SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT
CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss
Décision 20. Juni 1988
Decisione

1135

Luftverkehrsverhandlungen mit den USA

Aufgrund des Antrags des EVED vom 14. Juni 1988

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahren wird

beschlossen:

1. Der Fortsetzung der Luftverkehrsverhandlungen mit den Vereinigten Staaten von Amerika wird zugestimmt.

2. Als Mitglieder der schweizerischen Delegation werden bezeichnet:

- Fürsprecher M. Neuenschwander	Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL), Delegationschef
- Dr. O. Arregger	Adjunkt Abteilung für Luftverkehr und internationale Beziehungen des BAZL, Stellvertreter des Delegationschefs
- K. Sturzenegger	Chef der Sektion Nichtlinienverkehr und europäische Zusammenarbeit des BAZL
- Dr. K. Höchner	Botschaftsrat, Schweiz. Botschaft in Washington
- Dr. M. Monsch	Vizedirektor Swissair

Das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement wird ermächtigt, die Zusammensetzung der Delegation zu ändern, bzw., soweit erforderlich, zu ergänzen.

3. Der Delegationschef oder sein Stellvertreter wird ermächtigt, die Verhandlungen mit den USA im Sinne der Erwägungen im Antrag des EVED vom 14. Juni 1988 zu führen und gegebenenfalls eine Abkommensänderung zu paraphieren oder unter Ratifikationsvorbehalt zu unterzeichnen.

4. Die Bundeskanzlei wird beauftragt, eine auf den Namen des Delegationschefs lautende Verhandlungs- und Paraphierungsvollmacht sowie eine Verhandlungs- und Unterzeichnungsvollmacht auszustellen.

V 90 9.82 30000 17693/1

5. Für die spätere Unterzeichnung einer solchen Abkommensänderung stellt die Bundeskanzlei auf Anordnung des Departements für auswärtige Angelegenheiten gegebenenfalls eine neue Unterzeichnungsvollmacht aus.

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer:

Protokollauszug an: ☒ ohne / ☐ mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
	X	EDA	8	–
		EDI		
		EJPD		
		EMD		
	X	EFD	7	–
	X	EVD	5	–
X		EVED	8	–
	X	BK	1	–
	X	EFK	2	–
	X	Fin.Del.	2	–

4.86 2 000 35118/2

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE

Bern, den 14. Juni 1988

An den Bundesrat

Luftverkehrsverhandlungen mit den USA

1. Aufgrund eines Antrags unseres Departements vom 31. Oktober 1983 hatten Sie mit Beschluss vom 9. November 1983 der Aufnahme von Verhandlungen zur Aenderung des Luftverkehrsabkommens mit den Vereinigten Staaten von Amerika zugestimmt, die Mitglieder der schweizerischen Verhandlungsdelegation bezeichnet, den Delegationschef oder seinen Stellvertreter ermächtigt, die Verhandlungen gemäss den Erwägungen im Antrag zu führen, und die Bundeskanzlei mit der Ausstellung der erforderlichen Vollmachten beauftragt.

   In der Folge waren acht Verhandlungsrunden erforderlich, bis am 1. August 1986 eine vorläufige Einigung erzielt werden konnte. Mit einem Aussprachepapier vom 12. August 1986 haben wir Sie eingehend über das Ergebnis orientiert. Am 20. August 1986 haben Sie vom Aussprachepapier zustimmend Kenntnis genommen. Die Abmachungen im Memorandum of Understanding (MOU) vom 1. August 1986, welche "ad referendum" vereinbart wurden, konnten wegen erheblicher Schwierigkeiten bei der Bereinigung offen gebliebener Fragen im Abfertigungsbereich, betreffend Computer Reservation Systems (CRS) sowie bezüglich definitiver Fassung des geänderten Tarifartikels erst am 14. Juli 1987 durch einen diplomatischen Notenwechsel formell in Kraft gesetzt werden[1]).

2. Die neue Vereinbarung, welche das Luftverkehrsabkommen vom 3. August 1945[2]) bzw. den Anhang dazu namentlich im Bereich Sicherheit der Zivilluftfahrt sowie in den tarif- und verkehrsrechtlichen Bestimmungen ergänzt bzw. ändert,

