

um 3 Rappen kostenmässig belegt ist. Jetzt aber nur wegen den fehlenden Rappenstücken fast eine Verdoppelung der ausgewiesenen Preiserhöhung vorzunehmen, nämlich von 3 Rappen auf 5 Rappen, ist für uns zumindest fragwürdig. Sicher ist es zu begrüßen – und das hat der Vorredner, Herr Hunziker, gesagt –, dass der Bundesrat die zwei nicht ausgewiesenen Milchpreistrappen wieder abschöpft und in die Bundeskasse fließen lässt. Allerdings: ein Blick auf die Milchrechnung des Bundes für 1982 zeigt die Relationen. Es sind heute immerhin rund 700 Millionen Franken, die an Subventionen in die Milchrechnung gelangen. Am sinnvollsten wäre es unserer Erachtens gewesen, mit der Milchpreiserhöhung zuzuwarten, bis die 5 Rappen auf der Kostenseite auch ausgewiesen gewesen wären.

Milchpreiserhöhungen – das ganz allgemein – haben von uns aus gesehen immer eine unsoziale Komponente: Kinderreiche Familien und solche mit kleineren Einkommen spüren diese Verteuerung und werden gegenüber dem Milchkonsum zurückhaltender. Schliesslich sei auch noch ein bisschen in die Vergangenheit geblendet. Wir haben in der letzten Legislatur eine parlamentarische Einzelinitiative unseres Ratskollegen Hans Schmid vorgesetzt erhalten, die von der Bauernseite abgelehnt wurde. Und gerade diese Initiative wollte die landwirtschaftlichen Kosten- und Lohnsteigerungen von der Preisüberwälzung auf den Konsumenten lockern und direkte Einkommenszahlungen vorsehen, zum Beispiel in Form von Flächenbeiträgen.

Das sind zusammengefasst die Gründe, welche die SP-Fraktion bewogen haben, sich bei dieser Konsummilchpreisvorlage der Stimme zu enthalten.

**Präsidentin:** Die SVP-Fraktion stimmt der Vorlage ebenfalls zu und verzichtet auf das Wort. Es sind keine weiteren Redner mehr eingeschrieben. Auch Herr Bundespräsident Honegger verzichtet auf das Wort.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Detaillberatung – Discussion par articles*

#### **Titel und Ingress, Art. 1 und 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### **Titre et préambule, art. 1 et 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 94 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

81.048

### **Schweizerische Hochseeschifffahrt. Sicherung Flotte maritime suisse. Maintien**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 19. August 1981 (BBI III 375)  
Message et projet d'arrêté du 19 août 1981 (FF III 347)

*Antrag der Kommission*

Eintreten

*Proposition de la commission*

Entrer en matière

**M. Robbiani**, rapporteur: Quand on parle de la flotte maritime suisse, tout le monde «rigole». Dans la presse on s'est

moqué de votre commission avant même qu'elle n'entre en fonction et, par hasard, on discute de ce thème pendant le carnaval de Bâle! Du reste la flotte maritime suisse a débuté au théâtre et non pas dans un port, l'amiral de la flotte suisse était un personnage de variétés de la Belle époque. Mais l'affaire est sérieuse et non seulement parce qu'il y a 300 millions en jeu.

Quelques données historiques pour dessiner la toile de fond. L'idée de la flotte suisse est ancienne. A la moitié du dix-neuvième siècle, les industries saint-galloises avaient affrété des navires: Le «Président Furrer», le «Winterthur» et l'«Ida Ziegler». Mais l'idée de parcourir les mers avec nos propres navires est du conseiller fédéral Jakob Dubs, une idée que l'on a essayé de concrétiser en 1864. Dans le livre *Schweizer Schifffahrt auf den Meeren* le capitaine Hans Bachmann écrit:

