

BUNDESAMT FÜR ZIVILLUFTFAHRT

Bundesamt für Aussenwirtschaft	
No.	Jap. 231
EE	
R	19. DEZ. 1990
<i>[Handwritten signature]</i>	
Kopie an	

14/JA-ar
17.12.90

BERICHT

ÜBER DIE LUFTVERKEHRSVERHANDLUNGEN MIT JAPAN VOM 6./7.12. 1990 IN BERN

1 - ERGEBNIS

Die neu erzielte Verständigung ist erfreulich. Die Swissair ist ab sofort berechtigt, durch Umlagerung eines Polfluges (von 3 auf 2) einen zusätzlichen dritten Flug pro Woche auf der Sibirienstrecke von und nach Tokio v.v. zu führen. Dabei findet die bisherige Regelung für die gegenwärtigen beiden Wochenkurse, welche nur gestützt auf eine Gemeinschaftsoperation der SR mit den Japan Airlines (JL) zulässig waren, keine Anwendung. Der dritte Flug, der einzig hinsichtlich Wochentag (2/3) auf Slotsgründen eine Auflage von Seiten der Japaner erfuhr, wird von der Swissair auf eigenen Namen und eigene Kosten (sog. "own use") geflogen. Die Swissair wird diesen Flug erstmalig am 5. Februar 1991 mit DC-10 operieren. Dieses Flugzeugmuster soll Ende Sommer bzw. zu Beginn der Winterflugplanperiode 1991/92 durch die MD-11 ersetzt werden. Durch die neue Abmachung erhält das schweizerische Unternehmen verkehrsrechtliche Möglichkeiten, die es ihm gestatten, im internationalen Wettbewerb wiederum eine mitbestimmende Stellung namentlich bei der Beförderung des schweizerisch-japanischen Direktverkehrs einzunehmen.

Dass die erneut verlangten verkehrsrechtlichen Anpassungen des schweizerischen Linienplanes bezüglich Osaka, Seoul und Punkten in China wiederum nicht durchsetzbar waren, ist bedauerlich. Das derzeitige Nein vermag jedoch die Befriedigung über das unerwartet schnelle Einlenken der Gesprächspartner mit Bezug auf den zusätzlichen Sibirienkurs nicht zu schmälern. Zudem finden spätestens Ende Oktober 1991 erneut Verhandlungen statt, die der Erörterung von "aviation matters of mutual interest" dienen.

2 - AUSGANGSLAGE

Nach mehrjährigen Bemühungen konnte im vergangenen Jahr mit den japanischen Behörden eine Vereinbarung getroffen werden, die es der SR erlaubte, im Rahmen einer Gemeinschaftsoperation mit den JL ab Juli 1989 zwei der insgesamt fünf bisherigen Polflüge zwischen der Schweiz und Japan auf die Transsibirienroute umzulegen. Für die Bestimmung des zulässigen Beförderungsangebotes war das letztmals 1988 geänderte sog. flugzeugbezogene Koeffizientensystem massgebend, das - entsprechend der verkehrsrechtlichen Ausgestaltung - in seiner ursprünglichen Fassung für Flüge auf der Silkroute und später auch für solche über den Pol (1973) Gültigkeit hatte. Die Überflugsrechte über Sibirien konnten im Vergleich zu anderen Staaten verhältnismässig spät verwirklicht werden. Japan machte dafür den schleppenden Gang ihrer Verhandlungen mit den UdSS verantwortlich. Die Zustimmung der Russen zur Durchführung von SR-Flügen auf dieser Strecke konnte, wenn auch gegen entsprechend hohe "royalties", bereits seit längerer Zeit beigebracht werden.

- 2 -

Schon bei den letztjährigen Verhandlungen wurde das Begehren für die Aufstockung der Sibirienflüge anhängig gemacht und ein eigenständiger dritter Flug der SR ab April 1990 gefordert. Schweizerisches Ziel der auf Frühjahr 1990 festgelegten Konsultationen war es daher, das japanische "placet" für diese Operation zu erhalten. Das vorgesehene Treffen fand in der Folge nicht statt, und das in Aussicht genommene Vorhaben konnte nicht fristgerecht verwirklicht werden.

Im Oktober 1990 hatten SR und JL in einem Positionspapier ihre mittelfristigen Operationsabsichten gegenseitig festgehalten und dieses Dokument den Luftfahrtbehörden zur Kenntnis unterbreitet. Während das schweizerische Unternehmen vom Zeitpunkt der Inbetriebnahme der MD-11 den dritten Sibirienflug in eigener Regie operieren wollte, war die JL vorderhand nur bereit, der angestrebten Kapazitätserhöhung im Rahmen einer "joint operation" zustimmen. Beide Unternehmen empfahlen ihren Behörden, im Frühjahr 1991 Verhandlungen aufzunehmen, um im besonderen in der Frage dieses 3. Sibirienkurses zu einer einvernehmlichen Lösung zu gelangen.

Dem bisher eher dilatorisch behandelten schweizerischen Begehren wurde von japanischer Seite Ende Oktober unerwartet höchste Wichtigkeit und Dringlichkeit zugemessen. Japan erklärte sich bereit, dem schweizerischen Wunsch nach Aufstockung der Sibirienflüge sofort stattzugeben, vorausgesetzt, dass die Operation schon im Dezember 1990 beginne und nur an einem bestimmten Wochentag durchgeführt werde. Die überraschend prioritäre Behandlung der schweizerischen Forderung beruhte, wie sich nachträglich herausstellte, auf der Tatsache, dass Japan in den Luftverkehrsverhandlungen mit den USA unter starken Druck geraten war und dringend für amerikanische Unternehmen bestimmte Abendslots in TYO-Narita benötigte. Über solche verfügte die Swissair. Die Gunst der Stunde lag daher in Reichweite für das schweizerische Unternehmen. Nach umfangreichen und rasch getroffenen operationellen Abklärungen konnte schliesslich ein grundsätzliches Ja zu der in dieser Form wohl einmaligen Offerte der Japaner ausgesprochen werden. Die verzögerte Betriebsaufnahme nahm die Gegenpartei hin.

Die Verhandlungen waren in Berücksichtigung dieser besonderen Umstände bereits von Anfang an gelaufen. Die anfänglich Befürchtung, dass der dritte Flug auch nur solange als "joint venture" geflogen werden könnte, bis die Swissair MD-11 einsetzt, erwies sich glücklicherweise als gegenstandslos. Ebenso kam die bei früherer Gelegenheit bereits vorgetragene japanische Forderung nach einer Mehrfachbezeichnung der zugelassenen Unternehmen nicht zur Sprache.

Für den Bericht.

Otto Arregger

Kopien an:

- Vorsteher EVED
- EDA-PD, Pol. Abt.II
- EDA-DV
- Schweizerische Botschaft in TYO
- EVD-BAWI
- SR-GI

Intern: D, F, I, L, O, U, LV, NV