

Schweizerische Delegation

K O N F E R E N Z

für die

Koordination des Luftverkehrs in Europa
(Strassburg 21. April - 8. Mai 1954)

Bericht der schweizerischen Delegation

I. Allgemeines.

Die Konferenz für die Koordination des Luftverkehrs in Europa, welche am 21. April in Strassburg zusammengetreten ist, war die erste dieser Art. Sie ist auf Anregung des Europarates von der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (Organisation de l'aviation civile internationale, OACI) in Montreal einberufen worden. Diese Organisation stellte auch das Fachpersonal für das Sekretariat der Konferenz.

Die an der Konferenz teilnehmenden Staaten waren:

Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Finnland, Frankreich, Irland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Oesterreich, Portugal, Schweden, Schweiz, Spanien, Türkei, Vereinigtes Königreich von Grossbritannien und Nordirland (total 17).

Keine Delegation sandten:

Griechenland, Island, Jugoslawien (das erst am 20.2.1954 Mitglied der OACI wurde).

Die übrigen Mitglieder der OACI waren eingeladen, Beobachter nach Strassburg zu senden. Es waren Vertreter aus allen 4 aussereuropäischen Kontinenten anwesend, nämlich von:

Aegypten, Argentinien, Aethiopien, Australien, Brasilien, Honduras, Japan, Israel, Kanada, Vereinigte Staaten von Amerika.

Im übrigen waren die Vereinigten Nationen, der Europarat, die OECE, sowie 7 private internationale Verbände durch Beobachter vertreten.

Die Schweizerische Delegation war wie folgt zusammengesetzt:

Dr. M. Burkhard, Direktor des Eidg. Luftamtes, Delegationschef.

Minister G. Bauer, Delegierter des Bundesrates bei der OECE, vorübergehend vertreten durch den Gesandtschaftssekretär P. Erni.

Dr. H. Haas, Generalsekretär der Swissair A.-G.

Dr. E. Steck, Sektionschef des Eidg. Luftamtes.

A. Zuber, Sektionschef Oberzolldirektion, Experte.

H. Tzaut, Adjunkt, Eidg. Fremdenpolizei, Experte.

W. Haerry, Stationsinspektor Swissair A.-G., Experte.

II. Organisation der Konferenz.

A. Tagesordnung (abgekürzte Uebersetzung)

1. Ausbau des Luftverkehrs in Europa.
 - a. Austausch von Verkehrsrechten.
 - b. Möglichkeiten für die bessere Ausnützung des Flugzeugparkes.
 - c. I. Helikopterverkehr in Europa,
II. Strecken mit schwachem Verkehr.
2. Austauschbarkeit von Flugzeugen zwischen Gesellschaften verschiedener Nationalität.
3. Erleichterungen für die Abfertigung und den Betrieb des internationalen Luftverkehrs.
4. Navigationseinrichtungen für den europäischen Luftverkehr.
5. Methoden für die Organisation der zukünftigen Zusammenarbeit.

B. Arbeitsweise.

Als Präsident der Plenarsitzung wurde gewählt: Herr P.J.M. Nottet, (Belgien).

- 3 -

Es wurden folgende Ausschüsse gebildet:

<u>Ausschuss</u>	<u>Präsident</u>	<u>Tagesordnung</u>
Wirtschaftsfragen I	P.J.M. Nottet (Belgien)	1 (a) 1 (c) II
Wirtschaftsfragen II	D.I.R. Muir (Grossbritannien)	1 (b) 1 (c) I 2
Betriebserleichtun- gen	H. Leffertstra (Niederlande)	3
Technik	General von Teyssier (Frankreich)	4
Komitee der Delegations- chefs	P.J.M. Nottet	5

III. Ergebnisse der Verhandlungen.

Traktandum Nr. 1:

Ausbau des Luftverkehrs in Europa.

1a. Austausch von Verkehrsrechten.

1^o Erteilung von Verkehrsrechten im regelmässigen Ver- kehr.

Der Grundsatz, zur Erzielung einer elastischeren Betriebsführung das Recht zum Befliegen gewisser Strecken auszutauschen, schien allgemein annehmbar. Es wurde anerkannt, dass die Luftverkehrsunternehmen mehr Bewegungsfreiheit erhalten sollten für Fälle, in denen sie einen solchen Streckenaustausch als wünschbar betrachten würden. Durch die Regierungen sollte ein günstiges Klima für das Zustandekommen einer engeren Zusammenarbeit auf diesem Gebiet geschaffen werden.

