

112.1

B e r i c h t

über

die Verhandlungen vom 22. bis 24. Mai 1962 zum Abschluss eines  
Luftverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und Guinea in Conakry

Bei einer Besprechung über die schweizerische Entwicklungshilfe für Guinea gab der Botschafter Guineas in der Schweiz im Januar 1962 dem Wunsche der Behörden seines Landes Ausdruck, mit der Schweiz ein Luftverkehrsabkommen zu treffen.

In der Folge prüfte das Eidgenössische Luftamt in Verbindung mit der Swissair AG das allfällig bestehende Interesse an einem solchen Abkommen. Obwohl bestimmte Pläne, mit einer schweizerischen Linie über Afrika die Hauptstadt von Guinea, Conakry, anzufliiegen zur Zeit nicht bestehen, wurde es für eine künftige Planung als wünschbar erachtet, die Verkehrsrechte mit Guinea staatsvertraglich zu regeln.

Nach den erforderlichen Vorgesprächen durch das Eidgenössische Politische Departement wurde von Seiten Guineas eine schweizerische Verhandlungsdelegation nach Conakry eingeladen. Die Verhandlungen begannen am 22. Mai und konnten, nicht ohne Mühe, am Abend des 24. Mai 1962 mit der Paraphierung eines Abkommenstextes zu Ende geführt werden.

Die schweizerische Delegation setzte sich zusammen aus den Herren:

- Dr. Fritz Stalder, Sektionschef im Eidgenössischen Luftamt, Chef der Delegation,
- Dr. Georg Bislin, Adjunkt im Eidgenössischen Luftamt,
- Dr. Max Hottinger, Chef des Auswärtigen Dienstes der Swissair.

Die guineische Delegation bestand aus den Herren:

- Albert Kourouma, Directeur de l'Aéronautique civile, Chef der Delegation,
- Sekou Jaja Diallo, Directeur de l'Air Guinée,
- Mohamed Kassory Bangoura, Directeur des Affaires économiques au Ministère des Affaires Etrangères.

Luftverkehrspolitische Voraussetzungen

Obwohl die Swissair zur Zeit nicht an eine Linienführung nach oder über Conakry hinaus denkt, muss im Zuge der zukünftigen Planung damit gerechnet werden, namentlich wenn Dakar aus irgendwelchen Gründen nicht mehr benützt werden könnte, Conakry anzufliiegen. Der gegenwärtig im Gang befindliche Ausbau des Flughafens von Conakry d.h. eine Verlängerung der Piste auf 3200 Meter, soll mit russischen Geldern und

und Fachleuten erfolgen. Guinea nimmt Hilfe entgegen von jedem, der bereit ist, dem Lande aus seiner katastrophalen wirtschaftlichen Lage herauszuhelfen.

Weiter war bekannt, dass am 9. Dezember 1961 zwischen Air Guinée und JAT eine Vereinbarung über den Linienverkehr, am 16. Dezember 1961 zwischen Guinea und der Tschechoslowakei und am 15. Januar 1962 zwischen Guinea und der Sowjetunion Luftverkehrsabkommen getroffen worden waren. Nach Behebung der bekannten politischen Spannungen kam es im Monat März dieses Jahres ferner zu einer Verständigung mit Frankreich und am 26. März 1962 zur Unterzeichnung eines Luftverkehrsabkommens mit diesem Staate.

