

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	25.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Luftfahrt
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Internationale Beziehungen
Datum	01.01.1989 - 01.01.2019

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Luftfahrt, Internationale Beziehungen, 1990 - 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 25.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Luftfahrt	3

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VBS	Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
APK-SR	Aussenpolitische Kommission des Ständerates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
MWST	Mehrwertsteuer
WEF	World Economic Forum
EASA	European Aviation Safety Agency
EG	Europäische Gemeinschaft
ICAO	Internationale Zivilluftfahrt-Organisation
BR	Bundesrat

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
AELE	Association européenne de libre-échange
CPE-CE	Commission de politique extérieure du Conseil des Etats
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
EEE	l'Espace économique européen
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
WEF	World Economic Forum
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
CE	Communauté européenne
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
CF	Conseil fédéral

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 12.02.1993
SERGE TERRIBILINI

Le rejet par le souverain du traité EEE en 1992 a placé les transporteurs routiers et Swissair dans une position de faiblesse vis-à-vis de leurs concurrents européens. **L'objectif du Conseil fédéral fut donc d'obtenir de la CE l'ouverture de négociations sur le libre-accès des transporteurs aériens et routiers au marché unique.** Répondant à ce vœu, la CE a décidé d'entreprendre des discussions à ce sujet après que le gouvernement eut mis en vigueur le traité sur le transit, ce qui fut fait en début d'année. Affaibli par le rejet du traité EEE, le CF n'a pas posé de conditions à la mise en vigueur du traité. Pourtant, Adolf Ogi avait précédemment fait un lien direct avec l'ouverture de négociations avec la CE sur le problème des transports routiers et aériens.¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 19.11.1993
SERGE TERRIBILINI

C'est en juin que la Commission européenne a demandé au Conseil des ministres de la CE **l'ouverture de négociations avec la Suisse.** Le projet de mandat de négociations soumis au Conseil des ministres par la Commission prévoyait dans une première étape d'ouvrir des négociations bilatérales dans le domaine des transports routiers et aériens et sur la libre circulation des personnes. Le lien établi entre ces deux thèmes a provoqué des protestations de la part des négociateurs suisses. Un peu plus tard, le Conseil des ministres a modifié le cadre des négociations en l'assouplissant et en l'élargissant quelque peu. C'est ainsi que trois autres dossiers y furent intégrés et qu'il fut renoncé à établir un lien juridique entre eux. Le Conseil fédéral fut satisfait de ces propositions. Les négociations entre la Suisse et la CE devaient débuter en 1994.²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 22.11.1994
SERGE TERRIBILINI

Dans un premier temps, les ministres des transports des Douze n'ont pas été entièrement convaincus par les propositions helvétiques. Après explications complémentaires de la Suisse, la Commission européenne a toutefois relevé que les propositions helvétiques pouvaient satisfaire les exigences européennes en ce sens qu'elles étaient non discriminatoires, conformes à l'accord sur le transit et garantissaient le libre choix entre rail et route. Fin novembre, les ministres des transports de l'UE, assistés de celui de l'Autriche, ont ainsi décidé de **débloquer la situation entre la Suisse et ses partenaires.** Ils ont demandé à la Commission de reprendre la préparation des directives de négociations **dans le secteur des transports routier et aérien.** L'ouverture de ces dernières n'a été fixée que pour le printemps 1995, contrairement aux autres dossiers (agriculture, recherche, libre circulation des personnes, accès aux marchés publics et obstacles techniques aux échanges) pour lesquels les discussions ont été entamées à la mi-décembre.³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.02.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les négociations entre la Suisse et l'Union européenne sur la question des transports aériens et terrestres ont enfin pu débuter au printemps. Après deux ans de travaux préparatoires et d'atermoiements, dus entre autres à l'adoption de l'initiative des Alpes en 1994, les ministres des transports des Quinze ont adopté le mandat de négociations présenté par la Commission européenne. Cette ouverture des pourparlers, promise par les Etats-membres pour le début de l'année, était pourtant loin d'être acquise quelques semaines auparavant: la Suisse ayant paraphé avec les Etats-Unis en février un accord de libéralisation de l'espace aérien entre les deux pays, certains pays membres de l'Union, principalement l'Italie et le Portugal, qui craignaient des conséquences négatives pour leur compagnie nationale, ont fait pression pour que l'ouverture des négociations soit retardée jusqu'à ce que la Confédération dénonce cet accord. Heureusement pour la Suisse, les ministres européens, plus particulièrement ceux britannique et français, ont estimé qu'il n'était plus possible de repousser à plus tard la perspective d'un accord indispensable aux deux parties. Les ministres européens ont néanmoins chargé la Commission de procéder à une étude sur les conséquences de l'accord «open sky» sur le marché aérien européen. Ils ont également exigé qu'une clause soit introduite dans le futur accord avec la Suisse afin de permettre à l'UE de rompre ce dernier si la Confédération devait signer un traité avec

des pays tiers à même de porter préjudice à l'Union. En fin d'année, la Commission européenne a rendu publiques les conclusions de son étude, estimant que l'accord entre la Suisse et les Etats-Unis n'avait qu'une influence négligeable sur le marché aérien européen et que, par conséquent, il ne devait pas affecter les négociations entre l'UE et la Suisse.⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 20.03.1995

ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Concernant le volet aérien, la position communautaire a été encore moins généreuse.

En effet, contrairement à ce qu'avait laissé entendre en début d'année la Commission européenne, les ministres des transports ont accordé uniquement aux compagnies aériennes helvétiques un droit de trafic illimité, et non celui d'effectuer des vols intra-communautaires (droit de cabotage), même s'ils ont laissé entrevoir que ce droit pourrait être accordé si la Suisse faisait des concessions sur la question des 40 tonnes ainsi que sur celle de la libre circulation des personnes. La principale raison de ce revirement de l'Union trouve son origine dans l'accord «open sky» paraphé par la Confédération et les Etats-Unis. N'ayant pas obtenu de renvoyer à plus tard l'ouverture des négociations, les Etats membres qui s'opposaient le plus vivement à l'accord helvético-américain ont convaincu les ministres des transports européens de prendre cette mesure, considérée par beaucoup de rétorsion. L'UE a également invoqué, à titre justificatif, le manque de symétrie d'une telle libéralisation, le marché européen étant cinquante fois plus grand pour les compagnies helvétiques que ne l'est celui suisse pour les compagnies européennes. En outre, les ministres des Quinze ont exigé que la Confédération reprenne la législation communautaire en matière de tarifs et de concurrence aérienne et qu'en cas de litige, la Cour européenne de justice soit compétente.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 20.05.1995

ALEXANDRE FÜZESSÉRY

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.⁵

Luftfahrt

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 15.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Toujours en vue de répondre à l'augmentation du trafic, **la Suisse et la France ont paraphé un accord sur l'harmonisation des systèmes de contrôle aérien visant à mieux orchestrer la sécurité aérienne entre les deux pays**. La mise en oeuvre de ce texte devrait assurer une meilleure fluidité du trafic, ce qui, en premier lieu, se traduirait concrètement par une diminution des retards, une rationalisation et un surcroît d'efficacité tant pour les équipages des avions que dans l'organisation de la navigation en général.⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 27.12.1990
SERGE TERRIBILINI

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: 28.12.1990
SERGE TERRIBILINI

La CE, qui avait d'abord manifesté le souci de rechercher une **uniformisation ouest-européenne en matière de trafic aérien**, a finalement décidé de n'entamer, dans l'immédiat, des négociations qu'avec la Norvège et la Suède et ce, sur pression du Danemark, qui gère de concert avec ces deux pays la compagnie SAS (Scandinavian Airlines System). Cette décision a été qualifiée d'inadmissible par J.-P. Delamuraz et d'aucuns la mettent en rapport avec les discussions en cours, plus ou moins bloquées, sur le transit alpin.⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 11.02.1991
SERGE TERRIBILINI

