

VertraulichEIDGENÖSSISCHES LUFTAMT14/China-Ae

4. Juli 1972

B E R I C H Tder Vorgespräche über ein Luftverkehrsabkommen Schweiz - Volksrepublik China vom
11. - 16. Juni 1972 in Peking1. DelegationenSchweizerische Delegation

- Dr. Werner Guldimann, Direktor des Eidgenössischen Luftamtes,
Delegationschef
- Dr. Ernst Aebi, Chef der Sektion Internationale Beziehungen,
Eidgenössisches Luftamt
- Fürsprecher Jean Cuendet, Botschaftsrat, Schweizerische Botschaft in Peking
- Dr. Heinz Haas, Stellvertretender Direktionspräsident und General-
sekretär der Swissair
- Dr. Alexander von Crayen, Vizedirektor der Swissair
- Flugkapitän Karl Schärer, Abteilungsleiter Streckendienst der Swissair
- Hugo Weber, Chefvertreter Fernost der Swissair

Delegation der Volksrepublik China

- Chairman Ma Jen-hui
Deputy Director-General, General Administration of Civil Aviation
of China
- Member Liu Yuan-hseng
Deputy Director, Department of International Affairs, General
Administration of Civil Aviation of China
- Member Hu Pen-yao
Deputy Division Chief, the West European, American and Australasian
Department, Ministry of Foreign Affairs
- Member Hsu Si-jao
Deputy Director, Flight Operations Department, General Administration
of Civil Aviation of China
- Member Wang Pin-yu
Deputy Director, Department of International Affairs, General
Administration of Civil Aviation of China
- Member Wang Yao-lin
Communications Officer, General Administration of Civil Aviation of
China
- Member Tsien Tse-min
English Interpreter, General Administration of Civil Aviation of
China



2. Ausgangslage

21 Allgemeines

Die Swissair befördert seit längerer Zeit grössere Mengen Luftpost für die Postverwaltung der Volksrepublik China; die Einnahmen aus diesem Verkehr beliefen sich im Jahre 1970 auf 1,2 Millionen Franken. Um diese Beziehungen weiter zu festigen und postalische Fragen zu erörtern, begab sich eine schweizerische Delegation unter Leitung von Generaldirektor F. Bourquin im August 1971 nach Peking. Die Gespräche verliefen erfolgreich. Die chinesische Postverwaltung wünscht die Zusammenarbeit mit dem schweizerischen PTT zu intensivieren und beabsichtigt, die Schweiz für den gesamten Luftpostverkehr mit verschiedenen afrikanischen Staaten als Umschlagplatz zu benützen. Im Verlaufe der Gespräche zeigten sich die zuständigen chinesischen Behörden daran interessiert, auch auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt mit unserem Land zusammenzuarbeiten. Nach Absprache mit dem Politischen Departement wurde den chinesischen Behörden mitgeteilt, auch die Schweiz sei an einem Ausbau der Luftverkehrsbeziehungen interessiert, und wir seien bereit, im Juni 1972 eine Delegation zu Vorgesprächen nach Peking zu entsenden.

Auf Wunsch der chinesischen Behörden überreichte der schweizerische Botschafter in Peking dem Ausserministerium unseren Abkommensentwurf (Musterwortlaut) sowie eine Note, die vor allem über die Möglichkeiten einer zukünftigen Linienführung nach China orientierte.

Der chinesischen Botschaft in Bern wurde zu Händen der zuständigen Behörden in Peking eine vom Luftamt und von der Swissair zusammengestellte Dokumentation übergeben.

