

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 2. Mai 2019 zur Änderung des Abkommens vom 8. März 1967 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Mexikanischen Staaten über den Luftverkehr

A. Problem und Ziel

Mit dem Gesetz soll einem völkerrechtlichen Vertrag nach Maßgabe des Artikels 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes zugestimmt werden. Damit wird das Abkommen vom 8. März 1967 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Mexikanischen Staaten über den Luftverkehr (BGBl. 1969 II S. 193, 194, 2129) geändert und der internationale Fluglinienverkehr für die von den Vertragsparteien zu bezeichnenden Luftfahrtunternehmen zwischen beiden Staaten auf eine solide und zeitgemäße Rechtsgrundlage gestellt.

Die Bundesrepublik Deutschland und die Vereinigten Mexikanischen Staaten gewähren sich weiterhin gegenseitig die Rechte des Überflugs (1. Freiheit), der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), des Absetzens (3. Freiheit) und des Aufnehmens (4. Freiheit) von Fluggästen, Fracht und Post im internationalen Fluglinienverkehr. Darüber hinausgehende Verkehrsrechte bedürfen der gesonderten Vereinbarung zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien. Verschiedene Bestimmungen werden mit Vorgaben, die sich aus dem Recht der Europäischen Union ergeben, in Einklang gebracht, und an die sich ergebenden Bedürfnisse im internationalen Luftverkehr angepasst.

B. Lösung

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

C. Alternativen

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

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Keiner.

F. Weitere Kosten

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

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, *M.* November 2020

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 2. Mai 2019 zur
Änderung des Abkommens vom 8. März 1967 zwischen der
Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Mexikanischen
Staaten über den Luftverkehr

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner 995. Sitzung am 6. November 2020 beschlossen,
gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine
Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

Christine Lindner

Entwurf

Gesetz

**zu dem Abkommen vom 2. Mai 2019
zur Änderung des Abkommens vom 8. März 1967
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und den Vereinigten Mexikanischen Staaten
über den Luftverkehr**

Vom

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

Artikel 1

Dem in Mexiko-Stadt am 2. Mai 2019 unterzeichneten Abkommen zur Änderung des Abkommens vom 8. März 1967 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Mexikanischen Staaten über den Luftverkehr (BGBl. 1969 II S. 193, 194, 2129) wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

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

(2) Der Tag, an dem das Abkommen vom 2. Mai 2019 zur Änderung des Abkommens vom 8. März 1967 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Mexikanischen Staaten über den Luftverkehr nach seinem Artikel 11 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

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

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Absatz 3 in Verbindung mit Artikel 106 Absatz 2 Nummer 4 und Absatz 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 5 des Änderungsabkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Umsatzsteuer und die Biersteuer berühren, deren Aufkommen den Ländern ganz oder teilweise zufließt.

Zu Artikel 2

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

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen vom 2. Mai 2019 zur Änderung des Abkommens vom 8. März 1967 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Mexikanischen Staaten über den Luftverkehr nach seinem Artikel 11 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

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

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung. Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Abkommen
zur Änderung des Abkommens vom 8. März 1967
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und den Vereinigten Mexikanischen Staaten
über den Luftverkehr

Acuerdo
por el que se modifica
el Convenio sobre transportes aéreos
entre la República Federal de Alemania
y los Estados Unidos Mexicanos
del 8 de marzo de 1967

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Vereinigten Mexikanischen Staaten,
im Folgenden die „Vertragsparteien“ genannt, –

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

in dem Wunsch, das Abkommen vom 8. März 1967 zwischen
der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Mexikani-
schen Staaten über den Luftverkehr („Abkommen“) zu ändern –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Artikel 1 Absatz 1 des Abkommens wird wie folgt geändert:

- a) In Buchstabe a werden die Wörter „und den anliegenden Fluglinienplan“ gestrichen.
- b) In den Buchstaben d und h werden jeweils die Wörter „im Fluglinienplan“ durch die Wörter „in einem Fluglinienplan“ ersetzt.
- c) In Buchstabe l wird der Punkt durch ein Semikolon ersetzt.
- d) Folgende neue Buchstaben werden angefügt:
 - „m) der Ausdruck „EU-Verträge“ den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union;
 - n) der Ausdruck „Tarif“ alle Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck oder Fracht (ausgenommen Post) im internationalen Luftverkehr von den bezeichneten Unternehmen einschließlich ihrer Agenten erhoben werden, und die Bedingungen, die für die Anwendung dieser Preise gelten.“

