

dass die Oerlikon-Bührle AG in den Jahren 1980 bis 1983 Militärtechnologie nach Südafrika exportierte. Die Zeitschrift bringt Auszüge aus dem südafrikanischen Patentjournal.

Gerade weil die gleiche Firma wegen illegaler Kriegsmaterialausfuhr in den sechziger Jahren nach Südafrika bereits verurteilt wurde, müssen Wiederholungen verhindert werden.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Rapport écrit du Conseil fédéral

Artikel 41 der Bundesverfassung, auf dem das Kriegsmaterialgesetz beruht, bezieht sich ausschliesslich auf «Waffen, Munition, Sprengmittel und sonstiges Kriegsmaterial», nicht aber auf immaterielle Rechte, wie Patente und Fabrikationslizenzen. Es ist deshalb nicht möglich, die Transaktion von Fabrikationslizenzen aufgrund des Kriegsmaterialgesetzes einer Bundesbewilligung zu unterstellen.

Im übrigen erinnert der Bundesrat daran, dass die Schweiz bereits im Jahre 1963 aus eigener Initiative die Ausfuhr von Kriegsmaterial nach Südafrika untersagt hat.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	39 Stimmen
Dagegen	75 Stimmen

84.376

Interpellation Spälti

Italienische Zöllner. Dienst nach Vorschrift Grève du zèle des douaniers italiens

Wortlaut der Interpellation vom 19. März 1984

Im Zusammenhang mit dem erneuten Dienst nach Vorschrift an der italienisch-schweizerischen Grenze ist durch eine zweite Streikwelle an der Grenze zu unserem südlichen Nachbarn auf ein bedeutendes Problem hingewiesen worden, das einerseits dem schweizerischen Transportgewerbe, der exportorientierten Industrie und andererseits der Wirtschaft insgesamt erheblichen Schaden zugefügt hat. Nachdem die Schweiz als internationales Transit- und Binnenland ein vitales Interesse an offenen Grenzen und an einer reibungslosen Grenzabfertigung haben muss und die Erschwernisse für das Transportgewerbe durch solche Grenzprobleme ausgeweitet werden, stellen sich in diesem Zusammenhang folgende Fragen:

1. Was gedenkt der Bundesrat gegenüber der italienischen Regierung zu unternehmen, um eine möglichst effiziente und ungestörte Grenzabfertigung zu gewährleisten?
2. Was gedenkt der Bundesrat gegenüber der italienischen Regierung zu unternehmen, um im Raum Norditalien die Sicherheit von schweizerischem Eigentum wie Camions, Lastfahrzeuge und deren Frachtgut sicherzustellen und um den Schaden, der der schweizerischen Volkswirtschaft durch Streiks entsteht, mit angebrachten Massnahmen zu mindern?
3. Was unternimmt der Bundesrat multilateral insgesamt, um den Ruf der Schweiz als Transitland gegenüber den angrenzenden Drittländern durchzusetzen?

Texte de l'interpellation du 19 mars 1984

A sujet de la grève du zèle qui a eu lieu une fois de plus à la frontière italo-suisse, une deuxième vague de grève a fait apparaître un important problème, qui est à l'origine de dommages considérables subis non seulement par les transports et l'industrie d'exportation de notre pays, mais aussi par son économie toute entière. Comme il est vital

pour la Suisse, qui est un pays de transit international sans accès direct à la mer, que les frontières restent ouvertes et que les formalités de passage se fassent facilement, et comme ces problèmes de frontières aggravent les difficultés que connaît la branche des transports, je pose au Conseil fédéral les questions suivantes:

1. Quelles démarches pense-t-il entreprendre auprès du Gouvernement italien pour accélérer et faciliter les formalités douanières?
2. Quelles démarches pense-t-il entreprendre auprès du Gouvernement italien pour assurer en Italie du Nord la sécurité des biens qui sont la propriété de Suisses, plus précisément des poids-lourds et des marchandises qu'ils transportent, et pour réduire, à l'aide de mesures appropriées, le préjudice causé à l'économie de notre pays?
3. Quelles démarches entreprend-il sur le plan multilatéral pour que les pays avoisinants reconnaissent à la Suisse sa réputation de pays de transit?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aregger, Basler, Bonny, Flubacher, Graf, Lüchinger, Neuenschwander, Steinegger, Tschuppert, Wellauer (10)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Bereits zum zweiten Male innert kürzester Frist hat eine erneute Streikwelle der italienischen Zöllner an der Schweizer Grenze in der Region Tessin Konfusion und Unruhe verursacht. Dies nicht nur für die im Tessin ansässige Bevölkerung, sondern auch für die Schweizer Zollbeamten, die ihren Dienst nur noch unter erschwerten Bedingungen leisten konnten, und für die Hunderte von ausländischen Frachtführern, die gezwungen wurden, auf die Grenzabfertigung zu warten.