Darüber hinaus wurde abgeklärt, in wie weit ein multilaterales Abkommen über die Erteilung von Verkehrsrechten im europäischen Linienverkehr im gegenwärtigen Zeitpunkt diskutiert werden könnte. Es lag ein skandinavischer Antrag auf restlose Liberali-

sierung und ein bedeutend weniger weitgehender britischer Antrag vor. Der zuletzt genannte hätte die bilateralen Abkommen grundsätzlich nicht berührt, sondern dieselben ergänzt durch Festlegung gewisser Grundsätze, insbesondere des Verzichts auf Unterscheidung verschiedener Kategorien von Verkehrsrechten. (Verkehrsfreiheiten)

Ein Unterausschuss prüfte die verschiedenen Auffassungen. Dabei zeigte es sich, dass an der Konferenz von Strassburg unmöglich eine genügende Einheitlichkeit der Anschauungen zu erreichen sei, um an die Ausarbeitung eines multilateralen Abkommens denken zu können. Aus diesem Grunde begnügte man sich mit der Festhaltung einiger Grundsätze, die als Sofortmassnahmen empfohlen wurden, und behielt die Ausarbeitung eines multilateralen Abkommens für später im Auge. Ferner wurde man sich einig, dass auf dem Gebiete des regelmässigen Luftfrachtverkehrs am ehesten ein Schritt in der Richtung einer grösseren Freiheit getan werden könnte. Es wurden deshalb die folgenden Empfehlungen beschlossen:

Empfehlung Nr. 1

enthält die Einladung an die Staaten, gemeinsame Studien und Abmachungen zwischen ihren Luftverkehrsgesellschaften zu unterstützen und, wenn nötig, die bestehenden bilateralen Abkommen anzupassen oder neue bilaterale oder plurilaterale Abkommen abzuschliessen.

Empfehlung Nr. 2:

Der Rat der OACI und die vorgesehene Europäische Zivilluftverkehrs-Konferenz werden ersucht, den Entwurf für ein multilaterales Abkommen vorzubereiten und den Mitgliedstaaten der Konferenz zur Prüfung zu überreichen. Zu einem späteren Zeitpunkt hätte dann eine diplomatische Konferenz stattzufinden. Der Entwurf hätte vor allem folgende Grundsätze zu enthalten:

I. Schaffung günstiger Voraussetzungen für die Zusammenarbeit zwischen den europäischen Luftverkehrsgesellschaften.

II. Stufenweise Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs, insbesondere durch Verzicht auf die Unterscheidungen zwischen den verschiedenen Luftverkehrsfreiheiten.

III. Zusammenfassung jener Bestimmungen, welche den

bestehenden bilateralen Abkommen gemeinsam sind.

IV. Garantien zur Verhinderung von übermässiger Konkurrenz.

V. Die Festsetzung der Linien würde nach wie vor das Einverständnis der betreffenden zwei oder mehr Staaten voraussetzen; der Grundsatz der Lufthoheit jedes Staates dürfte nicht tangiert werden.

Empfehlung Nr. 3:

Für reine Frachtlinien innerhalb Europas sollen keine Unterscheidungen betreffend Herkunft und Bestimmung des Verkehrs, wie sie in den bilateralen Abkommen vorgesehen sind, mehr gemacht werden. Immerhin muss der Verkehr aus einem europäischen Lande kommen und für ein europäisches Land bestimmt sein. Demnach wird jede europäische Gesellschaft, die zum Betrieb einer Linie ermächtigt ist, die Möglichkeit haben, einen Frachtdienst zu errichten und auf irgend einem europäischen Flughafen dieser Linie Fracht aufzunehmen oder abzusetzen, welche für einen andern europäischen Flughafen bestimmt ist oder von dort herkommt. Kapazitätsbeschränkungen sollen für solche Frachtkurse nicht verfügt werden. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten wären die Bestimmungen in den bestehenden Abkommen über gegenseitige Beratungen und allenfalls über das Schiedsgerichtsverfahren anzuwenden.