Faisant suite à la catastrophe de Lockerbie (GB) en 1988, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a organisé **une conférence à Montréal**, à laquelle la Suisse prit part, **afin d'élaborer une Convention internationale sur les explosifs plastic**. Le principe de ce texte est d'enjoindre aux pays produisant du plastique d'utiliser des agents de détection lors du processus de fabrication, permettant ainsi un repérage facile. Parallèlement, il s'agit d'interdire la production, l'importation ou l'exportation d'explosif non marqué.⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 10.05.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a présenté au parlement son message concernant **la prolongation de la phase de production des lanceurs européens Ariane**. Les recherches effectuées sur le système de transport spatial Ariane avaient été menées au sein de l'Agence spatiale européenne (ASE), dont la Suisse est membre. Estimant que cette organisation intergouvernementale n'était pas une structure satisfaisante pour l'exploitation commerciale des lanceurs Ariane, l'ASE avait finalement décidé de créer pour cela une société anonyme de droit privé: Arianespace. En 1982, les Chambres avaient approuvé la déclaration formant la base juridique du transfert de la production en série du lanceur à cette société. Ce texte étant arrivé à échéance, le message propose au parlement de le renouveler jusqu'en l'an 2000.⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.06.1991
SERGE TERRIBILINI

En 1989, le Conseil fédéral avait donné son accord à la participation de la Suisse à **Eurocontrol, Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne**. Ce projet a été adopté à l'unanimité par le parlement.¹⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 14.12.1991
SERGE TERRIBILINI

Les négociations menées par la Suisse avec la CE sur l'EEE ou le transit alpin ont provoqué beaucoup d'inquiétudes pour Swissair. En effet, la CE avait lié l'inclusion de la Suisse dans le système aérien européen libéralisé à la réussite d'un traité sur le transit. Swissair a ainsi pressé le gouvernement de parvenir à un accord sur ces deux dossiers, afin de pouvoir éviter de souffrir de discriminations dans le système de concurrence qui se met en place. L'aboutissement des négociations a réjoui Swissair, qui a entendu soutenir une adhésion de la Suisse à la CE.

Face à cette concurrence accrue, Swissair, Austrian Airlines et Scandinavian Airlines ont décidé d'intensifier leur coopération afin de réduire les frais et améliorer la pénétration sur les marchés, mais elles ont exclu l'idée de fusion à court terme.¹¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.05.1992
SERGE TERRIBILINI

L'accord **EEE** couvrait également le trafic aérien. La substance du traité prévoyait la **libéralisation complète de ce type de transport**, ce qui aurait impliqué une liberté absolue pour quiconque d'établir son entreprise aérienne où que ce soit. Par extension, les règles générales de l'EEE se seraient appliquées intégralement à ce domaine (les quatre libertés, les aides étatiques et la concurrence). En outre, le traité entendait réprimer les abus de position dominante. Cette réglementation aurait permis à la Suisse de pouvoir librement accéder au marché européen sans subir de discriminations, ce qui aurait dû compenser largement certains désavantages impliqués par cette situation (tarifs, TVA). Une telle position était ardemment recherchée par les autorités helvétiques depuis quelques années. Ces dernières entendaient même parvenir à un accord allant dans ce sens avec la CE, mais celle-ci n'avait entrepris des négociations en 1990 qu'avec la Norvège et la Suède.¹²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 16.12.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Berlin, via son ministre des Transports Reinhard Klimmt, a annoncé en mai sa décision à Moritz Leuenberger et au Conseil fédéral de **résilier l'accord international de 1984 réglant les vols à destination et en provenance de Zurich qui empruntent l'espace aérien allemand**. Une négociation, dans laquelle l'Allemagne exigeait de la Suisse une réduction radicale des survols de son espace aérien proche de Kloten, avait été entamée depuis 1998, mais elle n'avait abouti à rien. Dans les négociations qui avaient été menées, la Suisse était représentée par l'Office fédéral de l'aviation (OFAC). Cette dernière, de concert avec Zurich et la direction de Swissair, n'a pas voulu faire de concessions. Par cet acte unilatéral, le gouvernement allemand est venu au secours du village allemand de Hohentengen, distant d'une quinzaine de kilomètres de Kloten. Au lieu des 140'000 vols recensés par année, l'Allemagne était prête à n'en tolérer plus que 80'000. En outre, elle réclamait de prolonger de deux heures la fenêtre d'interdiction des vols de nuit, soit entre 21h et 7h au lieu de 22h à 6h. Dès la fin mai 2001, Berlin entendait fixer par voie d'ordonnance ses propres conditions au survol du sol allemand. Les Allemands ont joué finement là où les revendications des populations riveraines de Kloten avaient échoué face aux intérêts de Swissair et de la direction de l'aéroport. La pression était accrue, car au 31 mai 2001 le traité germano-suisse devait être renouvelé, ainsi que la concession pour l'aéroport accordée par le Conseil fédéral au canton de Zurich. Malgré le fait accompli, l'Allemagne a ouvert le dialogue.

La Suisse a été mise dans une situation d'état d'urgence; divers scénarios ont été imaginé avec le DDPS pour **trouver une alternative à l'approche des avions sur le seul axe du nord (Hohentengen)**. La mise à disposition de l'espace militaire de Dübendorf (ZH) et d'Emmen (LU), ainsi que la répartition des nuisances sur la ville de Zurich et ses communes ont été évoquées. Par contre, personne n'avait envisagé de transférer des vols sur Genève ou Bâle. La Suisse fit des contre-propositions à l'Allemagne dans le but de protéger le hub intercontinental; au niveau du nombre des vols, Berne ne voulait pas de plafonnement, mais un socle de départs additionnés d'un pourcentage de la croissance estimée des mouvements aériens pour les dix prochaines années; au niveau des vols, le Conseil fédéral refusait la revendication d'interdiction de vol le week-end, mais acceptait le survol par le sud de l'aéroport. Les contre-propositions suisses ne firent pas mouche et l'antagonisme de départ, à savoir d'un côté Berne qui voulait assurer le développement de Kloten et de l'autre Berlin qui voulait soulager du bruit les riverains allemands de l'aéroport, demeura intact. Le **round de négociations à Waldshut (D) en décembre** a abouti à une impasse totale entre les deux parties: les Allemands n'entrèrent pas en matière sur les propositions suisses et les Suisses refusèrent le plafonnement, estimant qu'il contrevenait à l'accord sur le transit et à la Convention de Chicago sur l'aviation civile de 1944. (Pour les négociations avec l'Allemagne à partir de 2001, voir ici.)¹³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 25.04.2001

PHILIPPE BERCLAZ

Après l'impasse de décembre 2000, la Suisse et l'Allemagne ont réussi à esquisser les contours d'un **compromis sur les vols en provenance et en destination de Zurich**, qui survolent le territoire allemand. Sous la menace d'une ordonnance par laquelle l'Allemagne aurait fixé unilatéralement les conditions de survol de son territoire, Moritz Leuenberger a dû lâcher beaucoup de lest. Dès la ratification du traité, l'interdiction des vols sera étendue de deux heures; à partir du 1er septembre, plus aucun avion en phase d'atterrissage ne pourra survoler la région frontalière allemande entre 22 heures et 6 heures du matin. Avec l'entrée en vigueur de l'horaire d'été 2002, ces vols seront également interdits les jours fériés et les week-ends de 20h à 9h. En outre, les deux parties se sont mises d'accord pour réduire à 100'000 par an le nombre d'avions passant au-dessus du sud de l'Allemagne (réduction de 35%). Berlin et Berne se donnaient 41 mois après la signature officielle pour y arriver. Une clause prévoyait de revoir après huit ans l'ensemble des dispositions à la lumière de l'évolution du trafic et des nuisances sonores qui en découlent. Alors que le Conseil fédéral s'était félicité de la tournure politique des événements, les trois partis gouvernementaux bourgeois refusaient de ratifier l'accord.¹⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.07.2001

PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a approuvé un accord franco-suisse relatif au **contrôle aérien en Suisse occidentale**. Négocié par l'OFAC, la société suisse Skyguide continuera de gérer la partie de **l'espace aérien français** située à l'ouest de Genève. Dans les faits, cet accord, illimité dans le temps, donne à partir du 1 juillet 2001 un cadre juridique à une situation qui existe depuis des dizaines d'années. L'espace aérien surveillé par le centre de contrôle genevois s'étend, côté français, de Besançon à Dijon et Lyon; il englobe aussi une partie du nord de l'Italie, au-delà du versant transalpin du Mont-Blanc. En contrepartie de ses services, l'Etat français versera une compensation à Skyguide de CHF 46,5 millions pour l'année 2002, de CHF 48,6 millions pour 2003 et de CHF 50,8 millions pour 2004.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 27.07.2001

