

**Zeitschrift:** Pionier : Zeitschrift für die Übermittelungstruppen

**Herausgeber:** Eidg. Verband der Übermittelungstruppen; Vereinigung Schweiz. Feld-Telegraphen-Offiziere und -Unteroffiziere

**Band:** 57 (1984)

**Heft:** 2

**Rubrik:** Panorama

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 22.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

De ce fait, personne ne saurait raisonnablement exiger des grandes puissances la suppression de tous les satellites. Ils ont depuis longtemps leur utilité, et servent l'ensemble de la communauté internationale. La stabilité stratégique, de surcroît, est assurée depuis longtemps entre les supergrands. Si la démilitarisation de l'espace extra-atmosphérique devait avoir une chance quelconque, c'est bien dans un domaine très limité, celui des satellites antisatellites. Car leur mise au point n'en est qu'à ses débuts. Il s'agit de systèmes extrêmement complexes et d'une efficacité, pour l'heure, bien relative. De ce fait, la poursuite de leur développement et les essais relatifs à ces armes pourraient certainement être interdits.

Lors des négociations soviéto-américaines de 1979 (ASAT), l'on avait déjà posé des jalons pour une telle interdiction. Sans succès, apparemment, parce que l'URSS estimait jouir d'une certaine avance sur les Etats-Unis, avance qu'elle ne voulait pas perdre. Or elle vient de prendre elle-même l'initiative d'une reprise de ces discussions, par la bouche du premier secrétaire Andropov. Aujourd'hui, la situation semble s'être renversée: l'URSS se sent de plus en plus à la remorque en regard du programme spatial américain, qui, comme on sait, connaît des développements spectaculaires. Il faut donc admettre que les Américains sont en train de travailler à des systèmes antisatellites qui sont en avance de plusieurs années sur les recherches soviétiques parallèles.

Comme très souvent, les Soviétiques tentent de se servir du contrôle des armements pour enchaîner leur rival américain, et de la maintenir le plus possible au même stade qu'eux. Y parviendront-ils cette fois? La question reste posée. Mais tôt ou tard, les deux superpuissances devront bien se demander si une véritable démilitarisation de l'espace ne serait pas plus profitable à leur sécurité. Peut-être se posent-ils même la question de savoir qui leur a donné le droit, bien arbitraire, de disposer d'un espace infini, sur lequel, tout compte fait, l'ensemble de l'humanité a des droits aussi.

«Gazette de Lausanne», avec l'aimable et gracieuse autorisation de la rédaction.

## PANORAMA

*Präsentation einer Untersuchung über die Neutralität der Schweiz durch unser ZV-Mitglied, Richard Gamma, 1. Teil*

# Boykott der Swissair-Flüge in die Sowjetunion

*Sind der 14tägige Boykott von Swissair-Flügen in die Sowjetunion und die Verweigerung der Landeerlaubnis für Aeroflotflüge in der Schweiz im Gefolge des Abschusses des südkoreanischen Jumbo-Jets neutralitätskonform und staatsrechtlich zulässig?*

### Reaktionen auf «eine Panne im System»

«Kaum mehr als eine Panne im System» nannte der ehemalige amerikanische Außenminister Henry Kissinger in einem Interview den Abschuss des südkoreanischen Jumbo-Jets auf dem Flug KAL 007 vom 1. September 1983 durch sowjetische Abfangjäger, gleichzeitig aber auch «ein Verbrechen, barbarisch».¹ Letzteres war denn auch durchwegs der Tenor in der Presse, zumindest in der westlichorientierten. Die Empörung schlug sich in zahlreichen Kommentaren und Leserbriefen² nieder, der Abschuss wurde politisch ausgeschlachtet.

Für die Sicherheit der Personen und Waren an Bord sowie des Flugzeugs selbst ist nach allgemeiner Regelung (im Osten wie im Westen) der Flugzeugkommandant verantwortlich.<sup>3</sup> Es war deshalb nicht verwunderlich, dass die internationale Linienpilotenvereinigung (IFALPA) sehr schnell nach dem Jumboabschuss gegen den Vorfall protestierte und Sanktionen gegen die Sowjetunion forderte. Durch die entsprechenden nationalen Vereinigungen (in der Schweiz durch die AEROPERS) wurde die Forderung nach Massnahmen an die im Linienverkehr mit der UdSSR stehenden LVG, resp. deren Regierungen, weitergeleitet. Der Ruf nach Sanktionen wurde durch die öffentliche Meinung unmittelbar nach dem Abschuss noch verstärkt.

