

Noch ein Wort zur Kultur und Gesellschaft. Der Bundesrat hat davon Kenntnis genommen, dass das in den Richtlinien enthaltene Konzept für das Vorgehen im Bereich des Bildungswesens Ihre Zustimmung gefunden hat und dass auch Sie diesen Fragen eine hohe Priorität einräumen. Zu Recht wurde betont, dass die Bereitstellung ausreichender Bildungsmöglichkeiten einen nicht zu unterschätzenden Schutz vor Arbeitslosigkeit darstellt und dass ein hoher Forschungsstand für unsere Industrie von lebenswichtiger Bedeutung ist. Der Bundesrat teilt die Auffassung, dass rasches Handeln nötig ist, vor allem im Bereiche des Hochschulwesens, wo es gilt, in Zusammenarbeit mit allen Kantonen einen Numerus clausus zu vermeiden. Diesen Zweck verfolgt das neue Hochschulförderungsgesetz, das dem Ausbau der Hochschulplanung, in den selbstverständlich auch die Eidgenössischen Technischen Hochschulen einzubeziehen sind, besonderes Gewicht beimisst.

In verschiedenen Pressekommentaren zur Richtliniendebatte in Ihrem Rat wurde der Sinn dieser Beratung in Frage gestellt. Auch wenn die Behandlung des Richtlinienberichtes nicht in konkrete Beschlüsse ausmündet, misst der Bundesrat diesem Führungsgespräch, insbesondere den Stimmen der Fraktionen, erhebliche Bedeutung zu. Für die Ausführung der Richtlinien und die laufende Uebersicht des Finanzplanes hat die parlamentarische Würdigung dieser Berichte wegweisenden Charakter.

Im Zeichen der Rezession und des Engpasses bei den Bundesfinanzen ist das Regieren zweifellos schwieriger geworden. Parlament und Bundesrat kommt eine Führungsaufgabe zu, deren wachsende Bedeutung nicht zu verkennen ist. Der Bundesrat wird alles in seiner Macht Stehende tun, um die Zukunftschancen unseres Landes zu verbessern. Er zählt dabei auf die tatkräftige Unterstützung und das Verständnis Ihres Rates, aber auch des Volkes.

Präsident: Der Bundesrat beantragt, vom Bericht über die Richtlinien zur Regierungspolitik und vom Finanzplan Kenntnis zu nehmen. Demgegenüber beantragt die PdA, vertreten durch Herrn Muret, Kenntnisnahme ohne Zustimmung und insbesondere Ablehnung des Grundsatzes der Einführung einer Mehrwertsteuer. Wir stimmen ab.

Abstimmung – Vote

Richtlinien und Finanzplan

Grandes lignes et plan financier

Für den Antrag des Bundesrates

95 Stimmen

Für den Antrag Muret

4 Stimmen

75.072

Kampfflugzeuge. Beschaffung Avions de combat. Acquisition

Botschaft und Beschlussentwurf vom 27. August 1975
(BBI II, 881)

Message et projet d'arrêté du 27 août 1975 (FF II, 889)

Beschluss des Ständerates vom 9. Dezember 1975

Décision du Conseil des Etats du 9 décembre 1975

Antrag der Kommission

Mehrheit

Eintreten

Minderheit

(Baechtold, Gassmann, Morel)

Rückweisung an den Bundesrat, mit dem Auftrag, durch die Bundesanwaltschaft eine Untersuchung über das Gebaren der Vermittler der Firma Northrop in der Schweiz zu eröffnen und dem Parlament über das Ergebnis und seine allfälligen rechtlichen Folgen Bericht zu erstatten.

Antrag Forel

Nichteintreten

Proposition de la commission

Majorité

Passer à la discussion des articles

Minorité

(Baechtold, Gassmann, Morel)

Renvoi au Conseil fédéral pour qu'il demande au Ministère public de la Confédération d'ouvrir une enquête sur les agissements des intermédiaires de la Société Northrop en Suisse et renseigne le Parlement sur le résultat de cette enquête et ses suites judiciaires éventuelles.

Proposition Forel

Ne pas entrer en matière

M. Bonnard, rapporteur de la majorité: Dans son rapport du 27 juin 1973 sur la politique de sécurité de la Suisse, le Conseil fédéral s'est exprimé sur le rôle que l'armée joue comme instrument de dissuasion. Il a précisé sa pensée dans le Plan directeur «Armée 80» dont nous discuterons à la prochaine session et où il dit notamment: «Dissuader signifie réussir à éviter la guerre grâce à une capacité de défense suffisante. L'armée, élément de force au service de notre stratégie, contribue d'une manière décisive à la dissuasion, l'efficacité de cette contribution réside dans l'aptitude à atteindre rapidement un haut degré de préparation au combat et à mener une lutte tenace et de longue durée. La décision – dit enfin le Conseil fédéral – doit être crédible en cas normal déjà, mais plus particulièrement en cas de protection de la neutralité.» Le rôle de dissuasion dévolu à l'armée exige que celle-ci soit équipée en temps de paix déjà de moyens propres à rendre son efficacité crédible pour le peuple suisse et pour les Etats étrangers. Si l'effet de dissuasion ne joue pas et que le pays est attaqué, l'armée doit alors livrer bataille, dès la frontière, afin de maintenir la plus grande partie possible de notre territoire sous la souveraineté suisse. Elle ne remplira cette mission, dont la bonne exécution sera déterminante pour le maintien de notre indépendance, que si elle est capable de combattre efficacement un adversaire disposant de forces principalement mécanisées, soutenues par des moyens aéromobiles et des armes d'appui à longue portée. La forme que revêt ainsi la menace dicte l'armement dont notre armée doit être dotée et cet armement ne saurait comporter des lacunes de nature à compromettre l'exécution de la mission.

Dans le cadre de la mission générale confiée ainsi à l'armée dans son ensemble, les troupes d'aviation et de DCA ont des missions spécifiques. Celles-ci sont fixées clairement dans le Plan directeur «Armée 80» et consistent: 1° à rendre difficile à l'aviation ennemie l'attaque d'objectifs importants; 2° à appuyer le combat des troupes terrestres par l'exploration dans les zones de concentration ennemies, par la protection contre des attaques aériennes et par l'attaque d'objectifs terrestres situés hors de la portée de nos armes; enfin, 3° à alerter, avec la collaboration de l'organisation territoriale, l'armée et la population en cas de danger aérien. De ces diverses missions, la principale est l'appui des forces terrestres. Elle comprend en particulier l'attaque de l'ennemi au sol et la couverture aérienne. La couverture aérienne est une forme de défense aérienne limitée dans le temps et dans l'espace. Notre aviation la pratique pour isoler une portion plus ou moins

importante de notre territoire et y interdire l'accès de l'aviation ennemie qui voudrait y pénétrer pour faire de l'exploration, pour attaquer nos troupes terrestres ou notre propre aviation. La couverture aérienne est indispensable par exemple au corps d'armée qui veut préparer et déclencher une riposte avec des moyens mécanisés.

Ces missions, dans leur ensemble, incombent en commun à l'aviation d'une part, à la défense contre avions de l'autre. Ce n'est ni le moment ni le lieu de parler des moyens que possède la défense contre avions pour accomplir la partie de cette mission qui lui échoit. Quant à l'aviation elle-même, elle dispose de Venom, de Hunter et de Mirage. Je cite les Venom pour mémoire car ce sont des appareils dépassés et usés qu'il faut remplacer d'urgence. Les Hunter, y compris les 60 Hunter révisés, achetés récemment, sont avant tout des appareils d'attaque au sol relativement lents. Les Mirage supersoniques sont principalement des intercepteurs de haute altitude et leur nombre est très limité. Cette description des moyens fait apparaître la lacune. Pour l'attaque au sol, nous disposons d'appareils qui, même s'ils ne sont pas les plus perfectionnés du genre, peuvent encore être considérés comme adéquats et permettre à l'aviation de remplir cette partie de sa mission. Ce sont les Hunter et en particulier les Hunter révisés. Mais, à cause de leur lenteur relative, ces appareils devront souvent être engagés sous la couverture aérienne d'autres avions plus rapides et plus modernes. Nos Mirage sont en nombre absolument insuffisant pour accomplir cette mission particulière de couverture. Nous avons dès lors besoin d'un appareil apte à assurer aux Hunter cette couverture. De plus, nos divisions mécanisées sont insuffisamment protégées contre l'aviation. Pour préparer et exécuter une riposte, elles ont besoin d'une couverture aérienne. Les Hunter ne sont pas aptes à la leur fournir et les Mirage sont en nombre insuffisant. L'appareil que nous devons acquérir doit pouvoir aussi assurer cette couverture aérienne-là.

La lacune dont souffre notre défense aérienne étant démontrée – elle a pu l'être avec une clarté particulière après la décision du 9 septembre 1972 de n'acheter ni le Corsair ni le Milan – il a fallu entamer la procédure d'évaluation d'un autre appareil. La procédure a commencé par une analyse de différents types d'avions existant sur le marché international. Cette étude portant aussi bien sur les performances de chacun des avions que sur leur prix, a été faite sur la base des indications fournies par les fabricants. Elle n'a pas comporté d'essais en vol. En effet, elle n'a pas tardé à démontrer que, parmi les engins examinés, le Tiger représente une classe à part, sans concurrent véritable. Les autres types considérés, comme le Mirage F-1, le Phantom F-4, le Viggen JA-37, qui sont d'ailleurs d'excellents avions, coûtent un prix beaucoup plus élevé, de deux à quatre fois supérieur. Ils sont trop spécialisés pour nos besoins qui exigent plus de polyvalence.

Les derniers types d'avion qui s'annoncent sur le marché, les fameux F-16, F-17, F-18, ne changent rien à cette situation. Ils peuvent être comparés à la classe des Mirage et des Phantom mais non aux Tiger. Leur degré de développement n'est du reste pas encore suffisant pour permettre une évaluation véritablement rigoureuse et leur acquisition, si elle avait lieu, interviendrait trop tard. C'est pourquoi à la fin de cette première phase d'étude, au début de 1974, le Conseil fédéral a décidé de concentrer la procédure d'évaluation sur le Tiger.

Une procédure d'évaluation sérieuse doit permettre de savoir si l'avion dont l'acquisition est envisagée est capable de remplir efficacement la mission qui lui sera impartie. Pour être en mesure de remplir sa mission, l'avion doit satisfaire à un certain nombre d'exigences. Ces exigences ont été fixées, pour le Tiger, de façon minutieuse et détaillée. Elles concernaient par exemple les qualités techniques de l'avion, son aptitude à être piloté par un pilote de milice, son entretien, ses équipements spéciaux, la possibilité de le transformer plus tard en un avion d'attaque au

sol, enfin les délais dans lesquels il sera livrable à la troupe. Sur la base des exigences ainsi fixées, des essais ont comporté en particulier 90 heures de vol dans des conditions et avec des missions diverses, des tirs sur des buts terrestres ou volants, des services avec tout l'appareil logistique. Les essais en vol ont été faits par des pilotes professionnels de l'escadre de surveillance et par un pilote de milice. Les essais avec l'infrastructure logistique ont été effectués par nos propres services d'entretien et dans nos propres installations.