PHILIPPE BERCLAZ

Au terme de la onzième ronde de négociation avec l'Allemagne au sujet de son survol (voir ici), **la gestion du contrôle aérien par Skyguide a été réglée**. L'autorisation d'effectuer les services de contrôle aérien au sud de l'Allemagne a été attribuée à la société suisse.¹⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 05.09.2001

PHILIPPE BERCLAZ

Si les conditions de restrictions du survol de l'espace aérien étaient acceptées par l'Allemagne et la Suisse, les conditions d'application du nouveau régime faisaient l'objet d'un âpre débat. Les négociateurs butaient sur la mise en œuvre des réductions de vols, l'indemnisation des riverains allemands, ainsi le caractère juridique de l'accord. Sur ce dernier point, la Suisse souhaitait obtenir l'assurance que l'accord sur Kloten ne s'appliquera que subsidiairement à des dispositions découlant d'accords existants ou à venir conclu entre la Suisse et l'UE. La Confédération a en plus concédé d'augmenter le nombre de zones d'attentes au-dessus de son propre territoire. Au terme du treizième round, Moritz Leuenberger et son homologue Kurt Bodewig ont réussi à **éliminer leurs dernières divergences**. La réduction des survols entre 2001 et 2005 ne se fera pas par étapes comme le désirait l'Allemagne. Ainsi, pendant la période transitoire de 41 mois, le nombre de survols pourra rester constant, c'est-à-dire au niveau mesuré de 154'000. Le droit suisse sera déterminant pour l'indemnisation des riverains allemands incommodés par le bruit des avions utilisant l'aéroport de Zurich. Concernant la subordination du traité au droit européen et aux accords bilatéraux, Berlin a accepté de se plier au verdict de la Commission européenne que consultera Moritz Leuenberger. Pour le reste, l'accord restait fidèle au compromis trouvé en avril à Berlin.¹⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.10.2001

PHILIPPE BERCLAZ

La Commission européenne a précisé attendre la mise en œuvre de l'accord pour juger si le droit européen est prétérité. Les partis gouvernementaux bourgeois ont manifesté leur mécontentement, alors que le PS réitérait son soutien au Conseil fédéral. Dans les faits, cela c'est traduit par la défiance du Conseil des Etats envers le gouvernement. Par 25 voix contre 5, les sénateurs lui ont demandé, via une recommandation de Schweizer (prd, ZG) (01.3368), d'organiser une vaste consultation avant de signer l'accord aérien. Les sénateurs espéraient suspendre la signature du gouvernement jusqu'à l'entrée en vigueur des accords bilatéraux avec l'UE. Cette recommandation ne l'engageant à rien, le Conseil fédéral a autorisé le DETEC à ratifier l'accord aérien avec l'Allemagne. Le 18

octobre, après trois ans de négociations, l'Allemagne et la Suisse ont **signé l'accord aérien bilatéral**. Ce dernier est entré immédiatement en vigueur. La ratification par le parlement a été agendée à 2002. Tant pour Unique Airport, société concessionnaire de l'aéroport international de Kloten, que pour Swissair/Crossair et les cantons riverains (Thurgovie, Schaffhouse, Argovie et Zurich), le plus dur restait à venir. L'ensemble des acteurs est appelé à coopérer autour d'une "**table ronde**" instituée par la Confédération. Il s'agira d'élaborer un nouveau concept d'exploitation de l'aéroport zurichois, qui tienne compte du transfert en Suisse de 50'000 vols sur les 154'000 passant au-dessus de l'Allemagne, mais aussi qui assainisse les griefs liés au renouvellement de la concession de l'aéroport par l'OFAC.¹⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 25.11.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Alors que son but avoué était d'**entrer dans une grande alliance aérienne**, Swiss a échoué dans ses négociations avec Star Alliance, Skyteam et Oneworld. Les compagnies aériennes reprochaient à leur consœur suisse une flotte de long-courriers trop importante et la similitude des réseaux - source de concurrence directe. C'est pour cette raison que British Airways bloquait l'entrée de Swiss dans l'alliance Oneworld. Néanmoins, la compagnie helvétique a réussi à signer un accord bilatéral avec American Airlines, membre de Oneworld. L'accord a reçu l'aval des autorités américaines et Swiss a pu desservir elle-même le marché américain par sept aéroports nord-américains. Les deux compagnies vont coordonner leurs tarifs et leurs avions et gérer ensemble leur marketing. A la fin octobre, un nouvel accord a été signé par les autorités de l'aviation civile suisses et canadiennes offrant à Swiss un accès illimité au marché canadien. Quant au programme Qualiflyer, les compagnies aériennes partenaires ont choisi de divorcer suite à des divergences en matière d'alliances, après les disparitions de Sabena et de Swissair. Les membres Qualiflyer ont été invités à choisir jusqu'en octobre dans laquelle des cinq compagnies ils souhaitaient transférer leur "miles".¹⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 12.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a approuvé le message concernant **l'accord de trafic aérien entre la Suisse et l'Allemagne** et l'a transmis aux Chambres fédérales. A l'exception du Parti socialiste et des Verts, l'accord a fait l'unanimité contre lui. Le PRD, l'UDC, le PDC, le PL, Economiesuisse, Aerosuisse, Swiss et l'aéroport de Kloten se sont mobilisés afin de s'opposer à sa ratification et afin d'exiger une renégociation de ce qu'ils jugeaient comme discriminatoire et en violation avec le droit européen et les accords bilatéraux. Le Conseil d'Etat zurichois a également opéré une volte-face afin de le dénoncer. Le parlement zurichois en a fait de même. Premier à se saisir du sujet, le Bundestag allemand a ratifié l'accord. En cas de refus suisse, il a menacé la Suisse de mesures unilatérales plus strictes et de retirer la gestion de l'espace du sud de l'Allemagne à Skyguide. Lors du vote au **Conseil national**, la cohorte du non a toutefois **refusé d'entrer en matière** sur l'accord par 105 à 79. Les opposants invoquaient la nécessité d'appuyer Unique et Swiss, par rapport à un accord qu'ils jugeaient mal négocié. Le vote suivait les recommandations de la Commission des transports, mais se mettait en porte-à-faux avec celles de la Commission des affaires extérieures. A quelques jours d'intervalle, le Bundesrat allemand rejetait également l'accord, acceptant un recours du Land de Bade-Wurtemberg. L'accord retournait au Bundestag. Suite à ces votes, Skyguide a milité pour le traité, argumentant qu'en cas de non-ratification, il perdrait le contrôle de cette zone et des revenus qui pourraient en être tirés. (L'entrée en vigueur du traité devait permettre à Skyguide de vendre ses prestations, qui jusqu'alors étaient gratuites.) Afin d'empêcher l'entrée en vigueur du deuxième volet de l'accord aérien, Swiss et Unique ont déposé une plainte auprès du tribunal administratif du Bade-Wurtemberg. La nouvelle réglementation interdisait les vols les week-ends et les jours fériés allemands de 20 heures à 9 heures. Par 29 contre 10, le Conseil des Etats a suivi la proposition de sa CTT en acceptant d'entrer en matière sur l'accord et en le lui renvoyant, afin d'examiner les possibilités de renégociation et les effets de l'acceptation ou du rejet de la ratification. En agissant de la sorte, les **Etats se sont donnés jusqu'en mars 2003 pour analyser la situation**, mais ils ont surtout privilégié le débat plutôt qu'un conflit ouvert avec l'Allemagne. Le Conseil fédéral a quant à lui chargé Moritz Leuenberger de mener un entretien exploratoire avec l'Allemagne sur le contenu de l'accord. En effet, Berlin n'excluait plus une idée de renégociation sur un dossier qui n'avait pas avancé au Bundestag.¹⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.03.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Les juges allemands du **Tribunal administratif de Mannheim** ont **rejeté la plainte de Swiss et de l'aéroport de Zurich** (Unique) à l'encontre des restrictions de survol du sud de l'Allemagne. Les plaignants y voyaient une entrave au développement de l'aéroport et de sa principale compagnie Swiss. Le Tribunal de Mannheim a expliqué que les restrictions étaient valables pour toutes les compagnies et que la liberté du trafic aérien n'était pas violée. Les entretiens exploratoires entre Moritz Leuenberger et son homologue allemand, Manfred Stolpe, n'ont pas permis de rapprocher les points de vue. L'hostilité zurichoise et la fermeté du Bade-Wurtemberg, qui n'était pas disposé à faire des concessions sur la réglementation des vols du week-end, ont eu raison des tentatives de renégociation de l'accord aérien entre la Suisse et l'Allemagne. Au plan national, la fronde d'opposition zurichoise (Unique, Swiss et les autorités cantonales zurichoises) a réussi à peser sur la CEATE-CE, puis sur le **Conseil des Etats** afin qu'il donne le **coup de grâce à l'accord aérien**. Avec 30 voix contre 13 (5 PS, 4 PRD, 3 PDC et 1 UDC), les élus bourgeois ont enterré le traité, le jugeant discriminatoire et préjudiciable à la Suisse. Les critiques bourgeoises ont porté sur le fait que l'accord reposait sur des mouvements d'avions et non sur des normes de bruit. Aucun aéroport allemand ne devait respecter des directives aussi strictes que celles prévues pour Kloten.²⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 26.06.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Peu avant l'échéance de la deuxième étape des mesures unilatérales allemandes, Moritz Leuenberger a réussi à convaincre Manfred Stolpe de les reporter et d'accorder des délais. Le régime restrictif des dérogations aurait empêché l'atterrissage jusqu'à une trentaine d'avions par jour en cas de pluie et ceux-ci auraient dû être détournés vers d'autres aéroports, avec un important coût économique à supporter. Les approches avec le radiophare omnidirectionnel (VOR/DME) requièrent une visibilité d'au moins 4'500 mètres. Or, les approches par le nord ne sont autorisées pendant les périodes d'interdiction que si la visibilité est inférieure à 1'800 mètres. Ainsi, en cas de visibilité intermédiaire (moins de 4'500 mètres et plus de 1'800 mètres), les avions auraient donc dû être détournés vers d'autres aéroports (Bâle, Genève); la piste par le sud n'étant disponible que pour l'automne. La Suisse s'est engagée à garantir dès l'automne la possibilité d'atterrir par le sud. Allant de pair, elle a fixé le calendrier pour l'installation des équipements ad hoc: au 30 octobre 2003 pour le radiophare omnidirectionnel (VOR/DME), au 30 avril 2004 pour le radiophare d'alignement (LLZ/DME) et au 31 octobre 2004 pour le système d'atterrissage aux instruments (ILS). **L'Allemagne a différé au 30 octobre l'application des nouvelles restrictions du régime des dérogations** et l'a échelonnée selon le calendrier précité, de manière à ne pas empêcher certains atterrissages. En contrepartie du délai offert par l'Allemagne, la Suisse a accepté la suppression de zones d'attente EKRI et SAFFA au-dessus du sol allemand. La Suisse a jusqu'en février 2005 pour trouver des aires d'attente situées au-dessus de son territoire. Deux éléments ont favorisé l'adoption de cette solution: l'acceptation par le Conseil d'Etat zurichois des approches par le sud et la présentation par la Suisse d'un calendrier précis pour l'application des procédures nécessaires à ces approches. Malgré ce nouveau calendrier, le Conseil fédéral a maintenu sa plainte devant la Commission européenne.²¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 04.11.2003
PHILIPPE BERCLAZ