Am 7. September 1983 erhielt die Direktion der SWISSAIR das Gesuch der AEROPERS, sich dem Boykott der IFALPA anzuschliessen.<sup>4</sup>

Die SWISSAIR leitete das Gesuch am 8. September 1983 an das EVED weiter.<sup>5</sup> Die Erklärung der Landesregierung wurde am 14. September veröffentlicht. Bundesrat Schlumpf, Vorsteher des EVED, nahm gleichentags an einer Pressekonferenz dazu Stellung.<sup>6</sup>

Die bisher beschriebenen Fakten aus der Zeit zwischen dem 1. und dem 14. September 1983 werden z.T. ihren Niederschlag in der rechtlichen Beurteilung der Erklärung der Landesregierung vom 14.9.1983<sup>7</sup> finden. Die rechtliche Erörterung des Abschusses ist zwar nicht Thema dieser Arbeit, wird aber doch teilweise zu beachten sein, insbesondere bei der Frage, ob der Flugzeugabschuss die Verletzung eines bestehenden Vertrages nach sich ziehe. Ganz allgemein ist festzustellen, dass die Pressemeldungen über den Abschuss wie auch über die Erklärung des Bundesrates den politischen Argumenten zuviel, den rechtlichen hingegen zuwenig bis gar keinen Raum liessen. Die Massnahmen des Bundesrates werden auf die folgenden drei wesentlichen Probleme hin untersucht:

Ist der Bundesrat für die getroffenen Massnahmen überhaupt zuständig? Wie ist die

einseitige Suspendierung eines bilateralen Abkommens zu beurteilen?<sup>8</sup> Ist die Erklärung des Bundesrates mit der schweizerischen Neutralität vereinbar?

### Staatliche Zuständigkeit für die Massnahmen

#### Besondere rechtliche Stellung der SWISSAIR

Die SWISSAIR ist eine Aktiengesellschaft nach schweizerischem Recht, mit Sitz in Zürich.<sup>9</sup> Es stellt sich deshalb die Frage, weshalb die SWISSAIR nicht einfach von sich aus den Flugverkehr mit der UdSSR einstellen konnte, d.h. wie irgendein privates Unternehmen, dementsprechend auch ohne politische Konsequenzen.

#### Konzessionsabhängigkeit der SWISSAIR

Grundlage für die Regelung des Luftverkehrs in der Schweiz ist Art. 37<sup>ter</sup> BV (angenommen am 22.5.1921).<sup>10</sup> Er weist die Gesetzgebungskompetenz dem Bund zu. Nach übereinstimmender Ansicht handelt es sich dabei um eine ausschliessliche Gesetzgebungskompetenz des Bundes, die als Voraussetzung für ein rechtliches Monopol gilt. Im Gegensatz zu Eisenbahn (SBB) und Post (PTT) sind Leistungen, die den Luftverkehr betreffen, nie durch bundeseigene Anstalten erfüllt worden. Sondern man hat für die Lösung dieser Aufgabe im Monopolbereich «Luftfahrt» das System der Konzessionierung gewählt. Die Art. 27–32 LFG<sup>11</sup> regeln die Konzession für die gewerbsmässige Luftfahrt. Auch für den Betrieb von Flugplätzen ist eine Konzession erforderlich (Art. 36 LFG). In beiden Fällen ist das EVED für die Verleihung der Konzession zuständig (Art. 28 Abs. 1 und 37 Abs. 1 LFG). Die noch heute gültige Konzession datiert vom 19. Dezember 1966.<sup>12</sup>

Die Direktion der SWISSAIR hat also zu Recht den Antrag der AEROPERS (Vgl. oben) an das EVED weitergeleitet, das allein für die Erteilung, somit auch für die Aufhebung und den Entzug, einer Konzession resp. eines Teilbereichs zuständig ist.<sup>13</sup>

