

BUNDESAMT FUER ZIVILLUFTFAHRT

14/A40-Ar/Rb

22.3.1984

B E R I C H T

über die Verhandlungen mit Oman
vom 3. bis 5. März 1984 in Muscat

An	STARHW	FG			a/a
Datum	26.3.26.3	84			
Visa	hm	E 96			
EDA	26.0384				-9
Ref.	S. o. 652.21. Oman. /				

1 - AUSGANGSLAGE

Nachdem die Behörden von Oman im Juni 1982 erstmals ihr Interesse am Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit der Schweiz bekundet hatten, weilte im Mai 1983 eine Delegation der omanischen Zivilluftfahrtbehörden zu einem Meinungsaustausch in der Schweiz, um die Wünschbarkeit einer staatsvertraglichen Vereinbarung erneut zu unterstreichen. Gulf Air¹⁾ habe zwar keine Pläne, in die Schweiz zu fliegen. Klare Rechtsverhältnisse seien jedoch im Hinblick auf die zukünftige Gestaltung der Luftverkehrsbeziehungen zu schaffen.

Die Ueberprüfung der Interessenlage hat ergeben, dass sich der Abschluss eines Abkommens auch für die Schweiz als zweckmässig erweist. Obwohl die Swissair vor derhand nicht beabsichtigt, Muscat anzufliiegen, sollte diese Möglichkeit bereits jetzt sichergestellt werden. Von Bedeutung war aber auch der Umstand, dass die Swissair ihre Flüge nach Abu Dhabi und Dubai gegenwärtig auf der Grundlage sog. "operating permits" durchführt, ein rechtlich eher unsicheres Instrumentarium, weil grundsätzlich kein Anspruch auf Erneuerung solcher Bewilligungen besteht. Sollte dieser Fall tatsächlich eintreffen, würde der weitere Anflug dieser Golfdestinationen verunmöglicht und als allfällige Alternative böte sich die Bedienung von Oman an.

Mit Beschluss vom 22. Februar 1984 hat der Bundesrat der Aufnahme entsprechender Verhandlungen zugestimmt. Auf Wunsch der omanischen Behörden fanden die Gespräche in Muscat statt.

1) Die Staaten Bahrain, Oman, Qatar sowie die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) sind zu je 25% am Kapital des Unternehmens beteiligt. Die VAE sind eine Föderation, bestehend aus den sieben ehemaligen Staaten Abu Dhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm al Qawain, Ras al Khaimah und Fujairah.

Kopie z.K. an: Schweizerische Botschaften in
Abu Dhabi, Amman und Djeddah - FG/hd, 28.3.1984

Dodis



Grandt, F6

2 - VERLAUF UND ERGEBNIS21 - Abkommen

Nach längerem Hin und Her erklärte sich die Gegenpartei bereit, auf der Grundlage des schweizerischen Musterwortlautes zu verhandeln. Abgesehen von gewissen re-daktionellen Aenderungen wurde der Standardtext im wesentlichen übernommen. Materiell-rechtlich sind die folgenden Abweichungen zu erwähnen:

Artikel 3 : Vorrang von Beförderungen in 3./4. Freiheit.

Artikel 4 : Keine ausdrückliche Bestimmung, wonach die innerstaatlichen Rechtsnormen in gleicher Weise auf die bezeichneten Unternehmen anwendbar sind.

Artikel 8 : Lufttüchtigkeits-/Fähigkeitszeugnisse sowie Bewilligungen werden nur gegenseitig anerkannt, wenn sie den Mindestanforderungen der ICAO-Vorschriften entsprechen.

Artikel 9 : Die gegenseitige Zollbefreiung beschränkt sich u.a. auf Waren, die mit den bezeichneten Unternehmen eingeflogen werden.

Artikel 12 : Vorbehalt der innerstaatlichen Rechtsvorschriften für den Verkauf von Beförderungsdokumenten.

Artikel 20 : Wirksamkeit der Kündigung nach 12 Monaten.

