

Golfkrise: Massnahmen im schweizerischen Luftraum

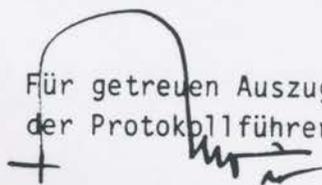
Aufgrund des gemeinsamen Antrags des EVED und EMD

Aufgrund der Beratung wird

beschlossen:

1. Am Grundsatz des Ueberflugverbots für ausländische Militärluftfahrzeuge im Zusammenhang mit dem Golfkrieg wird festgehalten.
2. Bei Ausbruch eines Golfkrieges sind die in Ziff. 7 vorgeschlagenen Massnahmen zu treffen. Der Bundesrat wird dazu Stellung nehmen.
3. EDA, EMD und EVED werden mit dem Vollzug beauftragt.

Für getreuen Auszug,
 der Protokollführer:



Protokollauszug an:

- | | |
|---------------------------|---------------------------------------|
| - Departementsvorsteher | 7 zur Kenntnis |
| - Herren Generalsekretäre | 7 zur Kenntnis |
| - Herren Pressechefs | 7 zur Kenntnis |
| - EDA | 5 zur Kenntnis |
| - EMD | 5 zur Kenntnis |
| - EVED | 5 zur Kenntnis |
| - Bundeskanzlei | 5 zur Kenntnis (Br, FC, AC, Wa, Reg.) |

VERTRAULICH

CHEF EIDG. MILITAERDEPARTEMENT
 CHEF EIDG. VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

GOLFKRISE: MASSNAHMEN IM SCHWEIZERISCHEN LUFTRAUM

(Aussprachepapier für BR Sitzung vom 16.1.91)

1. Mögliche Lageentwicklungen

Es muss damit gerechnet werden, dass nach einem allfälligen Ausbruch von Kampfhandlungen im Golf vor allem die USA und Grossbritannien vermehrt Gesuche oder Forderungen nach Transitflügen über die Schweiz stellen werden. Solche Gesuche können Sanitätstransporte, logistische Transporte, Flüge von fliegenden Führungsplattformen oder Kampfflugzeuge betreffen.

Sollte die Schweiz als neutraler Staat solche Gesuche entsprechend der gegenwärtigen Praxis ablehnen, wären Situationen denkbar, in denen aus Dringlichkeitsgründen Flüge dennoch durchgeführt würden in der Annahme, dass die Schweiz es aller Voraussicht nach nicht zu Kampfhandlungen im Luftraum kommen liesse. Solche Flüge würden ohne sogenannte "diplomatic clearance" und mit ausgeschaltetem Sekundärradar (Transponder) erfolgen. Das heisst, sie wären durch die zivile Flugsicherung auf den Radarschirmen nicht feststellbar.

2. Zweck dieses Papiers

Es geht darum, Klarheit zu gewinnen

- a. Ueber die Haltung der Schweiz gegenüber Ueberfluggesuchen nach Ausbruch von Kampfhandlungen im Golf
- b. Welche Massnahmen bei Ablehnung solcher Gesuche zur allfälligen Durchsetzung der Ueberflugsverbote zu treffen sind.

3. Rechtliche Grundlagen

Verordnung des Bundesrates über die Wahrung der Lufthoheit vom 17. Oktober 1984 (Stand am 1. Oktober 1985), inkl. Ausführungsvorschriften.

DCF du 4 juillet 1958 concernant le survol du territoire suisse par des aéronefs d'Etat étrangers.

4. Mögliche Massnahmen zur Durchsetzung eines generellen Ueberflugverbots für militärische Luftfahrzeuge im Zusammenhang mit einem Krieg im Golf

Die nachfolgende Auswahl von Massnahmen ist in zunehmender Konsequenz aufgelistet.

4.1. Beschränkung auf Flugsicherungs- und Ueberwachungsmassnahmen durch SWISSCONTROL

Es können nur Flugzeuge mit eingeschaltetem Transponder erfasst werden. Flugzeuge ohne eingeschalteten Transponder sind auf den Radarschirmen nicht sichtbar.

Diese Massnahme bedeutet "beide Augen zudrücken".

Der Aufwand ist sehr gering.

4.2. Ueberwachung des Luftraumes mit militärischen Radars

Militärische Radars können im Rahmen der technischen Möglichkeiten und physikalischen Einschränkungen auch Flugzeuge erkennen, die ohne eingeschalteten Transponder fliegen. Aufzeichnungen sind weitgehend automatisiert über 24 Stunden möglich und können periodisch (in der Regel täglich) ausgewertet werden. Flugzeugtyp und Kennzeichen sind jedoch nicht feststellbar.

Der Aufwand ist relativ gering und wirkt sich vor allem in Ueberstunden des Personals aus.

4.3. Luftpolizei-Einsätze mit Flugzeugen zwecks Identifikation

Kampfflugzeuge werden ab Alarmstandorten oder aus der Luft eingesetzt zur Identifikation fremder Flugzeuge. Flugzeugtyp und Kennzeichen werden durch den Piloten festgestellt und photographisch festgehalten. Dies erlaubt konkrete diplomatische Demarchen bei Verstössen.