### Wirtschaftliche Voraussetzungen

Die derzeitige Lage Guineas mit seiner staatlich gelenkten Wirtschaft, der Umstand, dass Guinea aus der "Communauté Française" ausgetreten ist und damit seine Währung zerstört hat, der erschreckende Mangel an nicht im Lande erzeugten Gütern, die Devisenknappheit und die Transferbeschränkungen lassen für die nächste Zeit die Aufnahme des regelmässigen Luftverkehrs nach Conakry wenig verlockend erscheinen. Das Land ist offensichtlich im Ganzen unterentwickelt. Die Zukunft kann aber vielleicht Aenderungen bringen, namentlich innenpolitischer Art. In dieser Hinsicht kann auch der schweizerisch-guineische Handelsvertrag vom 26. April 1962 eine gewisse Bedeutung erlangen. Ohne gewaltige Investitionen ist aber an einen wirtschaftlichen Aufschwung kaum zu denken. An der Einfuhr aus Guinea ist die Schweiz neben Agrarprodukten, wie Bananen, Ananas, Arachidölen und Kaffee, insbesondere an Bauxit interessiert. Umgekehrt hat Guinea Interesse an folgenden schweizerischen Ausfuhrgütern: Milchkonserven, Käse, chemische und pharmazeutische Produkte, Textilien, Werkzeuge und elektrische Einrichtungen, technische Apparate, Uhren usw. Für alle Einfuhren besteht in Guinea jedoch ein staatliches Einfuhrmonopol.

Die praktische Verwirklichung des Luftverkehrsabkommens steht weitgehend im Zusammenhang mit der noch ungewissen wirtschaftlichen Zukunft Guineas.

### Der Gang der Verhandlungen

Nach dem gegenseitigen Austausch von Begrüssungsworten am Nachmittag des 22. Mai 1962 und der Uebergabe der schweizerischen Verhandlungsvollmacht erklärten sich die guineischen Verhandlungspartner bereit, das schweizerische Vertragsmuster als Diskussionsgrundlage anzunehmen. Die Beratung des Abkommenstextes konnte mit einigen Ergänzungen des Musters schon am Abend des ersten Verhandlungstages zu Ende geführt werden. Die Diskussion über die fünfte Freiheit, über den Transfer der erzielten Einnahmen sowie die Besprechung der Linienpläne bildeten Gegenstand der Verhandlungen des zweiten Tages.

Im Hinblick auf die gegenwärtige guineische Gesetzgebung erschien es unsern Verhandlungspartnern unmöglich, den Grundsatz der freien Transferierbarkeit, wie sie Artikel 5 unseres Vertragsmusters vorsieht, anzunehmen. Auf schweizerischer Seite hielt man die Möglichkeit der vollständigen Verwendung der Einnahmen in Guinea oder - wahlweise - ihrer freien Transferierbarkeit "dans le cadre dans la législation en vigueur", doch als etwas zu gewagt. Eine gleichlautende Bestimmung findet sich allerdings auch in dem am 19. März 1962 in Bonn unterzeichneten Protokoll über Beförderungen im Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Guinea. Nachdem auf der Gegenseite eine Präzisierung dieser Bestimmung zugestimmt wurde, glaubte die schweizerische Delegation ihre Bedenken fallen lassen zu können. Die Präzisierung sagt, dass der Hinweis auf die "nationale Gesetzgebung" nur Bestimmungen zur Kontrolle des Devisenmarktes im Auge habe. Das schliesst aber selbstverständlich nicht aus, dass diese Kontrolle sehr weit gehen kann. Die gefundene Formulierung stellt aber das Maximum dessen dar, was unter den gegebenen Umständen erreicht werden konnte.

Die Diskussion über die Linienpläne beanspruchte längere Zeit. Die schweizerische Delegation empfahl, im Anhang vollständige Linienpläne für beide Vertragsstaaten aufzunehmen. Demgegenüber erklärte die guineische Delegation, dass für die Air Guinée keine Absicht bestehe, Linien nach Europa zu betreiben. Von einer Linie Conakry-Moskau insbesondere fiel kein Wort. Eher sei man an einer Linie Conakry-Mexiko-New York interessiert, in erster Linie jedoch am Ausbau des innerafrikanischen Verkehrs.