Seit der Aufnahme der Volksrepublik China in die Vereinten Nationen mehrten sich die Anzeichen, dass sich das Land von der Selbstisolierung, welche die Luftverkehrspolitik Peking bestimmt hat, zu lösen gedenkt. Der internationale Luftverkehr der Volksrepublik China beschränkt sich bis heute, neben einigen Linien nach kommunistischen Nachbarländern, auf zwei wöchentliche Flüge der Pakistan International Airlines (PIA) nach Kanton und Schanghai und eine zweimal pro Woche beflogene Strecke Paris - Schanghai der Air France. Die Aeroflot ist das einzige ausländische Unternehmen, das Peking anfliegen darf. Die luftverkehrspolitischen Interessen Chinas sind neben Afrika, wo Peking in mehreren Ländern politisch engagiert ist, vor allem nach Europa gerichtet. Durch die mit Albanien, Rumänien und Jugoslawien in diesem Frühjahr unterzeichneten Luftverkehrsabkommen ist eine Aufnahme des Linienverkehrs nach den Staaten, mit denen die Volksrepublik China besonders freundschaftliche Beziehungen unterhält, zu erwarten. Ob zu Beginn nur eine Linie nach Südosteuropa geplant ist oder auch Punkte in Westeuropa angefliegen werden sollen, ist noch nicht bekannt.

Wenn China sich im interkontinentalen Luftverkehr beteiligen will, so muss es seine ausschliesslich auf den Binnenverkehr ausgerichtete Luftflotte erweitern. Mit dem Kauf von sechs "Il-62" von der Sowjetunion, die bis Ende 1972 an Peking ausgeliefert werden sollen, wurde ein erster wichtiger Schritt in dieser Richtung unternommen. Seit einiger Zeit wird China auch von der westlichen Flugzeugindustrie umworben.

Diese Entwicklung bewirkte, dass sich gegenwärtig viele Staaten um den Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit der Volksrepublik China bemühen. Frankreich hat als erster westlicher Staat im Jahre 1966 ein Abkommen unterzeichnet. Delegationen der führenden westeuropäischen Luftverkehrsunternehmen (Alitalia, BOAC, KLM und SAS) haben in letzter Zeit in Peking vorgesprochen und ihr Interesse an einer baldigen Aufnahme des gegenseitigen Linienverkehrs angemeldet.

Aus dieser Optik muss die Bereitschaft der Chinesen, mit der Schweiz, als einem der ersten Länder überhaupt, Luftverkehrsverhandlungen aufzunehmen, als sehr positiv gewertet werden.

22 Zielsetzung

Im Einvernehmen mit den chinesischen Behörden wurde festgelegt, dass die Verhandlungen in zwei Runden abgehalten werden. Die Vorgespräche in Peking sollten der Schaffung der Voraussetzungen für die eigentlichen Verhandlungen dienen, die, wenn möglich, noch dieses Jahr in Bern stattfinden sollen.

Da die Volksrepublik China, trotz dem Ausschluss von Taiwan, nicht aktives Mitglied der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ist, muss ein bilaterales Luftverkehrsabkommen in einzelnen Punkten weitergehen als der schweizerische Musterwortlaut. Mit der Sowjetunion wurde im Jahre 1966 das Luftverkehrsabkommen unter gleichen Voraussetzungen ausgehandelt.

Im Anhang I zum Abkommen sind die Linienpläne aufzuführen.

Im Anhang II zum Abkommen sollen die Fragen über Ausweich- und Notflugplätze, Borddokumente, Erteilung von Auskünften, Abfassung der Flugpläne und Verfahren der Flugverkehrsleitung, Vorbehalt hinsichtlich Beförderung gewisser Gegenstände, Ausrüstung der Luftfahrzeuge, Flug- und Flugverkehrsleitverfahren, Fernmeldewesen, Such- und Rettungsdienst und Flugunfalluntersuchungen geregelt werden.

Zwischen den Vertretern der beiden Luftverkehrsunternehmen sind die zwischengesellschaftlichen Vereinbarungen auszuhandeln.

3. Ablauf

31 Aeusserer Rahmen

Die schweizerische Delegation wurde während ihres Aufenthaltes in China von den Vertretern der Civil Aviation Administration of China (CAAC) zuvorkommend und sehr aufmerksam betreut. Vor dem Abflug nach Peking offerierte der chinesische Botschafter ein Mittagessen in Bern und verabschiedete die Delegation persönlich auf dem Flughafen in Zürich.

Der schweizerischen Delegation standen in allen Städten vier Wagen zur Verfügung. Die sprachlichen Schwierigkeiten versuchte man dadurch zu lösen, dass man ihr, neben den offiziellen Uebersetzern, eine Chinesin, die gut Englisch sprach, als ständige Begleiterin zuteilte. Die Gespräche in Peking fanden in einem Konferenzsaal statt, der sich im gleichen Hotel in nächster Nähe ihrer Zimmer befand. Mitglieder der chinesischen Delegation wohnten während dieser Zeit im Hotel auf dem gleichen Stockwerk wie die schweizerische Delegation.