Artikel 2

Artikel 2 des Abkommens wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter „dem Fluglinienplan“ durch die Wörter „einem Fluglinienplan“ ersetzt.
- b) Absätze 2 und 3 werden wie folgt gefasst:

„(2) Soweit dieses Abkommen nichts anderes bestimmt, genießen die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs

La República Federal de Alemania

y

los Estados Unidos Mexicanos,
en adelante las “Partes Contratantes”,

siendo Estados contratantes de la Convención sobre Aviación
Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944,

deseando modificar el Convenio sobre transportes aéreos
entre la República Federal de Alemania y los Estados Unidos Me-
xicanos (“Convenio”) del 8 de marzo de 1967,

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1

El párrafo 1 del Artículo 1 del Convenio se modifica de la siguiente manera:

- a) En el inciso a se elimina la frase “y el Cuadro de Rutas anexo al mismo”.
- b) En los incisos d y h se reemplaza la frase “en el Cuadro de Rutas” por la frase “en un Cuadro de Rutas”.
- c) En el inciso 1 se sustituye el signo de punto final por el signo de punto y coma.
- d) Se adicionan los siguientes incisos:
 - “m) el término “Tratados de la UE” significa el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;
 - n) el término “Tarifa” significa todo precio por el traslado de pasajeros, equipaje o carga (excepto correo) en el transporte aéreo internacional cobrado por las líneas aéreas designadas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que rigen la aplicación de dicho precio.”

Artículo 2

El Artículo 2 del Convenio se modifica de la siguiente manera:

- a) En el párrafo 1 se sustituye la frase “el Cuadro de Rutas” por la frase “un Cuadro de Rutas”.
- b) Los párrafos 2 y 3 se sustituyen por lo siguiente:

“2. Salvo lo estipulado en el presente Convenio, las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante gozarán, en la explotación de los servicios aéreos internacionales, de los siguientes derechos:

- a) das Recht, das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen,
- b) das Recht, in diesem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen,
- c) das Recht, im internationalen Verkehr in diesem Hoheitsgebiet an den Punkten, die in einem Fluglinienplan festgelegt sind, Fluggäste, Fracht und Post aufzunehmen und abzusetzen.

(3) Üben die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei die ihnen verliehenen Rechte nicht unverzüglich aus, so ist diese Tatsache kein Hinderungsgrund für die spätere Eröffnung eines Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Linien.“

- c) Folgende neue Absätze werden angefügt:

„(5) Einzelheiten zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs, wie die zur Verfügung stehenden Linien (Start- und Landepunkte in den Hoheitsgebieten jeder Vertragspartei, Zwischenlandepunkte und jenseitigen Landepunkte), werden von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gemeinsam in einem Fluglinienplan festgelegt.

(6) Über die in Absatz 1 und 2 genannten hinausgehende Verkehrsrechte werden nur aufgrund besonderer Vereinbarungen zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gewährt.“

Artikel 3

Artikel 3 des Abkommens wird wie folgt gefasst:

„Artikel 3

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 5 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

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

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

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

- a) Atravesar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo;
- b) Hacer escalas para fines no comerciales en dicho territorio;
- c) Embarcar y desembarcar en tráfico internacional en dicho territorio, en los puntos especificados en un Cuadro de Rutas, pasajeros, carga y correo.

3. El hecho de que tales derechos no sean ejercidos inmediatamente no impedirá que las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes a las cuales se hayan concedido tales derechos inauguren posteriormente servicios aéreos en las rutas especificadas.”

- c) Se adicionan los siguientes nuevos párrafos:

“5. Las especificaciones sobre la operación del servicio aéreo internacional, como las rutas disponibles (los puntos de despegue y aterrizaje en los territorios de cada una de las Partes Contratantes, los puntos de escala y los puntos de aterrizaje más allá), serán determinadas conjuntamente por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes en un Cuadro de Rutas.

