



AMBASSADE DE SUISSE  
AU VENEZUELA

CARACAS, den 5. März 1971

Adresse postale: Apartado 167  
Adresse télégr.: Ambassade

Réf.: 461.43 - MD/mk

An die Rechtsabteilung des  
Eidgenössischen Politischen  
Departements

3003 B e r n

Luftverkehrsabkommen

Herr Botschafter,

Heute erhielt ich die Antwort des venezolanischen Aussenministeriums auf meine Noten vom 9. April 1970 und 20. Januar 1971.

Wie Sie aus der beiliegenden Kopie ersehen, ist die Antwort, kurz gefasst, folgende:

- 1) Es ist in dieser Materie die venezolanische Praxis, vorerst provisorische Bewilligungen zu erteilen.
- 2) Diese Bewilligungen werden erteilt, wenn die Studien ergeben, dass die vorgesehene Linie hauptsächlich auf dem Verkehr der dritten und vierten Freiheit basieren kann und dass das Erfordernis erfüllt ist, dass sie einem öffentlichen Bedürfnis entspricht, wie dies das venezolanische Gesetz über Zivilluftfahrt vorschreibt.
- 3) Wenn die beiden Luftverkehrsgesellschaften während einer angemessenen Zeit Flüge ausgeführt haben, werden Verhandlungen über den Abschluss eines Luftverkehrsabkommens geführt.
- 4) Falls die schweizerische Regierung dies wünscht, wäre die zuständige Stelle der venezolanischen Regierung bereit, die Gewährung einer administrativen Bewilligung auf Reziprozitätsbasis zugunsten einer schweizerischen Gesellschaft zu studieren, vorausgesetzt, dass die unter Punkt 2) erwähnte Bedingung erfüllt ist.

./.

Da mir dieser Text zuwenig klar erschien, und um weitere nützliche Angaben zu erhalten, suchte ich heute den Leiter der Abteilung für Transportfragen im Aussenministerium auf. Herr Tirado hatte meinen Besuch erwartet, da er annahm, die Formulierungen der Note würden zu Rückfragen Anlass geben. Auf das weitere Vorgehen angesprochen, empfiehlt mein Gesprächspartner, dass sich die beiden Gesellschaften miteinander in Verbindung setzen, um die Bedürfnisfrage abzuklären. Bei solchen Verhandlungen habe die Regierung das Recht, einen Beobachter zu entsenden, was bisher jedoch noch nie der Fall gewesen sei. Wenn die Gesellschaften zu einer Einigung kämen, müsste der Text der venezolanischen Regierung unterbreitet werden, worauf bei Zustimmung der "Permiso administrativo" erteilt würde. Man könne nicht von einer provisorischen Erlaubnis sprechen, aber wenn die Erwartungen hinsichtlich Verkehrsaufkommen nicht erfüllt werden sollten, würde die Verkehrserlaubnis zurückgezogen. So werde z.B. für die ab Juni im Pool betriebene Strecke Caracas - Frankfurt im April 1972 eine Ueberprüfung der Passagier- und Frachtzahlen erfolgen.

Die nachstehende Statistik, auf die das Aussenministerium basiert, bezieht sich auf das gesamte Verkehrsaufkommen Schweiz - Venezuela und umgekehrt und enthält in Klammern den Anteil der Schweiz am Verkehrsaufkommen Venezuela - Europa und umgekehrt:

1963	1591	Passagiere	(4 %)
1964	1597	Passagiere	(3,1 %)
1965	1508	Passagiere	(2,4 %)
1966	1361	Passagiere	(1,9 %)
1967	1442	Passagiere	(1,8 %)
1968	1705	Passagiere	(1,8 %)
1969	1668	Passagiere	(1,7 %)

Die Anteile anderer europäischer Flughäfen sind für 1969 Frankfurt 2,6 %, Amsterdam 3,1 %, Paris 11,1 %, Rom - Mailand 26 % (Mailand allein 0,9 %), Madrid 35 %.

Herr Tirado, seit über 10 Jahren an seinem Posten, ist der Ansicht, dass das Verkehrsaufkommen der 3. und 4. Freiheit keine rentable Führung der Linie erlauben dürfte. Zurückkommend auf die Statistik, bezweifelt Herr Tirado, dass der Swissair die 5. Freiheit via Madrid oder London gewährt werden könnte.

Das wöchentliche Minimum wäre ein Flug, wodurch bei den auf dieser Strecke üblichen Flugzeugen Boeing 707 und DC 8, wo mit 140 Sitzen gerechnet werden kann, jährlich 7'280 Sitze in jeder Richtung verfügbar wären. Natürlich kämen zum Verkehrsaufkommen zwischen der Schweiz und Venezuela Passagiere für andere Bestimmungsorte des gleichen Fluges. Ferner ist der Break-even-point bedeutend niedriger als die Kapazität. Herr Tirado weist darauf hin, dass mit der Lufthansa eine Selbstbeschränkung ausgehandelt wurde, wonach die deutsche Gesellschaft mit maximal 90 Sitzen Caracas anfliegen wird; der Rest soll mit Luftfracht ausgefüllt werden.

Ein weiteres Problem stelle sich durch den Umstand, dass die Viasa nächstes Jahr eine Boeing 747 erhalten werde, und falls Iberia oder KLM und allenfalls Alitalia ihre B 747 Richtung Caracas einsetzen, dies ebenfalls tun müsste, um nicht ins Hintertreffen zu geraten.

Als Typ für die Swissair empfiehlt Herr Tirado, dass diese eine Statistik des Verkehrs Schweiz - Venezuela via Drittländer ausarbeitet.

Auf den Hinweis, dass die bilaterale Handelsbilanz äusserst schlecht sei (1970 Schweizerische Exporte von 150 Mio Fr., Importe von 4,8 Mio Fr.), was die Luftverkehrsverhandlungen natürlich nicht erleichtere, brachte ich die für solche Fälle vorbereiteten Argumente, wie sie mit der Handelsabteilung des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements besprochen wurden, vor. Ich äusserte zudem die Hoffnung, dass vermehrte direkte Luftverkehrsbeziehungen zwischen den beiden Ländern den Handelsaustausch befruchten dürften, und vor allem der Tourismus Schweiz-Venezuela einen Aufschwung erleben würde.

Da ich nicht Fachmann bin, kann ich die Nützlichkeit der einzelnen von Herrn Tirado erhaltenen Angaben zu wenig beurteilen. Deshalb zog ich es vor, das ganze Gespräch wiederzugeben, wobei

ich mir bewusst bin, dass Fachleute nur für einen Teil davon  
Verwendung haben werden.

Ich versichere Sie, Herr Botschafter, meiner vorzüg-  
lichen Hochachtung.

Der Schweizerische Geschäftsträger a.i.:

M. DAHINDEN

Beilage:

1 Photokopie  
(dreifach)

Kopie dieses Schreibens geht an:

Handelsabteilung, EVD, Bern