22 - Anhang

Unklar war während längerer Zeit die Haltung der Gegenpartei in der Frage der Erteilung von Rechten im Unterwegsverkehr sowie hinsichtlich der freien Linienführung. Das schweizerischerseits geforderte "free routing" lehnte die omanische Delegation ab. Die fraglichen Punkte müssten im voraus bekannt sein und wären unmittelbar festzulegen. Ein mögliches Entgegenkommen (!) sähe man darin, dass die Vertragsparteien die freie Linienführung vereinbarten, die Unternehmen jedoch für die jeweilige Routenwahl vorgängig die Zustimmung der Luftfahrtbehörden einholen müssten. Weil die zweite Variante im Ergebnis noch unbefriedigender war als die erste, wurde der Gegenpartei eine umfassende Liste mit Punkten unterbreitet, die für eine Linienführung im Verkehr mit Oman in Frage kommen konnten. Im Verlaufe der weiteren Erörterungen ergab sich dann völlig unerwartet, dass die Gesprächspartner bereit waren, für die schweizerischerseits für die Routenführung zusammengestellten Punkte Unterwegsrechte zu gewähren. Auf das grosse "AHA-Erlebnis" folgte jedoch bald Ernüchterung, als die Bedingungen für die Ausübung dieser Rechte bekannt wurden. Abgesehen vom Verbot der "arabischen Kabo-

tage" hätten diese Rechte an jenen Punkten nicht ausgeübt werden dürfen, die von Gulf Air gegenwärtig oder zu einem späteren Zeitpunkt selbst bedient werden. Im Ergebnis entsprach dieser Vorschlag einer beschränkten Linienführung mit nur bedingt ausübbareren Rechten in 5. Freiheit.

Nachdem der Gegenpartei für die von ihr gewünschten Unterwegsrechte die gleiche Behandlung in Aussicht gestellt worden war und die schweizerische Delegation nochmals festhielt, dass der verkehrsrechtliche Vorschlag unannehmbar sei, entschieden sich die Delegationen für ein Abkommen in 3./4. Freiheit. Die Gegenpartei war aber nur bereit, die Linienführung nach zum vornherein festgelegten Punkten zuzugestehen; schliesslich stimmte sie dem ursprünglich vorgelegten schweizerischen "Punktecatalog" zu. Die Gesprächspartner beanspruchten die gleiche Anzahl von Punkten wie die Schweiz, bezeichneten aber nicht alle zum voraus. Eine Anmerkung im Anhang weist darauf hin, dass die vereinbarten Zwischenlandpunkte bzw. Punkte darüber hinaus nur für die Wahl der Routenführung zur Verfügung stehen.

23 - Protokoll

Der (ohne vorherige Absprache) von der Gegenpartei unterbreitete Protokollentwurf enthielt nebst der Bezeichnung der Unternehmen und der Festlegung der Anzahl wöchentlicher Flüge auch eine Bestimmung, die den Betrieb der Gulf Air als ein von mehreren Staaten finanziertes Unternehmen ermöglichen soll. Ebenfalls sah das Protokoll vor, Verhandlungen zu einem späteren Zeitpunkt wiederum aufzunehmen, um die Frage der Rechte in 5. Freiheit erneut zu erörtern. Zur grossen Ueberraschung der schweizerischen Delegation enthielt aber der Entwurf die nachstehende Bestimmung, die sich in der Folge als "pièce de résistance" erwies.

"As the Gulf area, embracing the Sultanate of Oman, the United Arab Emirates, the State of Qatar and the State of Bahrain, is considered by the Shareholding States of Gulf Air as being "domestic", the Government of the Sultanate of Oman reserves the right to operate through points in this Area on their route schedule, for the designated airline of the Sultanate of Oman."

Mit dieser Formulierung wollte die omanische Delegation Verkehrsrechte in 5. Freiheit in Bahrain, Qatar und den VAE einhandeln, ohne der Swissair vergleichbare Gegenrechte einzuräumen. Gulf Air könnte diese Rechte nämlich selbst dann ausüben, wenn aus irgendwelchem Grund die bisherigen Betriebsbewilligungen der Swissair in Abu Dhabi und Dubai nicht mehr erneuert werden sollten. Solange mit

den Teilstaaten der Föderation VAE keine Verträge abgeschlossen werden können, besteht diese Gefahr in der Tat. Aber auch in bezug auf Bahrain hätte die Annahme des omanischen Vorschlages eine nicht zu rechtfertigende Vorzugsstellung der Gulf Air bewirkt. Das Unternehmen könnte nämlich auch dann über Bahrain nach der Schweiz fliegen, wenn eine allenfalls von der Schweiz angestrebte staatsvertragliche Regelung mit diesem Staat nicht zustandekommen bzw. einem allfälligen permit-Begehren der Swissair nicht entsprochen werden sollte.