Einer offiziellen Einladung der CAAC zum Nachtessen folgte die Gegeneinladung des schweizerischen Botschafters in Peking. Ueberraschend wurde die Delegation und das diplomatische Personal der schweizerischen Botschaft nach den Gesprächen von Vizeministerpräsident Li Hsien-nien, der als zweitwichtigster Mann in der Regierung betrachtet wird, empfangen. Begleitet von weiteren hohen Beamten hat er während einer Stunde mit Herrn Dr. Guldemann und Herrn Botschafter Natural zwanglos diskutiert.

32 Verhandlungen

321. Vor der ersten Sitzung trafen sich die beiden Delegationschefs und legten das Zeitprogramm für die Gespräche, sowie für die Besuche in Peking und während der Rückreise nach Kanton fest. Bei dieser Gelegenheit erhielt Dr. Guldemann die chinesischen Musterwortlaute folgender Dokumente in englischer Sprache ausgehändig:

- Luftverkehrsabkommen mit Anhang,
- Protokoll betreffend gegenseitiger Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Flugsicherung, Uebermittlung, Meteorologie und anderer technischer Dienste,
- Generalagenturvertrag,
- Bodenorganisationsvertrag.

Die Ueberprüfung des Abkommenstextes ergab ein positives Ergebnis. Die Delegation beschloss, obwohl einige Artikel geändert werden müssen, den chinesischen Musterwortlaut als Diskussionsgrundlage für zukünftige Verhandlungen anzunehmen.

322. An der ersten Sitzung orientierte Dr. Guldemann die Gegenpartei über diesen Beschluss und stellte sogleich klar, dass das Abkommen zwischen den Regierungen und die zwei dazugehörigen Anhänge zwischen den Zivilluftfahrtbehörden sowie die beiden anderen Vereinbarungen zwischen den beiden Luftverkehrsunternehmen ausgehandelt werden müssten. Mindestens das Abkommen und die dazugehörigen Anhänge sollten nach der zweiten Gesprächsrunde unterzeichnet werden können.

Schon vorher könnte dem chinesischen Luftverkehrsunternehmen auf Wunsch die Bewilligung erteilt werden, den Linienverkehr nach unserem Lande aufzunehmen. Im Namen des Bundesrates lud Dr. Guldemann die chinesische Delegation für die nächste Verhandlungsrunde nach Bern ein. Als mögliche Daten wurden nach Priorität vorgeschlagen: 10. August, 16. November, 18. September und 11. Dezember.

Der chinesische Delegationschef betonte, dass es sich in Peking nur um Vorgespräche handle, mit dem Zweck, die Grundlagen für erfolgreiche Verhandlungen während der nächsten Runde zu schaffen. Der chinesische Text entspreche weitgehend dem schweizerischen Musterwortlaut und seine Delegation sei jederzeit bereit, Aenderungsanträge zur Prüfung entgegenzunehmen. Nach seiner Ansicht dürften lediglich die Nichtmitgliedschaft Chinas zu der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und das Fehlen einer Schiedsgerichtsklausel Schwierigkeiten bieten.

Dr. Guldemann gab der Hoffnung Ausdruck, China möge bald der ICAO beitreten und erklärte, die schweizerischen Aenderungsanträge würden der Gegenpartei später übermittelt. Die Artikel 10 (Bordpapiere) und 11 (Such- und Rettungsdienst; Flugunfalluntersuchungen) sollten auf jeden Fall im Anhang II zum Abkommen aufgeführt werden.

