

- grüne Kopie -

Ba 25. Apr. 73-16

EIDGENÖSSISCHES POLITISCHES DEPARTEMENT

p.C.23.20.Rhod.(1). - GB/mü
s.o.651.11.(Rhod.)

3003 Bern, den 24. April 1973

v.B. 11. 992. 0110

A k t e n n o t i z

Transfer von drei Boeing 720 von
Calair an Air Rhodesia:
Verletzung der Rhodesien-Sanktionen

1. Sachverhalt (bisherige Abklärungen)

Im Zusammenhang mit dem Erwerb der drei Boeing 720 Düsenflugzeuge durch die Air Rhodesia haben die Massenmedien seit dem 16. April 1973 recht widersprüchliche Nachrichten herausgegeben. Undurchsichtig sind vor allem An- und Verkauf der Flugzeuge.

Die in Frage stehenden Boeing 720 waren im Besitz der Charterfluggesellschaft Calair (Frankfurt am Main), die vor ca 1 1/2 Jahren den Konkurs anmelden musste. Diese in der Bundesrepublik Deutschland immatrikulierten Flugzeuge (D-ACIS, D-ACIT und D-ACIP) wurden seit der Konkurseröffnung der Calair bei der schweizerischen Firma Jet Aviation SA in Basel-Mülhausen gewartet, die bestreitet, mit An- und Verkauf der Maschinen etwas zu tun gehabt zu haben. Die Jet Aviation SA ist im schweizerischen Rationenbuch u.a. wie folgt ausgewiesen:

Carl W. Hirschmann, Verwaltungsratspräsident, von Stäfa in Küssnacht ZH;

Dieter Stenner, Direktor (deutscher Staatsangehöriger) in Berg bei Friedrichshafen;

Raymond Kenneth Wyatt (britischer Staatsangehöriger), Vize-Direktor, in Bottmingen.

Bis heute werden im Zusammenhang mit dem Transfer von Calair zu Air Rhodesia folgende Firmen genannt:



- 2 -

a) Anlage-Treuhand-Gesellschaft (ATG) in St-Louis (France):
Rechtsanwalt Helmling aus Wiesbaden soll den Handel für eine Boeing 720 getätigt haben;

b) Firma I.A.C. in Liechtenstein:

Es soll sich um eine fingierte Firma handeln. Jedenfalls ist I.A.C. im Handelsregisteramt in Vaduz nicht eingetragen. Wie die Bundespolizei feststellen konnte, wurde im Jahre 1957 die I.A.C. "International Airtransport Corporation", Vaduz, gegründet und beabsichtigte, einen internationalen Flughafen zu erstellen. Dieses Unternehmen, an welchem sich auch Schweizer beteiligten, ging jedoch schon im Juli 1958 ein und der entsprechende Eintrag im Handelsregister wurde gleichzeitig gelöscht.

Von der Flugplatzdirektion in Basel-Mülhausen (Herr Meister, Telephon: 061 / 44 32 40) wurde erklärt, dass für die drei Boeing die Fluganweisungen Basel-Lissabon vorlagen und die Abflüge am 12. und 13. April erfolgten. An- und Abflüge auf dem Flugplatz Basel-Mülhausen werden durch die französische Verwaltung genehmigt. Es liege keine regelwidrige Handlung vor. Den mit westdeutschen Erkennungszeichen versehenen Flugzeugen hätte die Starterlaubnis nicht verweigert werden können. Die Nachricht, dass alle drei Flugzeuge am 16. April in Salisbury (Rhodesien) gelandet seien, habe bei der Flugplatzdirektion in Basel Ueberraschung ausgelöst.

Diese Angelegenheit, die ein weltweites Echo gefunden hat, ist bereits in Kreisen der UNO und OAU aufgegriffen worden und der Ruf nach Aufdeckung der Sanktionenbrecher ist unüberhörbar. Unsere Botschaft in Addis Abeba hat sich schon am 16. April nach dem Sachverhalt erkundigt. Sie wurde, wie auch unser Beobachter in New York, so weit wie möglich orientiert.

Untersuchungen in dieser Sache sind bereits in London und Bonn eingeleitet worden. Unsere Botschaft in Köln teilt nach Fühlungnahme mit dem Auswärtigen Amt mit:

- 3 -

1. Für die drei Boeing war eine befristete deutsche Zulassung zum Verkehr für nichtkommerzielle Vorführflüge in ICAO-Länder erteilt worden, die offenbar den Abflug vom Flughafen erlaubte.
2. Es gelte als sicher, dass von deutscher Seite die nach Aussenwirtschaftsverordnung nötige Genehmigung zum Export oder zum Verchartern nach Rhodesien nicht erteilt worden ist. Verfahren des Bundesamtes für gewerbliche Wirtschaft und des Luftfahrtbundesamtes zur Abklärung des ganzen Vorfalles seien eingeleitet worden.
3. Nähere Aufschlüsse über "Anlage-Treuhand-GmbH" lägen noch nicht vor.

2. Die schweizerischen Verpflichtungen innerhalb des Sanktionensystems

a. Der UNO-Sicherheitsrat beschloss am 20. November 1965 freiwillige wirtschaftliche Sanktionen gegen Rhodesien zu ergreifen. Diesem Beschluss blieb der Erfolg versagt und der Rat sah sich veranlasst, mit Resolution vom 16. Dezember 1966 gezielte obligatorische Wirtschaftssanktionen zu dekretieren. Auf der Exportseite waren schon damals auf der Embargoliste "Flugzeuge und deren Bestandteile (CTCI-Tarifpos. 734) speziell aufgeführt. Bekanntlich wurden dabei auch die Nicht-Mitgliedstaaten der UNO angerufen. Am 17. Dezember 1966 richtete der Generalsekretär der UNO eine entsprechende Note an den Chef des Politischen Departementes. Der Bundesrat ist dann zum Schluss gekommen, dass die Schweiz sich als neutraler Staat aus prinzipiellen Erwägungen den obligatorischen Sanktionen der UNO nicht unterziehen kann. Er war jedoch willens dafür zu sorgen, dass sich auf schweizerischem Territorium für den Rhodesienhandel keine Möglichkeiten bieten, die Sanktionsmassnahmen des Sicherheitsrates zu umgehen. Bereits am 17. Dezember 1965 hat der Bundesrat in autonomer Weise und ohne Anerkennung einer Rechtspflicht die Einfuhr aus Rhodesien der Bewilligungspflicht unterstellt. Bezüglich der Ausfuhr glaubte man auf einen Bundesratsbeschluss verzichten zu können,

