

31. 5.1976

B e r i c h t

über die Luftverkehrsverhandlungen mit Chile
in Santiago vom 11. - 20. 5.1976

1 - AUSGANGSLAGE

Bereits im Dezember 1975 fanden in Santiago Verhandlungen zwischen Vertretern der beiden Luftfahrtbehörden statt, nachdem im April 1975 die JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL (Junta) der Swissair nur eine auf 6 Monate befristete provisorische Betriebsbewilligung für den einmal wöchentlichen Einsatz der DC-10 erteilt und die höchstzulässige Beförderungskapazität pro Flug auf 40 Fluggäste und 4 Tonnen Fracht festgesetzt hatte. Diese Gespräche endeten ergebnislos. Die chilenische Delegation beharrte auf der von der Junta verfügbaren Quote und sprach sich gegen die Einführung eines zweiten wöchentlichen DC-10-Kurses der Swissair aus. Die Verhandlungen wurden auf Wunsch der schweizerischen Delegation unterbrochen, weil diese nicht willens war, die in klarem Widerspruch zum Luftverkehrsabkommen von 1960 verfügbaren verkehrsrechtlichen Beschränkungen der Gegenpartei tale quale hinzunehmen.

Auf Wunsch des Luftamtes verlangte der schweizerische Botschafter in Santiago, Herr M. Casanova, vor Beginn der Mai-Gespräche eine Unterredung beim Ausseminister (Vize-Admiral) P. Carvajal. Herr Botschafter Casanova beschwerte sich über das für die Schweiz völlig unbefriedigende Verhandlungsergebnis und forderte für die nächste Gesprächsrunde einen grösseren Verhandlungsspielraum der chilenischen Delegation. Gleichzeitig übergab er dem Ausseminister ein "aide-mémoire", worin der schweizerische Standpunkt mit aller Deutlichkeit festgehalten und die Begehren für die kommenden Verhandlungen konkret formuliert waren. Auch der chilenische Botschafter in der Schweiz, Herr Herrera Gonzalez, wurde bei der Unterzeichnung des schweizerisch-chilenischen Konsolidationsabkommens am 11. Februar 1976 in Bern von Herrn Botschafter F. Rothenbühler (HA) auf die unerfreuliche Stellung der Swissair aufmerksam gemacht; Herrn Gonzalez wurde ebenfalls ein gleichlautendes "aide-mémoire" überreicht.

2 - ZUSAMMENSETZUNG DER DELEGATIONEN21 - Schweiz

- Dr. Ernst Aebi Chef der Sektion Internationale Beziehungen, Eidgenössisches Luftamt
 Delegationschef
- Dr. Otto Arregger Sektion Internationale Beziehungen, Eidgenössisches Luftamt
- Georges Peyraud Botschaftssekretär, Schweizerische Botschaft in Santiago
- Pierre Fäh Auswärtiger Dienst, Swissair

22 - Chile

Jefe de la Delegación: Sr. Jaime Contreras, Consejero de la Junta de Aeronáutica Civil;

Delegados: Sr. Vicente Gumucio, Secretario General Subrogante y Asesor Legal de la Junta de Aeronáutica Civil;

Sr. Carlos Dinator, funcionario del Ministerio de Relaciones Exteriores;

Srta. Graciela Varas, Jefe del Departamento de Aviación Comercial de la Junta de Aeronáutica Civil;

Sr. Juan Pablo Langlois, Jefe del Departamento Técnico de la Junta de Aeronáutica Civil;

Sr. Mario Mayorga, Jefe del Departamento Económico de la Junta de Aeronáutica Civil; y

Sr. German Urzúa, Director de Asuntos Internacionales de "LAN CHILE".

3 - VERHANDLUNGSVERLAUF

Anstelle der vormaligen Delegationschefin, Gloria Domínguez, trat J. Contreras. Dieser erwies sich in Sachfragen als nicht zuständig. Ihm zur Seite stand als Sachverständiger V. Gumucio.

Gleich zu Beginn stellte die schweizerische Delegation wie schon im Dezember 1975 das Begehren nach zwei wöchentlichen Kursen DC-8/DC-10 ohne jegliche Zuladungsbeschränkung. Ohne auf unseren Vorschlag einzugehen überreichte uns die Gegenseite einen Vorschlag, der im Vergleich zu der uns im Dezember 1975 überreichten Fassung wesentlich schlechter ausfiel. Passagier- und Frachtverkehr waren weit spürbarer beschränkt und von Anfang an entschädigungspflichtig (z.B. Passagen in 5. Freiheit = 15 % des ticket-value). Die Möglichkeit zum Einsatz eines 2. DC-10-Kurses bestand nicht. Zudem sollten die Einschränkungen auch für die DC-8 gelten.

