

86.320

Interpellation Spälti

Schweizerische Hochseeschifffahrt

Navigation suisse en haute mer

Siehe Jahrgang 1986, Seite 999 – Voir année 1986, page 999

Diskussion – Discussion

Spälti: Die schweizerische Hochseeschifffahrt, welche sich in den letzten Jahren ständig verringert hat, ist aufs höchste gefährdet. Der Bundesrat anerkennt in seiner Antwort auf meine Interpellation die Bedeutung der schweizerischen Hochseeflotte als wichtiges Instrument der Landesversorgung, und er ist sich offenbar der Tatsache bewusst, dass grosse Anstrengungen notwendig sind, um ihr angesichts der schwierigen internationalen Situation ihre Wettbewerbsfähigkeit und ihre kommerzielle Basis zu erhalten. Gerade angesichts dieser grundsätzlich positiven Haltung kann aber die Antwort auf die Interpellation nicht befriedigen. Die notwendigen Anstrengungen und Massnahmen sind nämlich jetzt gefragt, um das Ueberleben der Flotte sicherzustellen. Rein aufmunternde Erklärungen bringen nichts. Was nicht in absehbarer Zeit geschieht, geschieht zu spät.

Wenn die schweizerische Hochseeflotte verschwindet, das heisst, wenn entweder die Schiffe verkauft werden oder nicht mehr unter schweizerischer Flagge verkehren, wird es nicht möglich sein, in Krisenzeiten die Transportkapazitäten zu reaktivieren. Es geht heute um die Massnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die schweizerische Hochseeflotte, die der Bund zu ergreifen in der Lage ist und die zu einer konkreten Verbesserung führen können. Hauptursache der gegenwärtigen Probleme ist ohne Zweifel die enorme weltweite Ueberkapazität, die zum Beispiel bei Trockengütern über 25 Prozent der Nachfrage liegt. Diese Situation wird bis mindestens Ende des Jahrzehnts, wahrscheinlich aber darüber hinaus anhalten. Diese Ueberkapazität hat sich negativ auf die Frachttarife ausgewirkt. Ein weiteres Element, das auf die Frachttarife drückt, ist die bei europäischen und amerikanischen Reedern immer häufigere Tendenz, die nationale Flagge zu verlassen und unter Gefälligkeitsflaggen mit Mannschaften der Dritten Welt zu fahren. Dabei können die Personalkosten bis um die Hälfte reduziert werden.

Ein weiterer Punkt ist die starke Vergrösserung der russischen und chinesischen Flotten, deren Dumpingpreise in keinem Verhältnis zu den wirklichen Betriebskosten stehen. Die schweizerischen Reeder, die in ihrer Mehrheit ihre Transportkapazität auf dem freien Weltmarkt entsprechend der Nachfrage anbieten – man nennt das das sogenannte «tramping» –, leiden besonders stark unter den Auswirkungen des Marktzersfalls.

Ein wirksames Mittel, um die Betriebskosten zu reduzieren, wäre zum Beispiel, auf schweizerischen Schiffen nur noch asiatische oder andere sogenannte – wie es im Fachjargon heisst – «Billigbesatzungen» zu beschäftigen. Abgesehen von der sozialen Fragwürdigkeit einer solchen Personalpolitik gingen dabei sukzessive die qualifizierten und erfahrenen Schweizer Seeleute verloren. Es wäre unmöglich, diese Besatzungen später wieder zu finden und sie im Krisenfall für die wirtschaftliche Landesversorgung einzusetzen.

Im Falle einer noch weitergehenden drastischen Verminderung unserer gegenwärtig noch vorhandenen Flotte könnte diese auch kaum mehr innert nützlicher Frist vergrössert werden, weil die Strukturen verloren sind. Die liberianischen und panamaischen Flaggen zum Beispiel, unter denen heute etwa 30 Prozent der gesamten Weltflotte segeln und deren Administration sich zum Teil in den USA befindet,

würden im Krisenfall sofort für logistische Zwecke von den USA beschlagnahmt. Die Schweiz könnte dann kaum mehr erfolgreich auf die Suche nach Frachtraum gehen.