Mit unseren vorhandenen Mitteln sind solche Einsätze möglich bei Tag und ausreichenden Sichtbedingungen, bei Nacht nur sehr beschränkt und bei sehr vorteilhaften Sichtbedingungen.

Luftpolizei-Einsätze bedingen den Betrieb der entsprechenden Führungseinrichtungen (Radars, Einsatzzentrale).

Möglich sind sporadische oder systematische Einsätze zur Kontrolle bewilligter Ueberflüge oder nicht identifizierter Flugzeuge.

Der Aufwand und die Glaubwürdigkeit entsprechen den erbrachten Leistungen. Finden die Einsätze lediglich während den normalen Flugbetriebszeiten statt, ist der Aufwand gering und kann mit dem vorhandenen Berufspersonal abgedeckt werden.

Bei Einsätzen rund um die Uhr ist der Aufwand gross. Es müssten nach wenigen Tagen Truppen aufgeboten werden.

4.4. Luftpolizei-Einsätze zwecks Aufforderung zum Verlassen des Luftraumes oder Aufforderung zur Landung

Es gelten die Angaben gemäss Ziff 4.3. sinngemäss. Die Flugzeuge werden nicht nur identifiziert, sondern zum Verlassen des schweizerischen Luftraumes oder zur Landung auf einem Flugplatz (z B Zürich oder Genf) aufgefordert.

Gegenüber Ziff 4.3. steigt der Aufwand um die mit der Kontrolle nach einer Landeaufforderung zusammenhängenden Tätigkeiten.

4.5. Bekämpfung fremder Flugzeuge

Nicht identifizierte Flugzeuge werden mit Flugzeugen und Fliegerabwehr bekämpft.

Der Aufwand ist gross und bedingt das Aufgebot von wesentlichen Teilen der FF Truppen

5. Waffeneinsatz

Bei Massnahmen gemäss Ziff 4.1. - 4.4 ist gemäss der Verordnung über die Wahrung der Lufthoheit der Waffeneinsatz erlaubt bei Notwehr und Notstand, wenn den luftpolizeilichen Anordnungen keine Folge geleistet wird und andere Mittel nicht ausreichen.

Bei Massnahmen gemäss Ziff. 4.5. ist der Waffeneinsatz die Regel.

6. Einschränkung des Luftverkehrs

Eine Einschränkung des Luftverkehrs ist nicht erforderlich, solange nur Massnahmen gemäss Ziff 4.1. - 4.3. getroffen werden. Bei Ziff 4.4. wäre eine Einschränkung des Luftverkehrs angezeigt. Bei Ziff 4.5. wäre ein Verbot des Luftverkehrs erforderlich.

7. Erwägungen

Die zu treffenden Massnahmen müssen die Zielsetzung haben, unsere Neutralität glaubwürdig zu schützen.

Ein generelles Ueberflugsverbot für militärische Flugzeuge im Zusammenhang mit einem bewaffneten Konflikt könnte für unser Land schwerwiegende Folgen haben. Solange sich die Gesuchsteller an unsere ablehnenden Entscheide halten, besteht kein Problem. Sollten sie jedoch im Kriegsverlauf unter Druck kommen, könnte die Lage eintreten, dass Ueberflüge dennoch forciert werden. Um ihre Glaubwürdigkeit unter Beweis zu stellen, müsste die schweizerische Regierung reagieren. Bei einem Waffeneinsatz könnte eine ungewollte und unkontrollierbare Eskalation eintreten, die der politischen Zielsetzung widerspräche und unserem internationalen Ansehen abträglich wäre.

Es ist ferner zu bedenken, dass es sich im Golf nicht um einen Konflikt zwischen zwei verfeindeten Staaten handelt, sondern um eine Aktion im Einklang mit der UNO-Resolution 678 gegen einen Aggressor.

Sofern am Ueberflugsverbot im Zusammenhang mit einem bewaffneten Konflikt festgehalten wird, muss der gangbare Weg zwischen der Glaubwürdigkeit des Verbots einerseits und dessen unangemessener Durchsetzung gefunden werden. Eine vertretbare Lösung könnte wie folgt aussehen:

- Erteilung von Ausnahmegewilligungen für den Transport von Verwundeten.
- Ueberwachung unseres Luftraumes durch militärische Radars rund um die Uhr mit täglicher Auswertung der Flugbewegungen.
- Stichprobenweise Luftpolizei-Einsätze zur Identifikation bewilligter Ueberflüge und nicht identifizierter Luftfahrzeuge bei Tag und ausnahmsweise bei Nacht.

Mit diesen Massnahmen würde sichtbar gemacht, dass wir die Benützung unseres Luftraumes nicht freigeben und auch eine entsprechende Kontrolle durchführen. Die vorgeschlagenen Ausnahmegewilligungen würden zudem die Wahrscheinlichkeit der missbräuchlichen Benützung unseres Luftraumes verringern.

Unter diesen Voraussetzungen wäre auch keine Einschränkung des Luftverkehrs notwendig.