6. Los derechos de tráfico que excedan los derechos referidos en los párrafos 1 y 2 se otorgarán sólo de conformidad con un acuerdo especial entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.”

Artículo 3

El Artículo 3 del Convenio se modifica de la siguiente manera:

“Artículo 3

1. Los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas conforme a lo establecido en el párrafo 5 del Artículo 2 podrán empezar a operarse en cualquier momento siempre que:

- a) la Parte Contratante a la cual se han concedido los derechos especificados en los párrafos 1 y 2 del Artículo 2 del presente Convenio, haya designado a una o varias líneas aéreas por la vía diplomática, y
- b) la Parte Contratante que concede dichos derechos haya otorgado a la o las líneas aéreas designadas, la autorización para iniciar el servicio aéreo internacional.

2. Al momento de recibir dicha designación, la otra Parte Contratante otorgará los permisos y las autorizaciones correspondientes, a la mayor brevedad posible, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) En el caso de una línea aérea designada por la República Federal de Alemania, que:
 - i. dicha línea aérea se encuentre establecida en el territorio de la República Federal de Alemania, de conformidad con los Tratados de la UE, y posea una licencia de explotación válida, de conformidad con la legislación de la Unión Europea, y
 - ii. el control reglamentario efectivo de la línea aérea sea ejercido y mantenido por el Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su certificado de operador aéreo, y la autoridad aeronáutica pertinente figure claramente indicada en la designación, y
 - iii. la línea aérea sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, de Estados miembros de la Unión Europea o de Estados miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio o nacionales de dichos Estados y éstos ejerzan el control efectivo sobre ella;
- b) En el caso de una línea aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos, que:
 - i. dicha línea aérea se encuentre establecida en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos y esté autorizada de

dem geltenden Recht der Vereinigten Mexikanischen Staaten zugelassen ist und

- ii. die Vereinigten Mexikanischen Staaten eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Unternehmen ausüben und aufrechterhalten und
- iii. sich das Unternehmen unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Vereinigten Mexikanischen Staaten oder seiner Staatsangehörigen befindet und von diesen tatsächlich kontrolliert wird

und

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

(3) Eine Vertragspartei kann nach Maßgabe der Absätze 1 und 2 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

Artikel 4 des Abkommens wird wie folgt gefasst:

„Artikel 4

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

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

oder

- c) das bezeichnete Unternehmen die in Artikel 5 genannten Gesetze und sonstigen Vorschriften nicht einhält.

conformidad con la legislación vigente de los Estados Unidos Mexicanos, y

- ii. los Estados Unidos Mexicanos ejerza y mantenga un control reglamentario efectivo sobre la línea aérea, y
- iii. la línea aérea sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, de los Estados Unidos Mexicanos o sus nacionales y éstos ejerzan el control efectivo sobre ella;

y

- c) La línea aérea designada presente, a petición de la otra Parte Contratante, pruebas de que se encuentra en condiciones de satisfacer las exigencias establecidas por las leyes y reglamentos vigentes en el territorio de dicha Parte Contratante, relativos a la operación del transporte aéreo internacional en su territorio.

3. Cada Parte Contratante podrá sustituir una línea aérea designada por dicha Parte Contratante por otra línea aérea, aplicándose al efecto las condiciones establecidas en los párrafos 1 y 2. La nueva línea aérea designada tendrá los mismos derechos y las mismas obligaciones que la línea aérea que sustituyó.”

