ABKOMMEN ZUR ÄNDERUNG DES ABKOMMENS VOM 8. MÄRZ 1967 ZWISCHEN DEN VEREINIGTEN MEXIKANISCHEN STAATEN UND DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Die Vereinigten Mexikanischen Staaten

und

die Bundesrepublik Deutschland,

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 den Vereinigten Mexikanischen Staaten und der Bundesrepublik Deutschland 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

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 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.

(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 Zollrechtsvorschriften 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.

(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 den Vereinigten Mexikanischen Staaten und der Bundesrepublik Deutschland 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.“

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 spanischer und deutscher Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

FÜR DIE VEREINIGTEN MEXIKANISCHEN STAATEN

Javier Jiménez y Espriú
Minister für Kommunikation und Verkher

FÜR DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Heiko Maas
Bundesminister des Auswärtigen