#### SWISSAIR, eine gemischtwirtschaftliche Unternehmung

Obwohl die SWISSAIR kein Staatsbetrieb ist, hat sie eine besondere rechtliche Stellung. Sie ist eine sogenannte gemischtwirtschaftliche Unternehmung,<sup>14</sup> d.h. ein oder mehrere Gemeinwesen sind in einem gewissen Umfang daran beteiligt.<sup>15</sup> Diese Besonderheit drückt sich schon in der Firma «Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft», in den Grundsätzen

### Abkürzungsverzeichnis

AEROPERS	Organisation des fliegenden Personals der SWISSAIR
AS	Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen
AUA	Austrian Airlines
BaZ	«Basler Zeitung»
BV	Schweizerische Bundesverfassung
CICA	Convention on international civil aviation (Akten von Chicago vom 7.12.1944)
CINA	Convention internationale portant réglementation de la navigation aérienne (Luftverkehrsabkommen von Paris vom 13.10.1919)
EDA	Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
IATA	International Air Transport Association (Paris)
ICAO	International Civil Aviation Organization (Montreal)
IFALPA	Internationale Föderation der Linienpiloten
KAL	Korean Airlines
LFG	Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz) SR 748.0
LVA	Luftverkehrsabkommen
LVG	Luftverkehrsgesellschaft
NZZ	«Neue Zürcher Zeitung»
SR	Systematische Sammlung des Bundesrechts
UN-Charta	Charta der Vereinten Nationen (vom 26.6.1945)
VAS	Verkehrsaktionsammlung
VRK	Wiener Konvention über das Vertragsrecht (vom 23.5.1969)

zen der SWISSAIR<sup>16</sup> oder auch im Sprachgebrauch aus, wo üblicherweise von der nationalen LVG gesprochen wird. Diese häufige Identifikation SWISSAIR-Schweiz<sup>17</sup> ist entsprechend zu berücksichtigen, wenn die SWISSAIR durch Massnahmen betroffen ist.

#### Kompetenzordnung in der Aussenpolitik<sup>18</sup>

Aus den bisherigen Ausführungen ergibt sich klar die Zuständigkeit des Bundes für Angelegenheiten der Luftfahrt. Noch nicht geklärt ist aber damit die Kompetenz des Bundes zu aussenpolitischen Massnahmen sowie die Frage nach dem zuständigen Bundesorgan. Denn die Erklärung des Bunderates vom 14.9.1983 hat eindeutig aussenpolitischen Charakter.

Die bundesstaatliche Kompetenzvermutung zur Führung der Aussenpolitik, gestützt auf Art. 8 BV, gibt im vorliegenden Fall keine staatsrechtlichen Bedenken auf. Zudem können bei der gegebenen Materie keinerlei Kollisionen mit Kompetenzen zugunsten der Kantone eintreten (Art. 37<sup>ter</sup> gegenüber Art. 3 BV).

Schwieriger dürfte es sein, die Frage eindeutig zu beantworten, ob im vorliegenden Fall der Bundesrat befugt war, die Erklärung abzugeben, oder ob dies nicht die Bundesversammlung hätte tun müssen. Im Bereich der Aussenpolitik überschneiden sich nämlich die Kompetenzen der Bundesversammlung (Art. 85 Ziff. 5 und 6 BV) mit denen des Bundesrates (Art. 102 Ziff. 8 und 9 BV). Die Erklärung des Bundesrates betrifft ein bilaterales Abkommen zwischen der Schweiz und der Sowjetunion.<sup>19</sup> Es handelt sich dabei um einen sogenannten «Vertrag in vereinfachter Form»,<sup>20</sup> d.h. abgeschlossen allein vom Bundesrat, ohne spezifische Genehmigung der Bundesversammlung.

Die Erklärung zu einem aktuellen Geschehnis

musste außerdem in nützlicher Frist abgegeben werden. Die Kompetenz des Bundesrates zur Bestimmung der Aussenpolitik in Tagesthemen steht außer Zweifel.