Diese Empfehlung sollte am 1. Oktober 1954 für 5 Jahre in Kraft treten. Die Staaten werden eingeladen, der OACI bis 1. August 1954 mitzuteilen, ob sie diese Massnahmen durchführen werden oder nicht.

Empfehlung Nr. 4:

Allfällige Gesuche von europäischen Luftverkehrsunternehmen für die Genehmigung von Frachtlinien seien wohlwollend zu prüfen, auch wenn es sich nicht um direkte Verbindungen handelt.

2^o Erteilung von Verkehrsrechten im Bedarfsverkehr.

Es herrschte allgemein die Ansicht, dass auf dem Gebiet des Bedarfsverkehrs eine wesentliche Lockerung der staatlichen Kontrolle möglich und wünschbar sei.

Dagegen zeigte es sich auch hier wieder, dass es verfrüht gewesen wäre, an die Ausarbeitung eines multilateralen Abkommens über diesen Gegenstand heranzutreten. Die Schwierigkeiten liegen hier vor

allem in der Abgrenzung zwischen Linienverkehr und Bedarfsverkehr und in der präzisen Formulierung der Fälle, in denen eine Schädigung der Interessen der Unternehmungen des Linienverkehrs vorliegt. Dagegen wurden einzelne Kategorien von Flügen festgehalten, bei denen eine Konkurrenz nicht angenommen wird und für die deshalb eine Bewilligung nicht mehr nötig sein soll. Es wurden daher die folgenden Empfehlungen angenommen.

Empfehlung Nr. 5:

1. Alle innereuropäischen Flüge des Bedarfsverkehrs (d.h. solche ausserhalb der regelmässigen Dienste des Linienverkehrs), welche die Interessen des Linienverkehrs nicht schädigen, sollten ohne jegliche Einschränkung zugelassen werden.
2. Jede Regierung behält das Recht, irgend eine Unternehmung zur Aufgabe ihres Betriebes aufzufordern, wenn derselbe nach ihrer Ansicht den Linienverkehr schädigt.
3. Die folgenden Kategorien von Flügen sollen von der Einholung einer Bewilligung befreit sein, wobei die allenfalls vorgeschriebene Anmeldung für Zwecke der Luftverkehrskontrolle vorbehalten bleibt.
 - a. Flüge zur Erfüllung von Hilfs- oder andern humanitären Missionen.
 - b. Taxiflüge mit Luftfahrzeugen mit höchstens 4 Sitzplätzen, vorausgesetzt, dass es sich nicht um eine systematische Wiederholung handelt.
 - c. Flüge, bei denen der gesamte Raum des Luftfahrzeuges durch eine Person oder Unternehmung gechartert wird, sei es für ihr Personal oder für ihre Waren, vorausgesetzt, dass auch nicht ein Teil der Transportkapazität weiter verkauft wird.
 - d. Reine Frachtflüge, wobei jedoch die Bestimmung unter Ziff. 2 betreffend die Aufforderung zur Einstellung des Betriebes für diese Kategorie vorbehalten bleibt.
4. Für alle anderen Arten von Bedarfsverkehr kann der Staat, auf dessen Gebiet kommerzielle Rechte ausgeübt werden sollen, die vorgängige Einholung einer Bewilligung verlangen (ausgenommen hievon sind Einzelflüge oder Flüge, welche nicht öfters als einmal monatlich stattfinden; solche Flüge sollen nur eine vorherige Anmeldung gemäss § 3

benötigen). Das Gesuch für eine derartige Bewilligung soll mindestens 48 Stunden vor dem Start des ersten Fluges eingereicht werden, es sei denn, der betreffende Staat setze eine kürzere Frist fest.

5. Jeder Staat soll der OACI vor dem 1. Oktober 1954 seine Stellungnahme bekanntgeben.

Empfehlung Nr. 6:

Die Staaten werden eingeladen, ein multilaterales Abkommen für weitgehende Befreiung des innereuropäischen Bedarfsverkehrs abzuschliessen.

Der Rat der OACI und die Europäische Zivilluftverkehrs-Konferenz werden gebeten, einen Entwurf für ein solches Abkommen auszuarbeiten.

1b. Möglichkeiten für die bessere Ausnützung des Flugzeugparkes.

1c. I. Helikopterverkehr in Europa.