Mit einer Hartnäckigkeit ohnesgleichen beharrte die chilenische Delegation längere Zeit auf ihrem Vorschlag. Angesichts der allmählich festgefahrenen Situation stellte der schweizerische Delegationschef die Frage, ob Chile weiterhin von der Swissair angefliegen zu werden wünsche. Unter den vorgeschlagenen Betriebsbedingungen, die keine wirtschaftliche Linienführung mehr zuließen, stellte sich ernsthaft die Frage nach einem weiteren Verbleiben der Swissair in Santiago. Die (wenig ermutigende) Antwort der Gegenseite: alle Luftverkehrsgesellschaften hätten Beschränkungen hinzunehmen. Wo man sich in Verhandlungen nicht finden könne, werde die Kündigung des betreffenden Staatsvertrages erwogen. Vor allem in bezug auf die Schweiz werde erheblicher politischer Druck (lies: seitens der LAN CHILE) auf die Junta ausgeübt, um die Vereinbarung bei einer Nichteinigung zu kündigen.

Im Anschluss an diese Sitzung verlangte Herr Botschafter Casanova eine Besprechung bei General G. Leigh, Mitglied der Militärjunta und Oberbefehlshaber der Luftwaffe. Wegen Landesabwesenheit (?) G. Leighs wurde Herr Botschafter Casanova von dessen Bruder, General S. Leigh, derzeitiger "Director de Aeronáutica", empfangen. Dieser bekundete offenes Interesse am weiteren Verbleiben der Swissair in Chile und sicherte die in seinem Rahmen liegende Unterstützung zu.

Der von der schweizerischen Delegation daraufhin ausgearbeitete Gegenvorschlag mit einer entschädigungsfreien Jahresquote für Passagier- und Frachtverkehr und der Möglichkeit der Einführung eines zweiten wöchentlichen DC-10-Kurses wurde von den chilenischen Gesprächspartnern erneut zurückgewiesen. Ebenso unannehmbar war für sie die Bestimmung, wonach Fluggäste, die nur einen Teil (25 %) des normalen Flugpreises bezahlen sowie Gruppenreisende mit Spezialtarifen vom Jahrestotal auszunehmen seien.

Nach langem Hin und Her, dem Vorwurf mangelnder Kompromissbereitschaft, Uneinsichtigkeit und Unvernünftigkeit aus dem Mund des schweizerischen Delegationschefs erklärten sich die Chilenen zur Ausarbeitung eines "allerletzten" Entwurfes bereit. Die beiden uns unterbreiteten Vorschläge unterschieden sich im wesentlichen darin, dass Variante A im Nachbarschaftsverkehr eine Gesamtjahresquote (durchschnittlich 40 Fluggäste pro Flug / 4 Tonnen Fracht) ohne Zahlungen beinhaltete, während in Variante B der ohne Entschädigung zulässige Verkehr in 3. / 4. Freiheit auf die Hälfte von Vorschlag A reduziert war.

Die schweizerische Delegation entschied sich für die Variante A.

Zu diesem Zeitpunkt fand eine erste Besprechung zwischen den Vertretern der beiden Luftverkehrsgesellschaften statt. Im wesentlichen ging es darum LAN CHILE klarzumachen, dass für sie bei einer Entscheidung zugunsten der Variante A nicht notwendigerweise ein geldmässiger Vorteil herauschaue. Die Unternehmen sollten daher die Möglichkeit haben, die zwischen den Behörden festgesetzten Quoten / Wochenleistungen ändern zu können, um so eine brauchbarere Grundlage für die Aushandlung eines möglichen Zusammenarbeitsvertrages zu schaffen.

Das (plötzliche) Bewusstsein, dass LAN CHILE mit dem Vorschlag A möglicher Entschädigungsleistungen verlustig geht, sollte sie sich mit Swissair nicht in irgendeiner Form einigen können, hat die weitere Verhandlungsbereitschaft unserer Gesprächspartner entscheidend beeinflusst. So stimmte die chilenische Delegation schliesslich unserem Vorschlag zu, den beiden nationalen Unternehmen die zukünftige Aenderung des vereinbarten Verkehrstotals sowie die Einführung eines 2. Wochenkurses zu überlassen, gewisse Kategorien von Fluggästen von der Quotenregelung auszunehmen und die neuen Bestimmungen erst auf Beginn der Winterflugplanperiode wirksam werden zu lassen. Eine allfällige Betriebsaufnahme der LAN CHILE in der Schweiz erfordert endlich die Vereinbarung neuer Absprachen.

