

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 6. November 1975 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Jamaika über den Luftverkehr

A. Zielsetzung

Der internationale Luftverkehr der Deutschen Lufthansa ist grundsätzlich nur möglich, wenn die ausländischen Staaten, die angeflogen werden sollen, in einem zweiseitigen Luftverkehrsabkommen die entsprechenden Verkehrsrechte gewähren.

B. Lösung

Jamaika und die Bundesrepublik Deutschland gewähren sich gegenseitig das Recht des Überfluges (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht gewerblich im internationalen Fluglinienverkehr abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach Punkten vorgenommen werden kann, die nicht im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegen (5. Freiheit). Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

C. Alternativen

Vertragloser Zustand mit nicht gesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) — 971 05 — Lu 49/79

Bonn, den 11. Juli 1979

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 6. November 1975 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Jamaika über den Luftverkehr mit Begründung.

Der Wortlaut des Abkommens in deutscher und englischer Sprache sowie die Denkschrift zum Abkommen sind beigelegt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 476. Sitzung am 6. Juli 1979 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzesentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Schmidt

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 6. November 1975 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Jamaika über den Luftverkehr

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

Artikel 1

Dem in Kingston am 6. November 1975 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Jamaika 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 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Abs. 3 in Verbindung mit Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 und Abs. 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 8 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Umsatzsteuer und die Biersteuer berühren.

Zu Artikel 2

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

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 20 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Abkommen
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und Jamaika
über den Luftverkehr

Air Transport Agreement
between the Federal Republic of Germany
and Jamaica

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung von Jamaika —

als Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde,

in dem Wunsch, ein Abkommen zur Einrichtung eines Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen —

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

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

- a) „Zivilluftfahrtabkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge sowie aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrtabkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, sofern diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;
- b) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr, in bezug auf Jamaika der für die Zivilluftfahrt zuständige Minister, die Genehmigungsbehörde für den Luftverkehr oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- c) „bezeichnetes Unternehmen“ ein Luftverkehrsunternehmen, das nach Artikel 3 bezeichnet und ermächtigt worden ist;
- d) „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat die der Staatshoheit, dem Schutz oder der Treuhandverwaltung dieses Staates unterstehenden Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer;
- e) „Fluglinienverkehr“ jeder planmäßige Luftverkehr, der von Luftfahrzeugen für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht durchgeführt wird;
- f) „internationaler Fluglinienverkehr“ einen Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat erfolgt;
- g) „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“ eine Landung zu jedem anderen Zweck als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht oder Post und
- h) „Tarif“ der in Artikel 12 Absatz 1 definierte Begriff.

The Federal Republic of Germany
and
The Government of Jamaica

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows: —

Article 1

For the purposes of the present Agreement, unless the text otherwise requires:

- a) the term „the Convention“ means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
- b) the term „aeronautical authorities“ means in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport; in the case of Jamaica the Minister responsible for Civil Aviation, the Air Transport Licensing Board or in both cases, any other person or agency authorised to perform the functions exercised by the said authorities;
- c) the term „designated airline“ means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of the present Agreement;
- d) the term „territory“ in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, protection or trusteeship of that State;
- e) the term „air service“ means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;
- f) the term „international air service“ means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;
- g) the term „stop for non-traffic purposes“ means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, mail or cargo; and
- h) the term „tariff“ has the meaning assigned to it in paragraph 1 of Article 12.

Artikel 2

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte zum Zwecke der Einrichtung eines planmäßigen internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Absatz 4 festgelegten Linien. Dieser Verkehr und diese Linien sind im folgenden als „vereinbarter Fluglinienverkehr“ und „festgelegte Linien“ bezeichnet.

(2) Im Rahmen dieses Abkommens genießt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei beim Betrieb des internationalen Linienverkehrs folgende Rechte:

- a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b) in dem genannten Hoheitsgebiet Landungen zu nicht-gewerblichen Zwecken vorzunehmen;
- c) in dem genannten Hoheitsgebiet an den Punkten, die im Fluglinienplan festgelegt sind, zu landen, um im Rahmen des internationalen Verkehrs Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen und aufzunehmen.