Diese beiden Punkte der Traktandenliste wurden durch den Ausschuss für Wirtschaftsfragen II gemeinsam mit Traktandum Nr. 2 behandelt (s. unten).

1c. II. Strecken mit schwachem Verkehr.

Dieses Thema wurde nur summarisch behandelt und ist in Empfehlung Nr. 1 berücksichtigt.

Traktandum Nr. 2:

Austauschbarkeit von Flugzeugen zwischen Gesellschaften verschiedener Nationalität.

Die Methode, Flugzeuge zwischen verschiedenen Gesellschaften auszutauschen wird als ein Mittel zur Erzielung eines besseren Beschäftigungsgrades und engerer Zusammenarbeit anerkannt. Es stellen sich jedoch Probleme luftverkehrspolitischer, technischer und rechtlicher Natur.

Von sämtlichen teilnehmenden Staaten wurde die Ansicht vertreten, dass der Abschluss von Austauschabmachungen zwischen den Gesellschaften die Kontrolle der Staaten über die Ausübung der Luftverkehrsrechte nicht schwächen dürfe. Es blieb unbestritten, dass die Zustimmung jedes beteiligten Staates bei solchen Abmachungen nötig ist.

Auf technisch-administrativem Gebiet ergeben sich ge-

wisse Schwierigkeiten im Falle der Uebergabe eines Flugzeuges an eine andere Gesellschaft ohne Besatzung, insbesondere in bezug auf Ausrüstung, Betriebsanweisungen, Flugzeugunterhalt und Personalausweise. Endlich wurden die rechtlichen und versicherungstechnischen Fragen geprüft. Der Gedanken- und Erfahrungsaustausch betreffend Helikopterverkehr in Europa führte dazu, die Staaten auf die Notwendigkeit hinzuweisen, geeignete Gelände für Helikopterflugplätze in Aussicht zu nehmen, welche so zentral als möglich gelegen sein sollten, und von denen aus die Verbindung mit andern Verkehrsmitteln leicht hergestellt werden kann. Die teilnehmenden Staaten und die Europäische Zivilluftverkehrs-Konferenz sollten die Fragen der Einführung von Helikopterdiensten prüfen.

Es wurden folgende Empfehlungen gutgeheissen:

Empfehlungen Nr. 7 - 10:

Die Luftverkehrsunternehmen sollen zum Studium der Methode des Flugzeugaustausches angehalten werden. Allfällige Abmachungen hierüber bedürfen der staatlichen Genehmigung, wobei den Staaten empfohlen wird, bestehende bilaterale Abkommen so zu interpretieren, dass die getroffenen Abmachungen zur Durchführung gelangen können. Allfällig nötige Gesetzesänderungen wären vorzusehen.

Empfehlung Nr. 11:

Die Europäische Zivilluftverkehrs-Konferenz sollte mit dem weiteren Studium des Problems des Flugzeugaustausches betraut werden.

Empfehlung Nr. 12:

Der Rat der OACI wird gebeten, abzuklären, ob eine internationale Konvention über Charterung und Miete von Luftfahrzeugen vorzubereiten sei.

Traktandum Nr. 3

Erleichterungen für die Abfertigung
und den Betrieb des internationalen Luftverkehrs.

1. Visa:

Die Konferenz nahm mit Befriedigung Kenntnis davon, dass seit der Abfassung der vom Sekretariat zur Verfügung gestellten Unterlagen über dieses Gebiet (Working Paper 27) verschiedene weitere bilaterale Abkommen über die Aufhebung der Visapflicht abgeschlossen worden sind.

Empfehlung Nr. 13:

So bald als möglich sollten die Visa für Geschäfts- und Touristenverkehr zwischen den europäischen Ländern, welche von der Konferenz eingeladen waren, abgeschafft werden.

2. Zollkontrolle für abfliegende Passagiere.Empfehlung Nr. 14:

Es wird empfohlen, die Zollabfertigung des Gepäcks der Reisenden beim Abflug so einfach und rasch wie möglich zu gestalten. Die Staaten werden eingeladen, der OACI über ihre Massnahmen bis zum 15. September 1954 Bericht zu erstatten.

Für die Schweiz kommt eine gänzliche Aufhebung der Zollkontrolle des Reisegepäcks bei der Ausfuhr vorläufig nicht in Betracht. Solange Ausfuhrverbote bestehen, muss die Zollkontrolle, wenn auch auf ein Minimum beschränkt, aufrecht erhalten werden.