«Jakob Dubs, Bundespräsident und Chef des Eidgenössischen Politischen Departements, studierte die Probleme einer schweizerischen Schifffahrt sowohl in Friedens- wie auch in Kriegszeiten. Persönlich reiste er in seinen Ferien nach Triest, um sich ein Bild von der Situation zu machen. Die Wichtigkeit einer eigenen Schweizerflotte war für ihn so deutlich, dass er sie sich zum Lebensziel machte. Doch leider wurden durch die politischen Entwicklungen die Arbeiten verzögert und Dubs starb. Wenn seine Pläne auch nicht direkt in Erfüllung gegangen sind, sondern erst fast 70 Jahre später, so war Bundesrat Dubs trotzdem der Vater der Schweizer Seeschifffahrt.»

Le projet de Jakob Dubs fut donc réalisé septante ans après et la première guerre mondiale démontra les difficultés d'un pays tributaire des autres pour ce qui est de la navigation maritime. La guerre des sous-marins, la «U-Boot-Krieg», a laissé notre pays sans approvisionnement. En 1917, la Suisse avait besoin de cent trente mille tonnes de marchandises chaque mois. En novembre de cette même année, l'année de la révolution russe et des tensions sociales en Suisse, notre pays n'a reçu que vingt-deux mille cinq cents tonnes de nourriture chargée sur huit navires. Le manque de produits alimentaires était une des causes de la grève générale de 1918. Les navires américains, qui transportaient nos marchandises, hissaient le pavillon suisse tiré aux quatre coins pour être bien visible, et sur les bords, ils avaient peint le mot «Schweiz»; c'était l'avant-première de la «Swiss Navy».

Une parenthèse d'actualité dans cette rétrospective: dans le cadre des mesures prises en vue de protéger nos navires et leurs équipages en cas de conflit armé, l'Ecole polytechnique de Lausanne, en collaboration avec l'Office de guerre des transports, a mis au point un système de signalisation et d'identification électroniques. Le système «Dauphin», dont on parle aussi dans le message, envoie un signal jusqu'à trente kilomètres au dessus de la mer. Pour l'instant, deux navires suisses ont été munis de ce système de signalisation et d'identification. L'affaire récente du sous-marin soviétique en Suède et l'affaire toujours en cours du sous-marin «inconnu» à Taranto, démontrent que la mer est toujours le théâtre de la tension internationale. Les frais d'installation du système «Dauphin» sont payés par les armateurs et son financement est assuré à l'aide du crédit-cadre.

Mais revenons à l'historique et à la suite de l'histoire que vous pouvez lire dans le message, une histoire politique et économique et non pas une histoire d'aventures ou de variétés musicales.

Maintenant, notre marine marchande occupe environ le cinquième rang des marines marchandes, mais le premier rang des pays sans littoral. La marine marchande mondiale compte environ 33 850 unités, totalisant une capacité de charge de plus de 605 millions de tonnes. La flotte suisse, pour sa modeste part, compte actuellement trente navires d'une capacité de charge d'environ 457 000 tonnes. Au cours des dix dernières années, le tonnage de notre flotte a augmenté de 45 pour cent, alors que celui de la flotte marchande mondiale s'est accru de 70 pour cent. Mais la structure de notre flotte a changé. A l'exception de cinq navires

citernes, certains pour le transport du vin, et de trois navires frigos, il s'agit de cargos de ligne et de «Tramp». Les navires «Tramp» tirent leur nom du mot anglais signifiant vagabond. Ils naviguent sur toutes les mers du globe, suivant le rythme des récoltes des céréales ou les fluctuations du marché du fret. Par ordre d'importance, les navires de notre flotte transportent des minerais, du charbon, du phosphate, du bois et du vin.

A l'intérieur de notre commission on s'est étonné de l'absence de pétroliers dans la flotte suisse. Voilà les arguments qui justifient cette absence: la construction d'un pétrolier est très chère, au minimum 10 pour cent de plus que les navires conventionnels, car il y a, bien sûr, les mesures de sécurité contre la pollution. Le transport des produits pétroliers est très risqué, car le marché est influencé par des facteurs économiques bien sûr, mais aussi par des facteurs politiques. Les grandes compagnies qui alimentent le marché pétrolier suisse sont organisées verticalement, c'est-à-dire qu'elles se chargent des services allant de l'extraction à la distribution, en passant par les transports.