Der politische Handlungsspielraum wäre mit den vorgeschlagenen Massnahmen ausreichend gewährleistet, um je nach Entwicklung der Lage Anpassungen im Sinne der Verschärfung oder Liberalisierung vorzunehmen.

SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT
CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
CONFEDERAZIONE SVIZZERA

Doc/Nr 24 octobre 1990
Dossier
Objet

8. Anträge

- 8.1. Am Grundsatz des Ueberflugverbots für ausländische Militärluftfahrzeuge im Zusammenhang mit dem Golfkrieg wird festgehalten.
- 8.2. Bei Ausbruch eines Golfkrieges sind die in Ziff 7 vorgeschlagenen Massnahmen zu treffen.
- 8.3. EDA, EMD und EVED werden mit dem Vollzug beauftragt.

EMD / DMV
30. OKT. 1990
784.2-003

Exportations de matériel de guerre vers les pays impliqués dans la crise

CHEF EIDG. MILITAER-
DEPARTEMENT

CHEF EIDG. VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSEPARTEMENT

- 1. Il est pris connaissance de la note du DF du 6.9.90.
- 2. Il est pris note, en l'approuvant du co-rapport du DPAE (ch. 3 ad 3 et 4; variante 3; ch. 2: variante 2).

Pour extrait conforme,
Le secrétaire:

	Ass.	Akten
EDA		
EDM		
EVED		
...		



EMD / DMV

30. OKT. 1990

784.2-008

**Exportations de matériel de guerre vers les pays impliqués dans la crise
 du Koweït**

Vu la note de discussion du DMF du 6 septembre 1990

Après délibération, il est

décidé:

1. Il est pris connaissance de la note du DMF du 6.9.90.
2. Il est pris note, en l'approuvant du co-rapport du DFAE
 (ch. B ad 3 et 4: variante 2; ch. C 2: variante 2).

Pour extrait conforme,
 Le secrétaire:

[Signature]

Protokollauszug an:				
<input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
	X	EDA	10	-
		EDI		
		EJPD		
	X	EMD	10	-
		EFD		
		EVD		
		EVED		
		BK		
		EFK		
		Fin.Del.		



EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT
FÜR AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN

DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

DIPARTIMENTO FEDERALE DEGLI AFFARI ESTERI

Bern, den 4. Oktober 1990

An den Bundesrat

Kriegsmaterialausfuhr nach in den Irak/Kuwait-Konflikt
involvierten Staaten

Mitbericht

zum Aussprachepapier des Vorstehers des EMD
vom 6. September 1990

Das Aussprachepapier beleuchtet die Frage der Kriegsmaterialausfuhr nach in den Irak/Kuwait-Konflikt involvierten Staaten im Lichte der einschlägigen Bestimmungen des Bundesgesetzes über das Kriegsmaterial vom 30.6.1972 (SR 514.51; nachfolgend KMG) und der bisherigen Praxis und unterbreitet dem Bundesrat sieben Fragen zur Entscheidung. Die vorliegende Stellungnahme enthält eine zusätzliche neutralitätspolitische Beurteilung (A) und unterbreitet konkrete Anträge zu den aufgelisteten Fragen (B). Es ist dabei von wesentlicher Bedeutung, dass die jetzt anstehenden Entscheide nicht losgelöst von einer allfällig bei Ausbruch des militärischen Konfliktes einzunehmenden Haltung getroffen werden. Am Schluss der Stellungnahme wird noch auf den engen Zusammenhang zwischen der Waffenausfuhr und der Waffendurchfuhr hingewiesen (C).

C Kriegsmaterialdurchfuhr

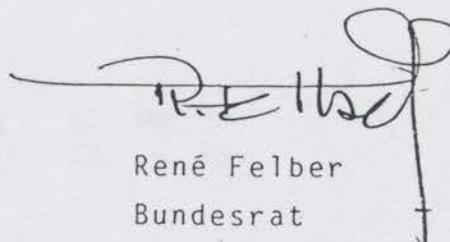
1. Auch zum harten Kern des Neutralitätsrechts gehört die Bestimmung, wonach der neutrale Staat während einer bewaffneten Auseinandersetzung die Durchfuhr von Truppen, Munitions- und Verpflegungskolonnen der Kriegführenden durch sein Gebiet nicht gestatten darf (Artikel 5 i.V.m. Artikel 2 des Haager Abkommens vom 18. Oktober 1907). Die Kriegsmaterialdurchfuhr in der Luft und zu Land sollte daher, um eine **kohärente** Neutralitätspolitik zu gewährleisten, möglichst gleich wie die Frage der Kriegsmaterialausfuhr geregelt sein.

2. Folglich ist die **Alternative:**

Militärtransporte über oder durch die Schweiz sollten zur Zeit nur erteilt werden, sofern Gewähr besteht, dass die transportierten Kriegsmateriallieferungen nicht für einen allfälligen militärischen Einsatz im Krisengebiet bestimmt sind (Folgen gemäss Variante b).

oder

Solche Transporte werden im Rahmen der bisherigen Praxis weiterhin und bei Ausbruch eines militärischen Konfliktes nur unter den obgenannten Einschränkungen bewilligt (Folgen gemäss Variante a).


René Felber
Bundesrat