323. Mit einer allgemeinen Betrachtung über einen zukünftigen Linienverkehr Schweiz - China leitete Dr. Guldemann über, zu der Besprechung der Linienpläne. Die schweizerische Delegation versuchte der Gegenpartei klar zu machen, dass es lange dauern wird, bis sich der direkte Verkehr (3. und 4. Freiheit) selbst tragen werde und daher für den Aufbau und den wirtschaftlichen Betrieb einer zukünftigen Linie Schweiz - China sowohl Rechte in 5. Freiheit (Unterwegsverkehr) als auch in 1. und 2. Freiheit (technische Freiheiten) benötigt würden. Um eine seriöse Planung durchzuführen und eine baldige Verkehrsaufnahme zu ermöglichen, seien grosszügige Linienpläne auf der Grundlage voller Reziprozität anzustreben. Die schweizerische Delegation bemühte sich in der Folge, eine möglichst liberale Festlegung der Verkehrsrechte zu erwirken. Folgende Vorschläge wurden der Gegenpartei im Verlaufe der Gespräche unterbreitet:

- Je drei Punkte im Partnerland; totale Freiheit in der Wahl der Zwischenpunkte, eine noch zu bestimmende Zahl von Punkten über das Partnerland hinaus.
- Schweizerischer Linienplan: Punkte in der Schweiz, Punkte in Europa, Punkte in Asien und Punkte in Afrika westlich des 70. Längengrades; eine noch festzulegende Anzahl Punkte östlich des 70. Längengrades und China; 3 Punkte in China, eine noch zu bestimmende Zahl von Punkten über das Partnerland hinaus.

Chinesischer Linienplan: Reziprozität mit Grenze beim 50. Längengrad

Nicht aufgeführte Punkte sollten von beiden Unternehmen ohne Verkehrsrechte angefliegen werden können.

- Konzentration auf zwei Streckenführungen.

Südstrecke: Punkte in der Schweiz - Athen oder Beirut oder Kairo oder Teheran oder Kandahar - Karachi oder Rawalpindi - Bombay und Delhi - Peking, Schanghai und Kanton - ein Punkt in Korea - Tokyo.

Nordstrecke: Punkte in der Schweiz - Moskau - Irkutsk - Peking, Schanghai und Kanton - ein Punkt in Korea - Tokyo.

Nicht aufgeführte Punkte sollten ohne Verkehrsrechte angefliegen werden können.

324. Der chinesische Delegationschef verhielt sich in der ersten Gesprächsphase zurückhaltend und erklärte, die chinesische Planung für den Langstreckenverkehr sei noch zu wenig fortgeschritten, um bereits den genauen Linienplan festlegen zu können. Eine zukünftige chinesische Strecke möchte er wie folgt umschreiben: Punkte in China - Zwischenpunkte - Zürich und Genf - Punkte darüber hinaus in Drittländern. Die Punkte sollten erst nach der Unterzeichnung des Abkommens, anlässlich neuer Verhandlungen, festgelegt werden.

Die Chinesen erklärten sich bereit, über verschiedene Streckenführungen zu diskutieren. Im Linienplan dürfe jedoch nur eine Linienführung aufgeführt werden. In allen von den Chinesen bis heute abgeschlossenen Luftverkehrsabkommen sei diese Bestimmung durchgesetzt worden.

Eine Strecke ist nach chinesischer Auslegung immer über die gleichen gewählten Zwischenpunkte zu befliegen.

Unter Flexibilität verstanden unsere Gesprächspartner die Tatsache, dass nicht jedes Unternehmen gleichviele Zwischenpunkte anzufliegen habe und die gewählten Strecken voneinander abweichen könnten.

325. Auf Wunsch der chinesischen Delegation gaben wir alle Zwischenpunkte (44) bekannt, die auf irgend einer Strecke nach China berücksichtigt werden könnten, ohne Prioritäten zu setzen. Folgende Punkte wurden von der Gegenpartei als unannehmbar bezeichnet:

- Taschkent: ohne Begründung

- Dacca: aus politischen Gründen

- Bangkok: Thailand gilt als feindliches Land. Die Sicherheit von Chinesen als Passagiere ausländischer Unternehmen, sei stark gefährdet. Trotz unserem Angebot, die Sicherheit chinesischer Passagiere von Swissairflugzeugen in Bangkok der Volksrepublik China durch eine diplomatische Note zuzusichern, erklärte sich die Gegenpartei im Moment ausser Stande, auf einen solchen Vorschlag einzutreten.