Votre commission a acquis la conviction que toute cette évaluation technique de l'avion a été préparée puis exécutée avec une grande conscience et avec le souci constant d'arriver sur chaque point à un jugement objectif. Grâce à cette évaluation, nous connaissons exactement l'avion que nous achetons, ses possibilités réelles, ses qualités et ses limites. Cet avion n'est pas le produit n° 1 du marché international de l'aviation de guerre. Il existe des avions qui atteignent de plus hautes performances. Ce qui est décisif cependant, ce sont tout d'abord la lacune qui existe dans les moyens dont doit disposer notre aviation, ensuite, le délai dans lequel nous devons combler cette lacune pour maintenir à un niveau adéquat la crédibilité de notre armée et, en dernier lieu, les moyens financiers disponibles. Or la lacune affecte la protection de secteur et le Tiger est typiquement un avion de protection de secteur. Ensuite, nous pouvons l'acquérir dans un délai acceptable. Enfin, les moyens disponibles nous permettent d'en acquérir un nombre suffisant. Comme avion de couverture de secteur, le Tiger peut être engagé dans le cadre du système Florida ou de manière autonome. Les essais faits dans ces deux situations ont été concluants. Ils ont montré que, grâce à sa vitesse ascensionnelle élevée, à sa maniabilité, à son armement, le Tiger est équivalent ou supérieur à un avion de type Mirage dans les zones ou altitudes auxquelles il est destiné à être engagé.

Renseignée en détail sur tous ces points, grâce à des rapports particuliers, à de nombreuses explications verbales, à des films, à des diapositives, votre commission estime que quant au choix de l'avion, la proposition du Conseil fédéral est judicieuse et mérite d'être approuvée.

L'avion acquis étant un produit étranger, la question de la participation de l'industrie suisse à ce marché important s'est posée. Notre commission y a voué une attention particulière. La solution de ce problème dépendait de plusieurs facteurs, en particulier du coût de cette participation, des possibilités réelles de l'industrie suisse, de la nécessité d'obtenir une conduite des opérations de fabrication et d'acquisition aussi simple que possible, du délai dans lequel la flotte acquise doit être opérationnelle. Appréhendant de manière soignée et réaliste tous les facteurs en jeu, un groupe de travail composé de personnes qualifiées est arrivé à la conclusion qu'il fallait renoncer à la fabrication sous licence. La solution qui nous est aujourd'hui proposée tient un juste compte de tous les éléments qui entrent en considération. Elle consiste à faire le montage final des appareils en Suisse à la fabrique d'avions d'Emmen. Les 19 premiers avions seront entièrement montés en Amérique puis démontés en quelques éléments essentiels pour le transport et remontés en Suisse, les 53 derniers ne seront pas entièrement montés en Amérique, ils seront livrés en pièces détachées, relativement nombreuses et petites, et passeront en Suisse pour la première fois par la phase du montage final et complet.

Cette manière de faire permet d'obtenir plus rapidement une première tranche d'avions opérationnels et de commencer plus tôt l'instruction des pilotes. Elle assure l'avenir de la fabrique d'Emmen. Celle-ci doit subir des modifications de structure. La commande du montage final qui lui serait passée et qui lui permettrait d'occuper quelque 110 personnes pendant quatre ans lui suffirait pour opérer de manière judicieuse ces réformes de structure.

La fabrication sous licence étant écartée et le montage final attribué à la fabrique fédérale d'Emmen, il s'agissait

de savoir comment faire participer l'industrie suisse au marché. Le Conseil fédéral nous propose, pour résoudre cet important problème, un accord de compensation avec les Etats-Unis. Il s'agit, je le souligne, d'un accord conclu au niveau gouvernemental et destiné à permettre à l'industrie suisse d'offrir ses produits en Amérique à des conditions qui lui permettent de concurrencer valablement l'industrie américaine. L'industrie suisse devrait ainsi être mise en mesure de recevoir et d'exécuter des commandes représentant au moins les 30 pour cent de l'acquisition de l'avion. Des négociations sont en cours pour définir de manière plus détaillée quelles commandes seront considérées comme des affaires de compensation. Pour que l'application de l'accord conduise au résultat escompté, il faut que de part et d'autre diverses mesures soient prises pour que nos entreprises puissent nouer en Amérique les relations nécessaires et pour que leurs efforts là-bas soient appuyés. Les négociations ont été conduites pour nous par des représentants de l'industrie et du secteur public qualifiés pour mener de tels pourparlers, soit par leurs connaissances techniques, soit par leur expérience des affaires. Ces négociateurs n'ont pas dissimulé à votre commission les difficultés de l'entreprise. Mais ils ont dit aussi leur conviction que des affaires de compensation pourraient être conclues dans le volume souhaité si l'industrie suisse savait se montrer suffisamment active et imaginative. Du côté américain, la volonté de réussir l'opération existe. Nous savons que les Etats-Unis ont déjà passé avec d'autres Etats des accords du même genre et qu'ils ont d'une façon générale tenu leurs engagements.

Votre commission estime dès lors que la participation de l'industrie suisse, organisée sous la forme d'affaires de compensation, est une bonne solution. Elle est convaincue que notre industrie saura en tirer le meilleur parti. Elle croit cependant devoir souligner deux choses: tout d'abord, elle demande au Conseil fédéral, qui est prêt à le faire, de s'engager sans réserve pour soutenir les efforts de nos entreprises et de veiller à ce que leurs intérêts, notamment ceux de l'industrie aéronautique, soient équitablement pris en considération. D'autre part, votre commission tient à ce que notre partenaire américain sache que la Suisse, ses autorités et son industrie, attachent un grand prix à ce que l'accord soit réalisé dans l'esprit où il a été conclu, c'est-à-dire avec la volonté d'aboutir au résultat escompté. Nous ne comprendrions pas que les efforts considérables qui sont en cours aujourd'hui viennent à se relâcher et que ce résultat soit compromis.

Favorable aux affaires de compensation, mais conscient aussi de leurs risques, le Conseil des Etats a complété le projet d'arrêté qui nous est soumis par une disposition invitant le Conseil fédéral à faire rapport une fois au moins tous les deux ans sur le déroulement des accords. Votre commission s'est demandée si le délai de deux ans ne devait pas être ramené à une année. Une proposition, présentée dans ce sens par M. Albrecht, a cependant été repoussée par une nette majorité de votre commission, qui préfère s'en tenir à la version du Conseil des Etats. Il nous a paru inutile de créer, avec le Conseil des Etats, et sur un point en définitive secondaire, une divergence qui risquerait de retarder le projet. En outre et surtout, nous avons estimé que la règle du rapport «tous les deux ans au moins» était suffisante puisqu'elle est comprise tant par le Conseil fédéral que par nos propres négociateurs en ce sens qu'elle représente un minimum, comme son texte l'indique, et qu'un rapport supplémentaire sera présenté aux Chambres chaque fois que cela sera nécessaire. Le rapport régulier sur la politique économique extérieure pourra en traiter dans la mesure utile. D'ailleurs, les négociations activement menées ne peuvent déboucher sur la conclusion d'affaires de compensation avant un certain temps.

Le coût de l'acquisition envisagée se monte à 1 170 000 000 de francs, valeur au 1er avril 1976 qui est la date présumée de la commande. Le renchérissement qui pourrait se produire entre la date de la commande et la

livraison est évalué à 150 millions. Il n'est pas compris dans le milliard 170 millions et devra faire l'objet s'il y a lieu de demandes ultérieures de crédits supplémentaires.

Le message en son chiffre 51 expose que le crédit destiné à couvrir les frais du projet est conforme au programme des investissements 1975-1979. Ce point a retenu spécialement l'attention de votre commission. Le programme d'investissements du Département militaire fédéral pour la période 1975-1980 prévoit pour toute cette période une augmentation assez régulière du volume des dépenses militaires, dues d'ailleurs non pas tellement à un accroissement de l'effort militaire qu'à une dépréciation monétaire qu'il est raisonnable de prévoir. Les paiements que nous réclamons les fournisseurs de l'avion ne dépendent naturellement pas de notre plan d'investissements mais bien de leurs propres besoins. Or, afin de pouvoir exécuter le contrat, nos fournisseurs nous demandent en 1977 et 1978, des paiements qui excèdent les chiffres inscrits au plan d'investissements ces deux années-là. Pour pouvoir passer ce cap, différentes solutions sont possibles. On peut imaginer des crédits supplémentaires, des avances remboursables ultérieurement, peut-être d'autres solutions encore.

Le Conseil fédéral, et notre ministre des finances me l'a confirmé expressément par écrit, est résolu à trouver à ce problème une solution qui ne retarde d'aucune manière la livraison de l'appareil à la troupe. Le Département militaire fédéral et le Département fédéral des finances sont chargés de lui présenter des propositions dans ce sens. D'ailleurs, votre Commission militaire ordinaire suit de près l'ensemble du problème des dépenses militaires au regard de la crédibilité de notre défense, elle y consacrera sa prochaine séance.

Ces avions devront être payés en dollars. Le contrat et la facture seront libellés en dollars des Etats-Unis. En ce qui nous concerne, nous voterons, si nous entrons en matière et si nous acceptons, un crédit en francs suisses. Etant donné les fluctuations du cours des changes qui sont aujourd'hui notre pain quotidien, il fallait trouver à l'opération un fondement monétaire adéquat. La Banque nationale, le Département militaire fédéral et le Département fédéral des finances et des douanes ont mis au point une solution que votre commission estime judicieuse. La Banque nationale a vendu à terme à la Confédération les dollars nécessaires en les prélevant sur ses avoirs. Elle les mettra à disposition du groupement de l'armement au fur et à mesure de l'échéance des acomptes et, ce qui est capital, le cours du change restera inchangé pour toute la durée du contrat.

Cette décision ne préjuge en rien la décision des Chambres. En effet, la Banque nationale est disposée à se retirer du contrat si par hypothèse le Parlement devait prendre une décision négative. Ce système nous met à l'abri des surprises fâcheuses qui pourraient découler d'une augmentation du dollar puisque aussi bien, encore une fois dans le cadre de l'arrangement intervenu, le cours ne changera pas.

Enfin, votre commission s'est penchée sur les méthodes commerciales de la société Northrop. Vous vous rappelez sans doute qu'au début de juin 1975, un rapport d'une commission du Sénat américain a paru qui devait nous amener à nous demander si, pour nous vendre le Tiger, la société Northrop avait utilisé des moyens critiquables sur le plan pénal ou pour un autre motif. A la session de juin 1975, quatre de nos collègues ont posé des questions précises au Conseil fédéral. Par un texte dont vous avez eu connaissance, le gouvernement a répondu le 27 août 1975. Je rappelle trois points essentiels de sa réponse: tout d'abord, le Ministère public fédéral saisi de l'affaire a estimé à l'époque, après une étude attentive d'un dossier de plus de 500 pages, qu'il n'y avait pas d'indices suffisants pour ouvrir une enquête en vertu de la loi fédérale sur la procédure pénale. Ensuite, prenant acte des conclusions négatives du Ministère public fédéral sur le plan pénal, le Département militaire fédéral a chargé le professeur

Trechsel, professeur de droit pénal à l'Université de Fribourg et procureur général dans le canton de Berne, de procéder à une enquête hors du cadre de la procédure pénale fédérale puisque celle-ci n'était pas applicable. Se fondant non seulement sur l'étude de l'ensemble des dossiers qu'avait eu en main le Ministère public fédéral, mais aussi sur l'audition d'un certain nombre de personnes résidant en Suisse et entretenant des relations d'affaires avec la société Northrop, le professeur Trechsel est arrivé à la conclusion et aussi à la conviction que l'acquisition du Tiger par la Suisse n'avait donné lieu à aucune pratique condamnable légalement ou à un autre titre. Enfin, parallèlement à l'enquête du professeur Trechsel, le Département militaire fédéral a effectué une enquête interne. Il en est résulté que les autorités suisses, chargées de négocier l'acquisition du Tiger, avaient toujours négocié directement avec la société Northrop et sans avoir recours à des intermédiaires, notamment à des intermédiaires habitant la Suisse.

