

B E R I C H Tüber die Luftverkehrsverhandlungen  
mit Kanada vom 21. bis 25. Oktober 1974 in Bern1 - VORGESCHICHTE

Das am 10. Januar 1958 in Bern abgeschlossene Luftverkehrsabkommen mit Kanada enthält eine Anzahl restriktiver Bestimmungen, die mit der üblicherweise von der Schweiz vertretenen Auffassung einer liberal verstandenen Luftverkehrspolitik nicht im Einklang stehen. So beschränkt sich das Abkommen lediglich auf die Regelung der Verkehrsrechte in 3. und 4. Freiheit (Art. 2) und der in Art. 5 verankerten Bermuda-Klausel kommt infolge Ausschlusses jeglicher 5. Freiheit nicht die ihr sonst übliche Bedeutung zu. Der Liniplan gestattet einzig die Bedienung Montreals und als Punkt darüber hinaus kann nur Chikago bedient werden. Stopover-Rechte sind gänzlich ausgeschlossen.

Verhandlungen zur Aenderung des Abkommens und der Linipläne fanden bereits in den Jahren 1959 und 1964 statt, wobei jedoch nie konkrete Ergebnisse erzielt wurden.

Seit 1970 waren erneut Bestrebungen zur Wiederaufnahme der Verhandlungen im Gang. Nach mehrmaligen Verschieben des in Aussicht gestellten Verhandlungsbegins wurden die Verhandlungen am 21. Oktober 1974 in Bern eröffnet.

2 - AUSGANGSLAGE

Die kanadischen Behörden unterbreiteten uns im Mai dieses Jahres einen Abkommensentwurf. Wir arbeiteten einen Gegenvorschlag aus und unterbreiteten diesen im August 1974 zur Stellungnahme. Er wurde dann erst bei den Verhandlungen durchberaten.

3 - ZUSAMMENSETZUNG DER DELEGATIONEN31 - Schweizerische Delegation

- Dr. W. Guldemann      Direktor des Eidgenössischen Luftamtes, Delegationschef
- R. Künzi              Vize-Direktor, Eidgenössisches Luftamt
- Dr. E. Aebi          Chef der Sektion Internationale Beziehungen, Eidgenössisches Luftamt
- Dr. M. Jaisli         Stellvertretender Chef der Sektion Gewerbsmässige Luftfahrt, Eidgenössisches Luftamt
- Dr. O. Arregger      Sektion Internationale Beziehungen, Eidgenössisches Luftamt
- Dr. F. Bohnert        Chef der Sektion Verkehr, Eidgenössisches Politisches Departement
- Dr. M. Hottinger     Vize-Direktor, Chef Auswärtiger Dienst, Swissair

32 - Kanadische Delegation

Mr. R. Collins Chief Air Negotiator, Department of External Affairs,  
Head of Delegation

Mr. R. R. Cope Vice President, Canadian Transport Commission

Mr. R. Azzie Director, International Air Transport, Canadian Transport  
Commission

Mr. J. Simard Energy, Transport and Communications Division, Department  
of External Affairs

Mr. G. Seaborn International Transport Policy, Ministry of Transport

Mr. W. Burr Head, Economic Analysis Unit, Aviation Statistics Centre

## Observers:

Mr. V. Slivitzky Director, International Affairs, Air Canada

Mr. J. C. Weill Manager, Bilateral Agreements, CP Air

4 - VERHANDLUNGSVERLAUF UND ERGEBNIS

Dr. Guldimann umriss zu Beginn die schweizerischen Wünsche:

- Neufassung des Abkommens
- Aenderung der Linienpläne entsprechend den von der Swissair und Air Canada für die Luftfahrtbehörden ausgearbeiteten Empfehlungen, nämlich
  1. Punkte in Kanada: Montreal und neu Toronto
  2. Zwischenpunkte: grundsätzlich frei, 5. Freiheit vorbehältlich Zustimmung der Gegenpartei
  3. Punkte darüber hinaus (mit 5. Freiheit): infolge Ausschlusses von Europa, USA, Jamaika und Asien
    - Mexiko-City oder ein anderer Punkt in Mexiko
    - Guatemala-City oder Caracas
    - Panama-City oder Bogota
    - Quito oder Guayaquil
    - Lima
- Nicht aufgeführte Punkte darüber hinaus sollten bedient werden können, jedoch mit 5. Freiheit nur mit Zustimmung der Gegenseite