Mais quels sont les arguments du message et du projet d'arrêté fédéral qui justifient le maintien de la flotte maritime et l'ouverture d'un crédit cadre? La navigation maritime est une industrie nécessitant d'importants capitaux et les risques de cette activité commerciale sont énormes. Lors des débats en commission, M. Honegger, président de la Confédération, nous a rappelé l'affaire «Union maritime»; c'était en 1918, la Suisse avait signé un contrat avec un armateur belge. En deux ans, l'Union maritime et ses partenaires de Belgique ont perdu soixante millions de francs suisses, dont la moitié prêtée par la Confédération. Certains parmi vous se souviennent de l'affaire «Nautilus» qui a aussi fait «couler» un brillant avocat et politicien tessinois. Pour permettre de réunir les moyens financiers et de garantir les risques, la Confédération, dans les années 50, a offert des facilités de financement sous forme de prêts aux propriétaires de navires. En 1972, le Conseil fédéral a proposé et le Parlement a approuvé un crédit global de 250 millions destiné à cautionner des prêts pour l'acquisition et le renouvellement de navires suisses. Ce crédit a été épuisé à la fin de 1980. Une nouvelle opération de financement s'impose; en voici la justification: le maintien d'une flotte marchande suisse n'est pas contesté; un tonnage suffisant naviguant sous pavillon suisse représente une nécessité absolue dans l'intérêt du pays; pour faire face aux crises et aux pertes éventuelles un nombre minimal de navires, estimé à vingt-cinq unités, devrait être disponible; l'opération de financement de 1972 a réduit l'âge moyen des navires de 13 à 10 ans. Cinq navires devront prochainement être remplacés par des bateaux plus rentables. Il y a une reconversion dans la structure de la flotte marchande mondiale; notre flotte doit également s'adapter à cette évolution. D'importants efforts sont nécessaires pour assurer la position concurrentielle de la flotte maritime suisse. Chaque pays cherche à encourager sa flotte par des moyens souvent plus directs et aussi plus généreux – construction et achat de navires, facilités fiscales, aide dans l'exploitation.

La crise économique a touché aussi la navigation maritime, dont les recettes de fret couvrent partiellement les frais d'exploitation. Tels sont, en résumé, les arguments favorables au maintien de la flotte maritime suisse.

Votre commission s'est réunie le 18 janvier à Berne, et non pas quelque part entre Hambourg, la Guadeloupe et les Seychelles, pour analyser le message et discuter de l'opportunité et de la nécessité de maintenir la flotte suisse. M. Honegger, président de la Confédération, assisté des experts, MM. Muheim, Niederhauser et Bürgi, a participé à la réunion de votre commission. Les informations et la documentation qu'ils nous ont données à cette occasion nous ont permis de faire connaissance avec la marine suisse... sans monter à bord! Permettez-moi de les remercier ici pour leur collaboration.

Lors du débat en commission, différentes questions ont surgi. L'utilité d'une marine nationale en cas de tension

internationale est reconnue. Cet argument apparaît aussi dans l'objet suivant de notre ordre du jour. En cas de guerre et de catastrophe, nos navires pourraient aussi être employés pour des actions humanitaires, par exemple à la demande du Comité international de la Croix-Rouge.

Si le maintien de la flotte maritime suisse n'est pas contesté, la poursuite du renouvellement est également reconnue comme indispensable. Les armateurs approuvent la nouvelle opération de cautionnement; dans le rapport de gestion 80 de l'Association des armateurs suisses on parle du «succès du cautionnement de la Confédération qui a permis de renouveler notre flotte nationale». On y lit en outre ce qui suit: «Dans l'intérêt général de la Confédération, nous souhaitons la mise en place d'une nouvelle action.»