(3) Absatz 1 ist nicht so auszulegen, als werde dem Unternehmen einer Vertragspartei das Recht übertragen, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Post und Fracht zur entgeltlichen Beförderung nach einem anderen Ort im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei aufzunehmen. Das Unternehmen, das von einer Vertragspartei zur Bedienung einer Linie mit mehr als einem Punkt im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei bezeichnet worden ist, kann jedoch an jedem dieser Punkte eine Zwischenlandung für den Verkehr vornehmen, der auf Grund eines Flugscheins oder Frachtbriefs zur Beförderung mit demselben Unternehmen auf einer durchgehenden Reise von oder nach einem Punkt außerhalb des Hoheitsgebiets dieser anderen Vertragspartei berechtigt ist.

(4) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zwischen den Vertragsparteien vereinbart wird.

Artikel 3

(1) Jede Vertragspartei kann ein Luftverkehrsunternehmen zur Durchführung des vereinbarten Fluglinienverkehrs bezeichnen. Diese Bezeichnung wird der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege schriftlich zugeleitet.

(2) Nach Empfang einer solchen Bezeichnung erteilt die andere Vertragspartei vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dem bezeichneten Unternehmen unverzüglich die entsprechende Betriebsgenehmigung.

(3) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Voraussetzungen der Gesetze und sonstigen Vorschriften zu erfüllen, welche die genannte Luftfahrtbehörde in Übereinstimmung mit dem Zivilluftfahrtabkommen auf den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unter Anlegung eines vernünftigen Maßstabs üblicherweise anwendet.

(4) Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 genannte Betriebsgenehmigung zu verweigern oder dem bezeichneten Unternehmen für die Ausübung der in Artikel 2 genannten Rechte die von ihr für erforderlich gehaltenen Auflagen zu machen, wenn ihr nicht der Nachweis erbracht wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an diesem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, oder deren Staatsangehörigen zustehen.

Article 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement, for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in accordance with paragraph 4 of this Article. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

(2) Subject to the provisions of the present Agreement the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating international services the following rights:

- a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- c) to make stops in the said territory at the points specified in the Route Schedule for the purpose of putting down and taking up international traffic in passengers, mail and cargo.

(3) Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, mail or cargo carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party. However, the airline designated by one Contracting Party to provide service over a route containing more than one point in the territory of the other Contracting Party may provide a stopover at any of such points to traffic moving on a ticket or waybill providing for transportation on the same airline on a through journey to or from a point outside the territory of such other Contracting Party.

(4) The routes over which the designated airlines of the Contracting Parties will be authorised to operate international air services shall be specified in a Route Schedule to be agreed upon in an Exchange of Notes between the Contracting Parties.

Article 3

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate one airline for the purpose of operating the agreed services. Such designation shall be effected in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party.

(2) On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorisation.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) Ein so bezeichnetes und ermächtigtes Unternehmen kann jederzeit den vereinbarten Fluglinienverkehr aufnehmen, sofern für diesen ein nach Artikel 12 festgesetzter Tarif in Kraft ist.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 12 of the present Agreement is in force in respect of that service.

Artikel 4

(1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, eine Betriebsgenehmigung zu widerrufen sowie die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens genannten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei zeitweilig zu unterbrechen oder den von ihr für erforderlich gehaltenen Auflagen zu unterwerfen,

- a) wenn ihr nicht der Nachweis erbracht wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der anderen Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, oder deren Staatsangehörigen zustehen;
- b) wenn dieses Unternehmen die im Hoheitsgebiet der die Rechte gewährenden Vertragspartei geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften nicht befolgt oder
- c) wenn das Unternehmen auf andere Weise seinen Betrieb nicht nach Maßgabe dieses Abkommens durchführt.