Ein kleiner Minderheitsanteil der Tonnage der Schweizer Flotte ist im Linienverkehr genützt. Dort werden die Preise durch sogenannte «Konferenzen» fixiert. Auch hier existiert eine ausserordentlich starke Konkurrenz, und die schweizerischen Schiffe, welche sich an die offiziellen Preise halten, werden wegen der Praktiken vieler Staaten – vor allem von Frankreich und Italien, aber auch von westafrikanischen Staaten – aus dem Wettbewerb gedrückt, weil sich diese Staaten ausserordentlich stark protektionistisch verhalten. Damit ist das Ueberleben der schweizerischen Linienreederei in Frage gestellt.

Die Bedeutung der schweizerischen Hochseeflotte für die Landesversorgung ist 1982 mit der Gewährung eines Bürgschaftskredites bestätigt worden. Wir stehen aber heute an einem Punkt, wo entschieden werden muss, ob wir es uns erlauben wollen, dass die Schweizer Schiffe oder mit anderen Worten jene Schiffe, die unter schweizerischer Flotte segeln, letztlich verschwinden – es sind heute noch 27 Einheiten –, oder ob wir jetzt wirkungsvolle Massnahmen treffen wollen. Es stellt sich die Frage, wo die Lösungsansätze liegen. Hierzu möchte ich einige skizzieren.

1. Der verbesserte Dialog zwischen Bund und Reedern ist dringend. Er scheint erfreulicherweise – nicht zuletzt unter dem Eindruck meines Vorstosses – nun angelaufen zu sein. Ziel muss es sein, durch geeignete und politisch vertretbare Mittel die Zukunftsperspektiven der schweizerischen Hochseeschifffahrt zu verbessern. Die zuständigen Aemter müssen sich vermehrt für ihre Belange einsetzen. Im Vordergrund steht dabei das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung.

2. Für die im Linienverkehr tätigen Reeder ist es von grösster Bedeutung, besseren und liberalen Zugang zur Ladung zu erhalten. Die gegenwärtige Lage macht es erforderlich, dass namentlich mit Frankreich und Italien Verhandlungen aufgenommen und zielstrebig fortgesetzt werden, um den schweizerischen Linienreedern zu ermöglichen, ohne Diskriminierung am Seefrachtverkehr teilnehmen zu können. Die Schweiz hat gegenüber Frankreich und Italien eine starke handelspolitische Stellung – ich möchte nur auf die Handelsbilanzsituation hinweisen –, welche uns verhandlungspolitisch auch gute Chancen gibt. Die gilt es besser und konsequenter zu nutzen. Legitim wäre auch, dass die Schweiz beim Abschluss von Mischkreditabkommen eine Nichtdiskriminierungsklausel im Frachtbereich vorsehen würde.

3. Bei den möglichen Finanzhilfen des Bundes habe ich schon die gegenwärtig noch laufende Bürgschaftsaktion von 1982 erwähnt. Sie war sicher ein Schritt in die richtige Richtung. Aber es muss erkannt werden, dass dies angesichts der dargestellten wirtschaftlichen Situation der schweizerischen Hochseeschifffahrt nicht mehr genügen kann. Die erreichten Zinserleichterungen von einviertel bis dreiviertel Prozent erwiesen sich als ungenügend. Deshalb ist zu prüfen, durch welche Finanzhilfen allenfalls eine gezieltere und wirksamere Unterstützung der Reedereien erreicht werden kann. Zu denken wäre etwa an die Möglichkeit einer vollständigen Uebernahme der Kapitalzinsen durch den Bund, mindestens so lange, als die tiefgreifende Krise in der internationalen Schifffahrt anhält. Eine weitere zu prüfende Möglichkeit wäre, den Reedern für die Beschäftigung von schweizerischen Staatsangehörigen an Bord von Schweizer Schiffen Ausgleichszahlungen auszurichten. Aus den bekannten und erwähnten neutralitäts- und versorgungspolitischen Gründen ist es notwendig, dass eine Mindestzahl von Schweizer Seeleuten beschäftigt wird. Dies führt aber im Vergleich zu anderen Möglichkeiten zu höheren Personal- und Sozialkosten der Reeder. Diese aber brauchen günstigere Kostenstrukturen, um eben nicht unterzugehen.