Aus den bisherigen Ausführungen folgt, dass der Bundesrat für die Erklärung vom 14. September 1983 und zu den getroffenen Massnahmen zuständig und berechtigt ist, zumindest von der Materie (Luftfahrt, Aussenpolitik) und von der Kompetenzverteilung her. Noch nichts ausgesagt – vor allem nichts vorweggenommen – ist dabei aber bezüglich der Fragen über die Suspendierung des Staatsvertrages und über die Neutralität.

<sup>1</sup> Der «Spiegel» Nr. 40 vom 3.10.1983, 160.

<sup>2</sup> «BaZ» Nr. 218 vom 17.9.1983; «Weltwoche» Nr. 40 vom 6.10.1983.

<sup>3</sup> Wildfried BERGMANN, *Sowjetisches Luftrecht* (Köln usw. 1980) 122/123.

<sup>4</sup> «NZZ» Nr. 215 vom 15.9.1983. Die IFALPA forderte ein 60-tägiges Flugverbot von zivilen Flügen in die UdSSR; dieser Forderung wurde aber in keinem Land Folge geleistet.

<sup>5</sup> «NZZ» Nr. 215 vom 15.9.1983 und Telex der SWISSAIR-Direktion (Zürich) vom 8.9.1983 an die PR Consultants der Niederlassungen (zuhanden der Presse).

<sup>6</sup> «NZZ» Nr. 215 und «BaZ» Nr. 216 vom 15.9.1983.

<sup>7</sup> Zitiert nach «NZZ» Nr. 215 vom 15.9.1983: «In der Folge des Abschusses eines Jumbo-Flugzeuges der Korean Airlines durch ein sowjetisches Jagdflugzeug hat der Bundesrat die Suspendierung des zivilen Luftverkehrs zwischen der Schweiz und der UdSSR zwischen dem 15. und dem 28. September 1983 beschlossen. Damit will der Bundesrat gegen die Verletzung elementarer Grundsätze des Völkerrechts protestieren. Die Flüge der Aeroflot nach der Schweiz sowie das Überfliegen der Schweiz durch sowjetische Flugzeuge sind in dieser Zeit verboten. Die Swissair-Flüge nach der Sowjetunion werden in diesen zwei Wochen suspendiert. Der Bundesrat entspricht damit auch einem Gesuch der Swissair um Entbindung von der Konzessionspflicht zur Bedienung Moskaus. Das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten ist beauftragt worden, den sowjetischen Botschafter in der Schweiz zu zitieren, um diese Massnahmen zu erläutern und die Sowjetunion aufzufordern, die Familien der 269 Opfer des Flugzeugabschusses angemessen zu entschädigen.»

<sup>8</sup> In allen Pressemeldungen war nur die Rede von der Suspendierung des zivilen Luftverkehrs zwischen der Schweiz und der UdSSR. Dass diesem zwischenstaatlichen Luftverkehr ein bilaterales Abkommen zugrunde liegt, wurde nirgends erwähnt. («NZZ» Nr. 215, «BaZ» Nr. 216, «Solothurner Zeitung» Nr. 215, alle vom 15.9.1983).

<sup>9</sup> Art. 1 der Statuten der SWISSAIR, vergl. Anhang II, zit. nach THOMANN, SWISSAIR, Anhang IV.

<sup>10</sup> Zu Entstehung und Inhalt des Art. 37<sup>ter</sup> BV: THOMANN, SWISSAIR 46 ff.

<sup>11</sup> Bundesgesetz über die Luftfahrt vom 21.12.1948, SR 748.0.

<sup>12</sup> Vergl. Anhang I, zit. nach THOMANN, SWISSAIR, Anhang III.

<sup>13</sup> Es ist also falsch von «Der von der SWISSAIR und dem Bundesrat am Mittwoch beschlossene 14tägige Boykott...» zu sprechen («NZZ» Nr. 215 vom 15.9.1983). Das EVED, resp. der Bundesrat auf dessen Antrag, kann auch gegen den Willen der SWISSAIR beschließen. Die SWISSAIR drückt sich denn auch sehr zurückhaltend aus: «...although the management generally considers boycott measures on the part of professional associations as unfit means for the solution of political problems...» (Telex vom 8.9.1983, vgl. Ann. 5).