L'Association des banquiers s'est déclarée d'accord avec la nouvelle action. Le crédit global proposé de 300 millions constitue un minimum indispensable et adapte au renchérissement le précédent crédit de 250 millions. Les expériences faites justifient donc le maintien de la garantie bancaire. En lisant attentivement le message, ainsi que le texte de diverses sources journalistiques, on s'est aperçu, au sein de la commission, que des questions sont à suivre, mais ces questions ne sont pas directement liées à l'objet de ce message.

En conclusion, votre commission vous invite à l'unanimité à voter l'entrée en matière et à approuver l'arrêté fédéral ouvrant un crédit cadre visant à assurer le maintien de la flotte maritime suisse.

On propose une petite correction rédactionnelle à l'article 2. La version revue et corrigée avec l'accord du Conseil fédéral a été distribuée en même temps que les autres documents, au début de la séance. Au nom de la commission, je vous prie d'adhérer à la proposition du Conseil fédéral et «e auguro in bocca al lupo alla flotta maritima svizzera».

**Wyss, Berichtstatter:** Es ist sicher wenigen Schweizern bekannt, dass es bei uns einen Verband Schweizerischer See-Reedereien gibt, dessen Firmen mit 31 Schiffen und rund 300 000 Bruttoregistertonnen sowie 750 Besatzungsmitgliedern – wovon 38 Prozent Schweizer Bürger – auf den Weltmeeren unter Schweizer Flagge fahren. Noch weniger dürfte bekannt sein, wie notwendig in Krisenzeiten eine genügend grosse und geeignete Handelsflotte für unsere Landesversorgung sein könnte. Die Erfahrungen auch in den beiden Weltkriegen, insbesondere beim letzten, wo zu Beginn keine eigenen Schiffe zur Verfügung standen, aber auch bei anderen Krisenlagen nach dem Zweiten Weltkrieg zeigen, wie unentbehrlich es ist, eine genügende Zahl schweizerischer Hochseeschiffe zu haben, um Transporte von und nach Übersee zur Versorgung mit Getreide, Kohle, Düngemittel, Öl, Saaten und anderen Gütern zu ermöglichen sowie Exportlieferungen durchzuführen.

Bei der Botschaft zu einem Bundesbeschluss über einen Rahmenkredit für Massnahmen zur Sicherung der schweizerischen Hochseeschifffahrt handelt es sich um die fünfte Aktion seit dem Zweiten Weltkrieg. In den Jahren 1950/51 konnten im Rahmen der Aktionen I und II mit Bundesdarlehen neue und grössere Einheiten gekauft werden.

1959 wurde eine dritte Unterstützungsaktion durchgeführt, welche die Verbürgung von Darlehen durch den Bund vorsah, wodurch sechs neue Schiffe beschafft werden konnten. Die vierte Aktion führte zur Botschaft vom 16. Februar 1972, mit welcher der Bundesrat ermächtigt wurde, Darlehen für den Erwerb Schweizer Hochseeschiffe bis zu einem Gesamtbetrag von 250 Millionen zu verbürgen. Damit konnte erreicht werden, dass das Durchschnittsalter der Schiffe von 13 Jahren im Jahre 1971 heute auf unter zehn Jahre gesunken ist.

Die Gesamttonnage unserer Flotte während der letzten zehn Jahre hat im Weltvergleich unterdurchschnittlich zugenommen, nämlich um 45 Prozent, und diejenige der Weltflotte um 75 Prozent, was vor allen Dingen dadurch zu erklären ist, dass unsere Reeder keine Tanker angeschafft

haben. Es ist zudem festzuhalten, dass der Bund durch seine Aktionen bisher keine finanziellen Verluste erlitten hat. Die Rückzahlungen und jährlichen Amortisationen erfolgten immer pünktlich und reibungslos.