4. Schliesslich ist in bezug auf die Bundeskriegstransportversicherung – das ist eine Art Kaskoversicherung für Krisen- und Kriegszeiten – festzuhalten, dass die Verordnung,

die am 1. Juni 1986 in Kraft gesetzt wurde, den Gegebenheiten der Hochseeschifffahrt nicht vollständig angepasst wurde. Es geht um die Höhe der festgelegten Prämien. Ferner sollte den Reedern die Sicherheit gegeben werden, dass die heute noch unter Schweizer Flagge fahrenden Schiffe im Konfliktfall auch wirklich von dieser Bundeskriegstransportversicherung gedeckt werden. Es kann mit Genugtuung zur Kenntnis genommen werden, dass hier entsprechende Bestrebungen offenbar in Gang gekommen sind.

5. Ein letzter Punkt betrifft den Sozialversicherungsbereich. Hier ist abzuklären, wie weit in den bilateralen Verhandlungen über die Revision von Sozialversicherungsabkommen Lösungen gefunden werden können, die den besonderen Verhältnissen der schweizerischen Hochseeschifffahrt Rechnung tragen. Insbesondere muss verhindert werden, dass Doppelbelastungen bei den Versicherungsprämien entstehen.

Diese Punkte sind damit nicht erschöpfend diskutiert. Ich hoffe aber, dass die darin aufgezeigten Ansätze dazu dienen, der schweizerischen Hochseeschifffahrt den Rücken zu stärken und den zuständigen Aemtern den Weg für die Unterstützung aufzuzeigen, die bitter notwendig ist und die eigentlich in der Richtung der Haltung des Bundesrates liegen sollte.

Wyss: Ich bitte Herrn Bundesrat Aubert dringend, die Lösungsansätze, die Kollege Spälti aufgezeigt hat, raschmöglichst an die Hand zu nehmen. Unsere Reeder sind Unternehmer, die es verdienen, dass die Rahmenbedingungen verbessert werden.

Ich verweise auf die Frühjahrssession 1982, als wir die fünfte Aktion im Rahmen der Sicherung der schweizerischen Hochseeschifffahrt aufgrund der Botschaft vom 19. August 1981 beschlossen: das Parlament genehmigte einen Rahmenkredit von 300 Millionen Franken. Damals haben wir auf die Problematik unserer Hochseeflotte eindringlich aufmerksam gemacht. Es scheint mir doch, dass für diese Gruppierung noch mehr gemacht werden müsste. In der gleichen Session haben wir übrigens auch das Gesetz für die wirtschaftliche Landesversorgung verabschiedet, welches Herrn Spältis Anliegen, die noch hängigen Probleme im Zusammenhang mit der schweizerischen Hochseeschifffahrt rasch zu behandeln, nur unterstützt. Zu jenem Zeitpunkt – also 1982, Herr Bundesrat Aubert – gab es noch 31 Schiffe mit rund 300 000 Bruttoregistertonnen sowie 750 Besatzungsmitgliedern, wovon 38 Prozent Schweizerbürger. Heute haben wir bereits beträchtlich reduzierte Bestände. Die Zahlen sind Ihnen von Herrn Spälti genannt worden.

Darf ich noch erwähnen, dass sich bei der Rheinschifffahrt nach wie vor ähnliche Probleme wie 1982 ergeben, z. B. beim Transport flüssiger Brennstoffe.

Gesamthaft steht – ich möchte das mit Nachdruck wiederholen – die wirtschaftliche Landesversorgung in Krisenzeiten und in Kriegssituationen im Vordergrund dieser Überlegungen.

Deshalb bitte ich den Bundesrat um rasche Behandlung der anstehenden Probleme, damit wir in jedem Fall unsere Versorgung mit eigenen Schiffen aufrechterhalten können.