Artículo 4

El Artículo 4 del Convenio se modifica de la siguiente manera:

“Artículo 4

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación para el servicio aéreo internacional o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) En el caso de una línea aérea designada por la República Federal de Alemania, que:
 - i. dicha línea aérea no se encuentre establecida en el territorio de la República Federal de Alemania, de conformidad con los Tratados de la UE, o carezca de una licencia de explotación válida, conforme a la legislación de la Unión Europea, o
 - ii. el control reglamentario efectivo de la línea aérea no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su certificado de operador aéreo, o la autoridad aeronáutica pertinente no figure claramente indicada en la designación, o
 - iii. la línea aérea no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, de Estados miembros de la Unión Europea o de Estados miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio o nacionales de dichos Estados o éstos no ejerzan el control efectivo sobre ella;
- b) En el caso de una línea aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos, que:
 - i. dicha línea aérea no se encuentre establecida en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos o no esté autorizada conforme a la legislación vigente de los Estados Unidos Mexicanos, o
 - ii. los Estados Unidos Mexicanos no ejerza o mantenga un control reglamentario efectivo sobre la línea aérea, o
 - iii. la línea aérea no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, de los Estados Unidos Mexicanos o sus nacionales o éstos no ejerzan el control efectivo sobre ella;

o

- c) La línea designada no cumpla con las leyes y reglamentos establecidos en el Artículo 5.

(2) Vor dem Widerruf, der Aussetzung oder der Einschränkung der Betriebsgenehmigung werden gemäß den Bestimmungen in Artikel 13 Konsultationen durchgeführt, es sei denn, dass zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen geltende Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Einschränkungen erforderlich sind.“

Artikel 5

Artikel 7 des Abkommens wird wie folgt gefasst:

„Artikel 7

(1) Eine Vertragspartei kann von den Luftfahrzeugen der anderen Vertragspartei gerechte und billige Gebühren für die Benutzung öffentlicher Flughäfen und anderer Einrichtungen in ihrem Hoheitsgebiet erheben oder deren Erhebung zulassen. Jede Vertragspartei verpflichtet sich jedoch, keine Gebühren zu erheben, die höher sind als die Gebühren, die inländische Luftfahrzeuge, die in einem gleichartigen internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, für die Benutzung dieser Flughäfen und Einrichtungen bezahlen würden.

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

(3) Treibstoff, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte (wie beispielsweise enteisende Flüssigkeit), Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort

- a) unmittelbar oder nach Lagerung verbraucht zu werden oder
- b) in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden, oder
- c) aus dem Hoheitsgebiet einer Vertragspartei wieder ausgeführt zu werden, sofern diese Ausrüstungsgegenstände, Versorgungsgüter und Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge verbleiben,

bleiben auf der Grundlage der Gegenseitigkeit in Übereinstimmung mit den geltenden Verfahren, die in den anzuwendenden Zollrechtvorschriften jeder Vertragspartei festgelegt sind, frei von den gleichen Zöllen und sonstigen Abgaben, die in Absatz 2 genannt werden, ebenso wie Beförderungsdokumente eines bezeichneten Unternehmens der einen Vertragspartei bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei.

(4) Treibstoff, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, sind auf der Grundlage der Gegenseitigkeit frei von den in Absatz 2 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben, die bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr erhoben werden.

(5) Jede Vertragspartei kann die in den Absätzen 2 bis 4 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

2. Antes de proceder a una revocación, suspensión o limitación de la autorización de operación, se sostendrán consultas de conformidad con lo establecido en el Artículo 13, salvo que para evitar ulteriores infracciones a las leyes y reglamentos aplicables sea necesario proceder a una suspensión inmediata del servicio o a una limitación inmediata del mismo.”

Artículo 5

El Artículo 7 del Convenio se modifica de la siguiente manera:

“Artículo 7

1. Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan a las aeronaves de la otra Parte Contratante tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos y otras facilidades en su territorio. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes conviene en que dichas tarifas no serán mayores a las aplicadas por el uso de dichos aeropuertos y facilidades a sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

2. Las aeronaves utilizadas por una línea aérea designada de una Parte Contratante que arriben al territorio de la otra Parte Contratante y salgan del mismo, o lo atraviesen, incluyendo el combustible, lubricantes y demás suministros técnicos consumibles en los depósitos o en otros envases que se encuentren en la aeronave (como por ejemplo líquido para aparatos hidráulicos o anticongelante), las piezas de repuesto, el equipamiento normal y las provisiones de a bordo que se encuentren a bordo, quedarán exentos, sobre la base de reciprocidad, de los derechos de aduana y demás gravámenes de importación, exportación o tránsito. Lo anterior se aplicará, asimismo, a las mercancías que se encuentren a bordo de las aeronaves y se consuman al sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante.