L'Allemagne et la Suisse se sont mises d'accord sur la surveillance de l'espace aérien du sud de l'Allemagne. Skyguide continuera d'exercer son contrôle, mais avec l'aide d'experts allemands. Cet élément devait permettre d'éviter que des points de règlement ne soient interprétés de manière unilatérale. Le samedi suivant l'entrée en vigueur des approches par le sud a été marqué par des conditions météorologiques instables. Elles ont obligé l'aéroport à procéder à plusieurs changements de la stratégie d'approche, ce qui a créé une situation d'exploitation difficile. Afin d'éviter la répétition d'une telle situation, les experts allemands et suisses ont précisé la **clause dérogatoire de l'ordonnance allemande**. Désormais, les approches pouvaient se faire également par le nord pendant les heures d'interdiction, alors que la visibilité serait suffisante pour les approches par le sud et l'est, mais que des résidus nuageux subsistaient dans le secteur de l'approche finale (4-5 derniers kilomètres). Skyguide pouvait également recourir à la clause dérogatoire si les conditions météorologiques changent rapidement. Cela devait permettre d'éviter, surtout les week-ends, de modifier trop souvent et pour peu de temps la stratégie d'approche de l'aéroport.²²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 28.05.2004
PHILIPPE BERCLAZ

A partir du 1er juin 2004, les transporteurs aériens suisses ont pu exploiter des **droits de trafic entre différents Etats membres de l'UE**, cela sans passer par un aéroport suisse. Ces nouvelles dispositions s'inscrivaient dans la deuxième étape de mise en œuvre de l'accord bilatéral I conclu avec l'UE.²³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 04.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Un accord de principe sur les modalités d'une **participation de la Suisse à l'Agence européenne de sécurité** (AESA) a été trouvé à l'occasion de la troisième rencontre du comité mixte Suisse-UE sur le transport aérien. L'adhésion devrait intervenir au début de 2006. Créée en 2002, l'AESA est appelée à reprendre certaines tâches en matière de surveillance et de certification dévolues aux autorités nationales. La délégation suisse a également fait part de son souhait de participer au projet de « Ciel unique européen ». Celui-ci prévoit une gestion du trafic civil et militaire communautaire et non plus nationale.²⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 25.01.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Invitée par la Suisse à participer au processus de coordination du **Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique** (PSIA), l'Allemagne y a renoncé. Elle offrira par contre un accompagnement technique dans le cadre des discussions sur les variantes d'exploitation.²⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 10.02.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Ne répondant plus aux exigences d'un aéroport national, les autorités aéronautiques françaises ont annoncé leur intention de remplacer la procédure indirecte à vue des atterrissages au sud de **l'aéroport de Bâle-Mulhouse** par une approche utilisant un système d'atterrissage aux instruments (ILS). La piste 34 serait ainsi dotée des installations appropriées. La responsabilité de ce projet incombant à la France, il ne peut être soumis à une procédure d'approbation selon le droit suisse. Néanmoins, afin que la population suisse puisse être entendue, la Confédération a entamé des discussions avec la France sur la base de la Convention d'Espoo. En vertu de cette convention, la population suisse concernée doit pouvoir se déterminer sur le projet par le biais d'une consultation. La Suisse et la France sont parvenues à un accord sur la procédure de consultation relative au projet d'aménagement de l'ILS. Les autorités françaises se sont en effet déclarées disposées à instituer une voie de droit dans le cadre de la procédure de consultation. Les opposants au projet résidant en Suisse pourront contester devant la juridiction française compétente la décision que les autorités françaises rendront ultérieurement. Le recourant devra pour cela démontrer que l'installation prévue porte atteinte à ses intérêts.²⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.11.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Les autorités aéronautiques suisses et allemandes se sont entendues pour que **Skyguide** continue à assurer le contrôle de la circulation aérienne sur les **régions du sud de l'Allemagne limitrophes de la Suisse**. Les deux délégations se sont ralliées aux conclusions des services de la navigation aérienne. L'étendue de l'espace aérien sur laquelle Skyguide exercera sa surveillance doit encore être déterminée. De même, les modalités du contrôle de Skyguide et la question de la rétribution des services fournis devront faire l'objet d'un complément d'étude.²⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 26.11.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral est favorable à la **participation de la Suisse à l'Agence européenne de la sécurité aérienne** (AESA). À terme, l'AESA deviendra le seul organisme compétent sur le plan européen en matière de sécurité technique et opérationnelle dans l'aviation civile. Au terme des pourparlers avec l'UE, la Suisse a obtenu les mêmes modalités d'adhésion à l'AESA que la Norvège et l'Islande. La Suisse, qui ne dispose pour l'instant que d'un statut d'observatrice, siègera dans les différentes instances de l'Agence et pourra directement faire valoir ses intérêts. La participation suisse devrait être effective au début de l'année 2006. Divers règlements européens devront être rajoutés à la législation suisse.²⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 16.09.2006
MAGDALENA BERNATH