Votre commission a entendu le professeur Trechsel et ses membres ont pu lui poser toutes les questions qu'ils ont jugées opportunes. Votre commission a acquis la conviction que ce magistrat a poussé son enquête aussi loin qu'il le pouvait compte tenu d'une part du temps dont il disposait, d'autre part des pouvoirs que lui conférait une enquête administrative, pouvoirs nécessairement moins contraignants que ceux découlant d'une enquête pénale. Après la séance de votre commission, j'ai encore estimé de mon devoir d'interpeller le Ministère public fédéral en lui posant certaines questions. Celui-ci m'a écrit le 25 février 1976 en me rappelant la réponse du Conseil fédéral du 27 août 1975 et en ajoutant ce qui suit: «Sur la base des informations dont nous disposons à l'heure actuelle, il n'y a aucune raison de faire instruire une procédure pénale par le Ministère public de la Confédération... Toutefois, si le Ministère public devait recueillir des informations le fondant à soupçonner sérieusement que des infractions soumises à la juridiction fédérale et auxquelles serait associée la société Northrop, ont été commises en Suisse, notamment que des fonctionnaires fédéraux se sont laissé corrompre ou ont accepté des cadeaux, une procédure pénale au sens des articles 100 et suivants de la loi fédérale de procédure pénale sera immédiatement engagée.»

Ainsi le Ministère public fédéral confirme ce que le porte-parole du Conseil fédéral a dit très clairement à votre commission, savoir d'une part que malgré ces premières constatations négatives, il doit continuer à suivre l'affaire, d'autre part, qu'il ouvrira une enquête pénale immédiatement si des indices suffisants d'une infraction parviennent à sa connaissance. A notre avis, l'attitude du Conseil fédéral est juste. Il doit veiller à ce que le Ministère public fédéral continue à suivre l'affaire et, en cas de nécessité, ouvre l'enquête pénale. Pour le surplus, de l'avis de votre commission, il n'y a pas lieu de renvoyer l'acquisition. Notre défense et sa crédibilité ne sauraient s'accommoder d'un renvoi. L'acquisition qui nous est proposée comble une lacune grave de notre défense. Elle permet de la combler dans un délai qui, quoique long, est encore acceptable, mais cesserait de l'être s'il devait être prolongé. Elle est compatible enfin avec nos moyens financiers. Même si une enquête pénale était ouverte et révélait des infractions pénales en relation avec l'achat du Tiger par la Suisse, elle ne changerait rien, croyons-nous, au résultat de la procédure d'évaluation et au coût de l'acquisition. C'est pourquoi votre commission vous invite à rejeter la proposition de renvoi qui est présentée par M. Baechtold, à voter l'entrée en matière et à accepter l'arrêté fédéral tel qu'il nous est présenté.

Oehler, Berichterstatteur der Mehrheit: Als der Bundesrat am 27. August 1975 seine Botschaft über die Beschaffung von Kampfflugzeugen veröffentlichte, setzte er in der Geschichte der schweizerischen Flugzeugbeschaffung einen Meilenstein. In der Folge des sogenannten Nullentschei-

des vom 9. September 1972, mit dem der Bundesrat bekanntlich auf die Anschaffung sowohl des Milan wie auch des Corsair verzichtete, wurde eine Studie vom Generalstabschef und unter Mitarbeit der Kommission für militärische Landesverteidigung ausgearbeitet. In diesem Dokument, welches am 15. Dezember 1972 veröffentlicht wurde, wird festgehalten, dass trotz des Nullentscheides die Stellung unserer Flugwaffe grundsätzlich nicht verändert wurde. Indessen wurde in diesem Dokument dem Raumschutz gegenüber dem Erdkampfeinsatz unserer Flugwaffe die erste Priorität eingeräumt.

Sowohl in der Konzeption der militärischen Landesverteidigung vom 6. Juni 1966 wie auch im Bericht über die schweizerische Sicherheitspolitik als auch im Armeeleitbild 80 vom 29. September 1975 erklärt die Landesregierung, dass der Flugwaffe als Hauptaufgabe der Raumschutz und die Unterstützung der Erdtruppen zufallen. Diese Stellungnahmen des Bundesrates stehen auch im Einklang mit der Forderung dieses unseres Parlamentes vom September 1964, als im Zusammenhang mit der Mirage-Affäre die Beschaffung eines Erdkampfflugzeuges verlangt wurde. Diese Forderung wurde im Anschluss an den Nullentscheid vom 9. September 1972 dadurch erfüllt, dass wir im Sinne einer Sofortmassnahme am 12. März 1973 der Beschaffung von 30 weiteren werkrevidierten Hunter-Flugzeugen zustimmten. Zusammen mit den im Rahmen des Rüstungsprogrammes 1971 am 21. September 1971 angekauften 30 werkrevidierten Hunter-Flugzeugen konnte unsere Flugwaffe erheblich verstärkt werden.

Aufgrund dieser beiden Beschaffungsbeschlüsse sowie wegen der unserer Flugwaffe zur Verfügung stehenden und einsatzfähigen Flugzeuge verlagerte sich die Beschaffung neuer Luftkriegsmittel auf den notwendigen Raumschutz. Untersuchungen haben ergeben, dass für den wirkungsvollen Raumschutz sowohl Flugzeuge wie auch Flak-Mittel fehlen. Mit der letzte Woche beschlossenen Anschaffung von Skyguard-Lenkgeräten haben beide Räte der Fliegerabwehr einen Teil der notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt.

Dies war der militärische Hintergrund, vor welchem sich die Flugzeugbeschaffung in den vergangenen drei Jahren beziehungsweise die Evaluation abspielte. Nicht minder wichtig war der Rahmen, der durch die zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel von 1,3 Milliarden Franken gesteckt war.

Aufgrund einer Vorevaluation und der Hauptevaluation ab 1974 beantragt uns der Bundesrat, der Beschaffung von 72 Kampfflugzeugen des Typs Tiger sowie weiterem Material zuzustimmen. Hiefür verlangt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von 1170 Millionen Franken, wozu allenfalls ein teuerungsbedingter Zusatzkredit von schätzungsweise 150 Millionen Franken kommt, der indessen mit einem Zusatzkreditbegehren angefordert werden soll.

Die erweiterte Militärkommission Ihres Rates hat an einer ganztägigen Sitzung diesen Antrag behandelt und dabei nicht nur die Vertreter der Armee sondern auch Professor Schürmann, Generaldirektor der Nationalbank, Professor Trechsel, der einen Bericht über die Geschäftspraktiken der Firma Northrop ausarbeitete, wie auch die beiden Herren Schmid und Sommer, die bei der Ausarbeitung der Kompensationsabkommen für den Verein Schweizerischer Maschinenindustrieller dabei waren, angehört und befragt. Zuvor hatte die Militärkommission einer Vorführung in Emmen beigewohnt wie auch das Problem der Flugzeugbeschaffung verschiedentlich an ihren Sitzungen beraten. Auch trugen zahlreiche parlamentarische Vorstösse in diesem Rat dazu bei, dass unser Volk in Sachen Flugzeugbeschaffung sensibilisiert wurde. Wenn Ihnen Ihre Kommission heute mit 25 gegen 0 Stimmen und bei 3 Enthaltungen beantragt, dem Beschlussentwurf zuzustimmen, dann macht sie dies in Kenntnis und in Abwägung aller aufgeworfenen Fragen und Probleme.

Es kann nicht meine Aufgabe sein, hier als Kommissions-sprecher jene Angaben zu wiederholen, die Sie bereits in

der Botschaft des Bundesrates vom 27. August 1975 gelesen haben, wie ich es auch nicht in Ihrem Interesse liegend sehe, wenn ich lediglich jene Ausführungen mache, die der Kommissionspräsident und Sprecher französischer Zunge eben machten; vielmehr möchte ich einige Schwerpunkte, die im Widerstreit der Meinungen standen und zum Teil noch stehen, hier aufgreifen.

Vorab aber möchte ich festhalten, dass die Notwendigkeit einer zielstrebigsten und raschen Flugzeugbeschaffung von niemandem ernsthaft bestritten werden kann. Voraussetzung ist allerdings, dass man sich zu unserer Landesverteidigung und zur Wahrung von Freiheit und Unabhängigkeit unseres Staates Schweiz bekennt und aufgrund dieser Einstellung auch gewillt ist, beispielsweise die entsprechenden finanziellen Konsequenzen zu tragen.

Wegen der Natur von Kampfflugzeugen ist es gefährlich, von Konkurrenzprodukten zu sprechen. Nachdem aber sowohl im Zusammenhang mit dem Nullentscheid im Falle des Corsair wie auch im vorliegenden Beschaffungsauftrag des Tiger immer wieder auf den Mirage F-1, Phantom F-4 und den Viggen-JA 37 sowie die neuesten Typen F-16, F-17 und F-18 hingewiesen wurde, erscheinen mir einige Anmerkungen angebracht. Vorerst bleibt festzuhalten, dass diese Typen alle den uns vorgegebenen finanziellen Rahmen um ein Vielfaches überstiegen hätten. So konnte beispielsweise die erweiterte Militärkommission erfahren, dass 30 Mirage F-1 1,7 Milliarden, 30 Phantom II F-4E/F 1,3 Milliarden und 30 Viggen-JA 37 gar 2,3 Milliarden Franken gekostet hätten. Im besten Falle wären uns dann die nun zur Anschaffung vorgesehenen 72 Flugzeuge auf fast 3 oder gar 4-5 Milliarden Franken zu stehen gekommen. Das ist eine Summe, die wir wohl kaum bewilligt hätten.

Es kommt ein Weiteres hinzu: Abgesehen von der Tatsache, dass der Tiger durch unser Florida-System gesteuert werden kann, hat dieses Flugzeug gegenüber den meisten in Diskussion gestandenen Kampfflugzeugen den Vorteil, bereits in Serie produziert zu werden, wie auch wenig Helvetisierungsarbeiten am Tiger vorgenommen werden müssen. Dies betrifft sowohl die Kavernentauglichkeit wie auch die Benützung anderer bestehender technischer Anlagen. Alle diese Hinweise waren mit ein Grund, warum unsere Regierung am 23. Januar 1974 beschlossen hat, die Evaluation auf den Tiger zu konzentrieren. Dank dieses Vorentscheides wie auch der nachfolgenden Evaluation kennen wir das zu beschaffende Flugzeug, dies im Unterschied zu Apparaten, die noch in Entwicklung stehen. Wir sind uns bei diesem Verfahren allerdings des Nachteils bewusst, dass mit dem Vorentscheid die Stellung und Verhandlungsbasis der Northrop-Werke um einiges besser geworden war. Auch dieses Unternehmen konnte sich ausmalen, dass die Schweiz ein Kampfflugzeug haben will, und nun aber – vor der exakten Offertstellung – ein wegweisender Vorentscheid gefallen war. Für uns mag indessen von Vorteil sein, dass wegen dieses Vorgehens keine Begünstigungen an vorentscheidende Instanzen gemacht werden konnten, worüber wir heute soviel aus anderen Ländern hören.