3. El combustible, lubricantes y demás suministros técnicos consumibles (como por ejemplo líquido anticongelante), las piezas de repuesto, el equipamiento normal y las provisiones de a bordo, que se importen temporalmente al territorio de una Parte Contratante con objeto de:

- a) consumirlos inmediatamente o después de haber sido almacenados, o
- b) instalarlos o introducirlos de cualquier otro modo a bordo de las aeronaves de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, o
- c) reexportarlos desde el territorio de una de las Partes Contratantes, siempre que dicho equipamiento, suministros y provisiones permanezcan a bordo de las aeronaves,

quedarán exentos, sobre la base de reciprocidad, de los mismos derechos de aduana y demás gravámenes mencionados en el párrafo 2 del presente Artículo, de conformidad con los procedimientos establecidos en la legislación aduanera vigente de cada Parte Contratante, así como los documentos de transporte de una línea aérea designada por una Parte Contratante al importarse al territorio de la otra Parte Contratante.

4. El combustible, lubricantes y demás suministros técnicos consumibles que, en el territorio de una Parte Contratante, se lleven a bordo de las aeronaves de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante y sean usados en servicios aéreos internacionales, estarán exentos, sobre la base de reciprocidad, de los derechos de aduana y demás gravámenes de importación, exportación o tránsito mencionados en el párrafo 2.

5. Cada Parte Contratante podrá someter a la vigilancia aduanera, las mercancías mencionadas en los párrafos 2 a 4 del presente Artículo.

(6) Jede Vertragspartei gewährt für Gegenstände und Dienstleistungen, die im Zusammenhang mit der Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs an ein von der anderen Vertragspartei bezeichnetes Unternehmen geliefert beziehungsweise erbracht und für Zwecke der geschäftlichen Nutzung der Luftfahrzeuge dieses bezeichneten Unternehmens verwendet werden, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Entlastung von der Umsatzsteuer oder von ähnlichen indirekten Steuern. Die Steuerentlastung steht im Einklang mit den jeweils geltenden Steuergesetzen der Vertragsparteien und kann durch eine Befreiung oder Erstattung erfolgen.“

Artikel 6

Nach Artikel 7 des Abkommens werden folgende neue Artikel eingefügt:

„Artikel 7a

Die Regelungen der jeweils geltenden Übereinkünfte zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Mexikanischen Staaten zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen gehen den Bestimmungen dieses Abkommens vor.

Artikel 7b

Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei erzielten Einkünfte jederzeit, auf jede Weise, frei und ohne Beschränkung in jeder frei konvertierbaren Währung zum offiziellen Wechselkurs, der an dem Tag gilt, an dem diese effektiv überwiesen werden, an seine Hauptniederlassung zu überweisen.“

Artikel 7

Artikel 10 des Abkommens wird wie folgt geändert:

In Absatz 3 werden die Wörter „im Fluglinienplan“ durch die Wörter „in einem Fluglinienplan“ ersetzt.

Artikel 8

Artikel 11 des Abkommens wird wie folgt gefasst:

„Artikel 11

(1) Jede Vertragspartei lässt die Festsetzung der Tarife für den Luftverkehr nach marktbezogenen kommerziellen Gesichtspunkten durch die bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien zu. Ein Eingreifen durch die zuständige Luftfahrtbehörde soll auf folgende Punkte beschränkt werden:

- a) Vermeidung diskriminierender und inakzeptabler Praktiken in der Preispolitik,
- b) Schutz der Verbraucher vor unzumutbar hohen oder restriktiven Preisen durch Missbrauch der beherrschenden Marktposition,
- c) Vorbeugung gegen künstlich niedrig gehaltene Preise durch direkte oder indirekte Subventionen der öffentlichen Hand, die einem Unternehmen schaden oder zur Ausschaltung des Wettbewerbs eingesetzt werden.