Die Schweiz beteiligt sich am **Einheitlichen Europäischen Luftraum** (Single European Sky, SES). Die Teilnahme erfolgt einerseits auf der Grundlage des bilateralen Luftverkehrsabkommens mit der EU, andererseits beherbergt die Schweiz zwei der meistbeflogenen Kreuzungspunkte des kontinentalen Luftverkehrs. Ein zentrales Anliegen des SES ist die Bildung so genannter funktionaler Luftraumblöcke für die Flugsicherung, die von den Bedürfnissen der Verkehrsflüsse bestimmt und nicht mehr wie heute von den Landesgrenzen diktiert werden.²⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 01.11.2006
MAGDALENA BERNATH

Im November nahmen die Schweiz und Deutschland den **Dialog betreffend das Flugregime in Zürich** wieder auf. An einem Treffen vereinbarten Bundesrat Leuenberger und der deutsche Verkehrsminister Tiefensee, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, welche bis März 2007 Vorschläge für die Lösung des Konflikts erarbeiten soll.³⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 16.11.2006
MAGDALENA BERNATH

Auf 1. Dezember übernahm die Schweiz die neuen Passagierrechte der EU. Damit haben Passagiere bei Verspätungen, Überbuchungen und Absagen von Flügen bei Starts in der Schweiz wie bei Abflügen aus der EU Anrecht auf eine **Entschädigung**. (Siehe dazu auch die Antwort des Bundesrates auf eine Frage Favre (fdp, VD) (06.5042).³¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 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.³²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 22.09.2008
NICOLAS FREYMOND

Les **négociations avec l'Allemagne concernant les restrictions de survol du territoire allemand pour les atterrissages à l'aéroport de Zurich** sont au point mort, malgré l'entretien que le président de la Confédération, Pascal Couchepin, a eu à ce sujet avec la Chancelière allemande, Angela Merkel, lors de la visite officielle de cette dernière en Suisse en avril de l'année sous revue. En septembre, dans sa réponse à une interpellation du conseiller aux Etats Felix Gutzwiller (prd, ZH), le Conseil fédéral a précisé que, si l'entretien avait bien débouché sur un accord pour la création d'un groupe de travail binational, le mandat de ce dernier était encore en phase d'élaboration.³³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 21.11.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le directeur de l'OFAC et le chef de l'Etat-major des Forces aériennes ont signé conjointement avec leurs homologues allemands, belges, français, luxembourgeois et néerlandais une déclaration d'intention en vue de la **création d'un bloc d'espace aérien couvrant les six Etats et baptisé FABEC** (pour Functional Airspace Block Europe Central). Cette démarche est conçue dans la perspective du projet de Ciel unique européen (Single European Sky, SES) lancé par l'UE. Les prestataires de services de navigation aérienne concernés, notamment Skyguide, ont pour leur part conclu un accord jetant les bases d'une collaboration renforcée sur le plan opérationnel. Si les travaux ont déjà débuté, l'accord international créant formellement le FABEC sera soumis aux chambres fédérales en 2010.³⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 08.04.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adapté l'accord bilatéral sur le transport aérien aux nouvelles réglementations de l'UE en matière de **sûreté aéroportuaire**. Cette reprise de l'acquis communautaire vise essentiellement à ce que les passagers en transit en provenance de l'UE faisant escale dans un aéroport suisse n'aient pas à subir de nouveau contrôle de sûreté et à garantir la réciprocité pour les ressortissants suisses faisant escale dans un aéroport de l'UE.³⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 14.10.2010
NICOLAS FREYMOND

La résolution du **différend avec l'Allemagne** au sujet des restrictions de vol imposées unilatéralement par cette dernière en 2003 n'a pas connu de progrès significatif au cours de l'année sous revue. Au niveau diplomatique, les deux pays ont institué un groupe de travail mixte chargé d'élaborer des solutions communes susceptibles de régler à long terme l'utilisation de l'espace aérien du sud de l'Allemagne pour les approches de l'aéroport de Zurich. Sur le terrain judiciaire, la Suisse a été déboutée par le Tribunal de l'UE, qui a par conséquent confirmé en première instance la validité des restrictions décidées par l'Allemagne. Déplorant cette décision, le Conseil fédéral a réaffirmé sa conviction que ces restrictions sont disproportionnées et discriminatoires envers la compagnie Swiss. Il a interjeté un recours auprès de la Cour de justice de l'UE afin de faire valoir son interprétation de l'accord bilatéral sur le transport aérien.³⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 03.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Dans le cadre du projet de Ciel unique européen, la Suisse, l'Allemagne, la France, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg ont signé un traité prévoyant la gestion en commun de leurs espaces aériens au sein du **Bloc d'espace aérien fonctionnel Europe centrale (FABEC)**. Le FABEC, qui représente 55% du trafic aérien européen, vise à améliorer la coopération afin de faire face à la croissance attendue du trafic.³⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 16.03.2011
SUZANNE SCHÄR

Der Fronten im **Fluglärmstreit zwischen der Schweiz und Deutschland** verhärteten sich im Berichtsjahr deutlich. Zwar gab die deutsch-schweizerische Arbeitsgruppe zum Fluglärmstreit im März bekannt, sich bis Ende 2011 in allen offenen Punkten des Streits verbindlich einigen zu wollen. Klären liess sich dann allerdings nur die Frage gleichberechtigter Mitwirkung der deutschen Bevölkerung (analog zur schweizerischen) an „für sie relevante Massnahmen“. Zu einigen vermochten sich die Verhandlungspartner auch darauf, bis Gesprächsabschluss keine einseitigen Massnahmen zu ergreifen. Offen blieb hingegen einstweilen die grundlegende Frage, ob die Einigung auf der Basis von Flugbewegungen (Deutschland) oder Lärmgrenzwerten (Schweiz) zu suchen sei.³⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 16.11.2011
SUZANNE SCHÄR

Als Mitglied des Einheitlichen Europäischen Luftraums Single European Sky (SES) übernahm die Schweiz im August des Berichtsjahrs die **Verordnungen der EU für den funktionalen Luftraumblock für Zentraleuropa** (Functional Airspace Block Europe Central, FABEC). Der Block soll künftig die Flugsicherung der Benelux-Staaten, Frankreichs, Deutschlands und der Schweiz zusammenfassen. Zum Mandatsentwurf zwecks Aufnahme von Verhandlungen mit der EU über Inlandflüge (Kabotage-Recht) siehe hier.³⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 02.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Im Mai des Berichtsjahrs wählte Baden-Württemberg den Grünen Winfried Kretschmann zum Ministerpräsidenten und es zeichnete sich ab, dass die Verhandlungen im Fluglärm dossier für die Schweizer Seite schwieriger werden dürften. So hielt die baden-württembergische Regierungskoalition aus Grünen und SP in ihrer Regierungserklärung denn auch fest, an der durch Deutschland einseitig verordneten Flugraumsperre festhalten zu wollen. Später stellte sich die neue baden-württembergische Regierung auf Druck der deutschen Fluglärmgegner auch hinter die Forderungen der Stuttgarter Erklärung von 2009, die zusätzlich zur Flugraumsperre eine Begrenzung der Anflüge über Süddeutschland auf 80'000 im Jahr fordert. Hinter die Stuttgarter Erklärung stellten sich auch der deutsche Bundestag mit der Unterstützung einer entsprechenden Petition sowie der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer nach einem Treffen mit süddeutschen Bürgerinitiativen. Im August sorgte Bundesrätin Leuthard für weitere Verstimmung, als sie die süddeutschen Fluglärmgegner ihrer fehlenden Kompromissbereitschaft wegen mit Taliban verglich. Die Wogen vermochten sich erst nach einer öffentlichen Entschuldigung Leuthards sowie einem Gesprächsangebot aus Baden-Württemberg Anfang September wieder zu glätten. Unzufrieden mit den schleppenden Verhandlungen des Fluglärm dossier formierten sich Anfang Oktober Politiker aus den Kantonen Zürich, Aargau, Thurgau und Schaffhausen zum parlamentarischen **„Arbeitskreis Flugverkehr“**. Mit dem ähnlichen Ziel, den Streit endlich einer einvernehmlichen, konstruktiven Lösung zuzuführen, schloss sich zur gleichen Zeit das Netzwerk „Wirtschaft am Hochrhein“ zusammen. Die darin vereinten 19 Wirtschaftsverbände riefen die Schweizer Verkehrsministerin und ihren deutschen Amtskollegen in einem öffentlichen Brief dazu auf, das Dossier endlich einer nachhaltigen Lösung zuzuführen. Anfang Dezember legten die Verkehrsminister

beider Länder das weitere Vorgehen fest, indem sie darüber informierten, bis Jahresende die Grundlagen zur Ausarbeitung einer einvernehmlichen Lösung präsentieren zu wollen.⁴⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 30.11.2012
NIKLAUS BIERI