---

1) AS 1987 1405
2) SR 13 688, AS 1949 1573, AS 1972 212

1.88 12000 42727

hat sich in der Zwischenzeit als taugliches Instrument erwiesen, dessen Auswirkungen von allen beteiligten Unternehmen als insgesamt weitgehend positiv beurteilt werden. Die Swissair ist mit den Ergebnissen der neuen Linie nach Atlanta zufrieden, möchte aber noch weitere neue Punkte anfliegen können. Von den US-Gesellschaften werden gewisse Mängel bei der Abfertigung und CRS geltend gemacht. Trans World Airlines (TWA) und Pan American World Airways (PAA) möchten je einen zusätzlichen Abfertigungsschalter in Zürich (bisher TWA 3, PAA 4). Auch die American Airlines (AA) streben die Eigenabfertigung an, allerdings in etwas anderer Form als ihre amerikanischen Konkurrenten. Die neuen Begehren entsprechen den getroffenen Abmachungen nicht; sie wurden deshalb bisher unter Hinweis auf die klare rechtliche Regelung abgelehnt. Bezüglich CRS wird der Vorwurf erhoben, das gegenwärtige PARS-System der Swissair sei für den Benutzer nicht bedienungsneutral; unser nationales Unternehmen werde dadurch bevorteilt. Diese dem System vorgeworfenen Mängel sind in der Zwischenzeit im wesentlichen behoben worden.

Seit August 1986 hat auf dem Nordatlantik eine starke Belebung der Verkehrsnachfrage stattgefunden. Der Anteil der amerikanischen Unternehmen, der mit dem Markteintritt der American Airlines zusätzlich gestiegen ist, beträgt zur Zeit im Verhältnis zur Swissair rund 40 %; zum Zeitpunkt des Abschlusses des MOU belief er sich auf ca. 27 %. Die Direktflüge, welche TWA und AA in diesem Sommer neu zwischen New York und Zürich durchführen, dürfte eine weitere Steigerung des Verkehrsanteils der USA-Unternehmen zur Folge haben.

3. Wie sich aus dem MOU von 1986 ergibt, wurde damals nur ein Teil der amerikanischen Forderungen erfüllt. So blieben Wünsche im Zusammenhang mit der Abfertigung, dem Tarifsystem, dem Spurwechsel, dem CRS sowie dem Charterbetrieb unerfüllt. Obwohl die Schweizer Delegation mit allen Mitteln versuchte, beim "Pakethandel" zwei zusätzliche Punkte auszuhandeln, gewährte die Gegenseite schliesslich nur eine neue Linie. In diesem Sinne entsprach das Verhandlungsergebnis, trotz namhafter Konzessionen auf schweizerischer Seite, nicht eben den gemachten Vorstellungen. Die amerikanische Delegation erklärte sich aber bereit, bei den für 1988 festvereinbarten Gesprächen über die Einräumung eines zusätzlichen Punktes für die Swissair in den USA zu verhandeln und einen solchen Bestimmungsort der Schweiz auch einzuräumen,

sofern bis dahin in den bisher nicht endgültig bereinigten Einzelfragen ein genügend grosser Fortschritt ("sufficient progress") erzielt würde. Diese ursprünglich für Oktober 1988 vereinbarten Verhandlungen konnten nun auf schweizerischen Vorschlag hin vorverschoben werden: Sie sollen vom 29. Juni bis 1. Juli 1988 in Washington stattfinden.

4. Die beidseitigen Verhandlungspositionen können kurz wie folgt umschrieben werden:

41. Von amerikanischer Seite wird eine weitere Liberalisierung angestrebt. Man möchte den amerikanischen Fluggesellschaften in der Schweiz zusätzliche Wettbewerbsmöglichkeiten erschliessen. Dabei geht es namentlich um:
- die weitere Verbesserung der mit der Abmachung vom 1.8.86/14.7.87 eingeräumten Privilegien im Abfertigungsbereich;
- eine neutralere Ausgestaltung des Swissair-CRS;
- zusätzliche Verkehrsrechte einerseits durch die Erlaubnis zum gemeinsamen Ausführen von Flügen mit anderen Gesellschaften ("code-sharing; z.B. TWA/AUA Zürich-Wien), anderseits durch den Ausbau der Spurwechselrechte (change of gauge); damit schliesslich Ermöglichung eines "hub", einer Drehscheibe in der Schweiz;
- den weiteren Abbau der behördlichen Interventionsmöglichkeiten bei den Tarifen, mit dem Endziel des "double disapproval" (Verweigerung der Tarifgenehmigung nur, wenn die Luftfahrtbehörden beider Staaten zustimmen);
- die Kodifikation eines fast schrankenlosen Charterverkehrs zwischen den beiden Staaten.