(2) Falls ein Widerruf, eine Unterbrechung oder Auflagen nach Absatz 1 nicht sofort erforderlich sind, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften zu verhindern, wird dieses Recht nur nach Konsultation mit der anderen Vertragspartei ausgeübt.

Artikel 5

(1) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei über den Einflug oder Ausflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet sowie über den Betrieb und Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Hoheitsgebiets finden auf die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Anwendung wie auf die Luftfahrzeuge des eigenen Unternehmens und werden von den ersteren beim Einflug, beim Ausflug und für die Dauer ihres Aufenthalts im Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei befolgt.

(2) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei in bezug auf den Einflug oder Ausflug von Fluggästen, Besatzungen, Post oder Fracht eines Luftfahrzeugs nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet, einschließlich der Gesetze und sonstigen Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne, sind beim Einflug, beim Ausflug und für die Dauer ihres Aufenthalts im Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei durch oder in bezug auf die Fluggäste, Besatzungen, Post oder Fracht des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei zu befolgen.

Artikel 6

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von einer Vertragspartei ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind und deren Gültigkeit nicht abgelaufen ist, werden von der anderen Vertragspartei zum Betrieb der Linien und des Linienverkehrs, wie sie in diesem Abkommen vorgesehen sind, als gültig anerkannt, vorausgesetzt, daß die Anforderungen, nach denen diese Zeugnisse oder Erlaubnisscheine ausgestellt oder für gültig erklärt worden sind, den Mindestanforderungen, die auf Grund des Zivilluftfahrtabkommens jeweils aufgestellt werden, entsprechen oder

Article 4

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights—

- a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations in force in the territory of the Contracting Party granting these rights; or
- c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party as they are applied to its own and shall be complied with by such aircraft upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, mail or cargo of aircraft, including laws and regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew mail or cargo of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

Article 6

Certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services provided for in the present Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its

darüber hinausgehen. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, den Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei ausgestellt worden sind, für Flüge über dem eigenen Hoheitsgebiet die Anerkennung zu verweigern.

Artikel 7

Jede Vertragspartei kann gerechte und angemessene Gebühren für die Benutzung der öffentlichen Flughäfen und sonstigen Einrichtungen in ihrem Zuständigkeitsbereich erheben oder erheben lassen, sofern diese Gebühren nicht höher sind als diejenigen, die für die Benutzung dieser Flughäfen und Einrichtungen durch ihre inländischen Luftfahrzeuge im ähnlichen internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 8

(1) Die von dem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge sowie Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte (einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabak) an Bord eines Luftfahrzeugs des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei bleiben bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei in diesem Hoheitsgebiet frei von Zöllen, Untersuchungsgebühren oder sonstigen Abgaben oder Gebühren, sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben, bis sie wieder ausgeführt werden, auch wenn diese Vorräte von den Luftfahrzeugen während des Fluges über diesem Hoheitsgebiet verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände für Luftfahrzeuge und Bordvorräte (einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabak), die von der einen Vertragspartei oder ihrem bezeichneten Unternehmen oder in deren Auftrag in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt oder dort an Bord eines Luftfahrzeugs genommen werden und zur ausschließlichen Verwendung durch die Luftfahrzeuge oder in den Luftfahrzeugen dieses Unternehmens bestimmt sind, werden in bezug auf die in Absatz 1 genannten Zölle, die Untersuchungsgebühren und andere ähnliche staatliche oder örtliche Abgaben und Gebühren von der letztgenannten Vertragspartei nicht weniger günstig behandelt, als dies bei ihrem nationalen Luftverkehrsunternehmen im internationalen Fluglinienverkehr der Fall ist. Keinesfalls darf das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei weniger günstig behandelt werden als die Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten im internationalen Fluglinienverkehr von und nach dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei.

(3) Jede Vertragspartei kann verlangen, daß die in den Absätzen 1 und 2 genannten Waren unter Zollüberwachung gehalten werden.