(2) Die Vorlage der Tarife für den internationalen Luftverkehr zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien kann von den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien verlangt werden. In diesen Fällen haben die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien unmittelbaren Zugang zu den Informationen über frühere, derzeitige und vorgeschlagene Tarife in der von diesen Luftfahrtbehörden akzeptierten Weise und Form zu gewähren.“

6. En lo referente al suministro de mercancías y prestaciones de servicios en el contexto de la realización del servicio aéreo internacional prestado a una línea aérea designada de la otra Parte Contratante y utilizadas para la explotación empresarial de las aeronaves de esa línea aérea designada, cada Parte Contratante concederá, sobre la base de reciprocidad, una desgravación fiscal del impuesto sobre la venta u otros impuestos indirectos similares. Esta desgravación fiscal será acorde con las respectivas leyes fiscales vigentes de las Partes Contratantes y podrá efectuarse mediante la exoneración de impuestos o el reembolso de impuestos ya pagados.”

Artículo 6

Después del Artículo 7 del Convenio se adicionan los siguientes Artículos:

“Artículo 7a

Las disposiciones de los instrumentos vigentes aplicables entre la República Federal de Alemania y los Estados Unidos Mexicanos para evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio prevalecerán sobre las disposiciones del presente Convenio.

Artículo 7b

Cada Parte Contratante garantizará a cada línea aérea designada por la otra Parte Contratante el derecho de transferir a su respectiva sede central, en todo momento, de cualquier modo, libremente y sin restricciones, los ingresos de la venta de servicios de transporte aéreo obtenidos en el territorio de la Parte Contratante mencionada en primer lugar, en cualquier moneda libremente convertible y al tipo de cambio oficial que prevalezca en la fecha en que efectivamente sean transferidos.”

Artículo 7

El Artículo 10 se modifica de la siguiente manera:

En el párrafo 3 se sustituye la frase “en el Cuadro de Rutas” por la frase “en un Cuadro de Rutas”.

Artículo 8

El Artículo 11 es reemplazado por el siguiente:

“Artículo 11

1. Cada Parte Contratante permitirá que las tarifas para el transporte aéreo sean fijadas por las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes de conformidad con las consideraciones comerciales en el mercado. La intervención por parte de la autoridad aeronáutica competente debería limitarse a los puntos siguientes:

- a) prevención de prácticas discriminatorias e inaceptables de política de precios,
- b) protección de los consumidores ante precios inaceptablemente elevados o restrictivos por abuso de la posición dominante en el mercado,
- c) prevención ante precios mantenidos artificialmente bajos por medio de subvenciones públicas directas o indirectas que perjudiquen a una empresa o que se utilicen para desactivar la competencia.

2. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes podrán exigir la presentación de tarifas por el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes Contratantes. En estos casos, las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes deberán proporcionar acceso inmediato a la información sobre tarifas históricas, actuales y propuestas de tarifas a las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes en la manera y formato aceptables para dichas autoridades aeronáuticas.”

Artikel 9

Nach Artikel 11 des Abkommens wird folgender neuer Artikel eingefügt:

„Artikel 11a

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

Artikel 10

Der als Anhang zum Abkommen enthaltene Fluglinienplan wird aufgehoben.

Artikel 11

Dieses Abkommen tritt 30 Tage nach dem Tag in Kraft, an dem die letzte der Notifikationen, mit denen die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer jeweiligen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens mitteilen, eingeht.

Geschehen zu Mexiko-Stadt am 2. Mai 2019 in zwei Urschriften, jede in deutscher und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Artículo 9

Después del Artículo 11 del Convenio se adiciona el siguiente Artículo:

“Artículo 11a

Toda línea aérea designada gozará del derecho a suministrarse sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante, o a contratar tales servicios, total o parcialmente, según prefiera, con cualquiera de los proveedores autorizados para prestar dichos servicios. Cuando las leyes y reglamentos aplicables a la asistencia en tierra en el territorio de una Parte Contratante limiten o impidan la libertad para contratar dichos servicios o ejercitar la autoasistencia, todas las líneas aéreas designadas gozarán de un tratamiento no discriminatorio respecto de su acceso a la autoasistencia y a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios proveedores.”

Artículo 10

Se elimina el Cuadro de Rutas contenido en el Anexo del Convenio.

