraft tritt und deren deutscher und englischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Das Auswärtige Amt benutzt diesen Anlass, die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika erneut seiner ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

An die
Botschaft der
Vereinigten Staaten von Amerika
Berlin

**Bekanntmachung
über das Außerkrafttreten
des deutsch-kolumbianischen Abkommens vom 2. März 1965
über Technische Zusammenarbeit in der Fassung vom 1. August 1973**

Vom 21. Mai 2002

Das Abkommen vom 2. März 1965 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kolumbien über Technische Zusammenarbeit – Runderlass Außenwirtschaft Nr. 30/65 vom 28. Juni 1965 (BANz. Nr. 140 vom 30. Juli 1965) – und die Änderungsvereinbarung in der Form des Notenwechsels vom 27. April/1. August 1973 (BGBl. 1977 II S. 1181) sind nach Artikel VII Abs. 4 des Abkommens vom 26. Mai 1998 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kolumbien über Technische Zusammenarbeit (BGBl. 2001 II S. 1261)

am 28. Februar 2001

außer Kraft getreten.

Berlin, den 21. Mai 2002

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
G. Westdickenberg

**Bekanntmachung
über das Außerkrafttreten
des deutsch-französischen Abkommens vom 5. Dezember 1974
über die deutsch-französischen Filmbeziehungen**

Vom 23. Mai 2002

Das Abkommen vom 5. Dezember 1974 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Französischen Republik über die deutsch-französischen Filmbeziehungen (BGBl. 1975 II S. 864) ist nach Artikel 14 des deutsch-französischen Filmabkommens vom 17. Mai 2001 (BGBl. 2002 II S. 998)

am 4. Februar 2002

außer Kraft getreten.

Berlin, den 23. Mai 2002

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
G. Westdickenberg

**Bekanntmachung
über das Außerkrafttreten
des deutsch-französischen Abkommens vom 5. Februar 1981
über die Förderung von Filmvorhaben in Gemeinschaftsproduktion
in der Fassung vom 24. November 1987**

Vom 23. Mai 2002

Das Abkommen vom 5. Februar 1981 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Französischen Republik über die Förderung von Filmvorhaben in Gemeinschaftsproduktion (BGBl. 1981 II S. 605) in der Fassung vom 24. November 1987 (BGBl. 1988 II S. 214) ist nach Artikel 14 des deutsch-französischen Filmabkommens vom 17. Mai 2001 (BGBl. 2002 II S. 998)

am 4. Februar 2002

außer Kraft getreten.

Berlin, den 23. Mai 2002

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
G. Westdickenberg

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH. – Druck: Bundesdruckerei GmbH, Zweigniederlassung Bonn.
Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundesgesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

- a) völkerrechtliche Übereinkünfte und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,
- b) Zolltarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnementsbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:

Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH., Postfach 13 20, 53003 Bonn

Telefon: (02 28) 3 82 08-0, Telefax: (02 28) 3 82 08-36

Internet: www.bundesgesetzblatt.de bzw. www.bgbl.de

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich je 45,00 €. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 1,40 € zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Januar 2002 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Konto der Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH. (Kto.Nr. 399-509) bei der Postbank Köln (BLZ 370 100 50) oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 5,10 € (4,20 € zuzüglich 0,90 € Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 5,70 €.

Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7%.

ISSN 0341-1109

Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH. · Postfach 13 20 · 53003 Bonn

Postvertriebsstück · Deutsche Post AG · G 1998 · Entgelt bezahlt

Bekanntmachung zu dem Übereinkommen zur Errichtung der Asiatischen Entwicklungsbank

Vom 27. Mai 2002

Neuseeland hat dem Generalsekretär der Vereinten Nationen als Verwahrer des Übereinkommens vom 4. Dezember 1965 zur Errichtung der Asiatischen Entwicklungsbank (BGBl. 1966 II S. 617; 1968 II S. 906) am 22. April 2002 mit Wirkung vom gleichen Tage die Rücknahme seiner bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde abgegebenen Erklärung (vgl. die Bekanntmachung vom 30. Januar 1967, BGBl. II S. 765) notifiziert.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 1. März 1996 (BGBl. II S. 366).

Berlin, den 27. Mai 2002

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
G. Westdickenberg