<sup>14</sup> Zu Wesen, Inhalt und Problematik der gemischten wirtschaftlichen Unternehmung = THOMANN, SWISSAIR, insbesondere 172ff.

<sup>15</sup> Die Beteiligung von Bund, Kantonen und Gemeinden hat ihre Grundlage in den Art. 102 und 103 LFG und findet ihren Niederschlag in den SWISSAIR-Statuten Art. 2 Abs. 3 (Kapitalbeteiligung) und Art. 12 Abs. 3 (Zusammensetzung des Verwaltungsrates), Vgl. Anhang II.

<sup>16</sup> «Die Obersten Grundsätze der SWISSAIR», Anhang III zit. nach THOMANN, SWISSAIR, Anhang VI.

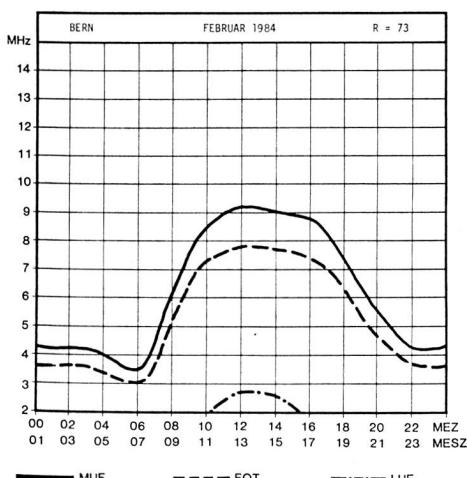
<sup>17</sup> Diese Identifikation dürfte bei der SWISSAIR bei einer Beteiligung von rund 25% der «öffentlichen Hand» (Bund, Kantone, Gemeinden) besonders dank Namen und Hoheitszeichen sehr gross sein, verglichen etwa mit der LUFTHANSA (mit einer Beteiligung von Bund und Ländern von rund 80%). (Zahlen nach: Der Staatsbürger, «Verkehr» Nr. 2/1982 S. 25f. und THOMANN, SWISSAIR, 319).

<sup>18</sup> Vgl. zum folgenden Abschnitt: Luzius WILDHABER, Bundesstaatliche Kompetenzausscheidung und Kompetenzverteilung innerhalb der Bundesorgane in Handbuch der schweizerischen Aussenpolitik, Kap. 10. und 11., 237–273.

<sup>19</sup> «Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepublik über den Luftverkehr» vom 8.6.1967; dt. Fsg. in AS 1968, 1098; Vgl. Anhang IV.

<sup>20</sup> WILDHABER a.a.O. 271ff.

## Frequenzprognose Februar 1984



#### Definition der Werte:

- R Prognostizierte, ausgeglichene Zürcher Sonnenfleckenrelativzahl
- MUF (Maximum Usable Frequency) Medianwert der Standard-MUF nach CCIR
- FOT (Frequence Optimum de Travail) Günstige Arbeitsfrequenz, 85% des Medianwertes der Standard-MUF, entspricht demjenigen Wert der MUF, der im Monat in 90% der Zeit erreicht oder überschritten wird.
- LUF (Lowest Useful Frequency) Medianwert der tiefsten noch brauchbaren Frequenz für eine effektiv abgestrahlte Sendeleistung von 100 W und eine Empfangsfeldstärke von 10 dB über 1 µV/m

Mitgeteilt vom Bundesamt für Übermittlungstruppen, Sektion Planung

## FTG AKTUELL



Das Schloss Schwyz oder Montebello aus der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts in Bellinzona.  
Le château de Montebello (seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle) à Bellinzona.

#### Assemblea generale 1984

L'Assemblea generale 1984 avrà luogo a Bellinzona il 1. giugno ed a giorni riceverà la relativa documentazione. Si riservi la data.

L'Assemblée générale 1984 aura lieu à Bellinzona le 1<sup>er</sup> juin. Dans quelques jours nous vous

enverrons la documentation. Nous vous prions de réserver la date.

Die Generalversammlung 1984 wird am 1. Juni in Bellinzona stattfinden, und in den nächsten Tagen werden Sie die benötigte Dokumentation erhalten. Reservieren Sie sich dieses Datum.