In seiner Botschaft schreibt der Bundesrat, dass für die Anschaffung der Kampfflugzeuge ein Kredit von 1170 Millionen Franken benötigt wird, wobei der jährliche Zahlungsbedarf in den jeweiligen Voranschlag aufzunehmen sei. Aus verständlichen Gründen wollen unsere Lieferanten das Flugzeug in ihrer Währung, also in Dollars, bezahlt wissen. Dies birgt indessen die Währungsrisiken in sich, wobei die Flugzeuge um so günstiger werden, je tiefer der Dollar im Verhältnis zum Franken fällt. Gestützt auf diese Tatsache hält die Botschaft dann auch fest, dass sich der Bundesrat vorbehält, allenfalls mehr als die 72 Flugzeuge zu beschaffen, falls sich aufgrund der Kursverhältnisse diese Möglichkeit abzeichnen sollte. Generaldirektor Leo Schürmann von der Schweizerischen Nationalbank hat Ihrer Kommission die Beschaffung der notwendigen 450 Millionen Dollar erläutert und uns überzeugt, dass Bundesrat und Nationalbank richtig vorgegangen sind. Der Vertrag mit dem Lieferanten wurde auf der Basis von

Fr. 2.60 pro Dollar abgeschlossen, was die anbegehrten 1170 Millionen Franken ergibt. Eine Kursdifferenz von 10 Rappen pro Dollar ergäbe für uns einen Kursgewinn von 45 Millionen Dollar, was beispielsweise gleich vier zusätzlichen Flugzeuge bedeuten würde.

Mit dem vorliegenden Beschluss stimmen wir auch den Abmachungen zu, wonach der Vorsteher des EMD sich mit dem amerikanischen Verteidigungsminister über ein sogenanntes Memorandum of Understanding (MOU) einigen konnte. Dieser Fragenkomplex hat nicht nur in Ihrer Kommission, sondern in den interessierten Kreisen wie auch in der breiten Öffentlichkeit ein reges Echo ausgelöst. Obwohl unsere Regierung schon zu einem früheren Zeitpunkt sowohl die Teillizenz- wie auch die Vollizenz-Fabrikation ausgeschlossen hatte, beantragt sie mit dem Beschlussentwurf, die Endmontage von 53 Flugzeugen im F+W Emmen vornehmen zu lassen. Die ersten 19 Tiger sollen in den USA montiert und baldmöglichst der Truppe zur Verfügung gestellt werden.

Die Endmontage im Emmen wird rund 25 Millionen Franken Mehrkosten verursachen, zugleich aber auch zur Folge haben, dass die im F+W Emmen sonst anfallenden jährlichen Defizite von angeblich 20 Millionen Franken herabgesetzt werden können. Zudem können damit – wie in der Botschaft auf Seite 9 ausgeführt wird – 70 Arbeitsplätze über vier Jahre erhalten werden.

Anders sieht es allerdings mit der Beteiligung der übrigen Industrie der privaten Wirtschaft aus. Im bereits erwähnten MOU haben die beiden Verteidigungsminister vereinbart, dass der Schweizer Industrie als Gegengeschäft Aufträge im Gegenwert von mindestens 30 Prozent der vertraglichen Kaufpreissumme für die 72 Tiger zukommen sollen. Diese Vereinbarung enthält allerdings wenig konkrete Angaben, ausser vielleicht dem Hinweis, dass die Gegengeschäfte innerhalb von acht Jahren abgeschlossen sein müssen. Die Durchführung des Abkommens beruht auf gegenseitigem Vertrauen, wobei wir vom Partner – in diesem Fall dem amerikanischen Verteidigungsministerium – erwarten, ja fordern, dass die entsprechende Vereinbarung auch wirklich eingehalten und in die Praxis umgesetzt wird. Wir sind uns alle der Tatsache bewusst, dass wir gerade in der wirtschaftlich eher unruhigen Zeit einen statthaften Auftrag nach den Vereinigten Staaten geben, den wir, von der technischen Seite her bedacht, zum grossen Teil wohl selber ausführen könnten. Abgesehen von den finanziellen und terminlichen Gründen wäre unsere Industrie bestimmt in der Lage, das Kampfflugzeug in Lizenz herzustellen. Nachdem der Bundesrat sich aber in einem früheren Stadium dagegen ausgesprochen hat, gilt es, die Konsequenzen zu tragen.

Schwerwiegend werden die Folgen für die schweizerische Flugzeugindustrie sein, dies auch deshalb, weil der vorgelegte Beschluss lediglich direkt positive Auswirkungen für das F+W Emmen hat. Trotzdem bleibt für unsere eigene Flugzeugindustrie ein Hoffnungsschimmer, ist doch in den Vereinbarungen, die aufgrund des Kompensationsabkommens mit einzelnen Interessenten abgeschlossen worden sind, festgehalten, dass die Flugzeugindustrie bevorzugt zu behandeln sei. Dies bestätigten auch die beiden Vertreter der VSM im Rahmen des Hearing Ihrer Kommission. Die Zukunft unserer Flugzeugindustrie kann uns nicht gleichgültig sein, vor allem im Hinblick auf eine kriegerische Auseinandersetzung, in welcher wir möglichst ohne Abhängigkeit unsere Rüstungsgüter überholen oder ergänzen können sollten.

Das MOU bildet die Grundlage für ansehnliche Aufträge für unsere Exportindustrie, es enthält aber keinen einzigen gebuchten Lieferauftrag. Es ist nicht zu hoffen, dass das Interesse unseres Partners, das Abkommen durchzuhalten, nach Verabschiedung des Beschlusses in beiden Räten in Zukunft abnimmt, zumal wir auf dessen Durchführung in aller Form bestehen und beharren. Wohl sind keine Sanktionsmöglichkeiten vorgesehen, falls unser Partner die Vereinbarung nicht oder nur teilweise einhält. Wir ha-

ben uns in der Kommission aber belehren lassen, dass solche unmöglich in das MOU aufgenommen werden können. Unsere Partner können indessen gewiss sein, dass unser Augenmerk auf der Einhaltung des Abkommens in den nächsten acht Jahren gerichtet ist. Aus diesem Grunde passen auch die vorgeschlagenen amerikanischen Schutzzölle beispielsweise auf Digitaluhren, Lebensmittel usw. schlecht in die Landschaft des vertrauensvollen und partnerschaftlichen Verhältnisses. Der Auftrag von rund 1 Milliarde Franken sollte deshalb auch dazu dienen, das gegenseitige handelspolitische Verhältnis in allen Bereichen zu verbessern. Ich glaube nämlich, dass es für das grosse Amerika unwürdig ist, mit Schutzzöllen gegen Kleinstaaten und deren Volkswirtschaft anzutreten.

Wenn ich in diesem Zusammenhang einen Seitenblick auf ähnliche Kompensationsabkommen zwischen den USA und anderen europäischen Staaten werfe, dann mahnen jene Abkommen bzw. deren Nichteinhaltung uns zur Vorsicht. Und vorsichtig, aber voller Vertrauen wollen wir indessen die Durchführung der MOU erwarten.

Ihre Kommission schlägt Ihnen vor, dem Antrag des Ständerates zuzustimmen, wonach der Bundesrat mindestens alle zwei Jahre über die Abwicklung des mit den amerikanischen Regierungsstellen abgeschlossenen Kompensationsabkommens Bericht zu erstatten hat. Ein Antrag von Kollega Albrecht, alljährlich hierüber zu berichten, wurde von der Kommission mit 9 gegen 18 Stimmen abgelehnt, nachdem der Vorsteher des EMD erklärt hatte, dass der Bundesrat bei unvorhergesehener Entwicklung in seinem jährlichen Geschäftsbericht oder im Bericht über die Ausenwirtschaft das Parlament und damit die Öffentlichkeit orientieren würde. Diese Zusage bedingt aber auch, dass man sich von vornherein klar wird, was letztlich im Kompensationsabkommen erfasst wird.

Im Zusammenhang mit den weltweiten Schmiergeldaffären wurde verschiedentlich auch die Frage aufgeworfen, ob allenfalls in der Schweiz wegen des bevorstehenden Flugzeugankaufs unredliches Geld geflossen sei. Am 18. August 1975 erstattete Professor Dr. Stefan Trechsel, Staatsanwalt im Kanton Bern und Professor an der Universität Freiburg, dem Vorsteher des EMD zuhanden des Bundesrates einen als vertraulich qualifizierten «Bericht über die Geschäftspraktiken der Firma Northrop im Zusammenhang mit der Beschaffung des Kampfflugzeuges Tiger». Der Bericht wurde der erweiterten Militärkommission ausgehändigt, wie auch Professor Trechsel Ihrer Kommission mit Red' und Antwort zur Verfügung stand. Der Bericht Trechsel kommt dabei zu folgendem Schluss: «Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Beschaffung der Kampfflugzeuge Tiger durch die Schweiz kamen oder kommen weder von der Firma Northrop noch von der EDC (Economic and Development Corporation) Zug oder von Dr. Weisbrod in der Schweiz Geschäftspraktiken zur Anwendung, die in rechtlicher oder anderer Hinsicht zu beanstanden sind.»

Diese Schlussfolgerung, die Professor Trechsel – seinen eigenen Worten zufolge – «mit voller Ueberzeugung» abgegeben hatte, konnte Ihre Kommission indessen nicht davon abhalten, mit zusätzlichen Fragen in das Dickicht der internationalen Schmiergeldströme zu gelangen zu versuchen. Dieses Vorgehen drängte sich auch deshalb auf, weil im Zusammenhang mit den lockeren Lockheed-Geldern wie auch mit Northrop zum Teil dieselben Namen wie Dr. Weisbrod, Fred Meuser und die Schweiz als Skandalakkarussell genannt wurden.

Professor Trechsel qualifizierte den Hinweis als falsche Behauptung, wonach Dr. Weisbrod einen «diskreten Beitrag» an die Entscheidung der Schweiz für den Tiger geleistet habe. Damit sollte indessen ein anderer Sachverhalt verschleiert werden, der mit unserem Land nichts zu tun hat. Damit werden auch Berichte dementiert, wonach die erwähnte EDC Zug im Zusammenhang mit dem schweizerischen Tiger-Geschäft Provisionen in der Höhe von umgerechnet vier Millionen Schweizerfranken erhalten hat. Dies beispielsweise im Unterschied zu einer heute veröffentlichten Pressemeldung. Diese seien von der EDC Zug wohl

einverlangt, aber von Northrop nie ausbezahlt worden, wurde Ihrer Kommission dargelegt.

In seiner Antwort auf die parlamentarischen Vorstösse unserer Kollegen Bommer, Röthlin, Baechtold-Lausanne und Muret hat der Bundesrat auf die Situation und den Stand der Dinge hingewiesen. In dieser Antwort vom 27. August 1975 zeigt der Bundesrat auch auf, dass unsere Behörden immer direkt und ohne die Hilfe von Vermittlern mit den amerikanischen Behörden und Herstellern verhandelten.

Im Anschluss an die Sitzung Ihrer Kommission hat sich unser Präsident, Herr Bonnard, am 19. Februar 1976 an die Bundesanwaltschaft gewandt und dabei eine Bestätigung für folgende drei Problemkreise verlangt:

1. dass sich die Bundesanwaltschaft generell wie auch im Hinblick auf die schweizerische Beschaffung des Tiger mit den Geschäftspraktiken beschäftigt hat;
2. dass bis heute der Bundesanwaltschaft nichts bekannt wurde, was eine Voruntersuchung gemäss Artikel 108 ff. des Bundesgesetzes über die Bundesstrafrechtspflege verlangen würde;
3. dass die Bundesanwaltschaft die Angelegenheit weiterhin verfolgt und sofort handeln würde, falls ihr mögliche Gesetzesverletzungen zugetragen würden.