Weil die omanische Delegation trotz verschiedener Kompromissvorschläge unabdingbar an ihrer Forderung festhielt (die Klausel ist offenbar in allen Luftverkehrsabkommen enthalten und wurde u.a. auch von der BRD, den Niederlanden, Belgien und Oesterreich angenommen) und schweizerischerseits keine Veranlassung bestand, dieser ultimativen und bisher nicht bekannten Forderung zu entsprechen, einigte man sich darauf, die Verhandlungen auszusetzen. Der Schweiz soll damit Gelegenheit gegeben werden, die neue Situation zu überprüfen und das Abkommen allenfalls in einem späteren Zeitpunkt zu paraphieren. Ein entsprechendes Papier wurde am 5. März 1984 unterzeichnet.

3 - WUERDIGUNG UND WEITERES VORGEHEN

Grundsätzlich ist das erzielte Ergebnis durchaus positiv. Die Abweichungen im Abkommenstext halten sich im Rahmen und sind materiell vertretbar. Dass im Anhang nur Rechte für den Direktverkehr vereinbart werden konnten, entsprach unter den gegebenen Umständen auch den Vorstellungen der schweizerischen Delegation. Der "Punktecatalog" für die Routenführung konnte so umfassend geregelt werden, dass dies praktisch auf eine freie Linienführung hinausläuft. Schliesslich bestehen keine Beschränkungen für Passagierbeförderungen bzw. solche für den Einsatz bestimmter Flugzeugtypen. Es ist daher fraglos, dass das Abkommen ohne die geforderte Sonderbehandlung der "domestic points" paraphiert worden wäre.

Es ist jetzt vorab an der Swissair, aufgrund der gegebenen Verhältnisse eine Neubeurteilung der Situation vorzunehmen. Dabei sollten nicht nur auf Oman beschränkte, unmittelbare kommerzielle Interessen als Entscheidungsgrundlage dienen, sondern ebenso sehr müsste die mittel- bzw. langfristige verkehrspolitische Implikation eines allfällig negativen Entscheides im Verhältnis zu den anderen Golfstaaten in die Ueberlegungen einfließen. Die von der Gegenpartei angestrebte Besserstellung der Gulf Air könnte unter dieser Optik möglicherweise einen

anderen Stellenwert erlangen. Zu erwähnen bleibt, dass das Unternehmen heute aus Abu Dhabi und Dubai in die Schweiz fliegen könnte, wenn es dies wollte.

4 - BESUCHE

Die Delegation benutzte die Gelegenheit zu einem Höflichkeitsbesuch bei den Zivilluftfahrtbehörden in Abu Dhabi und Dubai. An beiden Stellen wurde das Erscheinen der Swissair sehr begrüsst. Es ist offensichtlich, dass beide Teilstaaten der Föderation an einem Verbleib des Unternehmens interessiert sind, sei dies auch nur deshalb, um die beiderseits vorhandene Flughafeninfrastruktur in gegenseitiger Konkurrenz zur Verfügung zu stellen.

5 - DELEGATIONEN

51 - Schweiz

Dr. Ernst Aebi	BAZL, Delegationschef
Dr. Otto Arregger	BAZL
Joseph Bucher	Schweizerische Botschaft, Jeddah
Dr. Max Hottinger	Swissair - GF

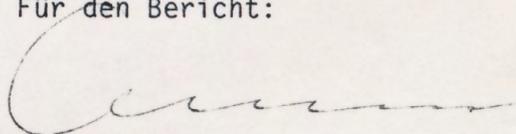
52 - Oman

Eng. Mohammed Rajab Al-Ba'Omar	Head of Delegation Director General of Civil Aviation
Mohammed Homaïd Al-Wohaibi	Director for Administration and Financial Affairs Directorate General of Civil Aviation
Eng. A.K. El-Harty	Civil Aviation Adviser
Abu Baker Hassan Mohammed	Superintendent, Government and Airline Affairs, Gulf Air
Nasser Al-Romaihi	Economic Planning Officer, Gulf Air

Verteiler:

- Vorsteher EVED
- EDA-DV mit Expl. an schweiz. Botschaft in Saudi Arabien, Jordanien, Abu Dhabi
- EVD-BAWI
- Swissair-GF

Für den Bericht:


Dr. O. Arregger

Intern: D, L, F, B, Fr, Sz, Js, Ae, Au, Fe, Bc, Ar