

Berichterstattung über die Durchführung von Artikel IV sind von der Konferenz angenommen worden. Die Empfehlungen des Schlussdokumentes werden sich erst sukzessive auswirken.

Die Idee der Einführung eines obligatorischen Schiedsverfahrens hat die Schweiz schon während den Verhandlungen zum Atomsperrvertrag in einem Memorandum und an den beiden vorangehenden Ueberprüfungskonferenzen eingebracht. Wie an den vorhergehenden Verhandlungen ist auch an dieser Konferenz nicht darauf eingegangen worden. Die Eingabe ist jedoch in den Schlussbericht aufgenommen worden, womit dem schweizerischen Wunsch, sich bei allfälligen späteren Revisionsverhandlungen auf ihr wiederholt vertretenes Anliegen berufen zu können, Genüge getan ist. Das Arbeitspapier zu Artikel VI geht von der Idee aus, dass der Sperrvertrag nur dann glaubwürdig bleiben kann, wenn im Bereich der Rüstungskontrolle und der Abrüstung konkrete Resultate erzielt werden. Die Schweiz anerkennt zwar, dass Artikel VI formell erfüllt worden ist, verlangt aber, dass bis zur nächsten Konferenz substantielle Schritte unternommen werden. Dieses Prinzip ist – allerdings ohne Fristangabe – ins Schlussdokument aufgenommen worden.

2. und 5. Der Bundesrat hat wiederholt zu den grundsätzlichen Problemen der Abrüstungs- und Rüstungskontrollpolitik Stellung genommen und hierbei die schweizerischen Erwartungen klar zum Ausdruck gebracht. Er erachtet es als unzumutbar, zu Einzelvorstößen Stellung zu nehmen, da nach bisheriger Erfahrung Erfolge im Abrüstungs- und Rüstungskontrollbereich nur im Zusammenwirken der hauptbeteiligten Mächte gefunden werden können.

Ferner trat die Schweiz stets dafür ein, dass internationale Verpflichtungen, die sie mitträgt, eingehalten werden. Sie wird dies weiterhin im Rahmen der durch die einzelnen Vertragswerke und diplomatischen Foren gebotenen Mitwirkungsmöglichkeiten tun, und sie ist – wie anlässlich des Gipfeltreffens einmal mehr zum Ausdruck kam – auch bereit, ihre Guten Dienste zur Verfügung zu stellen.

In ihrer Erklärung an der letzten Ueberprüfungskonferenz hat sie denn auch erneut den Abschluss eines umfassenden Teststoppabkommens verlangt. Ein solches wurde in der Präambel des partiellen Teststoppabkommens von 1963 und in derjenigen des Atomsperrvertrages in Aussicht gestellt. Der Begriff der «Nichtgebundenen und Neutralen Staaten» war bisher im europäischen Rahmen für die entsprechende europäische Staatengruppe verwendet worden, in der die Schweiz mitwirkt. An dieser dritten Ueberprüfungskonferenz wurde ihr eine weltweite Dimension gegeben. Die Schweiz ist nicht Mitglied der Gruppe der «Nichtgebundenen Länder».

3. Die Beurteilung des Schlussdokumentes durch den Bundesrat ist im ersten Teil dieser Beantwortung dargelegt.

4. Wie der Bundesrat schon wiederholt dargelegt hat, betrachtet die Schweiz die universale Anwendung des Sperrvertrages, d.h. die Kontrolle aller nuklearen Aktivitäten, als anzustrebendes Ziel. Er ist jedoch der Ansicht, dass «full-scope»-Forderungen von Lieferstaaten die einzelnen Kundenstaaten zum Verzicht auf die Zusammenarbeit drängen können, so dass diese nukleare Anlagen aus eigenen Mitteln, somit unkontrolliert, herstellen. Mit lieferbezogenen Kontrollen können demgegenüber aufgrund ihrer kontaminierenden Wirkung *de facto* «full-scope»-Kontrollen erreicht werden. Die an der Konferenz ausgehandelte Kompromissformel setzt «full-scope» als Ziel fest, das von den Lieferstaaten mit wirksamen Mitteln anzustreben ist, sie überlässt jedoch die Wahl der Mittel dem Ermessen der einzelnen Staaten.