41 - Bereinigung des Abkommens

Der schweizerische Text konnte weitgehend übernommen werden. Folgende wichtige Bestimmungen bildeten Gegenstand längerer Erörterungen:

- Artikel 5 (Bermuda-Klausel); die Gegenpartei hielt an ihrem Vorschlag fest, dass sich die Luftverkehrsunternehmen über das Sitzangebot, Anzahl wöchentlicher Flüge und Flugzeugmuster zu einigen hätten und die Vereinbarung den beiden Luftfahrtbehörden zur Genehmigung unterbreitet werden müsse (im Notenwechsel festgehalten).
- Artikel 9 (Statistiken); Swissair hat den kanadischen Luftfahrtbehörden in demselben Ausmass statistische Unterlagen über den Umfang der in Kanada aufgenommenen Fluggäste zu liefern wie Air Canada dem Luftamt im Zeitpunkt der Paraphierung des Abkommens (im Notenwechsel geregelt).
- Artikel 10 (Zollbefreiung); nach Rücksprache mit der Oberzolldirektion stimmten wir dem kanadischen Vorschlag zu.

- 3 -

- Artikel 12 (Vertretungen, Transferklausel); mit Zustimmung des BIGA und der Nationalbank entschieden wir uns für die kanadische Fassung.

#### 42 - Bereinigung der Linienpläne

Es zeigte sich sehr bald, dass die von Swissair und Air Canada ausgearbeiteten Empfehlungen auf kanadischer Seite nicht auf die notwendige Gegenliebe stiessen. Es machte den Anschein, als ob die kanadische Delegation zum erstenmal durch uns Kenntnis über das Bestehen solcher Empfehlungen erhielt. Der Verhandlungsspielraum der Gegenseite war von Anfang an klein und ihr Entgegenkommen daher minim.

#### 421. Schweizerischer Linienplan

- Neuer Punkt neben Montreal Toronto. Bedienung bis 31. März 1977 über Montreal. Nie über Boston oder New York.
- Keine 5. Freiheit zwischen Kanada und Zwischenpunkten bzw. Punkten darüber hinaus.
- Transitrechte nur an namentlich erwähnten Zwischenpunkten (neu: Boston und New York) und Punkten darüber hinaus (neu: Boston, New York, Havanna, Guatemala, Panama, Caracas, Bogota, Quito, Guayaquil, Lima; Bedienung immer über Montreal).
- Stopover-Rechte nach Havanna, Caracas und Bogota.
- Ausschliessliche Frachtflüge nach Boston und New York ausgeschlossen.

#### 422. Kanadischer Linienplan

- Neuer Punkt neben Zürich Genf (erst ab 1. April 1977 bedienbar).
- Neuer Zwischenpunkt (ohne Verkehrsrechte): Frankfurt.
- Punkte darüber hinaus mit 5. Freiheit: 4 Punkte in Polen, Ungarn, Oesterreich, Jugoslawien; 5 Punkte in Asien (einschliesslich Indien); 1 Punkt in Kenia und 4 Punkte südlich des Wendekreises des Krebses.

### 5 - WUERDIGUNG

#### 51 - Die beidseitigen Rechte und künftige Entwicklungsmöglichkeiten

Wir müssen mit dem erreichten Ergebnis zufrieden sein, auch wenn nicht alle unsere Begehren erfüllt wurden und unsere künftigen Entwicklungsmöglichkeiten durch den uns aufgezwungenen "Ausverkauf der Heimat" stark beschränkt sind. Der Erfolg ist jedoch umso beachtlicher, als Toronto, dem wir die erste Priorität einräumten, in vorangegangenen Verhandlungen mit Jugoslawien, Japan und Skandinavien nicht zugestanden wurde. Im Gegensatz zu den der Gegenseite eingeräumten Verkehrsrechten, die eher hypothetischer Natur sind und deren eigentlicher Wert sich erst später feststellen lässt, stellt insbesondere Toronto für die Swissair einen sicheren Verkehrsmarkt mit einem grossen Verkehrsaufkommen dar.

Die Routenführung der Swissair nach Punkten über Montreal hinaus (ohne 5. Freiheit und nur z.T. mit stopover-Rechten) bleibt allerdings beschränkt auf bestimmte Punkte, unter denen gerade Mexiko fehlt. Air Canada hingegen hat volle Verkehrsrechte über die Schweiz hinaus nach praktisch allen wichtigen Punkten in Europa, Asien und Afrika und eine nahezu freie Wahl der Routenführung.

