

BUNDESAMT FUER ZIVILLUFTFAHRT

14/JA-Ar/Wf

20.5.1985

B E R I C H T

über die Luftverkehrsverhandlungen mit Japan
vom 9./10. Mai 1985 in Bern

Bundesamt für Aussenwirtschaft	
No.	Jar 831
EE	
W	2. MA 1985
A	K E
Kopie an	

1 - AUSGANGSLAGE

Bekanntlich haben letztmals im Oktober 1984 in Tokio Verhandlungen mit den japanischen Luftfahrtbehörden stattgefunden. Diese Gespräche bezweckten insbesondere, die Durchführung von Flügen der Swissair über den Pol sicherzustellen sowie die Verlängerung der Strecke über Tokio hinaus nach Seoul zu ermöglichen. Daneben ging es um die Ueberprüfung der von japanischer Seite festgelegten Frachtbeschränkung für den B747-300-Combi, der seit März 1984 auf dieser Strecke im Einsatz steht. Die Verhandlungen verliefen allerdings ergebnislos. Die Gesprächspartner zeigten keine Bereitschaft, die einzelnen Problemkreise wirklich zu erörtern und zu einer gemeinsamen Lösung Hand zu bieten. Die japanische Delegation erklärte sich aber bereit, im Mai 1985 im Rahmen einer weiteren Konsultation auf die schweizerischen Begehren zurückzukommen und gab auch ihr Einverständnis, dass vorläufig dieser Gespräche Verhandlungen zwischen den bezeichneten Unternehmen durchgeführt werden. Diese haben nun am 17./18. April 1985 in Tokio stattgefunden. Sie fanden ihren Abschluss mit der Unterzeichnung eines MOU, das anschliessend als Grundlage für die Konsultation zwischen den Luftfahrtbehörden diene.

2 - VEREINBARUNG SR/JAL

Das zwischen den Unternehmen abgesprochene Programm, welches Polflüge der Swissair vorsieht sowie die "entitlements" neu festlegt, erstreckt sich auf den Zeitraum der IATA-Jahre 1986/88; daneben enthält es aber auch eine Regelung für 1985/86 hinsichtlich der Frachtlimiten für den B747-300-Combi der Swissair. Im einzelnen handelt es sich dabei um die folgenden Abmachungen:

./2

21 - Programm 1986/88

a) 1986/87

Swissair

- 2 DC-10 wöchentlich über den Pol
- 1 B747-300-Combi auf der Südroute (ohne Beschränkung)

JAL

- 2 B747-200 wöchentlich über den Pol

b) 1987/88

- Für beide Unternehmen unveränderte Programmübernahme

22 - Entitlements

Der Gesamtanspruch der beiden Unternehmen wurde für die Dauer der Vereinbarung neu auf 12 Einheiten festgesetzt, wobei SR und JAL je zur Hälfte anspruchsberechtigt sind. Polarkurse ohne kommerzielle Zwischenlandungen bewirken rechnerisch eine Verdoppelung des Koeffizienten, was bei 2 DC-10-Flügen der Swissair à je 1.5 Punkte bereits ein Total von 6 Einheiten erbringt. Der Einsatz des B747-300-Combi auf der Südstrecke zählt 2 Punkte. Damit ergeben sich gesamthaft für das Schweizer Unternehmen bereits 8 Punkte. Für diese zusätzlichen 2 Punkte (2.0 DC-8) wird die Swissair der JAL gegenüber, die diese Kapazität zur Zeit nicht beansprucht, entschädigungspflichtig. JAL ihrerseits kommt mit ihren zwei B747-Polflügen lediglich auf 4 Punkte, weil sie eine Zwischenlandung einschaltet und die Doppelzählung daher nicht zur Anwendung kommt.

23 - Programm 1985/86

Im Rahmen der vorgenannten Abmachung zwischen den Unternehmen hatte sich JAL auch damit einverstanden erklärt, dass die Frachtquote für den B747-300-Combi (12.5 t pro Flug bzw. 100 t im Monat) neu auf 15 t je Flug bzw. 120 t je Monat festgelegt wird.

3 - ZUSAETZLICHE CH-BEGEHREN

Erneut ging es nach 1980, 1983 und 1984 darum, die Frage zusätzlicher Verkehrsrechte in Peking, Seoul und Osaka wiederum aufzurollen und zu behandeln. Ebenso sollte die Ueberprüfung des gegenwärtigen Koeffizientensystems für die Zeit nach 1988 sichergestellt und bereits heute im Rahmen einer weiteren Verhandlungsrunde vereinbart werden.