Ihre Kommission hat sich eingehend mit verschiedenen, die Hochseeflotte berührenden Fragen auseinandergesetzt und ist durch die Vertreter des Bundes sehr fachkundig orientiert worden. Wir danken ihnen dafür. Insbesondere wurde dargelegt, dass aufgrund der Erfahrungen der beiden Weltkriege im Augenblick des Ausbruchs eines Konfliktes die Frage der Neutralitätsverpflichtungen und die Nichtverfügbarkeit von neutralem Schiffsraum für die Beibehaltung und Förderung eines Einsatzes schweizerischer Hochseeschiffe spricht. Das Kriegstransportamt hat in enger Zusammenarbeit mit den Schweizer Reedern schon Vorbereitungen getroffen, insbesondere für mögliche Schutz-, Lade- und Ausladehäfen, den Vor- und Nachtransport durch unsere Nachbarländer, Vorbereitungen zum Einrichten von Hafentagenturen usw. Die vielen in der Nachkriegszeit ausgebauten und leistungsfähigen Häfen und Verkehrssysteme in Europa sind dabei sehr wertvoll. Eine Streuung unserer Schiffe zu den wichtigsten Lieferländern ist für diese Überlegungen nützlich und notwendig, da zu hoffen ist, dass nur wenige Schiffe gleichzeitig in gefährdeten Zonen sein sollten. Es sind zudem diverse Schutzmassnahmen für Mannschaft und Schiffe, vor allem von Identifikationsvorrichtungen wie Sonar, Radar, Funk und Bemalung vorgesehen. In der Schweiz wurde ein sogenanntes «Delphin»-System zur Signalisation und Identifikation von Schweizer Schiffen entwickelt, das mit Beteiligung durch die Reeder sukzessive verwendet werden soll. Interessant war auch, festzustellen, dass die Verbindungen des Kriegstransportamtes zu den schweizerischen Reedern so eng sind, dass es auch möglich sein sollte, Schiffe aus Gefahrenzonen zu befehlen, sobald sich ein Konflikt abzeichnet oder ausbrechen sollte. Auch über die aktuelle Situation auf den Weltmeeren hat sich die Kommission eingehend orientieren lassen und festgestellt, dass unsere Schweizer Flotte – wenn man dem so sagen darf – gut diversifiziert ist. Die Reedereien besitzen heute Trockenfrachter, Bulk-Carriers, Kühlschiffe, Wein- und Chemikaliertanker usw., um die üblichsten Versorgungsgüter zu transportieren. Schon vor zehn Jahren wurde die Frage gestellt, ob die Schweizer Reeder nicht auch Öltanker einsetzen sollten, was in der damaligen Botschaft nicht berücksichtigt war. In der neuen Botschaft soll das nicht zum vornherein ausgeschlossen werden, womit die Möglichkeit gegeben wird, bei Eintritt einer speziellen Situation diese Frage eingehend prüfen zu können und vor allen Dingen sofort handlungsfähig zu sein. Der freie Tankermarkt hat heute eine solch starke und harte Konkurrenz mit grossen Ratenschwankungen, dass die privaten Reeder in normalen Zeiten kaum eigene Tanker in den Dienst stellen können. Die Schweizer Reeder haben dies sogar ausdrücklich in einem ihrer kürzlichen Jahresberichte festgehalten. Auch Shell Switzerland hat von der Beschaffung eines Tankers unter Schweizer Flagge Abstand genommen. Auch die Frage nach dem UNCTAD-Verhaltenskodex wurde in der Kommission besprochen. Dieser sieht vor, dass die Ladungsaufkommen wie folgt verteilt werden: 40 Prozent Importland, 40 Prozent Exportland und 20 Prozent an Drittländer. Diese Verteilung existiert praktisch nur auf dem Papier und ist sehr schwer durchzuführen. Meistens ist die Aufteilung 50 zu 50 zwischen Export- und Importland die Regel. Das Beispiel einer Schweizer Reederei (mit Sitz in Basel) wurde erwähnt, die sich fast ausschliesslich im Afrika-, Frankreich- und Italiengeschäft engagiert hatte, jedoch heute deshalb arg mit Aufträgen zu kämpfen hat, weil der Protektionismus dieser Export- und Importländer, vornehmlich von Entwicklungsländern, die Problematik erschwert, was für die betreffende Reederei zur Existenzfrage werden kann.