Artikel 9

Die übliche Bordausrüstung sowie Materialien und Vorräte, die an Bord eines Luftfahrzeugs einer Vertragspartei verbleiben, können im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieses Hoheitsgebiets entladen werden. In einem solchen Fall können die Waren der Überwachung der genannten Behörden unterstellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis gemäß den Zollbestimmungen anderweitig über sie verfügt wird.

Artikel 10

(1) Dem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit

own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 7

Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control, provided that such charges shall not be higher than the charges imposed for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international air services.

Article 8

(1) Aircraft operated by the designated airline of either Contracting Party, as well as fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, on arriving in the territory of the other Contracting Party provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported, even though such supplies are used by such aircraft on flights over that territory.

(2) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board an aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline and intended solely for use by or in the aircraft of that airline shall be accorded by the first Contracting Party, in respect of customs duties as mentioned in paragraph 1, inspection fees and other similar national or local duties and charges, treatment not less favourable than that granted to its national airline engaged in the operation of international air services. In any case the treatment of the designated airline of either Contracting Party shall not be less favourable than that accorded to airlines of third countries engaged in the operation of international air services to and from the territory of the other Contracting Party.

(3) Each Contracting Party may require the goods mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article to be kept under customs supervision.

Article 9

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

Article 10

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate

gegeben, den vereinbarten Fluglinienverkehr auf den festgelegten Linien zwischen ihren Hoheitsgebieten zu betreiben.

(2) Beim Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs hat das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht zu nehmen, damit der von letzterem ganz oder teilweise auf den gleichen Linien betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der von dem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei unterhaltene vereinbarte Fluglinienverkehr entspricht dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis auf den festgelegten Linien und dient vor allem dazu, im Rahmen eines angemessenen Ladefaktors ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat.

(4) Das Recht jedes bezeichneten Unternehmens, internationale Beförderungen zwischen dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei und den Hoheitsgebieten dritter Staaten durchzuführen, wird nach den allgemeinen Grundsätzen einer normalen Entwicklung, zu dem sich beide Vertragsparteien bekennen, und in der Weise ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

- a) an die Verkehrsnachfrage von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das 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 Linien des Durchgangsverkehrs.

Artikel 11

Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen, die billigerweise angefordert werden können, um das im vereinbarten Fluglinienverkehr von dem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen enthalten alle Angaben, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 12

(1) Der Ausdruck „Tarif“ bedeutet die für die Beförderung von Fluggästen und Fracht zu entrichtenden Preise und die Bedingungen, zu denen diese Preise Anwendung finden, einschließlich der Preise und Bedingungen für Agenturen und sonstige Nebenbetriebe, ausgenommen jedoch das Entgelt und die Bedingungen für die Beförderung von Post.

(2) Die Tarife, die auf den festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, werden unter gebührender Berücksichtigung aller einschlägigen Faktoren einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, solche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt.

(3) Die in Absatz 2 erwähnten Tarife und die damit zusammenhängenden Agenturprovisionssätze werden nach Möglichkeit für jede der festgelegten Linien zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen unter Berücksichtigung der Tarife anderer Luftverkehrsunternehm-

the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take account of the interests of the 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 agreed services provided by the designated airline of each Contracting Party shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline.

(4) The right of each of the designated airlines to carry international traffic between the territory of the other Contracting Party and the territories of third countries, shall be exercised in conformity with the general principles of normal development to which both Contracting Parties subscribe and subject to the conditions that the capacity shall be related to:

- a) the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline;
- 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.

Article 11

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destination of such traffic.

Article 12

(1) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

(2) The tariffs to be charged for passengers and cargo on the specified routes shall be fixed with due regard to all relevant factors, including cost of operation, a reasonable profit, the characteristics of the various routes and the tariffs charged by any other airlines which operate over the same route or parts thereof.