4 - GESPRÄCHSVERLAUF/ERGEBNIS

Nachdem sich Swissair und JAL über die Gestaltung ihres zukünftigen Produktionsprogramms bis 1988 bereits zuvor geeinigt hatten, ging es im Rahmen dieser Verhandlungen nur noch darum, diese Vereinbarung auf der Stufe der Luftfahrtbehörden zu bestätigen. Anfängliche Befürchtungen, die japanischen Behörden könnten allenfalls gewissen Absprachen der Unternehmen nicht zustimmen, erwiesen sich als grundlos; die Gesprächspartner stellten sich voll hinter die Abmachung, auch wenn sie gleichzeitig auf die dadurch bewirkten zusätzlichen Wettbewerbsanstrengungen der JAL hinwiesen.

Keine Einigung konnte hingegen hinsichtlich der schweizerischen Verkehrsrechtsforderungen erzielt werden. Erneut wurde das schon öfters gehörte Argument vorgebracht, dass die Routentabellen ausgeglichen seien und JAL zur Zeit keine Punkte über die Schweiz hinaus anzufliegen beabsichtige. Osaka baue zudem gegenwärtig einen neuen Flughafen, der erst 1992 eröffnet werde. Bis dahin fehle die erforderliche Kapazität für zusätzliche Flüge. Bei Peking seien die "future plans still open" und was Seoul betreffe, sei man zur Zeit nicht zu Zugeständnissen bereit. "The question has to be further studied and evaluated." Alle weiteren Bemühungen von schweizerischer Seite erwiesen sich in der Folge als zwecklos; die japanische Delegation beharrte auf ihrem Standpunkt. Sie erklärte sich jedoch bereit, bei den für Mai 1987 festgelegten Verhandlungen auf diese Begehren zurückzukommen. Eine gleichlautende Erklärung gab sie auch hinsichtlich der schweizerischerseits geforderten Ueberprüfung des gegenwärtigen Koeffizientensystems ab. Diese soll von den Unternehmen vor Beginn der nächsten Gespräche durchgeführt und deren Ergebnis der Konferenz zur Verhandlung vorgelegt werden.

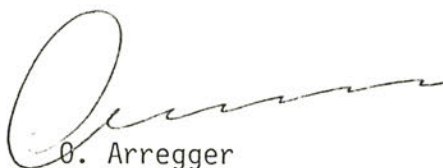
Keine Probleme ergaben sich schliesslich in der Frage, ab welchem Zeitpunkt die bis März 1986 bestehenden Frachtquoten für den B747-300-Combi der Swissair erhöht werden können. Zweckmässigerweise konnte die neue Regelung ab Juni 1985 vereinbart werden.

5 - BEURTEILUNG

Das Ergebnis, zu dem die vorgängigen Verhandlungen zwischen der Swissair und JAL ganz wesentlich beigetragen haben, darf mit guten Gründen als erfreulich, wenn nicht sogar als überraschend bezeichnet werden. Schweizerischerseits war man nämlich der Meinung (zumindest bis zu den Gesellschaftsgesprächen), dass für

die Regelung der SR-Polflüge noch eine zusätzliche Runde erforderlich sei, ehe man mit der Zustimmung der Gegenseite rechnen könne. Diese Auffassung beruhte insbesondere auf Aeusserungen japanischer Behördenvertreter, dass dieses "Problem schwer zu lösen sei". Glücklicherweise haben sich diese Hinweise als unrichtig herausgestellt, womit es der Swissair ermöglicht wird, ab April 1986 zweimal wöchentlich mit DC-10 über den Pol nach Tokio zu fliegen. Dass für die verbleibenden Fragen, für die diesmal keine Einigung erreicht werden konnte, bei den für 1987 festgesetzten Konsultationen ebenfalls Fortschritte erzielt werden, bleibt zu hoffen.

Für den Bericht:



O. Arregger

Verteiler:

Vorsteher EVED

EDA-DV, mit Expl. für schweizerische Botschaft in Japan

EVD-BAWI

Swissair-GF

Intern: D, L, B, F, GL, RD

1 - DELEGATION OF SWITZERLAND

R. Künzi
Director of the Federal Office for
Civil Aviation (FOCA)
Head of Delegation

Dr. E. Aebi
Head, Section for International
Relations, FOCA

Dr. O. Arregger
Deputy Head, Section for International
Relations, FOCA

G. Spicher
Deputy Head, Section for Communications,
Directorate for International Legal
Affairs, Federal Department of Foreign
Affairs

Dr. M. Hottinger
Director Foreign Affairs, Swissair

2 - DELEGATION OF JAPAN

M. Iwata
Deputy Director General, International
Transport and Tourism Bureau, Ministry
of Transport
Head of Delegation

A. Otake
Special Assistant to the Director,
International Air Transport Division,
International Transport and Tourism
Bureau

T. Toda
1st Secretary, Japanese Embassy, Berne

T. Baba
General Manager, International
Relations Department, Japan Air Lines

K. Ezoe
Manager, International Relations
Department, Japan Air Lines

T. Yoshida
Assistant Manager, International
Relations Department, Japan Air Lines

Y. Goto
JAL-Manager Switzerland, Zurich