Auch die Frage, die übrigens schon in der Debatte von 1972 gestellt wurde, ob eine Bürgschaftsaktion den richtigen Weg darstelle, oder ob nicht andere Finanzierungsmöglichkeiten vorgesehen werden sollten, wurde kurz berührt. Es

muss festgehalten werden, dass es sich auch bei der jetzigen Vorlage um eine reine Bürgschaftsaktion handelt, d. h. dass die Gewährung von Krediten zum Kauf oder Bau von Schiffen zwischen den Reedereien und unseren Banken verhandelt wird, also nicht etwa zwischen Bund und den Banken oder den Reedereien. Man erwartet damit günstige Zinsvoraussetzungen, was auch von der Schweizerischen Bankiervereinigung empfohlen wird. Die Risiken im Seeschiffahrtsgeschäft sind unbestimmt, so dass die Regelungen zwischen den Reedern und Banken für die Zinsfestlegungen gemäss üblichem Geschäftsgang diesen Partnern überlassen werden können und der Bund sich nicht einmischen muss.

Die Benützung der Seehäfen – war eine weitere Frage – ist durch internationale Übereinkommen geregelt. Das Kriegstransportamt trifft, in Verbindung mit dem Eidgenössischen Amt für auswärtige Angelegenheiten, unter anderem Vorkehrungen durch die Errichtung von Transport- und Hafentagenturen.

Unsere Kommission hat auf verschiedene Detailfragen, wie Vertretung in der Schifffahrtskommission UNCTAD, Belohnung bei ausländischen Werfkrediten, Fragen über die Höhe des vorgeschlagenen 300-Millionen-Kredites usw., von den anwesenden Spezialisten befriedigende Antworten erhalten. Auch aktuelle Probleme über die Rheinschiffahrt, die einen wichtigen Bestandteil unserer Landesversorgungsmassnahmen sicherstellt, wurden besprochen, insbesondere Probleme der Transporte flüssiger Brennstoffe.

Am Schluss der Kommissionssitzung wurde noch die Frage aufgeworfen, warum in Artikel 1 des vorgeschlagenen Bundesbeschlusses von einer Laufzeit von zehn Jahren die Rede sei, jedoch die Inkraftsetzung unklar bleibe. Aus den Kommissionsberatungen zu Artikel 1 und 2 ging schliesslich hervor, dass es richtig sei, Ihnen einen neuen Artikel 2 vorzuschlagen, der heute ausgeteilt worden ist. Die Kommission war einstimmig der Auffassung, Ihnen vorzuschlagen, dieser Neufassung zuzustimmen.

Gesamthaft betrachtet darf die Vorlage als ausgewogen bezeichnet werden. Es dürfte feststehen, dass die enge Zusammenarbeit zwischen Bund und den Reedereien zur Sicherstellung der Schweizer Hochseeflotte eine äusserst gute und zweckmässige Lösung darstellt. Die 250 Millionen Franken zur Verbürgung von Darlehen, die das Parlament 1972 beschlossen hat, sind heute voll beansprucht. Im Interesse einer genügenden Gesamttonnage der Flotte, die wir für den Fall internationaler Krisen als notwendig erachten, ist deshalb diese neue Bürgschaftsaktion mit einem Rahmenkredit von 300 Millionen Franken zu befürworten. Die Kommission empfiehlt Ihnen Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesbeschlusses.