Bevor die Swissair den Betrieb aufnehmen kann, ist immerhin eine befriedigende Lösung der noch offenen Kapazitäts-, Frequenz- und Flugzeugmusterfrage erforderlich.

Wären wir den recht umfangreichen Begehren der kanadischen Delegation nicht nachgekommen, so hätten wir mit einer Unterbrechung der Verhandlungen rechnen müssen, wobei eine künftige Bedienung Torontos fraglich geworden wäre. Dies umso mehr, als die Kanadier demnächst Verhandlungen mit Frankreich aufnehmen werden und zu vernehmen war, dass nachher Verkehrsrechte in Toronto vorläufig kaum mehr erteilt würden.

#### 52 - Die Vereinbarung Swissair - Air Canada

Die Empfehlungen der beiden Luftverkehrsgesellschaften zuhanden der Luftfahrtbehörden sind in ihrer Bedeutung teilweise überschätzt worden. Was sich auf dem Papier so schön ausnahm, erwies sich bald einmal als Wunschdenken, als Rechnung ohne Wirt. Vielleicht hat aber die Vereinbarung doch wesentlich dazu beigetragen, dass die Verhandlungen überhaupt aufgenommen werden konnten.

#### 53 - Luftverkehrspolitische Ueberlegungen

Abschliessend stellt sich die Frage, ob sich die liberale Auffassung der schweizerischen Luftverkehrspolitik ("fair and equal opportunities") sachlich noch rechtfertigen lässt oder ob nicht vermehrt im öffentlichen Interesse aus wirtschaftspolitischen Erwägungen heraus vom Grundsatz freiheitlicher Verkehrsrechterteilung abgewichen werden soll. Sie sollte in grösserem Rahmen geprüft werden.

Verhandlungen zeigen immer häufiger die Tendenz vieler Staaten, sich bei Sicherung, Wahrung und Ausbau der Verkehrsrechte von einem ausgeprägten Protektionismus leiten zu lassen. Gründe dafür: verschärfte Wettbewerbspolitik der Liniengesellschaften, Beteiligung neuer Staaten am internationalen Luftverkehr, zunehmendes Angebot der Chartergesellschaften.

Abgefasst von:



Dr. O. Arregger

#### Verteiler :

- Vorsteher EVED
- EPD, Direktion für Völkerrecht (5 Expl.) mit 2 Expl. für die schweizerische Botschaft in Kanada
- EVD, Handelsabteilung (2 Expl.)
- Swissair, Auswärtiger Dienst (4 Expl.)

#### Intern :

- Direktor (1 Expl.)
- L (1 Expl.)
- RD (8 Expl.)
- GL (4 Expl.)
- IB (3 Expl.)



**Eidgenössisches Luftamt**  
**Office fédéral de l'air**  
**Ufficio aeronautico federale**

☎ 031 - 61 11 11  
 Telegr.: Offair Bern  
 Telex: 32 110

E. V. D. HANDELSABTEILUNG	
No. Kan. 831	
GATT	
EE	
- 4. NOV. 1974 6.11.74	
3003	
B e r n	
Kopie an	

Eidgenössisches  
 Volkswirtschaftsdepartement  
 Handelsabteilung

B e r n

Ihr Zeichen  
 Votre référence  
 Vostra referenza

Ihre Nachricht vom  
 Votre communication du  
 Vostra comunicazione del

Unser Zeichen  
 Notre référence  
 Nostra referenza

Rückfrage  
 Rappel  
 Richiamo

3003 Bern, Bundeshaus Inselgasse

14/CF - Ar

61.59.69

1. November 1974

Gegenstand / Objet / Oggetto

Luftverkehrsverhandlungen mit Kanada

Herr Botschafter,

Vom 21. bis 25. Oktober 1974 fanden in Bern Luftverkehrsverhandlungen mit Kanada statt.

Wir gestatten uns, Ihnen in der Beilage zwei Exemplare des Verhandlungsberichtes zuzustellen.

Genehmigen Sie, Herr Botschafter, die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

EIDGENÖSSISCHES LUFTAMT  
 Sektion  
 internationale Beziehungen

i.A.

Dr. O. Arregger

Beilagen erwähnt

In einem Brief nur eine Angelegenheit behandeln  
 Ne traiter qu'un seul objet par lettre  
 Pregasi trattare un solo oggetto per lettera

Korrespondenzen bitte an das Amt, nicht persönlich, adressieren  
 Prière d'adresser toute correspondance directement à l'office  
 Indirizzare impersonalmente all'ufficio