Das Demonstrieren durch Dienst nach Vorschrift, die Ankündigung eines Generalstreiks und die unregelmässige Erledigung der Zollformalitäten ergeben für die Region, für die Zollbeamten und insbesondere für das Transportgewerbe schwere Probleme.

Das Transportgewerbe wird nun durch diese Ereignisse nach der kürzlich erfolgten Volksabstimmung noch zusätzlich wirtschaftlich belastet. Der schweizerische Strassenverkehr ist weltweit schon am stärksten belastet und eingeschränkt (teuerstes Dieselöl, Nacht- und Sonntagsfahrverbot, Maximalgesamtwichtseinschränkungen usw.); es arbeitet ohne staatliche Subventionen und hat im Rahmen der Gesamtverteidigung seine besondere Bedeutung, indem dieser Wirtschaftszweig der Armee seine Transportmittel als Requisitionsfahrzeuge zur Verfügung stellen muss.

Während Tagen stauten sich Fahrzeuge in unübersehbaren Kolonnen. Stehende Fahrzeuge verursachten den Eigentümern hohe Kosten, und die Lieferverzögerungen schaden der exportorientierten Schweizer Industrie und Wirtschaft. Insgesamt verursacht diese nachlässige Zollabfertigung auf italienischer Seite nicht nur den schweizerischen, sondern auch den Volkswirtschaften benachbarter Staaten, die die Schweiz als Transitland benutzen, unübersehbare Schäden. Zudem wird durch dieses Verhalten der italienischen Zollbeamten der internationale Güterverkehr unverhältnismässig behindert. Als Binnenland sollte sich die Schweiz der Bedeutung offener Grenzen und ungehinderter Grenzabfertigung im klaren sein und sich dafür entsprechend einsetzen.

Nachweisbar sind folgende Schäden festzustellen: Durch das Überschreiten der Lieferfristen kann der Frachtführer seinen Frachtvertrag nicht fristgemäss erfüllen. Dadurch fehlen der Industrie Ersatzteile und Rohmaterialien. Weiter sind Verderbsschäden feststellbar. Diese entstandenen Schäden sind teilweise durch Versicherungen gedeckt. Der Schaden ist noch nicht quantifizierbar. Durch die Staus auf der italienischen Seite werden die Transport- und Einsatzpläne der Unternehmen wertlos. Diese ungeordneten Zustände schaffen verbesserte Möglichkeiten für operativ vorgehende und organisierte Banden, Nutzfahrzeuge, Ladungen und Anhänger auszurauben. Es steht fest, dass

jährlich über 1000 Ladungen oder Fahrzeuge von schweizerischen Transporteuren in Italien geraubt werden. Den Schaden haben die Versicherungen und der Transporteur zu tragen.

Trotz internationalen gesetzlichen Grundlagen (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr) wird der Transporteur mit einem Rückbehalt im Schadensfall (Überschreiten der Lieferfrist und Verderbsschaden) belastet. In vielen Fällen kann die Versicherung aus versicherungsvertraglichen Gründen infolge höherer Gewalt den Schaden nicht übernehmen. Das Verhalten des italienischen Zollpersonals verursacht einen unverhältnismässigen Schaden, der aus wirtschafts- und ordnungspolitischer Sicht nicht einfach hingenommen werden darf.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
Rapport écrit du Conseil fédéral*

1. Der Bundesrat ist seit jeher bestrebt, eine möglichst effiziente sowie ungestörte Grenzabfertigung sicherzustellen.

Dementsprechend hat er mit der EG sowie mit einzelnen Nachbarstaaten – so auch mit Italien – Abkommen abgeschlossen, welche eine effiziente Grenzabfertigung ermöglichen sollen. Die Zollverwaltungen arbeiten zur Durchführung dieser Verträge eng zusammen.

Ferner haben am 9. April 1984 die Minister der Mitgliedstaaten der EG und der EFTA anlässlich ihres Treffens in Luxemburg die Notwendigkeit unterstrichen, den freien Verkehr der industriellen Güter insbesondere bezüglich der Vereinfachung der Grenzformalitäten zu verbessern und haben ausdrücklich ihre Absicht bekundet, ihre Zusammenarbeit in diesem Bereich zu intensivieren.

Angesichts der jüngsten Ereignisse an den italienischen Grenzen haben die Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, Österreichs, Italiens und der Schweiz eine Expertenkommission eingesetzt, welche bis nächsten Herbst den Ministern konkrete Vorschläge zur Erleichterung der Grenzkontrollen unterbreiten soll. Auch auf bilateraler Ebene wird nach allen Mitteln gesucht, um die Grenzabfertigung noch weiter zu vereinfachen.