Artículo 11

El presente Acuerdo entrará en vigor 30 días después de la fecha de recepción de la última de las notificaciones mediante las cuales las Partes Contratantes se comunican el cumplimiento de sus respectivos requisitos internos para la entrada en vigor del mismo.

Hecho en la Ciudad de México, el 2 de mayo de 2019, en dos originales, en los idiomas alemán y español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Por la República Federal de Alemania
Heiko Maas

Für die Vereinigten Mexikanischen Staaten
Por los Estados Unidos Mexicanos
Javier Jiménez y Espriú

Denkschrift

A. Allgemeiner Teil

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

Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Um ein derartiges Abkommen handelt es sich bei dem am 8. März 1967 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Mexikanischen Staaten über den Luftverkehr (Abkommen von 1967; BGBl. 1969 II S. 193, 194, 2129). Das vorliegende Abkommen vom 2. Mai 2019 zur Änderung des Abkommens vom 8. März 1967 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Mexikanischen Staaten über den Luftverkehr (Änderungsabkommen) dient dazu die Grundlage für den internationalen Fluglinienverkehr mit Vorgaben, die sich aus dem Recht der Europäischen Union ergeben, in Einklang zu bringen und Regelungen an die sich ergebenden Bedürfnisse im internationalen Luftverkehr anzupassen.

B Besonderer Teil

Artikel 1 ändert und ergänzt Artikel 1 Absatz 1 des Abkommens von 1967, der die Bedeutung der im Abkommen verwendeten Begriffe erläutert. Neu hinzugefügt werden die Begriffe „EU-Verträge“ und „Tarif“.

Artikel 2 ändert den Artikel 2 des Abkommens von 1967 dahingehend, dass der Fluglinienplan nicht mehr Teil des Abkommens ist, sondern gesondert zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien festgelegt wird. Hierdurch können die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen schneller angepasst werden.

Artikel 3 und 4 ändern die Artikel 3 und 4 des Abkommens von 1967. Diese legen das Verfahren und die Voraussetzungen für die Erteilung, die Aussetzung, die Einschränkung und den Widerruf der Betriebsgenehmi-

gung zur Durchführung des Fluglinienverkehrs fest. Durch die Änderung dieser Artikel werden die Vorgaben mit europäischem Recht in Einklang gebracht und es wird den Vertragsparteien ermöglicht, mehr als ein Unternehmen für die Durchführung von internationalem Fluglinienverkehr zu bezeichnen.

Artikel 5 ändert den Artikel 7 des Abkommens von 1967. Der neue Artikel 7 gewährt auf Basis der Gegenseitigkeit weitgehende Abgabefreiheit für verwendete Luftfahrzeuge einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte sowie Beförderungsdokumente. Er sichert darüber hinaus auf der Basis der Gegenseitigkeit Entlastungen von der Umsatzsteuer oder einer ähnlich ausgestalteten indirekten Steuer.

Mit Artikel 6 werden nach Artikel 7 die Artikel 7a und 7b in das Abkommen von 1967 eingefügt. Artikel 7a stellt klar, dass ein geltendes Doppelbesteuerungsabkommen von den Regelungen dieses Abkommens unberührt bleibt. Artikel 7b regelt das Recht auf freien Transfer von Einkünften.

Artikel 7 passt als Folgeänderung zu Artikel 2 die in Artikel 10 des Abkommens von 1967 verwendete Bezeichnung an.

Artikel 8 ändert den Artikel 11 des Abkommens von 1967 in dem die Tarifgestaltung modernisiert und mit dem Recht der Europäischen Union in Einklang gebracht wird.

Mit Artikel 9 wird nach Artikel 11 der Artikel 11a in das Abkommen von 1967 eingefügt, der das Recht der Selbstabfertigung und den diskriminierungsfreien Zugang zu Bodenabfertigungsdiensten für Luftverkehrsunternehmen regelt.

Artikel 10 hebt als Folgeänderung zu Artikel 2 den als Anhang zum Abkommen von 1967 enthaltenen Fluglinienplan auf.

Artikel 11 regelt das Inkrafttreten des Änderungsabkommens.