**Präsidentin:** Alle Fraktionen erklären, dass sie für Eintreten sind und dem Beschluss in der Fassung der Kommission zustimmen. Das Wort wird nicht weiter verlangt.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen  
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Titre et préambule, art. 1**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**Art. 2**

*Antrag der Kommission*

**Abs. 1**

Dieser Bundesbeschluss ist nicht allgemeinverbindlich und tritt sofort in Kraft.

**Abs. 2**

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

**Art. 2**

*Proposition de la commission*

**Al. 1**

Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, entre immédiatement en vigueur.

**Al. 2**

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution.

**Präsidentin:** Die Kommission beantragt einen neuen Text, den Sie aus dem ausgeteilten Antrag ersehen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall; Sie haben so beschlossen.

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Annahme des Beschlussesentwurfes 116 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

81.059

## **Wirtschaftliche Landesversorgung. Bundesgesetz Approvisionnement économique du pays. Loi**

Botschaft und Gesetzentwurf vom 9. September 1981 (BBI III 405)  
Message et projet de loi du 9 septembre 1981 (FF III.377)

*Antrag der Kommission*

Eintreten

*Proposition de la commission*

Entrer en matière

**Blocher, Berichterstatter:** Volk und Stände haben am 2. März 1980 mit überwältigendem Mehr einer neuen Regelung unserer Landesversorgung zugestimmt. Der neu formulierte Artikel 31bis Absatz 3 Buchstabe e der Bundesverfassung lautet heute neu wie folgt: «Wenn das Gesamtinteresse es rechtfertigt, ist der Bund befugt, nötigenfalls in Abweichung von der Handels- und Gewerbefreiheit, Vorschriften zu erlassen: . . . e. über vorsorgliche Massnahmen der wirtschaftlichen Landesverteidigung und auch über Massnahmen zur Sicherstellung der Landesversorgung mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen bei schweren Mangellagen, denen die Wirtschaft nicht selber begegnen kann.»

Damit sind Möglichkeiten und Grenzen des schweizerischen Landesversorgungsrechtes neu definiert worden. Die Neuregelung ist nicht etwa deshalb vorgenommen worden, weil sich das bisherige System oder die bisherigen Massnahmen nicht bewährt hätten. Im Gegenteil, die bisherige Art der Massnahmen und das bisherige Versorgungssystem haben sich bewährt. Geändert haben sich aber die Bedrohungsursachen. Nicht nur kriegerische Ereignisse, sondern auch machtpolitische Bedrohungen im weiteren Sinne, also auch ohne Waffengewalt, können die Landesversorgung mit lebenswichtigen Gütern gefährden. Bei einem rohstoffarmen Land wie der Schweiz können zudem auch schwere Mangellagen eintreten, welche die Wirtschaft selbst nicht beheben kann. Darum gilt es, Vorschriften zu erlassen über drei Teile:

1. Massnahmen der wirtschaftlichen Landesverteidigung zur Sicherstellung der Versorgung, und zwar sowohl für den

Fall machtpolitischer äusserer Bedrohung ohne Waffengewalt als auch für den Kriegsfall;

2. Massnahmen gegen schwere quantitative Mangellagen, welchen die Wirtschaft nicht selbst begegnen kann;

3. Massnahmen der wirtschaftlichen Landesverteidigung, die nicht die Landesversorgung, sondern vor allem den Schutz von Vermögenswerten betreffen.

Was den Schutz der Vermögenswerte anbelangt, bleibt die heute geltende Regelung in Kraft; sie wird von diesem Gesetz nicht betroffen. Das vorliegende Landesversorgungsgesetz befasst sich also mit den Massnahmen der wirtschaftlichen Landesverteidigung zur Sicherstellung der Versorgung, und zwar im Kriegsfall, im Fall machtpolitischer äusserer Bedrohung ohne Waffengewalt und im Fall schwerer quantitativer Mangellagen, welchen die Wirtschaft nicht selbst begegnen kann.

Was sind die Grundzüge des vorliegenden Gesetzes?