Mit Schreiben vom 24. Februar 1976 hat die Bundesanwaltschaft bekanntgegeben, dass sie entsprechend handeln würde. Gleichzeitig hat sie darauf hingewiesen, dass sie vom Politischen Departement Auszüge aus den Untersuchungsergebnissen des Senate Foreign Relations Subcommittee on Multinational Corporations erhalten habe. Aufgrund einer eingehenden Prüfung dieser 500 Seiten umfassenden Dokumentation hat die Bundesanwaltschaft keine Hinweise gefunden, welche über die schweizerische Flugzeugbeschaffung, Kommissionen oder gar bezahlte Schmiergelder Auskunft geben würden.

Nicht vergessen dürfen wir in diesem Zusammenhang, dass es sich bei Northrop nicht um Lockheed handelt, sondern eben um Northrop. Auch dürfen wir wegen der wirklich unschönen, ja verabscheuungswürdigen Geschäftspraktiken gewisser Firmen nicht in eine Schmiergeldeuphorie im Zusammenhang mit dem Tiger fallen und jeden, der jemals damit zu tun hatte, als möglichen Empfänger von Schmiergeldern abqualifizieren. Im Auftrage des EMD hat der Rüstungschef zudem den direkt oder auch nur indirekt mit der Evaluation in Berührung gekommenen Beamten drei Fragen gestellt und sie insbesondere angefragt, ob sie mit Dr. Weisbrod, der EDC Zug oder deren Vertretern, Mittelsmännern usw. in Kontakt gekommen oder von solchen angesprochen worden waren. Mit zwei kleinen Ausnahmen ist nichts geschehen, so dass auch diese Untersuchung negativ verlief. Aufgrund dieses Sachverhalts und der bis heute zutage geförderten Angaben glaubt Ihre Kommission, sich der Schlussfolgerung von Professor Trechsel anschliessen zu können Seine ergänzenden Ausführungen und namentlich seine wiederholte Bestätigung an der Kommissionssitzung, wonach im Zusammenhang mit der Tiger-Beschaffung keine Schmiergelder oder andere Mittel ausbezahlt wurden, sollten uns in unserer Haltung bestärken. Es genügt nämlich nicht, dass man mit blossen Verdächtigungen oder Unterschiebungen eine Untersuchung anbegehrt. Diese Haltung ist letztlich auch nicht Sinn des Artikels 100 ff. des Bundesstrafprozessgesetzes, wo bestimmt wird, dass jedermann das Recht hat, «Vergehen, die von Bundes wegen verfolgt werden, anzuzeigen».

Es mag wie ein makabrer Scherz aussehen, dass wir im ersten Teil unserer heutigen Sitzung über Arbeitsbeschaffungsmassnahmen beraten haben und Milliardenbeträge hierfür bewilligten, nun aber daran gehen, einen Milliardenauftrag zu vergeben, ohne anscheinend genügend Sicherungen für die Kompensationsgeschäfte eingebaut zu haben. Und dennoch geht es nicht an, dass man unsere Vereinbarung mit den USA mit denjenigen vergleicht, welche andere Staaten mit den Vereinigten Staaten abgeschlossen haben, zumal diese Länder zum Teil NATO-

Mitglieder sind, untereinander einen engeren Waffenaustausch pflegen, und drittens kaum in jedem Fall Bestimmungen von der Art unseres restriktiven Waffenexportes zur Anwendung kommen.

Ueber das vergangene Wochenende war ich Adressat zahlreicher Vorstösse von Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern. Wie ein roter Faden zeigte sich dabei ihre Besorgnis über die geringen Möglichkeiten, aufgrund des Kompensationsabkommens ihre Beschäftigung absichern zu können. Dabei stimmt es in der Tat, dass es uns wenig hilft, wenn man nun plötzlich bisherige Geschäftsbeziehungen unter dem Titel der Tiger-Kompensation abwickeln will, oder auch Geschäfte getätigt werden, die nur im entferntesten einen Beitrag zur Verbesserung unserer Beschäftigungslage leisten, aber unter der Kompensationsflagge segeln.

Die militärische Notwendigkeit, unsere Flugwaffe zu verstärken, bleibt unbestritten. Die Verwaltung hat nach der Mirage-Affäre gezeigt, dass sie etwas zu leisten imstande ist. Wenn wir den Grundsatz von Treu und Glauben bei der Abwicklung dieses Milliardengeschäftes hochhalten, dann darf man sich meiner Ansicht nach mit Zuversicht darauf einlassen. Wenn er aber vom Partner verletzt werden sollte, dann, ja dann drängen sich auch unserer Ansicht nach Massnahmen auf.

In diesem Sinne und vor diesem Hintergrund beantragt Ihnen Ihre Kommission mit 25:0 Stimmen – bei drei Enthaltungen –, dem vorgeschlagenen Beschlussentwurf zuzustimmen. – Ich danke Ihnen.

M. Forel: Nous ne ferons pas ici l'histoire des malheurs du Département militaire fédéral dans le domaine de l'aviation. Mais tout de même, ayant subi ici tour à tour M. Kobelt, qui passait pour trop dépensier, puis M. Chaudet, héros de l'avion P-16, qui finit en sous-marin, protecteur des colonels Rieser, ceux des juteuses commissions lors de l'achat des avions anglais, puis responsable de la rocambolesque cacade du Mirage, nous vivons maintenant sous le règne de M. Gnägi qui, lui aussi, a connu, connaît et connaîtra encore – car nous lui souhaitons longue vie – bien des difficultés, si ce n'est pas sur terre, ce sera dans le ciel!

En effet, c'est en 1966 que le Département militaire fédéral commençait ses exercices très compliqués d'évaluation d'achat d'un nouvel avion de combat. Il fallut six ans d'études à ce département pour arriver à la conclusion que, si la Suisse ne voulait pas tomber demain sous la tutelle d'une puissance étrangère – notre neutralité nous interdit de dire laquelle – il n'y avait qu'une solution; elle était déjà «made in USA»: le Corsair.

Mais en 1972, le 9 septembre exactement, il y eut un véritable tremblement de terre au Conseil fédéral. Nous étions pourtant encore en pleine haute conjoncture. Mais une majorité de l'exécutif fédéral, sous l'impulsion, dit-on, du très radical ministre des finances, M. Celio, refusa le projet du Département militaire fédéral et, pour parer au plus pressé, se contenta de commander une soixantaine de Hunter d'occasion. Il s'agissait d'éviter un trou d'un demi-milliard dans le budget fédéral. Nous étions, rappelons-le, en pleine haute conjoncture.

Il est évident que si la majorité de droite de cette époque dans cette Chambre, qui ressemblait du reste singulièrement à celle d'aujourd'hui, croyait à un quelconque danger réel, à une nécessité urgente d'acheter ce Corsair, elle aurait fait un petit sacrifice financier pour le faire. Mais le patriotisme de cette majorité n'a jamais été jusqu'au portefeuille inclus.

Or, aujourd'hui, quatre ans plus tard, dans une situation financière désastreuse de crise qui démontre, si c'était encore à démontrer, que vous, Mesdames et Messieurs de la majorité, ne pouvez ni ne voulez gouverner selon les intérêts de la grande majorité du peuple, vous venez nous proposer une dépense énorme, et qui nous paraît pour le moins douteuse, pour cette même aviation.

Une première constatation s'impose donc. En 1972, encore en pleine euphorie économique, vous n'aviez pas les moyens d'acheter des avions. En 1976, en pleine crise, alors que le gouvernement fait des coupes sombres dans les subventions sociales, alors que le gouvernement en est réduit à ne plus respecter les lois ni la constitution envers les plus déshérités de ce pays, c'est-à-dire envers les ayants droit à l'AVS et les invalides, qui attendent toujours l'indexation de leurs rentes, vous trouvez l'argent pour acheter 72 avions de type Tiger pour la somme astronomique de 1 milliard 170 millions de francs dans des conditions pour le moins douteuses.

Mais parlons d'abord du Tiger lui-même, de ce qu'on en sait et des polémiques qu'il suscite. Malgré son prix lourd – 16,25 millions de francs pièce – il serait léger, très léger, voire trop léger, désuet et inefficace. A tel point que les pays de l'OTAN, tels que le Danemark, la Norvège, la Hollande, n'en ont pas voulu. Il a provoqué chez nous de violentes controverses entre hauts gradés, entre colonels, au point que la grande Muette qu'est censée être l'armée a engagé une violente polémique dans toute la presse, à la radio et même à la télévision.

Vous le savez peut-être, Mesdames et Messieurs, nous avons dans ce pays deux colonels Henchoz. L'un, c'est Pierre, le mauvais apôtre; l'autre, le bon – selon le Département militaire fédéral – c'est celui de Sion. Mais écoutons ce que nous raconte Pierre, dont l'honnêteté n'est mise en doute par personne. Il n'est pas tendre. Il nous raconte, dans le quotidien vaudoise *24 Heures* du 20 novembre passé qu'après avoir formulé auprès de M. le conseiller fédéral Gnägi ses craintes quant à la stratégie aérienne pour ces dix prochaines années, ce dernier lui aurait répondu textuellement: «Mon cher Monsieur, vous ne serez plus là et moi non plus. Alors, vous savez...» Et M. Pierre Henchoz de continuer: «Eparpillement effarant des compétences; 29 millions probablement déjà dépensés pour la seule phase préliminaire; des centaines de réunions et meetings de toute sorte; des navettes incessantes de dizaines et de dizaines de personnes entre la Suisse et les Etats-Unis, et tout cela finalement pour un avion qui n'impressionne personne et pour lequel le mode d'achat signifiera notre mort dans le domaine aéronautique, un avion qui provoquera l'exode outre-Atlantique de centaines de millions en échange de vagues promesses pour nos exportateurs. Tel est un premier bilan.» Et le colonel Henchoz d'ajouter: «Il y a tellement de choses surprenantes dans cette affaire qu'il ne nous est pas possible de nous en faire le complice par notre silence.»

Loin de nous l'idée de partager les conceptions militaires du colonel Pierre Henchoz, mais lorsqu'il affirme qu'en fait, il n'y a jamais eu de choix entre différents avions de différents pays et qu'en automne 1973, «le train du Tiger était parti; il ne devait plus s'arrêter», nous le croyons volontiers.

Et pour arriver à ses fins, le groupement de l'armement a utilisé tous les moyens: «Manipulation de la doctrine, tours de passe-passe; on faisait mine de respecter la conception de 1968. Tout cela n'était que poudre aux yeux.» Il est encore question «que les sympathies ostensiblement pro-américaines du chef du groupement de l'armement Grossenbacher allaient faciliter l'élimination rapide des adversaires du Tiger».

Qu'il y ait eu une véritable campagne d'intoxication dans les cadres de l'armée et dans le public, nous n'en doutons pas. De fortes pressions ont également été exercées sur des membres du Parlement. La présentation du Tiger aux parlementaires et à la presse à Eigenenthal le 23 septembre 1974 n'a été qu'une vaste mascarade. Les dés étaient pipés lorsque le Département militaire fédéral a voulu prouver la supériorité du Tiger sur le Mirage 3 S. Les conditions de vol n'étaient même pas égales.

Notons encore en passant que le Tiger a besoin de bonnes conditions de visibilité. Cela, même le Département militaire ne le dément pas, et un journaliste malicieux

ajoutait: «Il conviendra donc d'en aviser l'ennemi pour que le combat soit loyal.»