Beim Auftreten von Störungen an der Grenze ist der Bundesrat über diplomatische Kanäle, anlässlich offizieller Besuche, sowie über direkte Kontakte auf Verwaltungsebene mit Nachdruck vorstellig geworden, um die schweizerischen Interessen geltend zu machen. Es sei hier lediglich auf die Demarchen des Vorstehers des EVD anlässlich des offiziellen Besuches des italienischen Aussenhandelsministers am 27. März 1984 in Bern sowie des Vorstehers des EDA anlässlich seines offiziellen Besuches in Rom am 3. Mai 1984 verwiesen.

Der Bundesrat wird weiterhin jede Gelegenheit voll ausschöpfen, um die kontinuierliche Verwirklichung der internationalen Vereinbarungen sicherzustellen.

2. Der Bundesrat ist sich der Problematik der Entwendung von Ladungen und Fahrzeugen schweizerischer Transporteur in Italien voll bewusst. Der Schutz auch ausländischen Privateigentums ist die Aufgabe eines jeden souveränen Staates.

3. Hier ist insbesondere das von der Schweiz am 23. November 1972 mit der Europäischen Gemeinschaft abgeschlossene Abkommen zur Anwendung der Bestimmungen über das gemeinschaftliche Versandverfahren (AS 0.631.242.04) zu erwähnen.

Unter den zahlreichen vom Bundesrat unternommenen Schritten sei beispielhaft erwähnt:

– Die Schweiz nimmt im multilateralen Rahmen der Europäischen Konferenz der Transportminister (CEMT) an den Arbeiten und Beschlüssen teil, welche auch eine Erleichterung der Grenzkontrollen bezwecken.

– Die Schweiz hat die Internationale Konvention der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) vom 21. Oktober

1982 betreffend die Harmonisierung der Warenkontrollen an den Grenzen unterzeichnet.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion
Dagegen

26 Stimmen
56 Stimmen

84.393

Interpellation Carobbio

**Hilfe für wirtschaftlich bedrohte Regionen.
Einzelfall**

**Aiuto finanziari in favore
delle regioni economicamente minacciate.
Caso Ker-Tiles SA, Cresciano**

**Aide aux régions économiques menacées.
Cas d'espèce**

Wortlaut der Interpellation vom 22. März 1984

Der Unterzeichner fragt den Bundesrat:

a. Wussten die Bundesbehörden bei ihrem Beschluss vom 20. Januar 1982 und bei der Unterzeichnung der Vereinbarung mit der Banca della Svizzera Italiana über die Schwierigkeiten Bescheid, in der die Ker-Tiles schon damals steckte?

b. Musste die Bürgschaft inzwischen eingelöst werden?

c. Wenn nein, sind die Bürgschaft und die übrigen Erleichterungen, die der Ker-Tiles gewährt wurden, auch für die Niro Ceramic AG Kopenhagen bestätigt worden?

d. Was halten die Bundesbehörden von der heutigen Lage und den künftigen Aussichten der Ker-Tiles-Niro Ceramic in Cresciano?

Testo della interpellanza del 22 marzo 1984

Il sottoscritto chiede al Consiglio federale di dire:

a. al momento della decisione del 20 gennaio 1982 e della firma della successiva convenzione con la Banca della Svizzera Italiana le autorità federali erano a conoscenza della difficoltà in cui versava già allora la Ker-Tiles;

b. nel frattempo la fideiussione ha dovuto o no essere onorata;

c. se non è stata onorata, la fideiussione e tutte le altre facilitazioni concesse alla Ker-Tiles sono state confermate anche a favore della Niro Ceramic SA di Copenaghen, oppure no;

d. quale è l'atteggiamento delle autorità federali rispetto all'attuale situazione e alle prospettive future della Ker-Tiles-Niro Ceramic di Cresciano.

Texte de l'interpellation du 22 mars 1982

Le soussigné demande au Conseil fédéral de dire:

a. Si, lorsque la décision a été prise le 20 janvier 1982 et que la convention a été signée avec la Banque de la Suisse italienne, les autorités fédérales connaissaient déjà les difficultés dans lesquelles se trouvait la Ker-Tiles;

a. Si la caution a dû être versée ou non dans l'intervalle;

c. Dans la négative, si la caution et toutes les autres facilités accordées à la Ker-Tiles ont aussi été confirmées en faveur de la Niro Ceramic SA de Copenhague, ou non;

d. Quelle est l'attitude des autorités fédérales en ce qui concerne la situation actuelle et les perspectives de la Ker-Tiles-Niro Ceramic de Cresciano.

Interpellation Spälti Italienische Zöllner. Dienst nach Vorschrift

Interpellation Spälti Grève du zèle des douaniers italiens

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.376
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1984 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1007-1008
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 582

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.