Die Beurteilung der sicherheitspolitischen Konsequenzen der Entstehung neuer Kernwaffenmächte hat der Bundesrat in der Botschaft betreffend den Vertrag über die Nichtverbreitung von Kernwaffen vom 30. Oktober 1974 dargelegt. Daran hat sich in grundsätzlicher Hinsicht nichts geändert. 6. Die dritte Ueberprüfungskonferenz hat die Bemühungen zur Anpassung der Liste kontrollpflichtiger Materialien und Einrichtungen an technologische Neuentwicklungen unterstützt. Solche Anpassungen werden bei Bedarf im Rahmen

des Atomsperrvertrages vorgenommen. Für die Zentrifugenanreicherung und die Wiederaufarbeitung wurden sie kürzlich durchgeführt. Neue Technologien können auf diese Weise erfasst werden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	33 Stimmen
Dagegen	40 Stimmen

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

86.320

Interpellation Spälti Schweizerische Hochseeschifffahrt Navigation suisse en haute mer

Wortlaut der Interpellation vom 4. März 1986

Die schweizerische Hochseeschifffahrt ist von der weltweiten Krise der internationalen Handelsschifffahrt stark betroffen. Es ist zu befürchten, dass die katastrophale Lage die Konkurrenzfähigkeit der ums Ueberleben kämpfenden schweizerischen Handelsflotte weiter beeinträchtigen wird und damit die Erhaltung der Flotte und der Kapazität für Kriegs- und Krisenzeiten gefährdet. Diese Entwicklung kann ernsthafte Konsequenzen auf die Versorgung der Schweiz in Kriegs- und Krisenzeiten haben.

1. Wie beurteilt der Bundesrat heute die Bedeutung der schweizerischen Hochseeschifffahrt als Instrument der Landesversorgung in möglichen Krisen- und Kriegszeiten?
2. Sieht der Bundesrat Möglichkeiten, und prüft er Massnahmen, der schweizerischen Hochseeschifffahrt verbesserte Rahmenbedingungen zu verschaffen, auf deren Grundlage sie durch eigene unternehmerische Leistung ihre Existenz sicherstellen kann?

Texte de l'interpellation du 4 mars 1986

La crise mondiale de la navigation commerciale frappe durement la navigation suisse en haute mer. Il est à craindre que cette situation catastrophique compromette plus encore la compétitivité de notre flotte commerciale, qui lutte déjà pour sa survie, et menace de ce fait son maintien et ses capacités dans des périodes difficiles. Cette évolution peut être lourde de conséquences pour l'approvisionnement de la Suisse en temps de crise et de guerre.

1. Quelle importance le Conseil fédéral accorde-t-il à la navigation suisse en haute mer comme moyen d'approvisionnement national en temps de crise et de guerre?
2. Voit-il la possibilité de fournir à la navigation suisse en haute mer de meilleures conditions générales, sur la base desquelles elle pourra assurer son existence grâce à ses propres performances, et envisage-t-il de prendre des mesures dans ce sens?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Allenspach, Bremi, Cincera, Fischer-Sursee, (Frei-Romanshorn), Früh, Graf, Hunziker, Müller-Bachs, Müller-Meilen, Nef, Neuenschwander, Ogi, Schüle, Schwarz, Steffen, Tschuppert, Villiger, Wanner, Weber-Schwyz, Zwingli (21)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Situation während des Zweiten Weltkriegs und die damit verbundenen Einschränkungen des Güterverkehrs und die Abhängigkeit von ausländischer Transportkapazität haben die Schweiz als neutrales Binnenland bewogen, durch Inkraftsetzen des Bundesbeschlusses vom 9. April 1941 eine