Erster Grundzug: Das vorliegende Gesetz geht davon aus, dass die Intervention des Bundes einzig und allein der Versorgung des Landes dienen soll. Die Versorgungspolitik und die Vorsorgepolitik darf die Wirtschaftspolitik nicht dominieren. Aussenhandels- und Strukturpolitik darf mit diesem Gesetz nicht betrieben werden. Darum sind in diesem Gesetz die Grenzen der Staatsintervention durch die vorbereitende Kommission gegenüber dem Vorschlag des Bundesrates noch verdeutlicht, wo immer möglich aufgezeigt worden.

Ein zweiter Grundzug: Das Landesversorgungsgesetz stellt das Subsidiaritätsprinzip deutlich in den Vordergrund. Was heisst das? Solange und soweit die Sicherstellung durch privatwirtschaftliche Initiative und Tätigkeit gewährleistet ist, darf der Staat nicht selbst versorgungspolitisch intervenieren. Muss der Staat aber intervenieren, so sollen die Massnahmen zweckmässig, angemessen und in einem vernünftigen Verhältnis zum angestrebten Erfolg stehen.

Ein dritter Grundzug dieses Gesetzes: Das neue Gesetz hält sich an das bisher bewährte, gut funktionierende, ausserordentlich kostengünstige versorgungswirtschaftliche Milizsystem. Die Kombination zwischen privater Initiative und staatlicher Lenkung darf als optimal bezeichnet werden. Eine enge Zusammenarbeit der Verwaltung mit der Wirtschaft wird lebensfremde Anordnungen ausschliessen, neben Bundesbeamten werden Fachleute aus der Wirtschaft, den Kantonen und kommunalen Verwaltungen im Nebenamt einzusetzen sein. Auch für diejenigen, die einen Sonderfall Schweiz nicht so leicht gelten lassen, muss es für die Landesversorgung eben einen solchen Fall geben. Nur so ist es nämlich möglich, dass zum Beispiel die Kosten für die Pflichtlagerhaltung im Nahrungsmittelbereich pro Jahr lediglich 68 Millionen Franken betragen und dies bei einem Lagerwert von 1 bis 1,5 Milliarden. Pro Kopf und Jahr kostet also die Sicherstellung der Nahrungsmittel für Notzeiten lediglich Fr. 10.75. Natürlich beinhaltet das heutige System auch gewisse Risiken. Die Verluste des Bundes in der Pflichtlagerhaltung haben sich aber in eindeutigen Grenzen gehalten. Bei einem Pflichtlagervolumen von etwa 10 Milliarden Franken betragen die Verluste in den letzten sechs Jahren lediglich etwa 17 Millionen, wovon 5,4 Millionen eingetreten und 11,7 Millionen noch zu erwarten sind. Das bedeutet also im schlechtesten Fall 2,8 Millionen Franken Verlustquote pro Jahr bei einer Gesamtlagermenge mit einem Wert von 10 Milliarden Franken. Das kann als ausserordentlich gering bezeichnet werden.

Als vierter Grundsatz sind, im Gegensatz zum geltenden Gesetz, im neuen Gesetz Vorkehrungen, die der Bundesrat treffen kann, deutlich aufgeführt worden. Dadurch ist es möglich, in verschiedenen Bedrohungssituationen richtig, zweckmässig und rasch reagieren zu können, ohne auf ausserordentliche Vollmachten des Parlamentes angewiesen zu sein. Das sogenannte Notrecht wird so weitgehend ausgeschlossen. Ein völliger Verzicht darauf ist aber weder möglich noch nötig.

Welche Bedeutung hat unsere Versorgung, und wie stellt sich der Versorgungsgrad dar? Das Landesversorgungsgesetz

## **Schweizerische Hochseeschifffahrt. Sicherung**

### **Flotte maritime suisse. Maintien**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	81.048
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.03.1982 - 15:30
Date	
Data	
Seite	144-147
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 290

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.