Abordons encore un aspect bien sombre du problème qui nous occupe: la corruption. Tout le monde le sait, des firmes américaines dépendent des fortunes en pots-de-vin pour exporter leur industrie. La Northrop, productrice du Tiger, ne fait pas exception. Elle est à mettre dans le même sac que n'importe quelles Lockheed, Boeing et autre General Dynamics. Ce n'est pas par hasard que même des journaux aussi gouvernementaux que la *Bündner Zeitung* du 16 février 1976 titrait interrogativement «Schmiergelder auch hierzulande?» et nous pourrions en citer bien d'autres. Ce qu'il y a de sûr et de certain, c'est qu'en acceptant de payer à la Northrop, même par l'intermédiaire du Département de la défense des Etats-Unis, ces premiers 1170 millions, nous participons à payer les pots-de-vin de cette entreprise, que ceux-ci aient été versés en Suisse ou non. En effet, il est évident que les pots-de-vin distribués font partie du prix de vente de cet appareil. Il nous paraît donc élémentaire d'exiger ici, avant toute décision d'achat, qu'une enquête sérieuse soit ordonnée chez nous, dans ce domaine.

Il y a encore un point qui nous paraît hautement discutable dans le marché qui nous est proposé. Il s'agit de la promesse américaine d'importer aux Etats-Unis en compensation de cette commande de Tiger pour des dizaines de millions, on parle même de 300 millions, de produits helvétiques. Là aussi un marchandage, pour ne pas parler de maquignonnage, point à l'horizon. Prenons quelques exemples: on promet du travail aux syndicalistes, on fait miroiter des affaires juteuses aux industriels et on allèche les milieux agricoles en leur promettant qu'ils pourront exporter leurs fromages. Tout cela sent mauvais, très mauvais. Or, puisque nous en sommes aux principes, nous appuyons très fortement ce qu'écrivait M. Plomb dans *La Suisse* du 29 août dernier: «D'abord, la Suisse neutre prend probablement des risques en décidant de s'approvisionner en armes auprès de l'une des superpuissances d'aujourd'hui.» Nous ajouterons même que c'est contraire à notre neutralité d'Etat, d'autant plus que le Conseil fédéral renonce même à la fabrication sous licence partielle du Tiger, se contentant du seul montage final à Emmen.

Enfin, soulignons-le, au fur et à mesure que les Tiger arriveront, on jettera aux vieux fers les Venom, nous expliquera le message fédéral. Le dernier pourrait y passer au printemps 1981, et le message ajoute ce que M. de La Palice aurait dit lui-même: «La flotte des Tiger sera pleinement opérationnelle au moment de la remise du dernier avion.» C'est vraiment la seule supputation du message fédéral qui nous paraît vraiment crédible! Par contre, ce que nous savons, ce dont nous sommes absolument sûrs, c'est qu'après les Venom ce seront les Hunter et après les Hunter ce seront les Mirage et après les Mirage ce seront finalement les Tiger qui finiront dans la vieille ferraille.

Nous avons la conviction, et nous tenons à le répéter ici en guise de conclusion, que la véritable force de dissuasion de la Suisse n'est pas dans l'achat de matériel de guerre, du reste de plus en plus sophistiqué, elle est dans une armée de milice, prête à rendre l'occupation du pays impossible, elle est dans la conviction de chacun de nos citoyens soldats qu'il défend des institutions sociales et politiques valables.

Ce sont toutes ces raisons qui nous engagent à vous demander, au nom de notre groupe, de ne pas entrer en matière sur ce message fédéral onéreux, douteux et à nos yeux inutile.

M. Baechtold, rapporteur de la minorité: Outre le rapport du professeur Trechsel soumis à notre commission, il y a des informations secrètes recueillies par lui et dont il n'a fait aucune relation, des informations figurant dans un rapport séparé à l'intention du seul Conseil fédéral, dont deux rapports fiduciaires; si j'ajoute que le rapport qui

nous a été soumis est cité dans la réponse écrite du 28 août 1975 du Conseil fédéral, que certains groupes parlementaires – le mien – ont dû en faire un résumé pour aider la discussion, que l'essentiel enfin des informations qu'il contient est tiré des enquêtes américaines, qu'en reste-il de confidentiel? D'ailleurs, comment le secret pourrait-il nous être imposé sans faire de nous des complices éventuels et depuis quand le gouvernement pourrait-il citer tel passage d'un rapport et non les commissaires? Il n'empêche que je ne préciserai pas de nom, hormis ceux qui ont déjà défrayé la chronique.

Sous le feu roulant des questions de la commission d'enquête sénatoriale américaine, la société Northrop a dénoncé récemment sa concurrente la multinationale Lockheed, coupable des mêmes méthodes qu'elle. Sa stratégie, pour reprendre l'euphémisme du professeur Trechsel, consiste à chercher dans les pays acheteurs des conseillers, c'est-à-dire des personnes capables d'exercer une influence sur la décision d'achat de l'avion. Il s'agit d'organiser une campagne de «chuchotements» qui ait l'air naturelle. Qui sont ces hommes-clés susceptibles de fléchir les responsables d'achat et secrètement payés? Tel membre d'une commission? Tel technicien consulté et écouté par le gouvernement? Vous? Moi? Comme l'activité de ces conseillers doit justement rester secrète, le professeur Trechsel ne nous a pas donné la liste des conseillers de la Northrop en Suisse. La lecture de son rapport donne l'impression qu'il veut expliquer l'explicable et même l'inavouable. Son enquête a porté sur deux instruments de trafic d'influence de la Northrop: une personne morale, si l'on peut dire, la fameuse société EDC, et une personne physique, le Dr Weisbrod. Cernons d'un peu plus près ces deux instruments.

La société EDC a été fondée le 22 mars 1971 à Zoug – au moment où l'on parlait beaucoup de l'achat du Tiger par la Suisse – avec un capital de 50 000 francs versé par l'avocat américain de Francis qui avait reçu à cet effet 50 000 dollars du président de la Northrop. C'est donc une société suisse 100 pour cent américaine appartenant soit à la Northrop, soit à son président, lequel était propriétaire du capital; l'est-il resté jusqu'au moment où le scandale a éclaté? Dans la négative, qui a acquis ce capital et dans quelles conditions? L'expert a déclaré l'ignorer. On sait seulement que les trois fondateurs suisses de la société sont des hommes de paille. Tous ont affirmé à l'expert n'avoir pas corrompu le marché suisse. Pour le prouver, il était nécessaire qu'ils indiquent où les sommes reçues avaient passé, quel montant avait été ristourné aux Américains par exemple – ou consacré à du trafic d'influence étranger, ou gardé? Le pouvaient-ils sans trahir leur devoir de discrétion vis-à-vis de la Northrop, dont ils étaient les mercenaires? L'expert l'a admis. Sa méthode d'investigation a été basée sur la confiance. «A part la demande de garder le secret qui m'a été faite, toutes mes questions, dit-il, ont fait l'objet de réponses qui paraissent sincères et de bonne volonté.» Quand nous lui avons demandé s'il n'y avait pas une certaine naïveté à attendre spontanément de la part de quelqu'un qu'il donne des indices de sa culpabilité, il en a convenu. Mais il a précisé que, partant de l'idée qu'il n'y avait pas d'activité critiquable en Suisse, on pouvait faire confiance à ces personnes dans leurs déclarations. A vous de juger de la sécurité d'une telle méthode.

Passons à la personne physique, le Dr Weisbrod, instrument lui aussi de propagande et de trafic d'influence de la part de la Northrop. D'après l'expert, il ne l'était qu'à titre fiduciaire, pour le compte d'un mystérieux client dont l'expert trouve normal de nous taire le nom simplement parce que ce Monsieur a modestement exprimé le désir de conserver l'anonymat. Ce passage du rapport est singulier. Peut-être l'expert a-t-il une excuse, celle qu'en août 1975 MM. Weisbrod et Meuser, l'un Suisse, l'autre Hollandais habitant la Suisse, n'avaient pas encore défrayé la chronique par leur rôle dans l'affaire de la Lockheed. Concentré

sur la seule affaire Northrop, l'expert n'avait pas de points de comparaison. Interrogés au sujet des 750 000 dollars que leur avait versés la Northrop, ces deux Messieurs, ainsi que le fameux client désirant garder l'anonymat, ont renoncé au secret bancaire, nous a dit l'expert, ce qui lui a permis de constater que les 750 000 dollars étaient toujours au compte de la banque où ils avaient été versés. L'expert a conclu qu'ils n'ont donc pas pu servir à une corruption. En marge de ce passage typique du rapport, un de mes amis – Oberrichter – à qui je m'en étais remis tant j'étais stupéfait, a écrit: «Le fait que le corrupteur ait versé une somme à son agent et que cette somme soit toujours au compte de cet agent ne prouve en rien qu'il ne l'a pas utilisée pour verser des pots-de-vin, ce qu'il a pu faire par le débit d'un autre compte dans une autre banque! Foutaise que ce rapport!»

Tout à l'heure, le président de la commission nous a rassuré en disant que si on trouvait un indice quelconque de trafic d'influence en Suisse, le procureur ouvrirait une enquête.

Monsieur le président, cet indice existe. Dans les documents qui lui ont été remis, le professeur Trechsel a retrouvé une lettre dont il nous a donné la teneur, la date, le destinataire et qui précise qu'une partie de l'argent versé à Weisbrod a servi à une «discrète contribution» pour la décision d'achat du Tiger par la Suisse. Cette déclaration, d'après l'expert, a été confirmée plus tard par le président de la Northrop. Il y avait là plus qu'un indice, une quasi-preuve!

Qu'a fait l'expert? Après avoir interrogé, dit-il, longuement MM. Weisbrod et Meuser, il est parti de l'idée que le passage accusateur de cette lettre n'était pas exact mais inventé de toutes pièces – un faux donc – pour voiler un autre complexe de faits sur lequel l'expert, bien sûr, ne peut nous donner de détails.

Quand les intermédiaires en Suisse affirment qu'ils n'ont corrompu ou influencé que des marchés étrangers à la Suisse, l'expert les croit sur parole. Mais quand l'un d'eux écrit qu'une partie de l'argent a été utilisée pour influencer le marché suisse, le même expert part de l'idée qu'il ment. Est-ce crédible? En présence de cet indice, l'expert devait en tout cas remettre l'affaire au Ministère public pour qu'il déclenche une enquête officielle.

Mais en réalité, le Ministère public ne s'est jamais vraiment intéressé à cette affaire. La preuve: j'étais en séance de commission quand le procureur a eu l'obligeance de me faire tenir un mot, me disant qu'il n'avait pu encore étudier la question de la poursuite en Suisse du délit de corruption envers un fonctionnaire étranger. C'était le 9 février 1976. Le 9 juin 1975 déjà, j'avais suggéré au Conseil fédéral, par une question écrite, de saisir le Ministère public de cette affaire.

Qu'on ne m'objecte pas que le professeur Trechsel et le procureur agissaient ensemble, pouvaient à tout moment, si c'était indiqué, déclencher une enquête publique. C'est exactement le contraire qui est vrai. L'expert – il l'a dit – est parti de l'hypothèse qu'il n'y avait pas de délit en Suisse. Toute sa méthode d'investigation reposait par ailleurs sur son engagement de tenir secrets les renseignements qui lui étaient donnés. Comment aurait-il pu tenir cet engagement si le Ministère public tout à coup s'en était mêlé.