M. Aubert, président de la Confédération: Je remercie MM. Spälti et Wyss de leurs interventions.

M. Spälti a posé deux questions au Conseil fédéral. La première concernait l'importance que le Conseil fédéral accordait à la navigation suisse en haute mer comme moyen d'approvisionnement national. Notre réponse ne peut que le satisfaire dans la mesure où le Conseil fédéral, comme les armateurs suisses, considèrent que le maintien d'une flotte maritime suisse est essentiel pour l'approvisionnement économique du pays en cas de crise ou de guerre. La crise mondiale que traversent les flottes maritimes n'est pas une crise qui ne touche que les bateaux suisses, ces bateaux qui, depuis la Déclaration de Barcelone du 20 avril 1921, ont le droit de battre pavillon suisse sur les mers. C'est depuis

date que les pays qui n'ont pas de littoral ont cette possibilité. Depuis lors, la situation s'est considérablement détériorée et M. Spälti en a très exactement analysé les causes, en particulier l'excédent de tonnage international, le protectionnisme et le dumping. Quelle était et quelle est la politique adoptée par le Conseil fédéral et la Confédération en matière de navigation maritime? La politique du Conseil fédéral à l'égard de la flotte suisse de haute mer se caractérise par une attitude fondamentalement libérale et cela avec l'accord des milieux économiques suisses intéressés. Cela ne signifie pas pour autant que la Confédération n'agit pas. Elle a l'obligation d'agir et elle le fait dans les limites convenues avec les principaux intéressés, de la façon suivante: le Conseil fédéral a ouvert, en 1982, un crédit cadre de 300 millions de francs, pour une durée de dix ans, afin de faciliter aux armateurs suisses l'acquisition de navires de haute mer. Il s'agit, en l'espèce, d'un cautionnement qui permet aux armateurs de bénéficier de prêts bancaires à des taux d'intérêts qui sont de 1/4 à 3/4 pour cent inférieurs aux intérêts ordinaires. Le Conseil fédéral va étudier, avec le délégué à l'approvisionnement économique du pays, les possibilités d'apporter une aide plus substantielle sous forme d'une réduction plus marquée des taux d'intérêt.

Par ailleurs, nous partageons vos soucis concernant les coûts salariaux. Nous sommes très préoccupés par le risque que les officiers et les marins suisses ne trouvent plus d'emploi à bord des navires suisses, parce que le nouveau contrat collectif prévoit un salaire plus élevé pour les marins qui sont payés en francs suisses. Les marins et les officiers étrangers, payés en une monnaie autre que le franc suisse, coûtent moins cher. Nous sommes disposés à poursuivre le dialogue avec les milieux intéressés pour voir dans quelle mesure une solution pourrait être trouvée à ce problème.

En outre, vous savez que la Confédération participe à la formation professionnelle des officiers et des marins suisses. Nous soutenons financièrement cette formation.

Nous sommes intervenus concernant la compagnie suisse qui, depuis 40 ans, exploite une ligne maritime régulière entre la France et la côte occidentale de l'Afrique et qui a de plus en plus de difficultés à survivre à la suite des accords qui ont été conclus entre la France et les pays d'Afrique occidentale, sur la répartition des cargaisons. J'ai encore évoqué ce problème lors de la visite, l'an dernier, du ministre des affaires étrangères, M. Raimond, pour obtenir de la part de la France le respect du droit international en ce qui concerne la navigation de ligne. Nous étudions actuellement la possibilité d'inclure une clause de non-discrimination du pavillon suisse dans certains de nos accords de crédits mixtes, comme l'a fait la République fédérale d'Allemagne avec la Côte d'Ivoire.

De plus, l'Office pour l'approvisionnement économique du pays a entamé de nouvelles discussions avec les armateurs et les autres milieux intéressés pour trouver une solution qui soit acceptable par les armateurs et qui soit conforme à la constitution et à la loi en ce qui concerne l'assurance contre les risques de guerre, qui permet à un armateur de continuer à être assuré après le début des hostilités. Il est prévu de régler également, lors de la révision des conventions bilatérales de sécurité sociale, le problème des assurances sociales des marins d'origine étrangère naviguant sous pavillon suisse, de façon à ce qu'ils puissent choisir entre les assurances sociales suisses et celles de leur pays d'origine. Voilà les quelques mesures complémentaires qui sont actuellement à l'étude ou en voie d'être réalisées.

Ces mesures que vous nous avez proposées, Monsieur Spälti, permettez-nous de les étudier, car elles méritent un examen approfondi. Mais je m'engage à les faire étudier, comme l'entend M. Wyss, le plus rapidement possible.

Le président: M. Spälti est satisfait.

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	1987
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.320
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.03.1987 - 15:00
Date	
Data	
Seite	238-239
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 184

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.