- Hongkong wird als von England besetztes chinesisches Hoheitsgebiet betrachtet und wurde noch keinem Lande auf einer Strecke nach China zugestanden. Nachdem die schweizerische Delegation auf die grossen Schwierigkeiten hinwies, die der Swissair aus der Sperrung dieser beiden Punkte erwachsen könnten, erklärte sich der chinesische Delegationschef bereit, die Frage Hongkong der Regierung zur Prüfung zu unterbreiten und uns während der zweiten Gesprächsrunde zu orientieren.

- Ohne weitere Begründung wurde eine Streckenführung über den Himalaya ausgeschlossen.

- Das Recht, Zwischenpunkte ohne Verkehrsrechte anzufliegen, könne nur dann gewährleistet werden, wenn die Sicherheit chinesischer Passagiere sichergestellt sei.

326. Von Anfang an erklärten sich unsere Gesprächspartner nur an Zürich und Genf interessiert, obwohl sich Dr. Guldemann bemühte, auch die Bedeutung Basels hervorzuheben. Aus Gründen der Reziprozität und aus prinzipiellen Erwägungen sollten der Swissair auch nur zwei Punkte in China zugestanden werden. Die Chinesen machten darauf aufmerksam, dass in verschiedenen Abkommen der Gegenpartei sogar nur ein Punkt zum Anfluge in China freigegeben wurde. Zuerst sollte Peking nur auf einer Streckenführung über die Sowjetunion erhältlich gemacht werden. Nachdem die schweizerische Delegation ausführte, Peking werde für eine zukünftige Linienführung vor allem als Endpunkt betrachtet und sei anderen Ländern auch bewilligt worden, erklärte sich die Gegenpartei bereit, diesen Punkt auch einer südlichen Streckenführung zuzugestehen. Peking ist gegenwärtig für ausländische Unternehmen gesperrt. Nach Versicherung des chinesischen Delegationschefs ist die Oeffnung aber nur noch eine Frage der Zeit.
327. Ueber die Festlegung der Verkehrsrechte für Punkte über das Partnerland hinaus bestehen noch Differenzen. Die Chinesen schlugen vor, den nächstgelegenen Punkt im Linienplan aufzuführen, die weiteren Bestimmungsorte in Drittländern könnten nach Belieben angefliegen werden. Die schweizerische Delegation stellte fest, dass die Interessen der beiden Parteien an Punkten darüber hinaus sehr verschieden seien und eine solche Lösung nicht angenommen werden könnte. Der von der Schweiz verlangte Punkt in Korea muss entweder als Pyongyang im Linienplan aufgeführt sein oder kann erst nach der Vereinigung von Nord- und Südkorea angefliegen werden.
328. Die Frage der Transitrechte wurde eingehend besprochen. Auf festgelegten Strecken bestehen keine Probleme. Alle anderen Flüge brauchen eine Regierungsbewilligung, die auf diplomatischem Wege für jeden einzelnen Flug angefordert werden muss. Die Gegenpartei war entschieden gegen die Aufnahme eines entsprechenden Artikels im Abkommen.
- Ein Transitabkommen könne erst nach Aufnahme des Linienverkehrs zwischen den beiden Staaten erneut geprüft werden. Als einzige besitzen die Russen Transitrechte für Flüge nach Nordkorea.
329. Der Gegenpartei wurde die Frage der Erteilung einer Spezialbewilligung an die Swissair zum Anfluge von Kanton während der Messe zur Prüfung übergeben. Diese Angelegenheit sollte jedoch ausserhalb des Abkommens behandelt werden.

33 Besuche und Besichtigungen

- Peking: Die "verbotene Stadt" mit den dazugehörenden Museen, Grosse Mauer, Minggräber, Sommerpalast, Komune der chinesisch-albanischen Freundschaft, revolutionäres Ballet "Das Mädchen mit den weissen Haaren".
- Nanking: Grosse Brücke über dem Yangtsekiang. Mausoleum von Sun Yat sen. Zoo und Parkanlagen. Film: "Die rote Laterne" und "Der gelbe Fluss".
- Schanghai: Arbeitersiedlung, Bund
- Hangchou: Ausflug auf dem Xi hu - See, Ling Yin si Tempel, Seidenweberei, Pagode der sechs Harmonien, Tigerquelle. Film: "Das rote Frauendetachment".
- Kanton: Stadtrundfahrt, Pagode mit Porzellanmuseum.