3. Zollabfertigung im Bedarfsverkehr.Empfehlung Nr. 15:

Die Staaten werden eingeladen, den Ein- und Ausflug von Flugzeugen des Bedarfsverkehrs zu gestatten, ohne Hinterlegung oder Garantierung von Zollbeträgen für das Luftfahrzeug.

Nach der bundesrätlichen Verordnung (Luftzollordnung) vom 7. Juli 1950 verzichtet die Schweiz auf die Sicherstellung der Abgaben für ausl. Flugzeuge, sofern diese den Amtsplatz nicht verlassen und binnen 48 Stunden direkt nach dem Ausland weiterfliegen.

4. Abänderung von Art. 29 des Abkommens von Chicago.

Die Schweiz wäre zusammen mit andern Staaten grundsätzlich bereit, auf die Mitführung eines Passagiermanifestes an Bord der Luftfahrzeuge zu verzichten. Dieses Dokument wird aber gegenwärtig noch durch Art. 29 der Konvention von Chicago für den internationalen Luftverkehr vorgeschrieben. Es wurde deshalb folgende Empfehlung angenommen:

Empfehlung Nr. 16:

Die OACI wird eingeladen, die Möglichkeit einer Abänderung von Art. 29 der Konvention zu prüfen. Ferner sei abzuklären, ob das Flugreisebuch, das Passagier- und das Frachtmanifest nicht als durch

andere obligatorische Borddokumente ersetzt betrachtet werden könnten.

5. Identitätspapiere für Bordbesatzungen.

Empfehlung Nr. 17:

Die OACI wird eingeladen, den Ersatz der Pässe durch Lizenzen oder Besatzungsausweise auch in Fällen von Flugzeugaustausch vorzuschlagen.

6. Manifestierung der Post.

Empfehlung Nr. 18:

Die Staaten werden eingeladen, auf das Aufführen der Luftpost bei den Frachtmanifesten zu verzichten und bis 15. September 1954 der OACI Bericht zu erstatten.

Diese Empfehlung wurde von der schweizerischen Delegation eingebracht. Sie stellt für die Luftverkehrsunternehmen eine wünschbare Vereinfachung dar.

7. Durchführung der an der Konferenz von Cannes angenommenen Empfehlungen.

Empfehlung Nr. 19:

Um sanitärische Kontrollen im innereuropäischen Luftverkehr restlos abzuschaffen, wird das Zusammentreten einer Gruppe von sanitärischen Experten empfohlen.

Die Schweiz kennt zurzeit keinerlei sanitärische Kontrollen im Luftverkehr.

8. Bordbücher.

Empfehlung Nr. 20:

Im kommerziellen Luftverkehr sollten die Staaten auf die automatische Inspektion des Bordbuches und auf das Abstempeln spätestens ab 1. Oktober 1954 verzichten.

Im kommerziellen Verkehr wird die Vorlage des Bordbuches in der Schweiz nicht verlangt.

9. Passagiermanifest.

Sieben europäische Staaten haben bereits das Passagiermanifest für ihren innereuropäischen Verkehr ab-

geschafft. Auch die Schweiz verzichtet für die Polizei- und Zollkontrolle auf dieses Dokument. Eine weitergehende Erleichterung steht in Zusammenhang mit Empfehlung Nr. 16.

Empfehlung Nr. 21:

Die Vorweisung des Passagiermanifestes beim Ein- und Ausflug sollte im innereuropäischen Verkehr spätestens ab 1. Januar 1955 abgeschafft werden. Die Staaten sollten bis 15. September 1954 der OACI mitteilen, ob sie diese Empfehlung annehmen oder aus welchen Gründen sie sie ablehnen.

10. Einreise- und Ausreisekarten.

Bisher haben vier Staaten dieses Dokument abgeschafft, darunter die Schweiz.

Empfehlung Nr. 22

präzisiert die Form der Einreise- und Ausreisekarten für diejenigen Staaten, welche noch nicht darauf verzichten können.