eigene Hochsee-Handelsflotte in Dienst zu stellen. Dieser Entscheid hat sich für das Binnenland Schweiz bewährt. Die schweizerische Flotte trug entscheidend dazu bei, die Versorgung des Landes sicherzustellen. Auch in künftigen Krisenzeiten könnte, wie der Delegierte des Bundesamtes für wirtschaftliche Landesversorgung bestätigt haben soll, der schweizerischen Hochseeflotte eine wichtige Rolle zufallen. Die internationale Hochseefrachtschiffahrt steckt in einer weltweiten Krise, und die schweizerische Hochseeschiffahrt hat heute mit erheblichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen.

Der international gewaltige Tonnageüberhang, Protektionismus und Dumpingpreise zerstören die Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Hochseeschiffahrt. Obwohl die Schweiz ein ausgeprägtes und bedeutendes Import-/Exportland ist, sind wir offenbar am Transport der Güter nicht genügend beteiligt. Ein freier Wettbewerb kommt kaum zum Tragen. So sieht beispielsweise ein Verhaltenskodex der UNCTAD (Organisation für Handel und Entwicklung), welcher 1983 durch die Staaten der Dritten Welt durchgesetzt wurde, feste Frachtzuteilungen vor und benachteiligt damit Drittflaggstaaten. Während die ausländische Konkurrenz durch massive staatliche Hilfe Wettbewerbsvorteile erhält, fehlen der schweizerischen Hochseeschiffahrt die gleich langen Spiesse. Es sind vor allem Staaten des Ostblocks und fernöstliche Niedriglohnländer, die mit Dumpingpreisen, welche die Betriebskosten bei weitem nicht decken, eine ruinöse Preisschlacht eingeleitet haben.

Bedeutende westliche Reedereien in Schweden, Japan usw. gingen bereits in Konkurs. Die schweizerische Hochseeschiffahrt erscheint aufs höchste gefährdet, und es ist eine bedrohliche Tendenz zum kontinuierlichen Abbau der noch vorhandenen Tonnage festzustellen. Damit ginge aber ein wertvolles Instrument der Landesversorgung in Krisenzeiten verloren.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 28. Mai 1986

Rapport écrit du Conseil fédéral du 28 mai 1986

Der Bundesrat erachtet die schweizerische Hochseeflotte als ein wesentliches Instrument der wirtschaftlichen Landesversorgung. In Kriegs- und Krisenzeiten wird es für die Schweiz unabdingbar sein, über den erforderlichen Schiffsraum zu verfügen, um die für unser Land notwendigen Seetransporte aus eigener Kraft durchführen zu können. Wie der Bundesrat u.a. auch in seinem letzten Geschäftsbericht ausgeführt hat, befindet sich die internationale Seeschiffahrt weltweit weiterhin in einer tiefen Krise. Die vom Bundesrat gegenüber der schweizerischen Hochseeschiffahrt verfolgte Politik ist von einer liberalen Grundhaltung geprägt, die von der interessierten schweizerischen Wirtschaft im übrigen vollumfänglich geteilt wird.

Die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen durch den Bund steht dieser grundsätzlichen Absage an staatliche Interventionen indessen keineswegs entgegen, sondern ist vielmehr unabdingbare Voraussetzung, um die Wettbewerbsposition der schweizerischen Hochseeschiffahrt zu bewahren. So hat der Bund im Jahr 1982 einen Rahmenkredit von 300 Millionen Franken mit einer Laufzeit von 10 Jahren gesprochen, zur Uebernahme von Bürgschaften beim Erwerb schweizerischer Hochseeschiffe. Im weiteren gewährt der Bund Versicherungsschutz für Kriegstransportrisiken, welche durch den Privatversicherungsmarkt nicht mehr gedeckt werden.

