

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Terrorismus, Luftfahrt
Akteure	Österreich
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Burgos, Elie
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Mach, André
Schubiger, Maximilian
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Burgos, Elie; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Mach, André; Schubiger, Maximilian; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Terrorismus, Luftfahrt, Österreich, 1990 – 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Aussenpolitik	1
Zwischenstaatliche Beziehungen	1
Landesverteidigung	1
Militäreinsätze	1
Infrastruktur und Lebensraum	2
Verkehr und Kommunikation	2
Verkehrspolitik	2
Luftfahrt	3

Abkürzungsverzeichnis

UNO	Organisation der Vereinten Nationen
EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
SiK-SR	Sicherheitspolitische Kommission des Ständerates
SiK-NR	Sicherheitspolitische Kommission des Nationalrates
EU	Europäische Union
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
WEF	World Economic Forum
EG	Europäische Gemeinschaft

ONU	Organisation des Nations unies
AELE	Association européenne de libre-échange
CPS-CE	Commission de la politique de sécurité du Conseil des Etats
CPS-CN	Commission de la politique de sécurité du Conseil national
UE	Union européenne
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
WEF	World Economic Forum
CE	Communauté européenne

Allgemeine Chronik

Aussenpolitik

Aussenpolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.01.1991
ANDRÉ MACH

Quelques jours plus tard, après plusieurs séances extraordinaires consacrées à la crise du Golfe, le **Conseil fédéral** a pris le contre-pied des déclarations de son secrétaire d'Etat aux affaires étrangères et s'est prononcé pour une **neutralité stricte**, exprimant ainsi sa fidélité à une application traditionnelle du droit de neutralité, codifié dans le traité de la Haye (1907). Le Conseil fédéral a justifié sa décision comme suit: il faut distinguer sanctions économiques et autorisation de survol; le conflit du Golfe peut toujours se transformer en un conflit entre deux Etats; le maintien de la stricte neutralité réduit les risques de terrorisme; une telle position de la Suisse augmente ses chances de pouvoir jouer un rôle d'intermédiaire et, enfin, le cas de l'Autriche est différent car elle est membre de l'ONU. Tous les partis gouvernementaux ont approuvé la position du Conseil fédéral; cependant le porte-parole du Parti radical a estimé que la position de stricte neutralité était en contradiction avec l'adoption des sanctions économiques contre l'Irak.¹

Zwischenstaatliche Beziehungen

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2007
ELIE BURGOS

Le Conseil national a adopté, par 148 voix contre 2, l'Accord avec l'Autriche concernant la **sécurité aérienne contre les menaces aériennes non militaires**.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.03.2008
ELIE BURGOS

A l'instar du Conseil national en 2007, le Conseil des Etats a adopté l'Accord avec l'Autriche concernant la **sécurité aérienne contre les menaces aériennes non militaires**.³

Landesverteidigung

Militäreinsätze

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.03.2018
MAXIMILIAN SCHUBIGER

Der Bundesrat publizierte im Herbst 2017 seine Botschaft zu einem Abkommen mit Österreich, worin es um die Zusammenarbeit mit dem Nachbarn im Bereich des Luftpolizeidienstes ging. Zur **Sicherung des Luftraums gegen nichtmilitärische Bedrohungen aus der Luft** wurde beabsichtigt, nötige Einsätze bereits auf dem fremden Staatsgebiet zu beginnen. Eine Zusammenarbeit sei unerlässlich, da nur so der schweizerische Luftraum genügend gesichert werden könne. Bereits mit Deutschland, Frankreich und Italien hat die Schweiz entsprechende Vereinbarungen. Mit Österreich habe man bis anhin nur Luftlagedaten ausgetauscht, grenzüberschreitende Einsätze seien nicht gestattet gewesen. Das solle sich ändern. Gerade bei Anlässen wie dem WEF sei eine Sicherheitslücke vorhanden, wenn die Einschränkung des Luftraumes nicht über beiden Staatsgebieten durchgesetzt werden könne. Das vorliegende Abkommen solle nun umsetzen, was während des WEF-Jahrestreffens 2017 in einem Pilotversuch bereits getestet worden und beidseits auf positive Resonanz gestossen sei. Man wolle die Zusammenarbeit formalisieren und verspreche sich daraus erhebliche Sicherheitsgewinne, erklärte der Bundesrat.

Der Ständerat befasste sich als Erstrat mit dem Staatsvertrag. Er sah keine Einwände und gestattete die Ratifizierung mit 34 Stimmen einstimmig. Bereits die vorberatende Kommission stellte sich vorbehaltlos hinter das Abkommen. Es sei unumgänglich, mit den Nachbarstaaten solche Abkommen zu treffen, so Kommissionssprecher Dittli (fdp, UR). Es gebe überdies keine Bedenken in Sachen Neutralitätspolitik, da es nicht um die eigentliche Verteidigung des Luftraumes, sondern um den Luftpolizeidienst gehe. Weiter entspreche das Abkommen mit Österreich jenen Vereinbarungen, welche die Schweiz mit anderen Nachbarstaaten auch eingegangen sei. Auch der Nationalrat wird sich noch mit der Vorlage befassen müssen, bevor sie inkrafttreten kann.⁴