4 - BEURTEILUNG

Das Verhandlungsergebnis darf unter den gegebenen Umständen positiv bewertet werden¹⁾. Der einzig auf den Teilaspekt des Luftverkehrs beschränkte Blickwinkel der chilenischen Delegation, deren z.T. unverständliche Engstirnigkeit sowie das vollkommene Fehlen jeglichen Verständnisses für wirtschaftspolitische Fragen und deren engere Zusammenhänge haben eine vernünftige Vereinbarung erschwert. Das Ausmass des protektionistischen Denkens hat bedenkliche Formen angenommen. Die Fortsetzung dieser Politik führt Chile - über kurz oder lang - zum luftverkehrspolitischen Isolationismus.

Der Wechsel in der Person des Delegationschefs, der anfänglich zu vorsichtigem Optimismus Anlass gab, hatte keinen Einfluss auf das schliesslich erreichte Resultat. Die gegen Ende der Verhandlungen zu Tage getretene Kompromissbereitschaft der Chilenen ist als Instruktion von höherer Stelle zu werten.

Vier Gründe haben das Erreichte im wesentlichen ermöglicht:

- die Dezemberverhandlungen, wo der Rahmen wirtschaftlich tragbarer Verkehrseinschränkungen schweizerischerseits deutlich abgesteckt wurde. Die damals als chilenischer Vorschlag besprochene 40er-Quote (von uns v.a. wegen Zahlungen für unannehmbar gehalten) wurde im entscheidenden Zeitpunkt wiederum in die Diskussion geworfen und musste von der Gegenseite aus Gründen der "Gesichtswahrung" zugestanden werden
- die verschiedenen, auf diplomatischer und persönlicher Ebene erfolgten Vorstösse vor und während der Verhandlungen
- die prekäre finanzielle Lage der LAN CHILE, deren Unternehmungsleitung von der Regierung beauftragt wurde, innerhalb von 12 Monaten den defizitären Betrieb zu sanieren

1) Air France hat beispielsweise 2 seiner 4 Chile-Kurse streichen müssen, hat keine 5. Freiheit nach Brasilien, zahlt pro Passagier durchschnittlich 12 % und dies alles, obwohl LAN CHILE nach Paris fliegt

- das politische Interesse Chiles an der Aufrechterhaltung des Swissair-Dienstes, das nach der offen ausgesprochenen Drohung einer möglichen Betriebseinstellung bei unbefriedigendem Verhandlungsausgang deutlich sichtbar wurde

5 - WEITERES VORGEHEN

Es ist nun Aufgabe der Swissair, mit LAN CHILE die näheren Einzelheiten einer allfälligen Gesellschaftsvereinbarung abzuklären und auszuhandeln. Der Zeitpunkt für solche Gespräche ist unseres Erachtens günstig, da (dem Vernehmen nach) die gesamte Brasilien-Plataquote zur Zeit mühelos von Swissair-Argentinien verkauft werden könnte. Dieser Umstand stärkt die Verhandlungsposition gegenüber LAN CHILE erheblich.

Die auch weiterhin ungewisse Entwicklung der luftverkehrspolitischen Lage in Chile zwingt nach möglichen Alternativen Ausschau zu halten. Asunción kommt in diesem Zusammenhang erhöhte Bedeutung zu und es stellt sich die Frage nach dem Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit Paraguay.

Schliesslich drängt sich bei der Behandlung zukünftiger Sachgeschäfte mit Chile eine verstärkte interdepartementale Zusammenarbeit auf, um die schweizerischen Interessen in ihrer Gesamtheit zu erfassen und entsprechend zu berücksichtigen.

Für den Bericht :



Dr. O. Arregger

Verteiler:

- Vorsteher Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
- Eidgenössisches Politisches Departement, Direktion für Völkerrecht (5 Expl.), wovon 2 Expl. für die schweizerische Botschaft in Santiago
- Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement, Handelsabteilung (2 Expl.)
- Swissair, Auswärtiger Dienst (4 Expl.)

Intern:

D, L, RD, GL, IB



Eidgenössisches Luftamt
Office fédéral de l'air
Ufficio aeronautico federale

☎ 031-61 41 11
Telegr.: Offair Bern
Telex: 32 110 Ofair ch

E.V.D. HANDELSABTEILUNG	
No. Chile 831	
GATT	Eidgenössisches
EE	Volkswirtschaftsdepartement
	Handelsabteilung
R - 4. JUNI 1976	3003 Bern
Kopie an	

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/CC - Ar

61.59.69

3. Juni 1976

Gegenstand / Objet / Oggetto

Luftverkehrsverhandlungen mit Chile

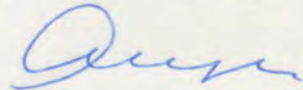
Herr Botschafter,

In der Beilage finden Sie zu Ihrer Orientierung 2 Exemplare des Chile-Verhandlungsberichtes.

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

EIDGENÖSSISCHES LUFTAMT
Sektion
internationale Beziehungen

i.V.


Dr. O. Arregger

Beilage 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 personalmente all'ufficio