Encore moins qu'on me dise que le Ministère public fait siennes les conclusions de l'expert, qu'à la lecture de ses rapports il s'estime convaincu. Il n'est pas possible, Monsieur le président de la commission, de transformer une enquête privée en enquête publique par un tour de passe-passe. Les pouvoirs sont différents: le procureur dispose d'une police, peut perquisitionner, éviter une concertation en faisant arrêter des suspects, lever le secret bancaire, déposer plainte pénale en faux témoignage, alors que l'enquêteur privé ne peut que solliciter des entretiens, ou même interroger par téléphone (ce que le professeur Trechsel a fait!). La différence n'est pas seulement quant

aux moyens mais quant à la responsabilité. Celle d'un expert n'est pas bien lourde. Il peut faire erreur, il a le droit de se tromper. Le procureur qui aurait mal instruit pareille affaire risquerait sa place!

Mais que peut faire le procureur? S'assurer que la liste des conseillers de la Northrop est complète, que ces gens n'ont reçu aucun argent pour le marché suisse, interroger officiellement l'auteur de la fameuse lettre et par commission rogatoire son destinataire en Amérique, procéder à des recoupements que l'expert privé, lié par le secret, ne pouvait faire. Sinon ce sera la porte ouverte à nos doutes non seulement pour l'achat du Tiger mais chaque fois que nous aurons une acquisition onéreuse à décider.

Mais pourquoi renvoyer la décision d'achat jusqu'à ce rapport officiel? Dans son rapport, l'expert déclare: «Même si l'arrière-plan des relations des personnes interrogées avec la Northrop doit encore être tenu secret, il n'en résulte aucune lumière défavorable sur aucun des participants, tant du point de vue juridique que moral.»

Mais dans le même rapport l'expert presse le gouvernement de détruire les papiers qu'il lui remet sur ces personnes si valables. Ne pensez-vous pas que l'expert a voulu voir jusqu'où on peut «la pousser» dans un rapport destiné à de simples parlementaires? Et n'est-ce pas une première raison pour réagir?

Plus grave: ce certificat de moralité, adressé aux protagonistes en Suisse de la Northrop, n'est-il pas une gifle aux autorités américaines qui nous ont dénoncé ces procédés? Et les Etats-Unis d'Amérique ne sont-ils pas partie prenante au contrat et notamment aux obligations de nous fournir des contre-affaires? Nous gausser d'eux n'est-il pas dangereux?

Le Starfighter vendu aux Hollandais par la Lockheed s'est révélé mauvais. En Allemagne aussi, où cet avion a été appelé le «faiseur de veuves».

Ne jurons de rien. Si nous votons le Tiger avant d'avoir fait vérifier les conditions d'achat et s'il y a un pépin, quelle figure aurons-nous?

J'ajoute que nous ne nous sommes pas peut-être rendu compte immédiatement sur quel plan se situait la discussion. Je prétends que ce manque d'esprit d'entraide internationale pour mettre fin à la corruption dans les marchés d'Etats nous met en marge des Etats-Unis mais aussi de la Communauté européenne. Je pense à la Hollande, à la France, à l'Italie, à la Belgique.

Finalement, quel intérêt avons-nous à couvrir de telles opérations? Est-il souhaitable que l'attitude de notre gouvernement dans ce domaine se résume à détruire les rapports que lui a faits un expert payé par les contribuables suisses? Renvoyer la décision d'achat du Tiger jusqu'à connaissance du résultat d'une enquête officielle, c'est en réalité sauver la face de notre Parlement dans cette affaire – nous n'avons aucun autre moyen parlementaire de contrôle – même si cette enquête ne devait aboutir qu'à obliger la Northrop à nous rabattre, sur le prix de vente, les quelque 3 millions de dollars versés par elle en Suisse sur l'autel du trafic d'influence.

Un marché conclu avec une société dont les procédés commerciaux ne seraient pas honnêtes pose de multiples questions. On ne peut pas dire, votons le Tiger et voyons ensuite si le partenaire est régulier.

Et dans les quelques secondes que notre président voudra bien encore m'accorder, je terminerai par une devinette en vous citant un texte. Le voici: «Il est indispensable d'aller au-delà d'un rapport officieux. Il est indispensable de faire toute la clarté sur les agissements des vendeurs du Tiger en Suisse. Il est indispensable d'informer complètement le peuple. La question de l'acquisition de l'avion Tiger par la Suisse ne peut être dissociée des méthodes commerciales de la Northrop. Le Conseil fédéral le reconnaît lui-même puisqu'il a remis à la commission pour la discussion et l'acquisition du nouvel avion le rapport du professeur Stephan Trechsel.»

Ces lignes sont le texte de l'interpellation de nos collègues radicaux Delamuraz et Dupont et démocrates-chrétiens Mugny et de Chastonay. Qui oserait dire qu'ils cherchent un alibi pour s'opposer au Tiger? Je suis heureux de les voir se rallier aujourd'hui à mon opinion.

Oui, Monsieur le président et chers collègues, moi qui transpire depuis des mois dans la commission dite de l'avenir du Parlement, je ne serais pas malheureux finalement qu'on dise, tard que le 15 mars 1976, le Conseil national dans son ensemble – et pas seulement tel parti ou telle région – a refusé de s'en faire conter!

Trop de millions venant de la Northrop ont passé en Suisse, trop de journaux ont parlé de MM. Meuser et Weisbrod, trop grand est l'enjeu financier d'un tel marché pour que l'on s'en remette, pour blanchir l'administration suisse, à un enquêteur sans pouvoir interrogeant des suspects sans devoir!

Im Rahmen der Behandlung des Geschäftes 75.072 werden die Interpellationen 76.315 (sozialdemokratische Fraktion) und 76.318 (Delamuraz) behandelt

Dans le cadre des délibérations sur l'objet 75.072, les interpellations 76.315 (groupe socialiste) et 76.318 (Delamuraz) sont traitées

76.315

Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion.

Flugzeugbeschaffung

Interpellation du groupe socialiste.

Acquisition d'avions

Wortlaut der Interpellation vom 4. März 1976

1. Die Einfachen Anfragen Baechtold, Bommer, Muret und Röthlin, die sich alle mit den Bestechungsgeldern bei Flugzeugbeschaffungen befassen, sind vom Bundesrat am 27. August 1975 beantwortet worden. Seither sind weitere, die Bevölkerung verunsichernde Bestechungsfälle auch in Europa bekannt geworden.

Hat der Bundesrat aufgrund der neuen Situation seinen Standpunkt vom Sommer 1975 überprüft?

2. Ist im besonderen die Frage geklärt worden, ob neue Fakten vorliegen, die eine Untersuchung durch die Bundesanwaltschaft rechtfertigen?

Welche Kriterien bestimmen den Einsatz der Bundesanwaltschaft?

In einem Teil der Schweizer Presse ist mehr oder weniger versteckt die Integrität der Verwaltung angezweifelt worden.

Könnte eine Untersuchung der Bundesanwaltschaft nicht mithelfen, das Misstrauen zu beseitigen?

3. Falls die Bundesanwaltschaft nicht eingesetzt werden kann: Ist der Bundesrat bereit, die vertraulichen Ermittlungsberichte Trechsel an den Chef EMD und an die Mitglieder der Militärkommission durch eine amtliche Untersuchung zu ergänzen, deren Ergebnisse veröffentlicht werden können?

4. Ist der Bundesrat nicht auch der Auffassung, dass bei den bekanntgewordenen weltweiten Bestechungsskandalen bei der Flugzeugbeschaffung ein Untersuchungsbericht im Interesse der schweizerischen Öffentlichkeit, aber in ganz besonderem Masse auch im Interesse der Bundesverwaltung selber, liegt?

Texte de l'interpellation du 4 mars 1976

1. Le Conseil fédéral a répondu le 27 août 1975 aux questions ordinaires Baechtold, Bommer, Muret et Röthlin, qui concernent toutes les pots-de-vin qui auraient été versés en relation avec l'acquisition d'avions. Depuis lors, d'autres cas de corruption ont été signalés en Europe, ce qui inquiète la population.

Le Conseil fédéral a-t-il révisé son point de vue de l'été 1975, compte tenu de la nouvelle situation?

2. A-t-on notamment pu déterminer si des faits nouveaux justifient une enquête du Ministère public de la Confédération?

Sur quels critères se fonde-t-on pour faire intervenir cet organe?

Dans une partie de la presse suisse, l'intégrité de notre administration a été mise en doute plus ou moins ouvertement. Une enquête du Ministère public de la Confédération ne pourrait-elle pas contribuer à dissiper la méfiance?

3. Si le Ministère public de la Confédération ne pouvait pas être chargé de ces recherches:

Le Conseil fédéral est-il prêt à faire compléter, par une enquête officielle dont les résultats pourraient être publiés, les rapports confidentiels adressés par le juge Trechsel au chef du DMF et aux membres de la Commission militaire?

4. Le Conseil fédéral n'estime-t-il pas qu'étant donné les affaires de corruption qui ont éclaté en relation avec l'acquisition d'avions, le public de notre pays, et l'administration fédérale tout particulièrement, auraient intérêt à ce qu'un rapport d'enquête soit publié?

Eggenberg: Ich möchte mich auf die gleiche bundesrätliche Antwort beziehen, von der schon die Referenten der Kommission und meine Vorredner gesprochen haben, und auch hier ein kurzes Zitat anbringen. Es wurde festgestellt, dass bei der Beantwortung der Kleinen Anfragen die Bundesanwaltschaft nicht in der Lage gewesen sei, eine Untersuchung einzuleiten. Der Bundesrat fährt dann weiter: «Es musste deshalb versucht werden, auf andere Weise der Angelegenheit nachzugehen und namentlich abzuklären, ob Gelder, die die Northrop an die EDC und Dr. Weisbrod leitete, ganz oder teilweise dafür verwendet worden oder auch nur dafür bestimmt waren, in der Schweiz den Entscheid zugunsten der Anschaffung der Kampfflugzeuge Tiger zu beeinflussen.»

Diese andere Weise hat zum Bericht von Herrn Professor Trechsel geführt, der wahrscheinlich eine der meistzitierten Persönlichkeiten in diesem Geschäft werden wird. Ich komme nicht darum herum, auf diesen Bericht noch etwas einzugehen, weniger auf den Inhalt als auf die Form des Berichtes. Der Experte selber nennt es ein formloses Ermittlungsverfahren und teilt das in drei Stufen ein: Zuerst die nicht klassifizierten Informationen. Dieser Bericht ist den Mitgliedern der Militärkommission zugestellt worden mit der Auflage, das Dokument vertraulich zu behandeln. Der zweite Bericht umfasst die geheimen Informationen. Mein Vorredner hat darauf hingewiesen: ein Exemplar an den Vorsteher des Militärdepartements, Photokopien an die übrigen Bundesräte, Wunsch des Experten, die Berichte nach der Lektüre zu vernichten. Wie weit die Bundesräte diesen Wunsch berücksichtigt haben, entzieht sich meiner Kenntnis. Der dritte Teil umfasst streng geheime Informationen. Sie sind derart geheim, dass sie nicht einmal aktenmässig vorhanden sind, sondern nur im Erinnerungsvermögen des Experten weiterbestehen.

In der Militärkommission und später auch in der sozialdemokratischen Fraktion ist diese für uns völlig unbefriedigende Situation eingehend erörtert worden. Im nur bedingt zur Verfügung stehenden ersten Bericht werden wohl wichtige Fragen aufgegriffen und Antworten darauf gegeben. Aber die Begründung der Antwort ist nicht aktenkundig. Die Antwort steht einfach im Raum und setzt voraus, dass das Parlament die Schlussfolgerungen glaubt. Das Ganze erinnert mich – nicht zusammengezählt – etwas an die oft glossierte Kind/Vater-Situation, in der die unangenehme Warumfragerei des Kindes vom Vater abrupt gestoppt wird. Frage des Kindes: Warum? Antwort: Darum!