Wegen der fehlenden Reziprozität, d.h. weil die staatliche Air Guinée keine Linien nach Europa betreiben werde, wünsche Guinea als Kompensation für die Flüge der Swissair in fünfter Freiheit eine Beteiligung, eine "participation aux recettes de la Swissair". Die schweizerische Delegation hatte irgend ein Begehren der Gegenseite zur Verbesserung der guineischen Situation erwartet, war aber immerhin über die Unverfrorenheit, mit der dieses Begehren nun vorgetragen wurde, nicht wenig überrascht. Nach langer Diskussion stimmte sie dem Begehren unter dem Vorbehalt zu, dass daraus keine Diskriminierung der Schweiz erwachsen dürfe, m.a.W., dass die Beteiligung nur spiele, wenn auch alle andern nichtafrikanischen Unternehmungen, die in Guinea Rechte der fünften Freiheit ausüben, die Air Guinée in gleicher Weise an ihren Einnahmen beteiligen liessen. Im weiteren wurde festgelegt, dass die Bedingungen ("mécanisme de participation") dieses "Pools mit einseitiger Leistung" zwischen den beteiligten Unternehmungen geregelt werden müssten. Die guineische Delegation erklärte sich ausserstande, anzugeben, wie diese Bedingungen nach guineischer Auffassung etwa lauten könnten und wie die Einnahmen aus der fünften Freiheit von den übrigen Einnahmen auszuscheiden wären. Es kam selbstverständlich

nicht in Frage, dieses Poolgeschäft im Abkommen selbst oder im Anhang zu regeln. Hiefür wurde ein vertraulicher Briefwechsel vorgesehen.

Die guineische Delegation erklärte, die erforderlichen Schritte würden in allernächster Zeit eingeleitet, um die Beteiligung der Air Guinée an den Einnahmen auch der andern nichtafrikanischen Unternehmungen, die in Conakry schon heute Rechte der fünften Freiheit ausüben, durchzusetzen.

Die guineische Delegation lehnte es ab, einen Linienplan zugunsten der bezeichneten Unternehmung Guineas in den Anhang aufzunehmen. Man einigte sich auf eine Formel, die es den Luftfahrtbehörden beider Staaten gegebenenfalls ermöglichte, diesen Linienplan festzulegen.

Die auf den Nachmittag des dritten Verhandlungstages anberaumte Sitzung für die Paraphierung erlitt wegen administrativen Unzulänglichkeiten beim Guineischen Aussenministerium eine unliebsame Verzögerung. Da die Texte nicht wie abgemacht auf 15 Uhr zur vorherigen Prüfung auf das Schweizerische Konsulat gebracht wurden, begab sich die schweizerische Delegation abmachungsgemäss auf 17 Uhr ins Aussenministerium, wo ihr mit höflichen Entschuldigungen eröffnet wurde, dass die Texte leider noch nicht ganz bereit seien. Stückweise überbracht, gelang zunächst die Paraphierung des Abkommenstextes. Indessen musste eine Seite wegen allzu vieler Fehler neu geschrieben werden. Das Kanzleipersonal, u.a. auch die Sekretärin, der die Schreibarbeit oblag, hatte sich inzwischen punkt 18 Uhr unbemerkt entfernt. Anhang und Briefwechsel waren zu diesem Zeitpunkt überhaupt noch nicht geschrieben. Ein Mitglied der schweizerischen Delegation begab sich hierauf in das benachbarte Schweizerische Konsulat, um dort diese Texte in der zu paraphierenden Fassung selbst zu schreiben. Wegen des Rückfluges der schweizerischen Delegation am folgenden Morgen war man gezwungen, die Paraphierung trotz aller technischen Schwierigkeiten zu beenden, sehr zum Unwillen der Verhandlungspartner, die ein Verschieben auf den folgenden Tag vorgezogen hätten. Erst gegen 20 Uhr war die Paraphierung zu Ende.

#### Die einzelnen Bestimmungen

Artikel 1 - 4 : Unveränderter Wortlaut des schweizerischen Vertragsmusters.

Artikel 5 : Grundsatz der freien Verwendung oder Ueberweisung der Einnahmen  
 "dans le cadre des dispositions de contrôle prévues par la législation en vigueur".

Artikel 6 - 8 : Unveränderter Wortlaut des schweizerischen Vertragsmusters.

Artikel 9 : Entspricht der Fassung des Schiedsgerichtsartikels im schweizerisch-senegalesischen Abkommen.

