

HH. Botschafter Jolles, Languetin, Probst, Rothenbühler, Jacobi
Ro, Krl, Ly, Jag

Bern, den 31. Januar 1974 ✓

A k t e n n o t i z

Jag/be - USA 842.5.AVA
745.1

Aussprache vom 28.1.1974
mit SWISSAIR

Teilnehmer:

HH. Bernhardsgrütter	SWISSAIR
Hodel	"
Neuenschwander	Luftamt
Dayer	EPD (Dir. für Völkerrecht)
Vauthier	DWK
Lévy	Handelsabteilung
Jaggi	"

1. Russisches Flugpetrol

Die SWISSAIR versuchte bisher ohne Erfolg mit dem Vertreter der AEROFLOT in Zürich Kontakt aufzunehmen. Ueber ihre weitere Haltung in dieser Frage wird sie erst entscheiden können, nachdem sie nochmals mit diesem ins Gespräch gekommen ist, da er als der eigentliche Ausgangspunkt der Initiative der SWISSAIR bezeichnet werden muss. SWISSAIR wird uns über die Ergebnisse dieser Gespräche und die sich für sie daraus ergebenden Schlussfolgerungen unterrichten.

2. Versorgungslage auf dem Flugtreibstoffsektor

a) In den USA und Kanada

New York: SWISSAIR erhält gegenwärtig 95 % der Bezüge von Januar 1972. Ab 10.2.74 muss sie damit rechnen, dass sie nur noch jp4-Treibstoff erhalten wird. Die Explosionsgefahr (Blitzschlag, Betankung, Notlandung) ist bei diesem Treibstoff wesentlich grösser als beim Kerosen. Bei der Betankung der Flugzeuge ergeben sich dadurch auch zusätzliche technische Schwierigkeiten. Ueber den Februar hinaus ist die Versorgung ungewiss.

Boston und Chicago: Zuteilungen liegen über 95 % der 72-iger Bezüge, da bonded-fuel durch die Zuteilungsverordnung nicht berührt wird und der Verbrauch demnach auch nicht eingeschränkt werden muss. Es ist der SWISSAIR nicht gelungen, von seiten ihrer Lieferanten Lieferungszusicherungen über den Monat Februar hinaus zu bekommen.

Montreal: Vertragsmässige Lieferungen, jedoch zu einem erhöhten Preis (2/3 Vertragspreis - 1/3 zu einem dreimal höheren Preis).

Situation der anderen Gesellschaften in den USA: Beim bonded-fuel befinden sich im Prinzip alle in derselben Situation. Ihre Versorgungslage hängt von den Liefermöglichkeiten ihrer Vertragsgesellschaften ab. Dadurch kann sich natürlich eine ungleiche Behandlung der einzelnen Fluggesellschaften ergeben, ohne dass hierfür eine diskriminatorische gesetzliche Regelung verantwortlich wäre.

b) In der Schweiz

Zürich: Die Bezüge der SWISSAIR wurden von der ESSO um 25 % gekürzt. Der Vertrag mit der Air-Fina konnte nicht erneuert werden. Die SWISSAIR versucht auf Ostern und die Sommersaison hin höhere Bezüge zu erhalten.

Genf: keine Probleme (Air-Total)

Situation der anderen Gesellschaften in der Schweiz: Die SWISSAIR besitzt keine Anhaltspunkte dafür, dass eine ausländische Gesellschaft gegenwärtig in der Schweiz besonderen Versorgungsschwierigkeiten zu begegnen hätte, bzw. überdurchschnittliche Kürzungen von Seiten eines Lieferanten entgegennehmen müsste.

c) Allgemeine Beurteilung der Versorgungssituation

Die Versorgungslage hat sich seit Anfangs Dezember zweifellos wesentlich gebessert. Es bestehen jedoch immer noch gewisse regionale Engpässe. So hat die SWISSAIR gegenwärtig vor allem in Portugal (Lissabon) und in Südafrika (Johannesburg) mit Versorgungsschwierigkeiten zu kämpfen. Zu den südafrikanischen Restriktionen ist kritisch zu vermerken, dass die südafrikanische Fluggesellschaft ihrerseits über die Schweiz ihr Vollprogramm fliegen möchte, währenddem sie ihre Flüge nach anderen Ländern teilweise eingeschränkt hat. In Tokio erhält die SWISSAIR 103 % der Bezüge der Vormonate. In Anbetracht des geplanten Ausbaues ihrer Verbindungen kommt jedoch auch diese Quote einer Kürzung gleich. In diesem Zusammenhang wurde vom Vertreter der SWISSAIR darauf hingewiesen, dass seine Gesellschaft in Anbetracht ihrer vergrösserten Flotte die Versorgungslage solange nicht als befriedigend betrachten könne, als die zugewiesenen