Am 9. Mai des Berichtjahres beschloss der Bundesrat auf der Grundlage des bilateralen Luftverkehrsabkommens mit der EU, mehrere europäische Regelungen zu übernehmen. Dies ist eine **Anpassung der schweizerischen Gesetzgebung an EU-Recht**. Zum einen führte die Schweiz die neue europäische Regelung für das Flugpersonal ein. Diese betrifft das Lizenzwesen und die flugärztlichen Untersuchungen, welchen sich PilotInnen unterziehen müssen. Unter anderem wurde eine Lizenz zum Führen von Leichtflugzeugen eingeführt. Organisationen, welche PilotInnen ausbilden, flugärztliches Personal und die Aeromedical Centers, welche Flugtauglichkeitsbeurteilungen vornehmen, benötigen eine neue Zertifizierung. Weiter übernahm der Bundesrat die europäische Regelung, welche den rechtlichen Rahmen des Einsatzes von Körperscannern zur Flughafensicherheit vorgibt. Zurzeit werden in Schweizer Flughäfen keine Körperscanner eingesetzt, ihr Einsatz liegt im Ermessen der Flughäfen. Drittens übertrug die Schweiz gewisse Aufgaben des Flugverkehrsmanagements an Eurocontrol, welche für die Harmonisierung und Vereinheitlichung des europäischen Luftraumes und der europäischen Flugsicherungssysteme zuständig ist. Diese Bestimmungen traten bereits am 15. Mai 2012 in Kraft.

Einer weiteren Übernahme von Regelungen der EU zu Sicherheit und Schutzmassnahmen im Luftverkehr stimmte die Schweizer Delegation an der 11. Sitzung des Gemischten Ausschusses zum bilateralen Luftverkehrsabkommen Schweiz-EU zu. Der Bundesrat hatte dem BAZL im November 2012 ein Verhandlungsmandat erteilt. Bei den übernommenen Regelungen geht es im Wesentlichen um die Anwendungsmodalitäten von Lizenzen des Flugpersonals und der Lotsen und um Anwendungsbestimmungen von Lufttüchtigkeitszeugnissen und Umweltzertifikaten. Die neuen Regelungen treten per 1. Februar 2013 in Kraft.⁴¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 19.12.2012
NIKLAUS BIERI

Anfang Berichtsjahr verständigten sich Bundesrätin Leuthard als Vorsteherin des UVEK und der deutsche Verkehrsminister Ramsauer darauf, die **Bemühungen zur Lösung des deutsch-schweizerischen Fluglärmstreits** zu intensivieren. Eine Absichtserklärung dazu wurde am World Economic Forum (WEF) in Davos unterzeichnet. Da für Deutschland eine zahlenmässige Beschränkung der Anzahl Nordanflüge prioritär war und die in Aussicht gestellten Zugeständnisse der Schweiz den deutschen Verhandlungspartnern nicht weit genug gingen, gestalteten sich die Verhandlungen schwierig. Den Durchbruch brachte der Ansatz, Deutschland mit anflugfreien Zeitfenstern zu entlasten. Beide Parteien konnten sich auf die weitere Anwendung der geltenden Anflugregime einigen, da die Evaluierung von Optionen für eine Neuordnung der Anflugverfahren über Süddeutschland durch die Deutsche Flugsicherung DFS und Skyguide keine bessere Lösung hervorbrachte. Am 2. Juli 2012 wurde ein Staatsvertrag entworfen und am 4. September 2012 wurde dieser unterzeichnet. Zum Verhandlungsergebnis gehören folgende Punkte: Über deutschem Staatsgebiet sind Nordanflüge an Werktagen von 6:30 bis 18:00 Uhr zulässig, an Wochenenden und Feiertagen von 9:00 bis 18:00 Uhr. Die Anflüge müssen somit an Werktagen drei und an Wochenenden zwei Stunden früher über die Schweiz erfolgen. Gut 17 Prozent der Anflüge auf den Flughafen Zürich müssen somit auf andere Anflugwege verschoben werden. Um dies zu bewältigen, sind Infrastrukturausbauten an den Pisten erforderlich. Die Schweiz erhält eine Übergangsfrist bis Ende 2019, damit diese realisiert werden können. Ab dem Zeitpunkt der Ratifikation des Vertrages werden die Anflüge ganzwöchig ab 20 Uhr nicht mehr über Deutschland durchgeführt. Im Vertrag ist weiter der „gekrümmte Nordanflug“ als Option vorgesehen. Dieser führt nur über Schweizer Gebiet. Der Vertrag ist zudem bis 2030 nicht kündbar. Dieser Punkt erhöht die Planungs- und Rechtssicherheit enorm. Mit der Festlegung anflugfreier Zeiten verringert sich die Zahl der möglichen Anflüge über Deutschland massiv (20'000 Flugbewegungen weniger pro Jahr ab 2020), doch ausserhalb der Sperrzeiten bleibt dem Flughafen ein gewisses Wachstumspotenzial: Die Regelung mit Sperrzeiten lässt mehr Handlungsspielraum offen als eine Kontingentierung der Anflüge. Die neuen Verhandlungen zogen zu jedem Zeitpunkt Kritik auf sich: Schon die Absichtserklärung wurde im Landkreis Waldshut deutlich kritisiert, auch die Ostschweizer Kantone fürchteten sich vor einer massiven Zunahme des Fluglärms über ihrem Gebiet. In einer „Klotener Erklärung“ forderten die Kantone Zürich, Aargau, Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau und Zug faire Verhandlungen. Sie bezeichneten die „Stuttgarter Erklärung“, an welcher sich die deutsche Seite

orientierte, als inakzeptabel einseitig und stärkten damit Bundesrätin Leuthards Verhandlungsposition. Als Anfang Juli der gekröpfte Nordanflug wieder ins Spiel gebracht wurde, reagierten sowohl süddeutsche als auch Schweizer Gemeinden nördlich des Flughafens mit massiver Kritik, welche sich mit der Unterzeichnung des Vertrages noch verstärkte. Insbesondere der Kanton Aargau, vom gekröpften Nordanflug betroffen und Heimatkanton von Bundesrätin Leuthard, sah sich geprellt. Im August berief die Verkehrsministerin ein Treffen der Begleitgruppe ein, welcher die betroffenen Kantone angehören. Ziel sei die Verteilung des Lärms in der Schweiz. Die innerschweizerischen Verhandlungen gestalteten sich ebenfalls schwierig. Derweil zeichnete sich im deutschen Parlament ab, dass der Staatsvertrag einen schweren Stand haben würde: Die Landesgruppe Baden-Württemberg der CDU kündigte an, sie werde dem Vertrag im Bundestag nicht zustimmen. Die SPD und die Grünen nahmen Befürchtungen aus der Bevölkerung auf und verlangten Nachverhandlungen. Nachdem auch die FDP die Zustimmung verweigerte, war unwahrscheinlich, dass der Staatsvertrag noch eine Mehrheit im Bundestag finden konnte. Der unter Druck geratene deutsche Verkehrsminister bezeichnete vom Bundesrat in der Vernehmlassung erwähnte Zahlen als „Unfug“. Die Ratifizierung des Staatsvertrages wurde in Deutschland aufgrund noch offener Fragen ausgesetzt. Deutschland bat um Nachverhandlungen, die Schweiz lehnte solche indes kategorisch ab. Kantone, Verbände, FDP und CVP äusserten in der Vernehmlassung ihre Zustimmung zum Staatsvertrag, SVP und Grüne signalisierten Ablehnung und die SP legte sich noch nicht fest. Die Botschaft des Bundesrates zum Staatsvertrag (12.099) wurde am 19. Dezember des Berichtjahres eingereicht, das Geschäft wird 2013 im Parlament behandelt.⁴²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 21.06.2013
NIKLAUS BIERI