(3) The tariffs referred to in paragraph 2 of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them, shall if possible be agreed upon in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned who will take into

men, welche diese Linie oder ähnliche Linien ganz oder teilweise betreiben, und des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbands vereinbart. Die so vereinbarten Tarife unterliegen der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien.

(4) Die so vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens sechzig (60) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind. Die Genehmigung wird ausdrücklich erteilt.

(5) Können sich die bezeichneten Unternehmen nicht einigen oder werden die Tarife von der Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei nicht genehmigt, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien um eine Festsetzung der Tarife im beiderseitigen Einvernehmen.

(6) Wird ein solches Einvernehmen nicht erzielt, so wird die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsverfahren nach Artikel 16 unterworfen.

(7) Ein nach diesem Artikel festgesetzter Tarif bleibt in Kraft, bis ein neuer Tarif festgesetzt wird.

Artikel 13

Jede Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, alle Gewinnüberschüsse, die dieses Unternehmen in ihrem Hoheitsgebiet im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht erzielt hat, zum amtlichen Wechselkurs frei zu transferieren.

Artikel 14

(1) Im Geiste enger Zusammenarbeit findet zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit ein Meinungsaustausch statt, um die Durchführung und befriedigende Einhaltung dieses Abkommens und seines Fluglinienplans zu gewährleisten.

(2) Jede Vertragspartei kann eine Konsultation beantragen, die innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Eingang des Antrags beginnt, es sei denn, beide Vertragsparteien einigen sich auf eine Verlängerung dieses Zeitraums.

Artikel 15

Hält eine Vertragspartei die Änderung einer Bestimmung dieses Abkommens und des Fluglinienplans für wünschenswert, so kann sie eine Konsultation zwischen den beiden Vertragsparteien beantragen. Diese Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags; eine gegebenenfalls zwischen den Vertragsparteien vereinbarte Änderung tritt in Kraft, sobald die verfassungsrechtlichen oder gesetzlichen Erfordernisse beider Vertragsparteien erfüllt und durch Notenwechsel bestätigt worden sind.

Artikel 16

(1) Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens und des Fluglinienplans bemühen sich die Vertragsparteien zunächst, diese auf dem Verhandlungsweg beizulegen. Gelingt es den Vertragsparteien nicht, eine Regelung durch Verhandlungen zu erreichen, so wird die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt.

(2) Das Schiedsgericht besteht aus drei Mitgliedern, von denen jede Vertragspartei je eines benennt; das dritte wird von den beiden so benannten Schiedsrichtern

consideration the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the route or similar routes and the International Air Transport Association rates fixing formula. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(4) Any tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties not later than sixty (60) days prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree. This approval will be given expressly.

(5) If the designated airline cannot agree, or if the tariffs are not approved by the aeronautical authorities of one Contracting Party, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to determine the tariffs by mutual agreement.

(6) In default of agreement the dispute shall be submitted to arbitration as provided for in Article 16 hereafter.

(7) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff is established.

Article 13

Each Contracting Party grants to the designated Airline of the other Contracting Party the right of free transfer at the official rate of exchange of the excess of receipts over expenditure earned by the airline in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

Article 14

(1) In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall exchange views from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and its Schedule.

(2) Either Contracting Party may request consultation which shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 15

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement and the Route Schedule it may request consultation between the two Contracting Parties. Such consultation shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request, and the modification, if agreed between the Contracting Parties, shall come into effect when the constitutional or legal requirements of each Contracting Party have been fulfilled and confirmed by an Exchange of Notes.

Article 16

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement and its Route Schedule the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation the dispute shall be submitted for decision to an arbitral tribunal.