Neben diesen Erleichterungen auf nationaler Ebene intensivierte der Bund in den letzten Jahren, namentlich mit Rücksicht auf die sich zunehmend abzeichnenden Einschränkungen des freien Wettbewerbes im internationalen Seeschiffahrtsmarkt, seine Bemühungen um unsere Hochseeflotte. Im bilateralen Bereich etwa werden zurzeit von seiten des Bundes grosse Anstrengungen unternommen, um den einen Binnenstaat wie die Schweiz besonders hart treffenden protektionistischen Massnahmen einzelner Küstenstaaten, die sich vor allem in einer zunehmenden Ladungskontrolle und Ladungslenkung zugunsten der nationalen

Flagge äussern, entgegenzuwirken. Die in diesem Zusammenhang laufenden Verhandlungen sowie bereits unternommene diplomatische Vorstösse werden fortgesetzt bzw., falls erforderlich, in verschärfter Form wiederholt.

Zudem wahrt der Bund die Interessen der schweizerischen Hochseeschiffahrt namentlich auch durch seine aktive Teilnahme an internationalen Konferenzen im Rahmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), der Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD) und der Internationalen Organisation für Seeschiffahrt (IMO), bei denen es oftmals darum geht, den für einen zur See fahrenden Binnenstaat spezifischen Bedürfnissen hinreichende Nachachtung zu verschaffen. Voraussetzung dafür ist allerdings eine weltweite Anerkennung und Achtung der Schweizer Flagge zur See; diese lässt sich u.a. dadurch erreichen, dass die Schweiz den internationalen Normen etwa in den Bereichen Sicherheit und Umweltschutz Nachachtung verschafft und so die Bereitschaft äussert, ihren Beitrag zur Lösung von Problemen zu leisten, mit denen die internationale Seeschiffahrt konfrontiert ist.

Der Bundesrat ist sich der Tatsache bewusst, dass immer wieder grosse Anstrengungen notwendig sind, um der schweizerischen Hochseeschiffahrt angesichts der schwierigen internationalen wirtschaftspolitischen Situation ihre Wettbewerbsfähigkeit und ihre kommerzielle Basis zu erhalten. Die schweizerischen Reeder ihrerseits haben stets bewiesen, dass sie durch unternehmerisches Geschick, eine umsichtige Geschäftspolitik und zuverlässige Dienstleistungen imstande sind, ihre Position auf den internationalen Weltschiffahrtsmärkten zu behaupten.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	51 Stimmen
Dagegen	4 Stimmen

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

86.361

Interpellation Lüchinger Flüchtlings-Aussenpolitik. Verstärkung Politique étrangère et aide aux réfugiés

Wortlaut der Interpellation vom 17. März 1986

1. In welcher Weise kann die Schweiz die für internationale humanitäre Zwecke vorgesehenen Mittel vermehrt als bisher zugunsten von Flüchtlingen einsetzen?
2. Wie kann insbesondere die schweizerische Entwicklungshilfe vermehrt in den Dienst der Milderung der Not der Flüchtlinge gestellt werden?
3. Was hat der Bundesrat bis heute zur Verwirklichung einer europäischen Zusammenarbeit auf den Gebieten der Asylpolitik und der weltweiten Flüchtlingspolitik schon erreicht, und welche Ziele setzt er sich dazu für die Zukunft?
4. Ist der Bundesrat bereit, die Kontakte mit den Regierungen der wichtigsten Herkunftsländer der in die Schweiz eingereisten Asylbewerber zu intensivieren, einerseits zur Bremsung des Auswanderungsstroms und zur Milderung der diesen bestimmenden Gründen, andererseits zur Gewährleistung der Sicherheit in der Schweiz abgewiesener und heimkehrender Asylbewerber?
5. Welche andere Möglichkeiten sieht der Bundesrat, um unsere Flüchtlings-Aussenpolitik zu intensivieren?

Interpellation Spälti Schweizerische Hochseeschifffahrt

Interpellation Spälti Navigation suisse en haute mer

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.320
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	999-1000
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 466

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.