Der im September des Vorjahres unterzeichnete Staatsvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz zur **Beilegung des langjährigen deutsch-schweizerischen Fluglärmstreits** wurde im Berichtjahr von beiden Parlamentskammern diskutiert und angenommen. Der Vertrag limitiert mit einer Sperrzeit von 18 bis 6.30 Uhr die Nordanflüge zum Flughafen Zürich, lässt aber den gekrümmten Nordanflug über Schweizer Gebiet zu und sorgt für Rechtssicherheit, was für die weitere Entwicklung des Flughafens von grosser Bedeutung ist. In Deutschland wurde die Ratifikation des Vertrags 2012 ausgesetzt, die Schweiz lehnte geforderte Nachverhandlungen aber kategorisch ab. Bei einem Besuch in Bern Ende Februar erklärte Winfried Kretschmann, Ministerpräsident von Baden-Württemberg, dem Abkommen in seiner derzeitigen Form könne von deutscher Seite nicht zugestimmt werden. Grund dafür war die unterschiedliche Auslegung des Vertrags: Während die Süddeutschen davon ausgingen, dass der Vertrag jährlich noch maximal 85'000 Anflüge über deutsches Gebiet zulasse, nannte der Bundesrat die Zahl von bis zu 110'000 Anflügen. Kretschmann betonte, dass eine rasche einseitige Ratifizierung seitens der Schweiz das Problem nicht löse. Als Erstrat debattierte der Ständerat am 7. März über den Vertrag. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Ständerates empfahl den Vertrag einstimmig zur Ratifizierung, er sei wichtig für die Rechtssicherheit und damit für die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens, der Volkswirtschaft der Region und des ganzen Landes. Eine Ablehnung des Vertrages enthalte zudem das Risiko, dass Deutschland einseitig wesentlich restriktivere Regelungen verfüge. Auch die Aussenpolitische Kommission (APK) des Ständerates empfahl die Ratifizierung einstimmig mit dem Ziel, einen langen Streit mit dem Nachbarland beizulegen. Bei den Ständevertretern hielt sich die Begeisterung für den Vertrag in engen Grenzen. Es wurde in den Voten klar ausgedrückt, dass der Vertrag ein saurer Apfel sei, in den man beißen müsse, um noch restriktivere Regelungen zu verhindern. Einige Votanten beschwerten sich über Erpressung, nannten den Vertrag einen Knebelvertrag oder wiesen darauf hin, dass eine Schonung gerade des dünnstbesiedelten Gebietes rund um den Flughafen absurd sei. Trotzdem wurde zur Annahme des Vertrages aufgefordert. Einzig Brigitte Häberli-Koller (cvp, TG) stellte klar, dass sie dem Vertrag nicht zustimmen könne, solange die innerschweizerische Verteilung des Fluglärms nicht geregelt sei. Auch in anderen Voten wurde gesagt, dass die eigentliche Schwierigkeit nicht in der Ratifizierung des Vertrages liege, sondern in seiner Umsetzung, in der es darum gehen werde, die Lärmbelastung fair auf die umliegenden Gebiete zu verteilen. Der Ständerat nahm den Entwurf mit 40 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen an. Gleichtags wurde die Schweizer Klage gegen die einseitigen Restriktionen von Deutschland vom höchsten Gericht der Europäischen Union (EU), dem Europäischen Gerichtshofs EuGH, abgewiesen. Der Rechtsweg gegen die einseitigen Verfügungen war für die Schweiz damit ausgeschöpft. Der Nationalrat debattierte am 5. Juni über den Staatsvertrag. Während der Mehrheitsantrag Eintreten beantragte, forderte eine Minderheit Rickli (svp, ZH) die Sistierung der Vorlage, bis die offenen Fragen bezüglich Lärmverteilung innerschweizerisch geklärt seien, und eine Minderheit Hardegger (sp,

ZH) forderte die Rückweisung an die Kommission verbunden mit dem Auftrag, Fragen zu Sicherheit, Lärmbelastung und SIL-Verfahren (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) zu klären. Nach engagierter Debatte trat der Nationalrat schliesslich auf die Vorlage ein, die Minderheitsanträge wurden gegen den grösseren Teil der Fraktionen von Grünen, SP und SVP abgelehnt. Ein Einzelantrag Walter (svp, TG) wollte in den Bundesbeschluss aufnehmen, dass der Bundesrat bei der Umsetzung des Staatsvertrages auf eine angemessene regionale Verteilung der An- und Abflüge achten müsse. Nachdem verschiedentlich darauf hingewiesen worden war, dass der Antrag formaljuristisch falsch sei, zog ihn der Antragsteller zurück. Der Nationalrat nahm den Entwurf schliesslich mit 110 zu 66 Stimmen bei 8 Enthaltungen an. Die Fraktion der Grünen stimmte einstimmig gegen den Entwurf, die Fraktion der SP lehnte grossmehrheitlich ab und von der Fraktion der SVP war eine knappe Minderheit gegen die Vorlage. In der Schlussabstimmung vom 21. Juni entschied der Ständerat einstimmig und der Nationalrat mit 106 zu 76 Stimmen bei 8 Enthaltungen zugunsten des Bundesbeschlusses über den Staatsvertrag. Die Zustimmung der Bundesversammlung zum Staatsvertrag zog empörte Reaktionen vieler betroffener Regionen und Organisationen nach sich. Es zeigte sich, dass bei einem Inkrafttreten des Vertrages äusserst zähe innerschweizerische Verhandlungen zu erwarten sind. Der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer hielt im August in seiner Antwort auf eine Anfrage der Bundestagsfraktion Bündnis 90/die Grünen fest, dass es das Ziel der Bundesregierung bleibe, mit dem Staatsvertrag den langjährigen Konflikt positiv zu lösen. Noch offene Fragen könnten mit einer Protokollerklärung völkerrechtlich verbindlich geregelt werden, ohne dass der Vertrag angetastet werden müsste. Einen Zeitpunkt für die Ratifizierung des Vertrags von Deutscher Seite nannte Ramsauer aber nicht.⁴³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.06.2013
NIKLAUS BIERI

Auch zwischen Frankreich und der Schweiz entbrannte ein **Flughafenstreit**: Frankreich gab im Frühsommer bekannt, dass Fluggesellschaften per 1. Juli auch für Flüge ab dem Schweizer Sektor des EuroAirports Basel-Mülhausen die innerfranzösischen Abgaben „Taxe d'aviation civile“ und „Taxe de solidarité“ entrichten müssten. Diese Nachricht stiess bei den Fluggesellschaften sowie in der Basler Regierung, im Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und im Verkehrsdepartement auf Widerstand; das Vorhaben Frankreichs wurde als „unfreundlicher Akt“ bezeichnet, welcher gegen den binationalen Charakter des Flughafens und gegen den Staatsvertrag zum Flughafen verstosse. Am 21. Juni gab das Französische Transportministerium überraschend bekannt, dass es bereit sei, die Abgaben doch nicht in Kraft zu setzen.⁴⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 03.03.2014
NIKLAUS BIERI

In der Frühjahrsession 2014 eröffnete der Nationalrat als Erstrat die Debatte betreffend das **Übereinkommen über die Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen** mit Bezug auf die internationale Zivilluftfahrt sowie das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen. Das internationale Abkommen zur Terrorismusbekämpfung und -prävention ist mit dem geltenden Schweizer Recht vereinbar, so dass die Ratifikation des Abkommens keine Änderung des schweizerischen Strafrechts notwendig macht. Im Nationalrat wurde betont, dass es die Schweizer Delegation gewesen sei, die eine Abschwächung des Abkommens durch die USA mit einem Kompromissvorschlag verhindert habe. Die Ratifikation war unumstritten: Der Nationalrat trat ohne Gegenantrag auf das Geschäft ein und stimmte mit 167 Stimmen einstimmig zu. Der Ständerat stimmte in der Sommersession 2014 mit 38 Stimmen ohne Gegenstimme zu. In der noch während der Sommersession stattfindenden Schlussabstimmung stimmten der Nationalrat mit 198 und der Ständerat mit 45 Stimmen jeweils einstimmig zu.⁴⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 22.02.2017
NIKLAUS BIERI

Im Januar 2016 kam nach Monaten der Unsicherheit wieder Bewegung in den Besteuerungsstreit über den **Euroairport Basel-Mulhouse (EAP)** zwischen Frankreich und der Schweiz. Bei einem Treffen des französischen Präsidenten François Hollande und Bundesrat Schneider-Ammann in Colmar (F) wurde eine Erklärung zur Beilegung des Konflikts unterzeichnet. Dass der Erklärung aber über Monate kein Abkommen folgte, führte bei den am Flughafen angesiedelten Unternehmen zu Nervosität. Im November 2016 konnten schliesslich Staatssekretär Yves Rossier und Christian Masset, Generalsekretär des französischen Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten und internationale Entwicklung, ein Abkommen erreichen, das den Streit beenden konnte. Gemäss dem Abkommen kommt im Schweizer Sektor des Flughafens weiterhin die Schweizer Mehrwertsteuer zur Anwendung. Die Unternehmenssteuereinnahmen des Flughafens werden zwischen Frankreich und der Schweiz aufgeteilt und es wird die

französische Einkommenssteuer und die Schweizer Kapitalsteuer erhoben. Zudem wird der Aufwand der französischen Flugaufsichtsbehörde im Schweizer Sektor neu abgegolten.

Der Bundesrat genehmigte das Abkommen in seiner Sitzung vom 25. Januar 2017. Im Februar 2017 genehmigte die EU Frankreich eine Ausnahme, die es erlaubt, dass im Schweizer Sektor die Schweizer Mehrwertsteuer erhoben wird.⁴⁶

-
- 1) Presse du 14.1.93; JdG, 15.1 et 12.2.93; Bund et NZZ, 23.1.93.
 - 2) Presse des 8.6, 9.6, 15.9, 16.9, 22.9, 30.9, 9.11 et 19.11.93; JdG, 16.7.93; NZZ, 28.9.93.
 - 3) NZZ et BaZ, 14.9.94; SoZ, 18.9 et 25.9.94; NZZ, 23.9.94; 24 Heures, 26.9.94; presse des 27.9, 28.9, 18.11 et 22.11.94.
 - 4) 24 Heures, 9.10.95.
 - 5) 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.
 - 6) Presse du 15.12.90.
 - 7) TA, 26.1 et 20.6.90; JdG, 23.4. et 28.6.90; presse du 25.4 et 28.12.90; Bund, 13.6.90; BZ, 22.6.90; NZZ, 21.7.90; SZ, 20.12.90.; Vie économique, 63, 11/90, Bern, 1990
 - 8) JdG, 10.2.91; NZZ, 11.2.91.
 - 9) FF, 1991, II, p. 1397 ss.; NZZ, 10.5.91.
 - 10) BO CE, 1991, p. 815; BO CE, 1991, p. 922; BO CN, 1991, p. 1150; BO CN, 1991, p. 2039; FF, 1991, I, p. 1364 ss.; FF, 1991, III, p. 1577 ss.; NZZ, 15.5.91; JdG, 19.6.91
 - 11) NZZ, 29.6.91; Suisse, 30.6.91; JdG, 28.9, 10.10. et 25.10.91; SHZ, 31.10.91; BaZ, 13.12.91; Presse du 2.10.91 et 14.12.91.
 - 12) FF, 1992, IV, p. 325 ss.; FF, 1992, IV, p. 657 ss.
 - 13) Presse du 24.5, 27.5, 27.9, 8.12 et 15.12.00; LT, 30.5, 17.6 et 16.12.00.
 - 14) Presse du 24.4.01; 24h, 25.4.01.
 - 15) Lib., 27.7.01.
 - 16) TG, 25.4 et 19.5.01; LT, 2.6, 17.7, et 19.7.01; presse du 27.7, 1.9 et 5.9.01.
 - 17) BO CE, 2001, p. 590 ss.; LT, 6.9 et 6.10.01; AZ, 20.9.01; presse du 27.9 et 19.10.01.
 - 18) 24h, 23.3 (American Airlines) et 30.10.02 (Canada); LT, 27.3.02 (Oneworld); TG, 7.9 (Qualiflyer) et 10.10.02 (Onewold); presse 7.9 (opposition British), 23.11 (Oneword) et 25.11.02 (autorités américaines).
 - 19) BO CE, 2002, p. 948 ss. et 1283 ss.; LT, 21.8 (CTT-report), 8.10 (action judiciaire), 1.11 (CTT-report), 6.11 (Bundestag) et 10.12.02 (renégociation); QJ, 7.10.02 (action judiciaire); 24h, 15.10.02 (action judiciaire); presse du 10.9 (CTT-report), 7.12 (CTT-décision) et 13.12.02 (CE); DETEC, communiqué de presse, 8.3 (CF- transmission), 28.10 (Volet aérien) et 9.12.02 (Leuenberger.); BO CN, 2002, p. 1022 ss.; TG, 5.3 (partis), 26.3 (autorités zurichoises) et 20.6.02 (menaces unilatérales); LT, 9.3 (Economiesuisse), 19.4 (Unique), 26.4 (Aerosuisse), 5.6 (partis) et 19.7.02 (Skyguide); 24h, 28.6.02 (Bundesrat); presse du 27.4 (autorités zurichoises), 1.5 (CTT), 7.5 (Autorités zurichoises), 18.5 (Acceptation Bundestag) et 22.6.02 (Bundesrat).
 - 20) BO CE, 2003, p. 261 ss.; presse du 25.1 (tribunal), 18.2 (entretiens), 21.2 (CEATE) et 19.3.03 (CE); Lib., 21.2.03 (considérents Tribunal de Mannheim); DETEC, communiqué de presse, 12.2 et 18.2.03.
 - 21) LT, 26.6.03; presse du 27.6.03; DETEC, communiqué de presse, 26.6.03.
 - 22) Lib., 5.11.03; DETEC, communiqué de presse, 4.11.03.; QJ, 3.10.03; DETEC, communiqué de presse, 2.10.03
 - 23) Lib., 29.5.04; OFAC, communiqué de presse, 28.5.04.
 - 24) QJ, 12.7.04; LT, 4.12.04.
 - 25) LT, 4.1.05; DETEC, communiqué de presse, 25.1.05.
 - 26) QJ, 11.2.05; DETEC, communiqué de presse, 10.2.05.
 - 27) DETEC, communiqué de presse, 18.11.05.
 - 28) NZZ, 28.5.05; presse du 26.11.05; DETEC, communiqué de presse, 25.5.05.
 - 29) Presse vom 16.9.06.
 - 30) Presse vom 1.11.06.
 - 31) Presse vom 16.11.06; AB NR, 2006, S. 301.
 - 32) BO CN, 2007, p. 2047; BO CE, 2008, p. 166 s.
 - 33) BO CE, 2008, p. 669 s.; NZZ, 9.9.08.
 - 34) Presse du 21.11.08.
 - 35) LT, 8.4.10; OFAC, communiqué de presse, 7.4.10.
 - 36) NZZ, 29.4.10 (groupe de travail); presse des 10.9 et 14.10.10 (recours).
 - 37) Presse du 3.12.10.
 - 38) TA und NZZ, 16.3.11.
 - 39) NZZ, 14.4., 5.7. und 16.11.11; Medienmitteilung BAZL vom 22.6.11.
 - 40) SoZ, 1.5.11; NZZ, 13.7. und 27.8.11; TA, 30.7. und 25.8.11; SoZ, 31.7.11; Presse vom 1.9.11; NZZ, 3.10. und 2.12.11; Swissinfo, 15.10.11.
 - 41) Medienmitteilung BAZL vom 30.11.12.; Medienmitteilung BAZL vom 9.5.12, NZZ, 10.5.12.
 - 42) AZ, 3.2.12, SGT, 5.3.12, NZZ, 6.3., 14.5. und 17.7.12, TA, 2.7.12, Presse vom 3.7., SGT, 20.10.12, NZZ, 29.10., 8.11. und 27.11.12.
 - 43) BBI, 2013, S. 533; AB SR, 2013, S. 61 ff., 650; AB NR, 2013, S. 808ff., 1214; NZZ, 23.2., 8.3. und 22.5.13; TA, 15.8.13
 - 44) BaZ, 14.6. und 22.6.13.
 - 45) AB NR, 2014, S. 1301.; AB NR, 2014, S. 25 ff.; AB SR, 2014, S. 433 f.; AB SR, 2014, S. 702.
 - 46) Medienmitteilung des Bundesrates vom 25.01.17; BaZ, 25.1., 30.8., 5.11.16, 22.2.17