(2) The arbitral tribunal shall be composed of three members, one to be named by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators so

bestellt, darf jedoch nicht Staatsangehöriger einer der beiden Vertragsparteien sein. Jede Vertragspartei benennt einen Schiedsrichter innerhalb von sechzig Tagen, nachdem eine Vertragspartei von der anderen eine diplomatische Note mit der Mitteilung erhalten hat, daß sie eine schiedsgerichtliche Entscheidung der Meinungsverschiedenheit beantragt; der dritte Schiedsrichter wird innerhalb von dreißig Tagen nach Ablauf der Sechzig-tagefrist bestellt. Unterläßt es eine Vertragspartei, ihren Schiedsrichter zu benennen, oder wird über die Bestellung des dritten Schiedsrichters keine Einigung erzielt, so werden der oder die fehlenden Schiedsrichter auf Antrag einer Vertragspartei vom Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bestellt. In einem solchen Fall muß der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines dritten Staates sein; er wird als Obmann des Schiedsgerichts tätig.

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

(4) Sofern und solange es eine Vertragspartei oder das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei versäumt, eine nach Absatz 3 ergangene Entscheidung zu befolgen, kann die andere Vertragspartei alle Rechte und Vorrechte einschränken, vorenthalten oder widerrufen, die sie auf Grund dieses Abkommens der säumigen Vertragspartei oder deren bezeichnetem Unternehmen oder dem säumigen bezeichneten Unternehmen gewährt hat.

Artikel 17

Wird ein allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen geschlossen, das für beide Vertragsparteien verbindlich wird, so wird dieses Abkommen durch einen Notenwechsel so geändert, daß es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens in Einklang steht.

Artikel 18

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit auf diplomatischem Weg ihren Beschluß notifizieren, dieses Abkommen zu beenden. Diese Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Im Fall der Kündigung tritt das Abkommen zwölf Monate nach dem Datum des Eingangs der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieser Frist durch Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien zurückgenommen wird. Wird von der anderen Vertragspartei der Eingang der Kündigung nicht bestätigt, so gilt sie vierzehn Tage nach dem Eingang bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation als eingegangen.

Artikel 19

Dieses Abkommen, sein Fluglinienplan und alle diesbezüglichen Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Artikel 20

Dieses Abkommen tritt dreißig Tage nach Austausch von Noten zwischen den Vertragsstaaten, in denen die Ratifikation gemäß ihren jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren notifiziert wird, in Kraft.

chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within sixty days of the date of delivery by either Contracting Party to the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within thirty days after such period of sixty days. If either Contracting Party fails to designate its arbitrator or if the third arbitrator is not agreed upon the vacancies thereby created shall be filled by persons designated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization on application by either Contracting Party. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as President of the Arbitral Tribunal.

(3) The decision of the arbitral tribunal shall be by a majority of votes. Such decision shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation at the arbitral proceedings; the cost of the President of the Tribunal 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.

(4) If and so long as either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (3) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline of that Contracting Party or to the designated airline in default as the case may be.

Article 17

In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which the two Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be amended by an Exchange of Notes so as to conform with the provisions of such convention.

Article 18

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other through diplomatic channels of its decision to terminate the present Agreement. Such a notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In the event of such notice being given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice to terminate by the other Contracting Party, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiry of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 19

The present Agreement, its Route Schedule and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 20

The present Agreement shall come into force thirty days after the day of an Exchange of Notes by the Contracting States notifying its ratification in accordance with their respective constitutional procedures.

Artikel 21

Dieses Abkommen tritt an dem Tag, an dem es nach Artikel 20 in Kraft tritt, an die Stelle aller zwischen den Vertragsparteien geltenden Vereinbarungen über den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu von ihren Regierungen gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Kingston am 6. November 1975 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Article 21

The present Agreement supersedes any arrangements in force between the Contracting Parties in relation to air services between and beyond their respective territories on the date on which the present Agreement shall come into force in accordance with the provisions of Article 20.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE at Kingston this 6th day of November, 1975, in two originals, each in German and English languages, both texts being equally authentic.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany

Klaus Timmermann

Für die Regierung von Jamaika
For the Government of Jamaica

Eric O. Bell

Denkschrift zum Abkommen**I. Allgemeines**

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, den deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren. Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Das deutsch-jamaikanische Luftverkehrsabkommen ist das 65. Luftverkehrsabkommen, das den gesetzgebenden Körperschaften nach Wiederherstellung der Lufthoheit zur Zustimmung vorgelegt wird. Es wurde nach abschließenden Delegationsverhandlungen, die in der Zeit vom 11. bis 15. Februar 1974 und 11. bis 13. November 1974 stattfanden, am 6. November 1975 in Kingston unterzeichnet.

