

a/a

Bundesamt für Aussenwirtschaft
Abteilung für autonome Aussenwirtschaftspolitik

843.0.1 wys/egf

Bern, 10. Mai 1993

Notiz

Exportkontrollen: Besuch von Vertretern der Pilatus und den Behörden des Kantons Nidwalden beim Chef des EVD vom 7.5.1993 betreffend Export von PC-7 nach Südafrika und PC-9 nach Südkorea

Kopie an:

- Schweiz. Botschaft in Ottawa, Pretoria und Seoul
- EDA (Sekretariat des Staatssekretärs)
- EMD, GS (stellv. Generalsekretär F. Godet)
- blf, jek, gir/zub/cos, bug (AEA), seh
- Teilnehmer der Verwaltung

Teilnehmer:

E. Thomke, Verwaltungsratspräsident, Pilatus Flugzeugwerke
Ed. Engelberger, Landamman des Kantons Nidwalden
H.-P. Käslin, Landesstatthalter
W. Odermatt, Volkswirtschaftsdirektor
P.-J. Schallberger, Ständerat

Bundesrat J.-P. Delamuraz, Vorsteher des EVD
Botschafterin M. von Grünigen, EDA
B. Marfurt, stellvertretender Generalsekretär, EMD
O. Zosso, Vizedirektor, BAWI
W. Jaggi, Vizedirektor, BAWI
O. Wyss, BAWI

Bundesrat Delamuraz (BRD) begrüsst die Vertreter Nidwaldens und von Pilatus und ersucht sie, zu den geplanten Exporten nach Südafrika und Südkorea Stellung zu nehmen.

Landammann Engelberger (E) erwähnt einleitend die wirtschaftliche Bedeutung der Pilatus Flugzeugwerke für Nidwalden, arbeiten doch knapp 10 % der Arbeitskräfte Nidwaldens in diesem Betrieb. Unter den Beschäftigten der Firma herrsche grosse Verunsicherung und Resignation. Man sei auf positive Entscheide für die Exporte nach Südafrika und Südkorea angewiesen. Dies wäre nicht im Widerspruch zum KMG. Eine Verweigerung der Ausfuhrbewilligungen hätte zur Folge, dass zu den bereits 500 Arbeitslosen weitere 300 - 500 hinzukommen würden, was sehr viel sei für Nidwalden. Da es sich dabei um



Spezialisten im Flugzeugbau handle, würden diese nicht ohne weiteres einen anderen Arbeitsplatz finden. Er hoffe, dass ein positiver Entscheid möglichst schnell gefällt werde.

E. Thomke (Th) weist darauf hin, dass Pilatus immer noch beinahe zu 90 % vom militärischen Geschäft (Flugzeugbau und Unterhaltsarbeiten) abhängig ist. Vor zwei Jahren sei die Firma restrukturiert worden, was sich positiv ausgewirkt habe. Letztes Jahr sei ein Gewinn erzielt worden. Südafrika (Hauptvertrag für die Lieferung von 60 PC-7 wurde im Februar 93 unterzeichnet) und Südkorea (Vertrag für die Lieferung von 20 PC-9 wurde im November 92 einseitig von Pilatus unterzeichnet) seien interessante Aufträge, die es der Firma erlaubten, sich innerhalb von 1 1/2 - 2 Jahren zu einem gemischten Flugzeughersteller zu konvertieren.

Auf eine Frage von BRD bezüglich der beschäftigungspolitischen Auswirkungen eines möglichen Kaufs von Piper auf den Arbeitsplatz von Pilatus in Stans, meint Th, dass dadurch technisch anspruchsvolle Teilfertigungen in der Schweiz gemacht werden könnten, während die Montagearbeiten im kostengünstigeren Florida durchgeführt würden.

Südafrika

Für das Südafrika-Geschäft hat Pilatus gemäss Th die Lieferzusage des kanadischen Motorenherstellers und auch der Regierung Kanadas erhalten. Südafrika stelle kein Risiko dar, hätte das Land doch seine Flugzeuge (30 Mirage, Helikopter) im Kampf gegen Schwarze nie eingesetzt.

BRD schlägt vor, im Zusammenhang mit der beabsichtigten Lieferung nach Südafrika die folgenden drei Fragen zu diskutieren: Stellungnahme des EMD zu den von Pilatus vorgeschlagenen technischen Aenderungen, damit der PC-7 nicht bewaffnet werden kann, kanadische Pressekampagne gegen die Lieferung von Motoren sowie die ERG.