Quoten keine Auslastung dieser neu hinzugekommenen Transportkapazität erlauben. Als negativ sei im weitern auch die Tatsache zu betrachten, dass die bestehende Situation keine langfristige Planung erlaube (USA).

d) Die Entwicklung der Preise

Der Vertreter der SWISSAIR gab zum Abschluss seiner Lagebeurteilung auch noch einen Ausblick auf die Entwicklung der Preise. Hier sei seines Erachtens noch keine Stabilisierung der Situation zu erwarten. 1973 habe die SWISSAIR 18 - 25 Rp. pro 1 Kerosen bezahlt. Heute müsse man auf der Basis von 48 - 50 Rp. je 1 verhandeln.

3. Die Verordnung der amerikanischen Energiebehörde über die Treibstoffzuweisung an die Zivilluftfahrt

Die am 27.12.73 in Kraft getretene Zuteilungsverordnung für Flugtreibstoffe wurde von der amerikanischen Energiebehörde inzwischen einer ersten Revision unterzogen. Der revidierte Text wurde im Federal Register vom 15.1.74 publiziert. Gleichzeitig erging an die interessierten Kreise die Aufforderung, wenn möglich bis zum 31.1. dazu Stellung zu nehmen. Nachdem die Verordnung bereits in Kraft sei, komme diesem Datum laut Mitteilung unserer Botschaft jedoch nicht den Charakter einer Eingabefrist zu. Später eintreffende Kommentare würden ebenfalls noch entgegenommen und geprüft.

Obschon in der revidierten Vorlage die Interessen der internationalen Luftfahrt besser berücksichtigt werden - bei Versorgungsschwierigkeiten mit bonded können die Lieferanten die Lücke mit non-bonded des Typs jp4 auffüllen (bis max. 95 % des ausgewiesenen Verbrauchs in der Vergleichsperiode 72) - kamen die Vertreter der interessierten Bundesstellen

und der SWISSAIR zur Auffassung, dass man von der Möglichkeit eines Kommentars an das FEO Gebrauch machen sollte, um auf gewisse noch bestehende Unzulänglichkeiten hinzuweisen. Grundlage unseres Kommentars könne die Eingabe der IATA an das FEO bilden, die folgende Einwände gegen die vorliegende Regelung vorbringt:

- a) die Quote von 95 % gibt der internationalen Luftfahrt keine Entwicklungsmöglichkeiten. Sie wird deshalb gegenüber anderen Erwerbszweigen diskriminiert.
- b) Die Regelung enthält keine klare Bestimmung, dass die einzelnen Gesellschaften mit einem Versorgungsgrad von 95 % rechnen können. Dieser hängt weiterhin von der Leistungsfähigkeit ihrer Lieferanten ab.
- c) Die Verwendung von jp4 kann keine Dauerlösung sein.
- d) Die Verordnung sieht keine Preiskontrolle für Flugtreibstoffe vor. Ungezügelt steigende Treibstoffkosten könnten jedoch die internationalen Luftfahrtgesellschaften in eine schwierige Lage bringen.

Da die Schweiz selber auch keine Preiskontrolle für Flugtreibstoffe kennt, waren sich die Anwesenden darüber einig, dass Pt. 4 in unserem Kommentar wegfallen muss. Hingegen könnte in der offiziellen Stellungnahme auf die jüngste OECD-Empfehlung betreffend Flugtreibstoffe hingewiesen werden. Das Luftamt und die SWISSAIR erklärten sich abschliessend bereit, einen ersten Textentwurf vorzubereiten. Die Handelsabteilung übernahm es, die Schweizerische Botschaft in Washington über die gefassten Beschlüsse zu orientieren.