Die eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am Tage der Unterzeichnung des Abkommens durch Notenaustausch (siehe Artikel 2 Abs. 2 des Abkommens) vereinbart wurde. Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter anpassen zu können.

II. Besonderes

Das Abkommen entspricht seinem Inhalt nach weitgehend dem deutschen Musterentwurf für zweiseitige Luftverkehrsabkommen.

Artikel 1 erläutert die Bedeutung der im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2 behandelt den Fluglinienplan und legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die nationalen Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach Punkten vorgenommen werden kann, die nicht im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegen (5. Freiheit). Alle Rechte werden nur zur Durchführung des internationalen Luftverkehrs eingeräumt. Daraus ergibt sich, daß Kabotagerrechte, d. h. Rechte zur entgeltlichen Beförderung von Personen, Post oder Fracht innerhalb des Hoheitsgebiets einer Vertragspartei nicht beansprucht werden können.

Die Artikel 3 und 4 regeln die Erteilung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Linienverkehrs.

Die Artikel 5 und 6 sehen rechtliche Inländerbehandlung vor.

Artikel 7 stellt sicher, daß das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei für die Benutzung

der Flughäfen und anderen Luftfahrteinrichtungen nicht mit höheren Gebühren belastet wird als ein inländisches Luftfahrtunternehmen.

Artikel 8 bestimmt, daß Luftfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile und Luftfahrtbetriebsstoffe sowie Bordvorräte, die bei der Durchführung des Fluglinienverkehrs in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden, frei von Zöllen, Untersuchungsgebühren oder sonstigen Abgaben oder Gebühren bleiben.

Artikel 9 die übliche Bordausrüstung sowie Materialien und Vorräte, die an Bord eines Luftfahrzeugs verbleiben, unterliegen nicht den sonst für sie geltenden Ein-, Aus- und Durchführverboten und -beschränkungen.

Artikel 10 gewährleistet, daß die Beförderungsangebote (Nutzlast und Häufigkeit der Dienste) der bezeichneten Unternehmen in ein angemessenes Verhältnis zur Verkehrsnachfrage gebracht werden und verpflichtet die Vertragsparteien zu einer gleichmäßigen Behandlung der Unternehmen und hält diese zur gegenseitigen Rücksichtnahme an.

Artikel 11 sieht für die Luftfahrtbehörden und die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien den Austausch statistischer Unterlagen zur Nachprüfung des Beförderungsangebotes, des Verkehrsumfanges sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs vor und bildet damit eine wichtige Ergänzung des Artikels 10.

Artikel 12 enthält neben einer Begriffsbestimmung die Grundsätze und das Verfahren für die auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife.

Artikel 13 regelt den Transfer des Gewinnüberschusses.

Die Artikel 14 bis 17 befassen sich mit der Anwendung eines von beiden Vertragsparteien angenommenen mehrseitigen Luftverkehrsübereinkommens, mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsparteien und dem Schiedsverfahren. Entsprechende Regelungen sind in den Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

Die Artikel 18 bis 21 enthalten die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlußbestimmungen.

III. Geltungsbereich

Im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages und auf Abschnitt III Buchstabe b der „Erklärung über Berlin“ der Alliierten Kommandantura Berlin vom 5. Mai 1955 — BKC/L (55) 3 — konnte das Land Berlin nicht in das Abkommen einbezogen werden. Eine Erstreckung des Abkommens und des Gesetzes auf Berlin muß der künftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.