Technische Aenderungen am PC-7

Herr Marfurt (M) informiert, dass die Vorschläge für den Umbau der PC-7 in die richtige Richtung gehen. Ein Problem sei, dass die Kritiker nachzuweisen versuchten, dass die Aenderungen nicht genügten. Das EMD wünsche noch einige zusätzliche Aenderungen, die von Experten als möglich gehalten werden.

Th erwidert, das Ganze sei ein Theater. Er habe Fotos, die beweisen würden, dass jedes Flugzeug, vom Sportflugzeug bis zum Boeing 707, umgebaut werden könne. Es sei ein Spiel mit der Zeit. Weitere Aenderungen seien nicht möglich. Wenn auch die Reservetanks entfernt werden müssten, würde das Geschäft platzen. Die Pilatus sei keine Spielzeugfabrik. Sie produziere ein Flugzeug zum Training von Militärpiloten. Er werde morgen die Frage mit dem Rüstungschef in Stans diskutieren.

BRD wirft Th vor, dass die Probleme, über die heute diskutiert würde, durch unseriöse Praktiken der Pilatus in der Vergangenheit hervorgerufen worden seien. Er habe die Firma im Nationalrat mehrmals in Schutz genommen. Er, wie auch die anderen Chefs des EMD, seien jedoch systematisch angelogen worden, womit sie sich der Lächerlichkeit preisgegeben hätten.

Th stimmt diesen Äusserungen zu. Man habe vieles zu verstecken versucht, was zu einer schwierigen politischen Situation geführt habe. Diese könne allerdings nicht mit zusätzlichen technischen Veränderungen gelöst werden. Der Bundesrat solle dagegen klare Entscheide treffen, in welche Länder Pilatus liefern könne.

BRD meint, das Ziel sollte sein, durch technische Anpassungen ein möglichst unprovokatives Flugzeug nach Südafrika zu exportieren. Würde dies erreicht, hätte der Bundesrat ein gutes Gewissen.

E hat Verständnis für die Reaktion der Bundesbehörden. Ihr Vertrauen sei strapaziert worden. Man sollte zu einem Neubeginn in den Beziehungen kommen. Aber es sollten daraus keine neuen Verzögerungen resultieren.

M betont, es sei nicht die Absicht des EMD, das Geschäft zu torpedieren. Dazu hätte man andere Möglichkeiten gehabt, wie die Unterstellung des PC-7 und PC-9 unter das KMG. Mit einem vernünftigen Aufwand sollte sichergestellt werden, dass keine Umrüstung erfolgen kann.

Th erklärt, die Pilatus wolle vom früheren Katz und Maus Spiel abkommen. Er wolle Ordnung in die Firma bringen. Mit dem Luftamt sei in Detailarbeit abgeklärt worden, was sinnvoll sei. Weitergehende Veränderungen würden vom Luftamt gar nicht zugelassen.

Ständerat Schallberger interveniert mit der Bitte, das Flugzeug nicht dem KMG zu unterstellen und für das Südafrika-Geschäft die ERG zu gewähren. Auch auf Fahrrädern könnten Maschinengewehre installiert werden. Die Nidwaldner hätten früher mit Sensen und Gabeln (1798 gegen die Franzosen am Allweg) gekämpft. Da die Nidwaldner Industrie stark auf den Flugzeugbau ausgerichtet sei, würde eine Bewilligungsverweigerung eine Katastrophe bedeuten. Die Bevölkerung stehe mit wenigen Ausnahmen hinter der Pilatus. Unverständlich sei ihm ferner, dass die UNO eine Regierung boykottiere, deren Ziel die Aufhebung der Rassentrennung sei. Das Beispiel des Belgischen Kongo sei ein Beweis, dass eine rasche politische Transformation falsch sei. Zudem hätte ihm Bundesrat Villiger gesagt, dass zwei Mitgliedstaaten des UNO-Sicherheitsrates ihren Firmen erlaubt hätten, Südafrika Flugzeuge zu liefern, falls sie den Auftrag erhalten würden. Die Schweiz sollte deshalb vor der UNO keine Achtungsstellung klopfen und den Forderungen von einigen ehrlichen Idealisten und Heuchlern nicht nachgeben. Auch wäre eine Verschiebung des Entscheides aus abstimmungstaktischen Gründen bis nach dem 6. Juni falsch. Es würden dadurch keine Stimmen gewonnen, sondern eher verloren.