42. Schweizerischerseits ist das Hauptziel nach wie vor der Ausbau der Verkehrsrechte in den USA namentlich in der Form neuer Anflugpunkte für die Swissair. Anderseits wird den amerikanischen Forderungen mit grosser Vorsicht zu begegnen sein. Die Ausweitung der Eigenabfertigungsmöglichkeiten für die US-Gesellschaften ist aus Kapazitäts- und Präjudizgründen nicht unbedenklich; sie erfordert jedenfalls auch Absprachen mit den zuständigen kantonalen Stellen. Das Einräumen weiterer Verkehrsrechte könnte unser Verhältnis zu Europa belasten; es muss eingehend geprüft werden; jedenfalls hätten die Amerikaner eine erhebliche Gegenleistung zu erbringen! Einer weiteren Liberalisierung des Tarifgenehmigungsverfahrens könnte zugestimmt werden, wenn ein befriedigendes Gesamtpaket herausschaut.

Bei den Verhandlungen wird in geeigneter, zurückhaltender Form auf schweizerische "Vorleistungen" (Kauf der MD-11-Flugzeuge durch die Swissair und Entscheid des Bundesrates zugunsten eines US-Kampfflugzeuges für die Schweizerarmee) hinzuweisen sein. Wenn vorhanden und geeignet, werden auch noch weitere Argumente ausserhalb des Luftverkehrsbereichs in die Waagschale geworfen werden.

5. Bezüglich Zuständigkeiten gilt weiterhin, was in Ziffer 5 unseres Antrages vom 31. Oktober 1983 ausgeführt wurde: nach Artikel 9 des schweizerisch-amerikanischen Luftverkehrsabkommens sind die beiden Luftfahrtbehörden für die Regelung verkehrsrechtlicher und tarifarischer Fragen zuständig, weil die entsprechenden Vertragsbestimmungen sich im Abkommensanhang befinden. Nur Abkommensänderungen fallen in die Kompetenz der Regierungen; Verhandlungen darüber bedürfen deshalb der bundesrätlichen Zustimmung. Obwohl nach dem gegenwärtigen Stand der Informationen nicht anzunehmen ist, dass Abkommensbestimmungen geändert werden sollten, erachten wir es doch als angezeigt, wenn sich der Bundesrat mit diesem Geschäft befasst. U.a. verdient Erwähnung, dass bei den letzten Verhandlungsrunden plötzlich das Thema Sicherheitsmassnahmen aktuell wurde, was zur Einfügung eines Artikels 6bis in den Abkommenstext führte.

6. Das Departement für auswärtige Angelegenheiten und das Volkswirtschaftsdepartement stimmen unserem Antrag zu.

7. Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Adolf Ogi

Beilage: Beschlussdispositiv

Zum Mitbericht an:
- EDA
- EVD

Protokollauszug an:
- Bundeskanzlei (3 Expl.)
- EDA-DV (5 Expl.)
- EVD, BAWI (5 Expl.)
- EVED, BAZL (8 Expl.)

Luftverkehrsverhandlungen mit den USA

Aufgrund des Antrags des EVED vom 14. Juni 1988,

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahren wird

beschlossen:

1. Der Fortsetzung der Luftverkehrsverhandlungen mit den Vereinigten Staaten von Amerika wird zugestimmt.

2. Als Mitglieder der schweizerischen Delegation werden bezeichnet:

- Fürsprecher M. Neuenschwander	Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL), Delegationschef
- Dr. O. Arregger	Adjunkt Abteilung für Luftverkehr und internationale Beziehungen des BAZL, Stellvertreter des Delegationschefs
- K. Sturzenegger	Chef der Sektion Nichtlinienverkehr und europäische Zusammenarbeit des BAZL
- Dr. K. Höchner	Botschaftsrat, Schweiz. Botschaft in Washington
- Dr. M. Monsch	Vizedirektor Swissair

Das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement wird ermächtigt, die Zusammensetzung der Delegation zu ändern, bzw., soweit erforderlich, zu ergänzen.

3. Der Delegationschef oder sein Stellvertreter wird ermächtigt, die Verhandlungen mit den USA im Sinne der Erwägungen im Antrag des EVED vom ..... zu führen und gegebenenfalls eine Abkommensänderung zu paraphieren oder unter Ratifikationsvorbehalt zu unterzeichnen.

4. Die Bundeskanzlei wird beauftragt, eine auf den Namen des Delegationschefs lautende Verhandlungs- und Paraphierungsvollmacht sowie eine Verhandlungs- und Unterzeichnungsvollmacht auszustellen.

5. Für die spätere Unterzeichnung einer solchen Abkommensänderung stellt die Bundeskanzlei auf Anordnung des Departements für auswärtige Angelegenheiten gegebenenfalls eine neue Unterzeichnungsvollmacht aus.

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer: