

2. Was gedenkt er zu tun, um sich in Zukunft bei ähnlichen kriegerischen, weltpolitischen Zwischenfällen vor der Desinformationsstrategie irgendeiner Konfliktpartei zu schützen und eine eigenständige Beurteilung der Sachlage sicherzustellen?

Texte de l'interpellation du 13 décembre 1984

Diverses enquêtes sur les conditions exactes de l'incident aérien du 1^{er} septembre 1983, lors duquel des appareils de l'armée de l'air soviétique ont abattu, au-dessus de l'île Sakhaline, un avion civil coréen en dérive, ont été publiées un an après (*The Nation* Ohio/USA, n° 4, vol. 239, août 1984; *Der Spiegel*, n° 39 au 42/1984).

Si l'on se fonde sur ces rapports, il est vraisemblable que le jumbo-jet a été dirigé sciemment ou volontairement par le pilote au-dessus du territoire soviétique et il n'est pas exclu qu'il s'agisse, en l'occurrence, d'une violation délibérée de l'espace aérien. D'autre part, on tient pour vraisemblable que l'aviation militaire soviétique a abattu cet aéronef civil à partir des erreurs et malentendus de ses propres services de renseignement.

Présument qu'il devait s'agir d'un acte d'agression préméditée, la Suisse s'est associée au boycott du trafic aérien, dirigé contre l'Union soviétique.

Je demande donc au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Comment apprécie-t-il aujourd'hui, sur la base du résultat des enquêtes les plus récentes, cet incident de politique extérieure?

2. Que compte-t-il entreprendre afin de se prémunir à l'avenir, en cas d'incidents semblables et belliqueux de politique internationale, de la stratégie de désinformation mise en œuvre par n'importe quelle partie au conflit, et afin de s'assurer une appréciation indépendante de la situation?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Braunschweig, Hubacher, Stamm Walter, Uchtenhagen (4)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 27. Februar 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 27 février 1985

Die Gründe, welche am 1. September 1983 zur Kursabweichung der Boeing 747 der Korean Airlines mit den bekanntesten tragischen Folgen führten, werden aus der Natur der Sache nie in den letzten Einzelheiten ermittelt werden können. Leider ist die vom Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) am 16. September 1983 in Auftrag gegebene Untersuchung durch die Sowjetunion behindert worden. Unter anderem konnte das vom Generalsekretär der Organisation eingesetzte Untersuchungsteam seinen Auftrag nicht erfüllen. Trotz nicht vollständiger Unterlagen entstand ein sachbezogener Untersuchungsbericht, der für die Beurteilung massgebend ist, jedenfalls massgebender als von irgendwelchen Hypothesen ausgehende private Presseartikel.

Aufgrund des Berichts der ICAO bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass der Pilot das Verkehrsflugzeug wissentlich oder willentlich über sowjetisches Hoheitsgebiet gesteuert hätte; die vom Interpellanten offenbar vertretene These einer provozierten Luftraumverletzung wird durch das Ergebnis der erwähnten Untersuchung jedenfalls in keiner Weise gestützt.

Wie am 14. September 1983, als er die vorübergehende Suspendierung des Luftverkehrs zwischen der Schweiz und der Sowjetunion anordnete, kann der Bundesrat auch im jetzigen Zeitpunkt und beim jetzigen Wissensstand nur seinem tiefen Bedauern darüber Ausdruck geben, dass gegen das koreanische Flugzeug mit 269 Menschen an Bord, aus welchen Gründen es auch immer vom Kurs abgewichen sein mag, Waffen eingesetzt wurden, ohne dass ernsthaft von einer Notwehr- oder Notstandssituation für den zu Unrecht

überflogenen Staat die Rede sein konnte. Der Protest des Bundesrates gegen die Geringschätzung von Menschenleben und die schwerwiegende Verletzung elementarer Regeln des Völkerrechts erweist sich somit auch im nachhinein als gerechtfertigt.

Der Bundesrat hat die Sachlage eigenständig beurteilt. Anlass zu irgendwelchen Vorkehrungen besteht nicht.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

84.586

**Interpellation (Hegg)-Meier-Zürich
Swissair. Ausländische Linienpiloten
Swissair. Pilotes de ligne étrangers**

Wortlaut der Interpellation vom 5. Dezember 1984

1. Trifft es zu, dass die Swissair auch in der jüngsten Zeit und bis heutzutage ausländische Piloten als Linienpiloten neu einstellt, zum Beispiel 1982 20 britische Piloten?

2. Werden die von der Swissair neu eingestellten Piloten dem Kontingent neuer Jahresaufenthaltsbewilligungen angerechnet?

3. Wie begründet der Bundesrat die Zulässigkeit der Anstellung von ausländischen Piloten durch die Swissair?

Texte de l'interpellation du 5 décembre 1984

1. Est-il exact que Swissair a engagé, ces derniers temps encore, de nouveaux pilotes étrangers en qualité de pilotes de ligne, comme par exemple 20 pilotes britanniques en 1982, et qu'elle continue à le faire?

2. Les nouveaux pilotes engagés par Swissair sont-ils imputés au contingent des nouvelles autorisations de séjour à l'année?

3. Comment le Conseil fédéral justifie-t-il l'autorisation accordée à la Swissair d'engager des pilotes étrangers?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Meier Fritz, Oehen, Ruf-Bern, Soldini (4)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Heutzutage gibt es auch in anspruchsvolleren Berufen wie dem des Piloten Schweizer Arbeitslose. Der Bund fördert andererseits den fliegerischen Nachwuchs durch Subventionen, namentlich für die sogenannte fliegerische Vorschulung und auch für die Schweizerische Luftverkehrsschule, die zukünftige Linienpiloten der Swissair ausbildet, wobei ein genügend grosser Bestand von Schweizer Piloten, auch von Linienpiloten, die in der Armee als Milizpiloten dienen, für die militärische Landesverteidigung von Bedeutung ist.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 20. Februar 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 20 février 1985

1. Die Swissair hat letztmals im März 1980 einen Ausländer in ihr Pilotenkorps aufgenommen. Es trifft nicht zu, dass 1982 20 britische Piloten neu eingestellt wurden. Dagegen befinden sich unter den heute noch beschäftigten Ausländerpiloten 20 britische Staatsbürger, die aber alle seit Jahren bei der Swissair als Piloten tätig sind.

2. Die vor 1980 an ausländische Piloten erteilten Aufenthaltsbewilligungen wurden dem Jahresaufenthalts-Kontingent des Bundes angerechnet. Für die Zulassung von Ausländern gelten im übrigen die allgemeinen arbeitsmarktlichen Bestimmungen von Artikel 21 der Verordnung vom 26. Oktober 1983 über die Begrenzung der Zahl der erwerbstätigen Ausländer.

3. Nach Artikel 102 Absatz 1 Buchstabe e der Verordnung vom 14. November 1973 über die Luftfahrt haben die schweizerischen Unternehmen des Linienverkehrs in der Schweiz Personal mit schweizerischer Staatsangehörigkeit zu beschäftigen; das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) kann jedoch auf Zusehen hin die Anstellung von Ausländern bewilligen. Das EVED hat von dieser Möglichkeit in bezug auf unser nationales Unternehmen Swissair mit Zurückhaltung Gebrauch gemacht.

Gestützt auf die massgebenden Bestimmungen der Luftfahrtverordnung erteilte das EVED der Swissair auf begründetes Gesuch hin seit dem Zweiten Weltkrieg verschiedentlich die Bewilligung, ausländische Piloten zu beschäftigen. Besonders in den Zeiten der Hochkonjunktur mit entsprechender Verkehrszunahme war es der Swissair oft nicht möglich, rechtzeitig eine genügende Zahl geeigneter Schweizer Piloten zu finden. Wohl wurde jeweils die Zahl der in der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) auszubildenden Schweizer Piloten erhöht; da die Ausbildungszeit jedoch zweieinhalb Jahre beträgt, konnte sich die Erhöhung des schweizerischen Nachwuchses im Betrieb der Swissair erst entsprechend später auswirken. In dieser Situation war es für unsere nationale Gesellschaft unumgänglich, auf ausgebildete, erfahrene Ausländerpiloten zurückzugreifen.

Im Hinblick auf die sich abzeichnende Rezession und die damit verbundene Verkehrsstagnation hatte die Swissair im Jahre 1974 die Ausbildung von Schweizer Piloten wieder gedrosselt. Einen zu grossen Pilotenbestand kann sich das Unternehmen nicht leisten. Auch die weitgehend vom Bund finanzierte, teure Ausbildung der Piloten in der SLS gebietet Zurückhaltung. Die Ende der siebziger Jahre eingetretene, nicht in diesem Ausmass erwartete Verkehrsbelebung, ferner neue Marktstudien, eine Revision der Flottenplanung und die Bestellung neuer Flugzeuge führten wieder zu einem erhöhten Bedarf an Piloten. Dementsprechend ergriff die Swissair verschiedene Massnahmen wie die Erhöhung des Pensionierungsalters vom 55. auf das 58. Altersjahr und die erneute Erhöhung der Zahl der in die SLS einberufenen Schweizer. Um den gleichwohl drohenden Unterbestand im Pilotenkorps abzuwenden, erteilte das EVED im Jahre 1980 nach eingehender Prüfung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und das Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (BIGA) letztmals der Swissair die Bewilligung zur Beschäftigung einer bestimmten Höchstzahl von Ausländerpiloten. Der Swissair wurde die Verpflichtung auferlegt, ausscheidende Ausländerpiloten durch Schweizer zu ersetzen, um einen sukzessiven Abbau des Ausländerbestandes zu erreichen. Seit 1980 haben durchschnittlich fünf Ausländer pro Jahr das Pilotenkorps der Swissair durch Austritt oder Pensionierung verlassen und sind durch Schweizer ersetzt worden. In nächster Zeit werden die Abgänge von Ausländern durch Pensionierung eher noch zunehmen.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

84.537

Interpellation Giudici**Gotthard-Strassentunnel. Betrieb****Galleria stradale del San Gottardo.****Problemi di esercizio****Tunnel routier du Saint-Gothard. Exploitation**

Wortlaut der Interpellation vom 3. Oktober 1984

Ich stelle dem Bundesrat die folgenden Fragen:

1. Gibt es im Gotthard-Strassentunnel tatsächlich technische Betriebsprobleme? Wenn ja, welcher Art sind sie, welches sind ihre Ursachen und welche Anlagen sind davon betroffen?
2. Stimmt es, dass Anlagen kaum drei Jahre nach ihrer Inbetriebnahme ganz oder zum Teil ersetzt worden sind? Wenn ja, geschah dies im Rahmen der normalen Überholungsarbeiten oder gaben Mängel dazu Anlass?
3. Stimmt es, dass im Tunnel schädliche Gase festgestellt wurden? Wenn ja, was waren dies für Gase?

Testo della interpellazione del 3 ottobre 1984

Pongo al governo le seguenti domande:

1. Esistono realmente problemi tecnici nell'esercizio della galleria; se sì di quale natura, quali sono le cause e quali gli impianti interessati?
2. Corrisponde al vero che alcuni impianti sono stati sostituiti, integralmente o parzialmente, appena tre anni dopo la loro entrata in funzione? Queste eventuali sostituzioni rientrano nelle normali riparazioni di esercizio oppure sono attribuibili a difetti?
3. Corrisponde al vero che è stata constatata in galleria la presenza di gas nocivi e, in caso affermativo, di quale natura?

Texte de l'interpellation du 3 octobre 1984

Je pose au gouvernement les questions suivantes:

1. Y a-t-il réellement des problèmes techniques dans l'exploitation du tunnel; dans l'affirmative, de quelle nature sont-ils, quelles en sont les causes et quelles sont les installations concernées?
2. Est-il exact que certaines installations ont été remplacées, en tout ou partie, à peine trois ans après leur entrée en service? Ces remplacements éventuels rentrent-ils dans le cadre des réparations normales ou doit-on les attribuer à des défauts?
3. Est-il vrai qu'on a constaté dans le tunnel la présence de gaz nocifs, et, dans l'affirmative, de quelle nature sont-ils?

Schriftliche Begründung**Motivazione scritta – Développement par écrit**

Lavori importanti sono avvenuti nella galleria stradale del San Gottardo nel corso dell'ultimo anno. In alcuni periodi si è constatata la permanenza di gas di scarico non assorbiti completamente e rapidamente dal sistema di aerazione, così da avere condizioni decisamente inferiori a quelle riscontrabili ad esempio nella galleria dello Seelisberg.

Alcune recenti dichiarazioni di tecnici competenti delle amministrazioni cantonali confermano l'esistenza di difficoltà nei sistemi elettronici di controllo, nell'apparato di aerazione e di illuminazione.

Queste prese di posizione dei tecnici, diffuse dalla stampa, potrebbero creare inquietudine nell'opinione pubblica e in particolare tra gli utenti.

Una presa di posizione del Consiglio federale può quindi tranquillizzare gli interessati.

Interpellation (Hegg)-Meier-Zürich Swissair. Ausländische Linienpiloten

Interpellation (Hegg)-Meier-Zürich Swissair. Pilotes de ligne étrangers

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.586
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.03.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	745-746
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 283

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.