4. Ergebnisse

41 Verständigung

Nach längeren Ausführungen des chinesischen Delegationschefs wurden am letzten Verhandlungstage über folgende Punkte ein mündliches Uebereinkommen erzielt:

- Der Linienverkehr zwischen der Schweiz und China kann von den bezeichneten Unternehmen zu verschiedenen Zeitpunkten aufgenommen werden.

- Die schweizerische Delegation hat der Gegenpartei Zürich, Genf und Basel als Punkte in der Schweiz - und die chinesische Delegation Peking, Schanghai und Kanton als Punkte in China angeboten. Jede Partei hat das Recht, davon je zwei Punkte zu wählen.
- Tokio wird im schweizerischen Linienplan als Punkt darüber hinaus aufgeführt werden.
- Die Frage des Abschlusses eines Transitabkommens sowie des Anfluges von Hongkong durch die Swissair, auf einer Strecke nach China, wird von den zuständigen chinesischen Regierungsstellen geprüft.
- Jeder Punkt oder mehrere Punkte auf den festzulegenden Strecken können nach Belieben der bezeichneten Unternehmen bei allen Flügen oder bei einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
- Die Verhandlungen sollen voraussichtlich noch dieses Jahr in Bern stattfinden. Es wird über vier Dokumente zu verhandeln sein (Abkommen mit Anhang I, Anhang II, Generalagenturvertrag und Bodenorganisationsvertrag). Das Abkommen und die dazugehörigen Anhänge sollten unterzeichnet werden können. Die Verhandlungen über die Vereinbarungen zwischen den Luftverkehrsunternehmen können, wenn nötig, auch später zu Ende geführt werden.
- Jede Delegation verfasst ihre eigene Pressemitteilung.

42 Offene Fragen

- Die Frage des Anfluges von Bangkok, auf einer Linie nach China, kann erst nach Aufnahme von diplomatischen Beziehungen zwischen Thailand und der Volksrepublik China wieder aufgenommen werden. Die chinesische Delegation versicherte mehrmals, sie sei später bereit, je nach Entwicklung der politischen Lage, auch über jetzt nicht zugestandene Punkte zu diskutieren. Unter anderem wurde auch Taiwan erwähnt.
- Das Interesse der Chinesen an einer grösseren Zahl von Punkten über das Partnerland hinaus muss zu Gunsten einer liberaleren Aufzählung der Zwischenpunkte im schweizerischen Linienplan ausgehandelt werden. Mit den betreffenden Drittstaaten sind sodann Verhandlungen für die Gewährung von Verkehrsrechten, auf einer Strecke nach China, einzuleiten. Auf der Südstrecke sind uns diese Rechte in den bestehenden Abkommen, wenn auch nicht spezifiziert, von folgenden Staaten zugestanden: Afghanistan, Pakistan und Burma.
- Die Frequenzen sind an den kommenden Verhandlungen festzulegen. Die Chinesen äusserten sich dahin, sie hätten in dieser Frage eine liberale Auffassung.
- Ein Transitabkommen wird sehr wahrscheinlich erst später abgeschlossen werden können. Das Zugeständnis an die Sowjetunion wurde als historisches Dokument gewertet. Sogar Nordkorea und Nordvietnam sind an Spezialbewilligungen gebunden.
- Die Frage der Kabotagerechte wurde von der schweizerischen Delegation kurz aufgenommen. Die Gegenpartei hat sich dazu bei den Verhandlungen in Bern zu äussern.
- Die Messe in Kanton erfreut sich weltweit eines grossen Interesses. Ueber hundert Länder beteiligen sich an dieser zweimal im Jahr durchgeführten Veranstaltung. Die Swissair hätte die Absicht, während dieser Zeit Flüge über Punkte in Pakistan oder Indien nach Kanton zu führen. Ueber die Frage der Gewährung einer Spezialbewilligung, ausserhalb des Abkommens, ist noch zu verhandeln.