11. Zollbehandlung von Ersatzteilen und Flugzeugausrüstung.

Empfehlung Nr. 23:

Die Staaten werden eingeladen, die leihweise Abgabe von Flugzeuersatzteilen und Ausrüstungsgegenständen von einer Luftverkehrsgesellschaft an die andere ohne Erhebung von Zollgebühren und ohne Verpflichtung zur Rückerstattung des gleichen Teiles zuzulassen.

Diese Empfehlung ist in der Schweiz bereits verwirklicht.

12. Verringerung der Haltezeiten am Boden.

Empfehlung Nr. 24:

Jeder Staat wird eingeladen, eine Studie über die gegenwärtigen technischen und administrativen Verhältnisse auf den Flughäfen auszuarbeiten, um Massnahmen zur Einsparung von Leistungen, Zeit, Einrichtungen und Betriebskosten aufzuzeigen. Dieser Bericht sollte der OACI bis 1. Januar 1955 eingereicht werden.

Traktandum Nr. 4:Navigationseinrichtungen
für den europäischen Luftverkehr.

Die Dokumentation, welche das OACI-Sekretariat zu diesem Traktandum vorbereitet hatte, ergab eine gute Uebersicht über den gegenwärtigen Stand der Durchführung des Regionalplanes, welcher an der letzten Sitzung des Navigationsausschusses der OACI für Europa (Frühjahr 1952) aufgestellt worden war. Insbesondere gingen daraus auch deutlich die noch bestehenden Lücken in diesem System hervor. Die Schweiz wird dabei nirgends erwähnt.

Es zeigte sich aber bald, dass die Konferenz nicht bereit war, diese technischen Fragen im einzelnen zu diskutieren. Die Schweiz hatte darauf verzichtet, von Anfang an einen Fachmann für dieses Gebiet nach Strassburg zu delegieren. Dieser Entschluss erwies sich in der Folge als richtig. Die Frage, in welchem Rahmen die technischen Probleme in Zukunft behandelt werden, bleibt allerdings offen, da der spanische Delegierte an der Schlussitzung sein Bedauern aussprach, dass die Konferenz von Strassburg sich nicht intensiver damit befasst habe. Es scheint uns aber, dass die Regionalkonferenzen des Navigationsausschusses der OACI nach wie vor der richtige Ort seien, um die Organisation der Navigationshilfen für den Luftverkehr zu überwachen und zu fördern; dies schon deshalb, weil dort der Rahmen insofern weiter gespannt ist, als der ganze Mittelmeerraum auch noch zu dieser Zone gehört.

Unter diesen Umständen führte die Konferenz von Strassburg, wie wir erwartet hatten, nur zur Bestätigung früherer Beschlüsse der genannten Fachkonferenz, nämlich:

Empfehlung Nr. 25:

Die Staaten werden gebeten, die Einführung des OACI-Regionalplanes, insbesondere in bezug auf die schwerwiegenden Lücken, welche vom Rat der OACI hervorgehoben worden sind, so rasch wie möglich durchzuführen.

Empfehlung Nr. 26:

Die OACI möge zusammen mit den interessierten Staaten Massnahmen zur Verbesserung der Radiotelephonedienste prüfen.

Empfehlung Nr. 27:

In bezug auf die Fluginformationsdienste wird die OACI gebeten, eine Erhebung über die gegenwärtige

Organisation dieser Dienste in der Region Europa-Mittelmeer durchzuführen und Vorschläge für die Vereinheitlichung und die beste Methode auszuarbeiten.

Traktandum Nr. 5:

Methoden für die Organisation
der zukünftigen Zusammenarbeit.

Die Konferenz und ihr Verlauf bewiesen eindeutig, dass die Fortsetzung einer gewissen Zusammenarbeit nötig ist. Dabei wurde festgestellt, dass sich der europäische Luftverkehr grundsätzlich von den europäischen Verkehrsmitteln am Boden dadurch unterscheidet, dass er ein Teil des Weltluftverkehrs ist und von diesem auch durchdrungen wird. Aus diesem Grunde kann eine Angliederung an eine der bestehenden europäischen Verkehrsorganisationen nicht in Betracht kommen.