BRD erwidert, dass er diese Auffassung teile. Die Schweiz habe im übrigen bezüglich Südafrika immer eine unabhängige Politik betrieben und keine Wirtschaftssanktionen gegenüber Südafrika ergriffen. Im konkreten Fall gehe es vor allem auch um ein psychologisches Problem, das in Zusammenarbeit zwischen den Behörden und Pilatus gelöst werden müsse.

Frau Botschafter von Grünigen (vG) ergänzt, dass sich die Schweiz einzig im Rahmen des KMG an das Kriegsmaterialembargo der UNO gegenüber Südafrika gehalten hätte. Es gäbe kein militärisches Strammstehen vor der UNO. Aussenpolitisch gehe es der Schweiz um ein gutes Verhältnis zum zukünftigen Südafrika. Die Schweiz möchte dieses Land nicht derart vor den Kopf stossen, dass sie Schwierigkeiten bekommen könnte.

Lieferungen der Motoren

Unter Bezugnahme auf die von Th in seiner Einleitung gemachte Bemerkung, Pilatus verfüge für das Südafrika-Geschäft die Lieferzusage des kanadischen Motorenherstellers und auch der Regierung Kanadas, informiert vG ferner, dass gemäss kürzlichen Meldungen unserer Botschaft in Ottawa in Kanada eine Pressekampagn gegen die Lieferung der Motoren an die Schweiz bevorstehen könnte. Der kanadische Botschafter hätte mit Bezug auf die beabsichtigte Lieferung der PC-7 durch die Schweiz vor mehreren Monaten bei ihr vorgesprochen. Danach hätte man allerdings lange nichts mehr gehört. Falls die kanadische Regierung stark unter Druck geraten würde, könne jedoch ein Nachgeben nicht ausgeschlossen werden, habe sich das Land doch stets an vorderster Front für die Abschaffung der Apartheid eingesetzt.

Th fragt vG, wie sie sich erkläre, dass andere Mitgliedstaaten des Sicherheitsrates bereit wären, die Flugzeuge zu liefern. Russland habe bereits Schiffe an die südafrikanische Marine exportiert.

vG erwidert, die Schweiz wolle diesbezüglich ihre eigene gradlinige Politik verfolgen und nicht so sehr darauf schauen, was andere Länder machen.

M ergänzt, dass die Schweiz hofft, mit den erhaltenen Informationen das Problem in der UNO (Verurteilung der Schweiz durch den Sicherheitsrat) abblocken zu können.

Exportrisikogarantie

Auf die Frage von BRD wie hoch das ERG-Risiko des Südafrika-Geschäftes sei, antwortet Th, dieses belaufe sich auf höchstens 30 Mio. Franken. Sollte die ERG dieses Risiko nicht abdecken, müsste nach einer anderen teureren Lösung gesucht werden.

Vizedirektor Jaggi informiert, dass die ERG - Kommission sich anfangs April für eine positive Empfehlung zu Handen des Bundesrates entschieden habe. Auf Grund des Antrages der PILATUS gehe sie davon aus, dass das maximale Risiko in einem "worst-case-scenario" 45 Mio. Fr. nicht übersteigen werde. Ausserdem würden alle politischen Risiken, die die Lieferung mit sich bringe, ausgeschlossen, so dass eine allfällige Deckung vergleichbar wäre mit der Lieferung einer Textilmaschine. Seit die ERG auf die generelle Anfrage im September 1992 grundsätzlich positiv geantwortet hätte, hätte sich einiges geändert (Drohung des ANC, das Geschäft nicht zu honorieren, die Opposition des UNO-Sanktionskomitees). Das Geschäft sei deshalb zu einem Geschäft besonderer Tragweite geworden, über das der Bundesrat in Abwägung aller Faktoren zu entscheiden habe. Dabei habe sich mit der Ermordung von Chris Hanis auch das Länderrisiko verschlechtert. Er habe deshalb PILATUS schon im Januar und dann nochmals anfangs April darauf hingewiesen, dass sie mit der Beantragung einer ERG-Deckung Gefahr liefen, eine neue Front zu eröffnen, die das Geschäft zusätzlich belasten könnte.