- Artikel 10 und 11 : Unveränderter Wortlaut des schweizerischen Vertragsmusters.
- Artikel 12 : Der etwas knapp gefasste Absatz b unseres Vertragsmusters betreffend Aenderungen des Anhanges wurde durch eine erweiterte Fassung ersetzt. Die Abmachung der Luftfahrtbehörden muss durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt werden.
- Artikel 13 : Sieht die Pflicht vor, dass sich die Luftfahrtbehörden gegenseitig die Flugpläne und Betriebsbedingungen mitteilen.
- Artikel 14 : Das Kündigungsverfahren wird etwas ausführlicher geregelt als im Wortlaut des schweizerischen Vertragsmusters.
- Artikel 15 : Bestimmung, wonach der Anhang als Teil des Abkommens zu gelten habe, soweit nichts anderes vereinbart wird.
- Artikel 16 : Unveränderter Wortlaut des schweizerischen Vertragsmusters.
- Unterzeichnung : Das nur in französischer Sprache abgefasste Abkommen soll zu gegebener Zeit in Bern unterzeichnet werden.
- Anhang : Der Liniplan I enthält in summarischer Aufzählung diejenigen Strecken, welche eine schweizerische Unternehmung regelmässig befliegen kann, wobei Conakry als Endpunkt oder als Zwischenhalt auf einer nach Südamerika oder Afrika führenden Linie vorgesehen ist.
- Der Liniplan II ist auf Wunsch der guineischen Behörden nicht festgelegt, wobei aber die Möglichkeit besteht, dass sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten über solche Linien verständigen können.
- Briefwechsel : Durch Austausch diplomatischer Briefe zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Politischen Departementes und dem Botschafter der Republik Guinea wird auf Wunsch der Luftfahrtbehörden Guineas vereinbart, dass die Air Guinée sich nach einer zwischen ihr und der bezeichneten schweizerischen Unternehmung im einzelnen zu regelnden Abmachung an den sich aus dem Verkehr in fünfter Freiheit ergebenden Einnahmen beteiligen kann. In Ziffer 3 ist jedoch ausdrücklich jede Diskriminierung gegenüber andern nichtafrikanischen Luftverkehrsunternehmungen ausgeschaltet, indem die Beteiligung der Air Guinée automatisch aufhört, wenn diese Beteiligungspflicht nicht jeder andern nichtafrikanischen Luftverkehrsunternehmung auferlegt würde und auch dann, wenn eine Linie der Air Guinée in die Schweiz eröffnet werden sollte.

Conakry mit ca. 50'000 Einwohnern macht nicht den Eindruck, den man von der Hauptstadt eines aufstrebenden jungen Staates erwartet. Verkehr und Handel scheinen darniederzuliegen. Von einer blühenden Wirtschaft kann nicht die Rede sein. Im Hafen herrscht eine unbeschreibliche Unordnung und der Gang aller Arbeiten ist offensichtlich durch das heiss-feuchte Klima gehemmt. Es gibt nur wenige Verkaufsgeschäfte und in den meisten ist nichts zu kaufen.

Die Herren der guineischen Verhandlungsdelegation machten persönlich und bildungsmässig einen recht guten Eindruck, doch scheinen sie nicht mit allen Problemen der Luftverkehrspolitik vertraut zu sein. Die Verhandlungen erfolgten in einer angenehmen und ruhigen Atmosphäre, in einem grossen Saal des Aussenministeriums, dessen zurückliegender Teil als Vorzimmer für Besucher beim Minister dient.

Abschliessend sei hervorgehoben, dass der Schweizerische Konsul in Conakry, Herr Max Rudolf Joss, in zuvorkommender Weise für das leibliche und seelische Wohl der Delegation sorgte. Herr Joss bemühte sich u.a. mit Erfolg um eine Sonderbewilligung, die den Mitgliedern der schweizerischen Delegation erlaubte, "touristische Fotoaufnahmen" zu machen und das Ortsrayon von Conakry zu verlassen. Beides ist ohne besondere Erlaubnis in diesem die Freiheit und Unabhängigkeit liebenden Land streng verboten.

Bern, den 8. Juni 1962

Für die schweizerische Delegation



Dr. Georg Bislin