43 Würdigung

Das Ergebnis der ersten Gesprächsrunde darf als gut bezeichnet werden. Die Gespräche wurden in einer freundlichen Atmosphäre geführt und erlaubten die Schaffung von Voraussetzungen, die einen erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen in Bern erwarten lassen. Die Gegenpartei bemühte sich, den schweizerischen Anliegen Verständnis entgegenzubringen und auch Fragen mit politischem Hintergrund (Hongkong) zur Prüfung entgegenzunehmen.

Das Zugeständnis, Peking und Schanghai als Punkte im Partnerland in den schweizerischen Linienplan aufzunehmen, stellt einen Erfolg dar. In den uns bekannten Abkommen zwischen China und Drittstaaten wurden diese zwei Punkte zusammen bis heute noch nie gewährt. So hat Frankreich nur das Recht, Schanghai anzufliegen und besitzt keine Rechte nach Punkten über China hinaus.

Auf der Rückreise nach Kanton ergab sich die Möglichkeit zu persönlichen Gesprächen. Dabei wurde der in Peking erhaltene Eindruck bestätigt, wonach die Aufnahme des Langstreckenverkehrs der Chinesen nach Europa nicht unmittelbar bevorsteht. Zu viele Fragen, vor allem technischer Natur, sind zu lösen und Verhandlungen mit Drittstaaten zu führen. Die schweizerische Delegation erklärte sich bereit, der CAAC für den Aufbau des Langstreckenverkehrs nach Europa Auskünfte zu erteilen und gewünschte Unterlagen über technische Fragen zu übermitteln.

Die Abklärungen von Flugkapitän Schärer haben ergeben, dass der Einsatz von DC-8 Flugzeugen auf den Flughäfen Peking, Schanghai und Kanton jederzeit erfolgen kann. Für die Aufnahme von DC-10 Flugzeugen ist die Tragfähigkeit der Pisten der drei Flughäfen noch fraglich.

5. Weitere Bearbeitung

51 Allgemeines

Die Ergebnisse der ersten Gesprächsrunde sind als vertraulich zu betrachten. Auskünfte an Massenmedien sind mit der nötigen Zurückhaltung zu erteilen. Die schweizerische Botschaft in Peking sowie die Botschaft der Volksrepublik China in Bern wurden als Kontaktstellen für die Uebermittlung von Stellungnahmen und das Einholen von Auskünften bezeichnet. Diese Regelung hatte sich für die Vorbereitung der ersten Runde sehr bewährt. Technische Fragen und Auskünfte, die keines der vier Dokumente betreffen, können auch über Herrn Weber in Hongkong geleitet werden.

52 Luftamt

Bis zum 15. September 1972 sind die chinesischen Musterwortlaute des Abkommens und des Protokolls (Anhang II) zu überarbeiten und dem CAAC unsere Stellungnahme und Aenderungsanträge zu übermitteln.

Vor Beginn der Verhandlungen sind zudem die beiden Texte in die französische Sprache zu übersetzen.

53 Die Swissair gibt dem Luftamt bis zum 15. August 1972 ihre Stellungnahme zu dem chinesischen Musterwortlaut des Abkommens und des Protokolls bekannt.

Die von der Gegenpartei überreichten Generalagenturvertrag und Bordenorganisationsvertrag werden von den zuständigen Dienststellen überprüft. Die Aenderungsvorschläge und Ergänzungen sind dem Luftamt rechtzeitig zur Weiterleitung an die chinesische Botschaft zu übermitteln. Die Abteilung Streckendienste erstellt für die CAAC einen Auszug aus dem Pilotenhandbuch des Fernostsektors. Diese Zusammenstellung soll über Herrn Weber in Hongkong an die schweizerische Botschaft in Peking weitergeleitet werden.

54 Die schweizerische Botschaft in Peking überprüft den in chinesischer Sprache verfassten Musterwortlaut mit den uns in englischer Sprache überreichten Wortlaute des Abkommens und des Protokolls.

Für den Bericht:



E. Aepli

Verteiler:

- Vorsteher VED
- EPD mit Exemplaren für die schweizerische Botschaft in Peking (4 Expl.)
- EVED Handelsabteilung (2 Expl.)
- Swissair, Auswärtiger Dienst (3 Expl.)

Intern:

- Direktor
- UAL (2 Expl.)
- RD (6 Expl.)
- GL (4 Expl.)
- IB (3 Expl.)