Auch eine Unterordnung unter den Europarat wurde als nicht tunlich anerkannt, da verschiedene der teilnehmenden Staaten, nämlich: Finnland, Oesterreich, Portugal, die Schweiz und Spanien dieser Organisation nicht angehören. Die schweizerische Delegation schlug deshalb vor, in der Resolution die Verbindung der zukünftigen Organisation zum Europarat nicht ausdrücklich zu erwähnen, sondern die Aufrechterhaltung von Beziehungen zu sämtlichen internationalen Organisationen öffentlicher und privater Natur, welche sich mit europäischen Luftfahrtfragen befassen, vorzusehen. Sie konnte dabei auf die Formulierung hinweisen, welche bereits in die Schlussakte der "Conférence européenne des ministres des transports" aufgenommen worden ist. Diesem Vorschlag wurde mit grosser Mehrheit zugestimmt. Dazu erklärten verschiedene Staaten ausdrücklich, dass sie eine besondere Erwähnung des Europarates begrüsst hätten.

Die Lösung, welcher schlussendlich allgemein zugestimmt wurde, ist zweifelsohne die zweckmässigste. Es ist nun vorgesehen, dass die OACI, und insbesondere ihr Regionalbüro in Paris, die weitere Verfolgung der behandelten Fragen als zentrales Sekretariat und Archiv an die Hand nimmt. Wie bereits im Antrag des Post- und Eisenbahndepartementes an den Bundesrat vom 13. April 1954 ausgeführt wurde, ist dieses Organ, welches über qualifizierte Spezialisten in Luftverkehrsfragen verfügt, in erster Linie geeignet für diese Aufgabe. Der Präsident der OACI, Dr. E. Warner, bestätigte auch die damals geäusserte Ver-

mutung, dass diese Lösung voraussichtlich keine Mehrkosten für die einzelnen Staaten verursachen dürfe.

Es muss allerdings erwähnt werden, dass verschiedene Staaten sich recht intensiv für die Schaffung einer vollständig neuen Organisation mit eigenem Sekretariat einsetzten. Als Sitz hierfür hätte man offenbar Brüssel vorschlagen wollen. Es war nicht zu vermeiden, dieser Tendenz eine Konzession zuzugestehen, indem die Empfehlung vorsieht, dass "mindestens anfänglich" auf die Bildung eines eigenen Sekretariates verzichtet werde. Es sah aber nicht so aus, als ob in absehbarer Zukunft eine Mehrheit für die Schaffung einer neuen internationalen Bürokratie zu haben wäre. Die zukünftige Zusammenarbeit wird nun wie folgt umschrieben:

Empfehlung Nr. 28:

1. Es wird eine europäische Konferenz für Zivilluftverkehr gegründet. Normalerweise soll sie einmal jährlich zusammentreten.
2. Die Konferenz setzt sich zusammen aus den zur Teilnahme an der Konferenz von Strassburg eingeladenen Staaten. Andere europäische Staaten müssen einstimmig als neue Mitglieder aufgenommen werden.
3. Aufgaben:
 - Fortsetzung der Arbeit der Konferenz von Strassburg;
 - Verfolgung der Entwicklung des innereuropäischen Luftverkehrs, und Förderung der Zusammenarbeit,
 - Prüfung besonderer Fragen, welche sich auf diesem Gebiet stellen mögen.
4. Die Konferenz befasst sich mit allen Fragen innerhalb dieser Gebiete und ersetzt unabhängige Organisationen, welche bisher Teilgebiete behandelt haben.
5. Beschlüsse der Konferenz haben konsultativen Charakter und bedürfen der Zustimmung der Regierungen.
6. Die Konferenz stellt ihr eigenes Geschäftsreglement auf, wobei regionale Untergruppen und Expertenausschüsse für Spezialfragen vorgesehen sind.
7. Die Delegationen sollen aus kompetenten Vertretern zusammengesetzt sein. (Man dachte in Spezialfällen auch an die Teilnahme von Vor-

stehern der Ministerien für Zivilluftfahrt oder Verkehrswesen.

8. Die Konferenz soll enge Beziehungen mit der OACI unterhalten. Sie soll Beziehungen mit anderen interessierten internationalen Organisationen herstellen.
9. Der Rat der OACI wird ersucht, vorläufig das Sekretariat für Studien, Zusammenkünfte und Archivierung der Akten in Paris zur Verfügung zu stellen.
10. Die OACI soll nach Fühlungnahme mit den betreffenden Staaten die erste Zusammenkunft der Konferenz veranlassen.