Das Abkommen mit Österreich bezüglich der **Sicherung des Luftraums gegen nichtmilitärische Bedrohungen aus der Luft** war im Zweitrat völlig unbestritten. Nicht nur die SiK-NR hatte einstimmig dessen Annahme empfohlen, sondern auch das Plenum stellte sich uneingeschränkt hinter die Vorlage (140 zu 0 Stimmen). Obwohl seitens des Vertragspartners Österreich eine Unterzeichnung im laufenden Jahr aus zeitlichen Gründen noch nicht sicher war, gab es diesseits des Rheins keine Bedenken zum Übereinkommen. Bundesrat Parmelin zeigte sich zuversichtlich über eine baldige Unterzeichnung.⁵

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

Les pourparlers sur les transports ont débuté quelques jours après l'adoption du mandat de négociations par les ministres de Quinze. Sans surprise, ces tractations ont figuré parmi celles les plus difficiles et n'ont pu être conclues pendant l'année sous revue, à l'instar des autres objets en discussion. En effet, dès le début des négociations, les représentants européens - en réponse aux déclarations helvétiques selon lesquelles il n'était pas question de déroger à l'Accord de transit en ce qui concerne la limite des 28 tonnes - ont fait savoir que la suppression de cette limite constituait l'objectif principal de l'UE. Outre l'argument selon lequel l'entrée en vigueur de l'initiative des Alpes rendait caduque cette mesure, Bruxelles a justifié son intransigeance en affirmant que les incertitudes qui pesaient en Suisse sur la construction des NLFA pouvaient faire craindre le pire, ou du moins ne garantissaient pas l'existence d'infrastructures permettant un volume de transport de marchandises satisfaisant. Elle a également fait référence à la situation de plus en plus intenable de l'Autriche, qui du fait de l'interdiction des 40 tonnes sur le territoire helvétique, avait vu, depuis son entrée dans l'UE, le volume du trafic sur le Brenner augmenter de 20 pour cent. Un autre point qui a empêché toute possibilité d'accord a été la question du cabotage terrestre, l'Union refusant de satisfaire les exigences de la Confédération. Aussi, mis à part des questions de détails, les principaux points de convergence ont concerné les principes du trafic combiné et de la vérité des coûts, Bruxelles, tout en divergeant sur les moyens permettant de mettre en oeuvre ces principes, se rapprochant de la position helvétique. En outre, les deux parties se seraient mises d'accord au sujet du libre accès aux infrastructures ferroviaires. Concernant le volet aérien, la partie suisse n'a pu obtenir un assouplissement de la position de l'UE sur la question du droit de cabotage. L'aspect institutionnel des exigences de l'Union a également posé problème, la Suisse n'acceptant pas que ce soit la Cour européenne de justice de Luxembourg qui soit compétente en cas de litige. Il semble néanmoins que sur cette dernière question, la Confédération ait assoupli sa position.

A ce sujet, il est à noter que la Commission a publié en fin d'année un livre vert sur le trafic routier. Adhérant au principe de la vérité des coûts, la Commission est favorable à une taxation très différenciée selon le kilométrage parcouru, le lieu (régions périphériques ou ville), l'heure de la journée, le bruit et le degré de pollution du véhicule. Mais cette taxation doit, selon la Commission, couvrir les coûts externes du trafic routier, et non pas, contrairement à ce que prône la politique helvétique, avoir comme objectif principal le transfert de la route au rail. Aussi, elle doit respecter le principe du libre choix du moyen de transport.

Devant cette impasse, **les autorités helvétiques ont tenté de débloquent la situation en proposant de mettre entre parenthèses les questions problématiques**, espérant ainsi pouvoir aboutir à un accord minimal, notamment sur le trafic aérien. **La Commission a rejeté cette demande**, estimant qu'en vertu du principe du parallélisme, le domaine des transports ne pouvait être traité indépendamment des autres objets en discussion. A la fin de l'année, il semblait que seule une redéfinition des mandats de négociations respectifs - c'est-à-dire seule une décision politique comprenant du côté helvétique la levée de la limite des 28 tonnes notamment - pouvait relancer les tractations.⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 27.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Luftfahrt

Afin de rechercher une **réglementation unifiée de l'espace aérien de l'Europe de l'Ouest** apte à résoudre les problèmes d'engorgement et de concurrence, la Suisse, l'Islande, la Finlande et l'Autriche avaient demandé à la CE un accord multilatéral étendant à l'AELE l'application de ses directives et règlements adoptés en 1987.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 17.03.2008
NICOLAS FREYMOND

À l'approche du Championnat d'Europe de football 2008, le parlement a approuvé sans discussion **l'Accord entre la Suisse et l'Autriche relatif à la collaboration en matière de sûreté aérienne contre les menaces non militaires**. Identique à l'accord avec l'Allemagne ratifié l'année précédente, le contenu de celui-ci prévoit notamment l'échange systématique de renseignements entre les deux pays et l'amélioration de leurs capacités d'intervention respectives face à une menace concrète.⁷

1) Presse du 17.1.91; Vr, 18.1.91.

2) FF, 2007, p. 6209 ss. ; BO CN, 2007, p. 2047.

3) BO CE, 2008, p. 166 s.

4) AB SR, 2018, S. 109 f.; BBl, 2017, S. 6071 ff.; Medienmitteilung Bundesrat vom 6.9.17

5) AB NR, 2018, S. 1328 f.

6) Presse des 20.5 et 14.11.95; BaZ et JdG, 24.6.95; SGT, 9.11.95; LZ et 24 Heures, 8.11.95.; 24 Heures et BaZ, 21.12.95; JdG, 29.12.95.

7) BO CN, 2007, p. 2047; BO CE, 2008, p. 166 s.