Südkorea

Th informiert, dass die englische Firma Shorts und Pilatus einseitige Verträge unterzeichnet hätten. Der südkoreanische Entscheid sollte heute getroffen werden. (Wenig später wurde telephonisch bestätigt, dass sich Südkorea für den PC-9 entschieden hat). Südkorea habe eine starke Luftwaffe und habe kürzlich 150 F-16 von den USA bestellt. Südkorea sei deshalb keineswegs problematischer als etwa Nigeria. Die Südkoreaner insistieren auf die "hard points" an den Flügeln. Eine "abgespeckte" Version könne er sich kaum vorstellen.

BRD wirft zwei Fragen auf: Ist Südkorea (im Sinne des KMG) ein kritisches Land und welches ist der Stellwert einer Garantie, dass der PC-9 niemals als Kampfflugzeug verwendet wird? Er selbst teile die Meinung von Pilatus, dass es keinen Sinn mache, ein ungeschütztes Flugzeug wie den PC-9 gegen ein Land mit einer starken Flugabwehr wie Nordkorea einzusetzen.

Zur ersten Frage äussert sich vG, dass die Schweiz seit dem Korea-Krieg ein Waffenembargo gegen Nord- und Südkorea einhalte. Dies sei u.a. auf ihre Beteiligung an der neutralen Ueberwachungsmission, die übrigens Nordkorea auflösen möchte, zurückzuführen. In letzter Zeit habe sich die Lage eher noch zugespitzt. Im übrigen sei ihrer Ansicht der PC-9 noch "anfälliger" für eine Umrüstung. Zudem wolle Südkorea den PC-9 nicht behalten, sondern ihn etwa nach 7 Jahren weiterverkaufen. Dies sei ein weiteres Problem, falls der Kunde z.B. Burma wäre. Schliesslich liesse der Entscheid des Bundesrates vom 8. März den Verkauf des PC-9 nach Südkorea nicht zu. Der Bundesrat müsse in dieser Frage eine konsequente Linie verfolgen.

Th erklärt, dass der PC-9 einfach schneller als der PC-7 sei. Er sei jedoch ebenfalls nicht kriegstauglich. Das Flugzeug, insbesondere Pilotenkabine und Flügeltanks seien ungeschützt und daher selbst durch einfache Waffeneinwirkung gefährdet. Deshalb könne dieses Flugzeug nur gegen die Zivilbevölkerung militärisch eingesetzt werden. Um einen Reexport an einen unerwünschten Drittstaat auszuschliessen, könnte für Pilatus im Vertrag ein Vorkaufsrecht vorgesehen werden. Was den Bundesratsentscheid vom 8. März betreffe, so müsse er betonen, dass Pilatus schon im November 1992 einen rechtsverbindlichen Vertrag unterzeichnet habe.

BRD weist abschliessend darauf hin, dass er sich im November 1992 mit einem Schreiben an den südkoreanischen Präsidenten für die Berücksichtigung des Schweizer Flugzeuges eingesetzt habe. Es sei jedoch richtig, dass der Beschluss des Bundesrates vom 8. März nicht nur den Verkauf von PC-7 nach Südafrika betroffen habe, sondern Lieferungen von PC-7 und PC-9 nach allen Ländern, in die kein Kriegsmaterial exportiert werden könne. Das Problem müsste sorgfältig geprüft werden. Er hoffe, eine Lösung zu finden.

Th fasst zusammen, dass Pilatus abklären werde, ob Südkorea bereit sei, einen PC-9 ohne "hard points" zu kaufen, damit er nicht bewaffnet werden könne. Sodann werde er versuchen, eine Rückkaufsklausel im Vertrag festzuhalten. Eine solche Rückkaufsklausel wäre nur nötig, wenn es Südkorea gelingen sollte, ein eigenes Trainingsflugzeug zu bauen. Sei dies nicht der Fall, würde Südkorea seine PC-9 behalten und in einer zweiten Phase sogar noch mehr Trainingsflugzeuge (ca. 50) benötigen. Im übrigen hoffe er, dass die Bundesbehörden mithelfen würden, die Südkoreaner zu überzeugen, eine "soft version" des PC-9 zu kaufen.

Auf eine letzte Frage von BRD, ob Pilatus noch etwas weiteres mit ihm besprechen möchte, informiert Th, dass die deutsche Luftwaffe, an die PC-9 von einem Privaten geleast würden, 10 dieser Flugzeuge mit Trainingswaffen ausrüsten möchte.

(O. Wyss)