Empfehlung Nr. 29:

Die Staaten werden gebeten, ihre Luftverkehrsunternehmungen zur Durchführung gemeinsamer Studien für die Förderung einer gesunden Entwicklung des europäischen Luftverkehrs zu ermutigen.

IV. Zusammenfassung.

Die Ergebnisse der Konferenz sind nicht so weittragender Natur, wie vielleicht in einigen Staaten gehofft wurde. Für die Schweiz entsprechen sie ungefähr den Erwartungen. Dass auf die Beratung eines multilateralen Abkommens noch nicht eingetreten werden konnte, ist kaum überraschend. Dagegen war es für alle Teilnehmer nützlich, die Einstellungen der verschiedenen Regierungen zu den Fragen der Luftverkehrspolitik besser kennen zu lernen. Es scheint allerdings daraus hervorzugehen, dass vorläufig noch fast ebenso viele Auffassungen wie teilnehmende Staaten vorhanden sind. Die Entwicklung der Zusammenarbeit wird somit nur schrittweise und vorwiegend empirisch vor sich gehen können. Aus diesem Grunde fällt den Luftverkehrsgesellschaften auf diesem Gebiete eine wichtige Aufgabe zu. Die Konferenz war sich dessen durchaus bewusst (vgl. Empfehlungen Nr. 1, 2 und 29).

Für die Schweiz sind die Empfehlungen, welche materielle Fragen betreffen, zum grössten Teil ohne weiteres annehmbar oder entsprechen sogar bereits der bestehenden Praxis. Einige bedürfen noch der nähern Prüfung. Dies ist insbesondere der Fall für Empfehlung Nr. 3, welche eine Liberalisierung des regelmässigen innereuropäischen Luftfrachtverkehrs auf 5 Jahre vorsieht. Hier müssen vorerst noch allfällige Auswirkungen auf den interkontinentalen Frachtverkehr erwogen

werden.

Die Beschlüsse über die organisatorischen Fragen können vom schweizerischen Standpunkt aus als befriedigend betrachtet werden. Die bisherigen formlosen Zusammenkünfte der Zivilluftfahrt Direktoren Europas werden ersetzt durch die Europäische Zivilluftverkehrs-Konferenz, welcher das Regionalbüro der OACI in Paris als Bindeglied dient. Diese Massnahmen sind zweckmässig und sollten, wenigstens vorläufig, keine zusätzlichen Kosten verursachen. Schon um dieser Lösung zum Durchbruch zu verhelfen, hat sich die Teilnahme der Schweiz an der Konferenz von Strassburg gelohnt. Auch das Risiko, dass die künftige Zusammenarbeit auf diesem Gebiet zu stark unter den Einfluss des Europarates gelange, konnte ausgeschaltet werden. In dieser Beziehung hatten die schweizerische und die spanische Delegation einen gleichartigen Standpunkt zu vertreten, der von den übrigen Delegierten anerkannt wurde.

Neben den direkten Folgen der Konferenz dürfen aber auch die indirekten füglich erwähnt werden. In dieser Beziehung stellt schon die reiche Dokumentation, welche vor und während der Konferenz zusammengetragen worden ist, ein Material dar, welches für die Festlegung der Luftverkehrspolitik seinen Wert beibehalten wird. Dabei ist bestimmt auch der Vorteil des persönlichen Kontaktes zwischen leitenden Persönlichkeiten und verschiedenen Fachleuten der teilnehmenden Staaten keineswegs zu unterschätzen. Zur Kontaktnahme ergaben sich mannigfaltige Gelegenheiten offizieller und nicht-offizieller Art. Da gerade im Luftverkehr fast jede Massnahme nicht nur interne, sondern auch internationale Auswirkungen annimmt, ist eine bewusste Pflege der Beziehungen über die Grenze hinaus nötig. Was Strassburg in dieser Beziehung gebracht hat, ist im Grunde lediglich die Wiederaufnahme regelmässiger europäischer Konferenzen, wie sie schon vor dem 2. Weltkrieg Usus geworden waren, nur dass damals die Sekretariatsarbeiten von den einzelnen Staaten im Turnus geleistet wurden.

Bern, den 24. Juni 1954

DER CHEF

DER SCHWEIZERISCHEN DELEGATION:



Dr. M. Burkhard
Direktor des Eidg. Luftamtes