Es liegt mir fern, den Bericht des Experten Trechsel negativ beurteilen zu wollen. Aber, so wertvoll die Arbeit für

den Bundesrat sein mag, sie ist für uns unvollständig und ohne Aussage von Bedeutung. Der Bericht ist ja auch nicht für die Öffentlichkeit gedacht. Er enthält kein Untersuchungs-, sondern ein freiwilliges Befragungsergebnis, und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen sind von uns in keiner Weise überprüfbar. Bezogen auf den Sommer 1975 können wir für die Beantwortung der vorerwähnten Kleinen Anfragen noch Verständnis aufbringen. Gegenstand dieser Beantwortung waren ja auch die von den Vorrednern erwähnten 500 Seiten Aktenmaterial, das schon im August 1975 vorhanden gewesen ist. Aber im Herbst und vor allem um die Jahreswende sind durch neue Untersuchungsergebnisse aus dem Ausland die Geschäftspraktiken der Flugzeugindustrie zu einem ausserordentlichen und weitweiten Bestechungsskandal gestempelt worden. Es drängt sich hier die Frage auf, ob der Bundesrat seine Beurteilung vom Sommer 1975 überprüft und im besonderen ganz eingehend die Möglichkeit eines eventuellen Untersuchungsauftrages an die Bundesanwaltschaft abgeklärt hat. Ich darf in diesem Zusammenhang daran erinnern, dass der Bundesrat vor wenigen Tagen erst entschieden hat, einer niederländischen Untersuchungskommission Befragungen in der Schweiz zu gestatten, und wir wissen, dass im Mittelpunkt dieser Befragungen die gleichen Personen stehen, die auch im Bericht Trechsel auftauchen.

Aber nun doch ein paar grundsätzliche Bemerkungen zu der Ihnen bekannten Interpellation. Wir möchten eigentlich mit den Fragen drei Hauptziele erreichen. Erstens, die Untersuchung soll Klarheit schaffen. Es ist durchaus möglich, dass die Ergebnisse sich mit den Schlussfolgerungen des Ermittlungsexperten Trechsel decken können. «Tant mieux», würde ich dabei sagen. Mit der zur Diskussion gestellten Untersuchung rennt die SP ja nicht irgendeiner vermuteten Sensation nach. Neben dieser ersten Zielsetzung eines klar begründeten Untersuchungsergebnisses zuhanden des Parlamentes und der Öffentlichkeit stehen für uns zwei weitere Problemkreise ausserhalb der eigentlichen Untersuchung im Vordergrund, die ich kurz erwähnen möchte.

Wir finden es höchst fragwürdig und politisch mindestens unklug, den höchsten in diesem Saal je diskutierten Einzelkredit mit dem Vorwurf zu belasten, die Öffentlichkeit sei unvollständig informiert worden. Diesen Vorwurf formulieren mit uns auch Zeitungen, die sich nicht gerade als Träger sozialdemokratischen Gedankengutes auszeichnen, z. B. der «Tages-Anzeiger» vom 7. Oktober 1975. Wir sind der Auffassung, dass der Informationsanspruch der Öffentlichkeit einerseits und die Informationspflicht andererseits eine wesentliche Voraussetzung für das Vertrauensverhältnis zwischen Volk und Parlament und zwischen Parlament und Regierung darstellen. Und schliesslich wird in die ganze Diskussion auch die Bundesverwaltung miteinbezogen. Jetzt, da die Sicherheit des Arbeitsplatzes an Bedeutung gewinnt, gehört es für einen Teil der politisch Verantwortlichen – auch hier im Saal – und auch für einen Teil der Massenmedien zum guten Ton, der Verwaltung an den Karren zu fahren. Zahlreiche Kommentare zu den Praktiken der Firma Northrop bezweifeln die Schlüssigkeit der bundesrätlichen Schlussfolgerungen und lassen die Frage offen, ob Unkorrektheiten mit Sicherheit ausgeschlossen werden können. Die Verwaltung steht einer Reihe angedeuteter Verdächtigungen und Fragen gegenüber, auf die sie nicht reagieren kann. Diese beharrlich wiederkehrenden, sehr unverbindlich und anonym formulierten Unterschiebungen sind durchaus geeignet, den bei der Behandlung der Teuerungszulagen von mehreren Ratskollegen recht polemisch beschriebenen Graben zwischen der Verwaltung und dem Mann von der Strasse zu bestätigen, ja sogar zu vertiefen. Es mag sein, dass politische Gruppierungen an einer solchen Entwicklung interessiert sind, weil in diesem Spannungsfeld günstige Möglichkeiten für politische Fischzüge entstehen. Die SP-Fraktion wehrt sich gegen diese Entwicklung. Sie ist überzeugt, dass der

Verwaltung das Recht auf Klarstellung nicht verwehrt werden darf und dass es Aufgabe des Bundesrates ist, das schwelende und da und dort sorgsam geschürte Misstrauen durch geeignete Massnahmen zu beseitigen. Wir glauben, dass die in der Interpellation aufgeworfene neue Untersuchung eine solche Massnahme darstellen könnte.

Kollege Baechtold hat den Antrag auf Rückweisung gestellt, Kollege Forel auf Nichteintreten. Sie haben den Begründungen entnehmen können, dass die beiden Vorredner zum Teil auf die für Parlament und Öffentlichkeit ungeklärten Fragen hinweisen und damit eigentlich teilweise mit dem Gedanken der Interpellation übereinstimmen. Ich möchte aber hier deutlich festhalten, dass wir mit der gestellten Interpellation von den Schlussfolgerungen der beiden Vorredner abweichen. Ich erachte es deshalb als notwendig, den Stellenwert, den die sozialdemokratische Fraktion der Interpellation innerhalb des gesamten Tiger-Geschäftes beimisst, nochmals zu präzisieren. Die SP-Fraktion hat nach eingehender und sehr umfangreicher Diskussion mit deutlichem Mehr entschieden, den Kauf des Tiger und die mit der Fraktionsinterpellation aufgeworfenen Problemkreise so lange als politisch verantwortbar voneinander zu trennen. Ich brauche deshalb kaum noch darauf hinzuweisen, dass wir die Stellungnahme des Bundesrates mit Interesse erwarten, und im Namen der Fraktion danke ich dem Bundesrat für die rasche Bearbeitung der Fragen.

76.318

Interpellation Delamuraz. Flugzeugbeschaffung. Geschäftsmethoden der Northrop

Acquisition d'avions. Méthodes commerciales de Northrop

Wortlaut der Interpellation vom 8. März 1976

Die Frage des Kaufs von Kampfflugzeugen des Typs Tiger durch die Schweiz kann nicht von den Geschäftsmethoden der Northrop getrennt werden. Der Bundesrat teilt diese Meinung und hat den Bericht Professor Stefan Trechels vom 18. August 1975 der Militärkommission des Nationalrates für die Diskussion um die Beschaffung des neuen Flugzeugs zugeleitet.

Dieser Bericht sagt gleichzeitig zuviel und zuwenig.

Ein halbamtlicher Bericht von dem bisher nur die Schlussfolgerungen bekanntgegeben worden sind, genügt nicht. Es ist unerlässlich, dass die Machenschaften der Tiger-Verkäufer in der Schweiz bis ins einzelne geklärt werden. Die Öffentlichkeit muss vollständig informiert werden, und gegebenenfalls muss der Verdacht ausgeräumt werden, der die Vertreter des Bundes treffen könnte.

Daher fragen die Unterzeichner den Bundesrat, ob er entschlossen ist, eine amtliche Untersuchung einzuleiten und ihre Ergebnisse zu veröffentlichen, und welche Mittel er dabei einzusetzen gedenkt.

Texte de l'interpellation du 8 mars 1976

La question de l'acquisition de l'avion de combat Tiger par la Suisse ne peut être dissociée des méthodes commerciales de la société Northrop. Le Conseil fédéral le reconnaît lui-même, qui a remis à la Commission militaire du Conseil national, pour la discussion de l'acquisition du nouvel avion, le rapport du professeur Stefan Trechsel, du 18 août 1975.

Ce rapport en dit trop ou pas assez.

Il est indispensable d'aller au-delà d'un rapport officieux, dont seules les conclusions ont été rendues publiques. Il est indispensable de faire toute la clarté sur les agissements des vendeurs du Tiger en Suisse. Il est indispensable d'informer complètement le peuple et, le cas échéant, de mettre terme à la suspicion qui pourrait frapper les agents de la Confédération.

A cette fin, les soussignés demandent au Conseil fédéral quels moyens résolus il compte engager pour déclencher une enquête officielle et pour en publier les résultats.

Mitunterzeichner – Cosignataires: de Chastonay, Dupont, Junod, Mugny (4)

M. Delamuraz: Le fait d'avoir été très généreusement cité tout à l'heure me permettra peut-être d'être plus bref que les orateurs précédents.

J'aimerais vous dire que la croisade déclenchée par le sénateur américain Frank Church révèle chaque jour les ahurissantes méthodes de certaines industries américaines; elle dénonce d'incroyables affaires de pots-de-vin un peu partout; elle lève le voile sur un monde corrompu et répugnant. Lockheed, Northrop et beaucoup d'autres «grais-sent la patte»; des masques de vertu tombent; l'affaire est grave; on parle d'un «Watergate» privé.

Mais pourquoi donc évoquer ce scandale ici, dans le cadre du débat sur l'acquisition d'un nouvel avion de combat pour l'armée suisse?

Pour cette première raison que nous nous proposons d'acheter l'avion précisément à l'une des entreprises en bonne place dans l'escadrille des corrupteurs. Pour cette deuxième raison que des agents particulièrement actifs des sociétés incriminées opéreraient depuis la Suisse et trafiqueraient en Suisse, ce qui ne nous est pas totalement indifférent, même si les autorités et l'administration fédérale ne sont pas en cause. Pour cette troisième raison enfin que le Conseil fédéral lui-même lie la question de l'acquisition de l'avion à la question des procédés commerciaux de la Northrop. En effet, le fameux rapport Stefan Trechsel du 18 août 1975 porte le titre de «Bericht (...) über die Geschäftspraktiken der Firma Northrop im Zusammenhang mit der Beschaffung des Kampfflugzeuges Tiger» et c'est à la commission chargée d'examiner le projet d'achat du Tiger que le gouvernement a distribué ce rapport.

J'en viens au fond. Le rapport Trechsel est certes intéressant. Il a été établi avec conscience. Il est le fruit d'un travail considérable et systématique. Il débouche sur des conclusions apaisantes, posées par un homme dont l'honnêteté de la conviction est hors de doute.

Mais cet homme, compétent et de bonne foi, n'était chargé que d'une expertise et encore d'une expertise ultrarapide. Son rôle et ses moyens furent dès lors, par définition de mandat, davantage ceux d'un grand reporter que d'un magistrat instructeur. Son information fut réduite au bon vouloir des interviewés, dont il ne lui fut pas possible de contrôler absolument les déclarations.

Bien que les conclusions du rapport Trechsel confirment, nous dit-on, les renseignements amassés par notre ambassade à Washington (qui a suivi de près l'enquête de la commission du Sénat américain), que le professeur Trechsel ait fourni une expertise de qualité et que je sois intimement convaincu de l'incorruptibilité des agents de la Confédération, il demeure que ce rapport nous laisse inévitablement sur notre faim. Il crée un malaise auquel il faut mettre terme, en déclenchant cette fois-ci une enquête officielle en bonne et due forme, dont les conclusions rendues publiques puissent renseigner clairement le peuple suisse.

D'éminents juristes, juchés sur les remparts de l'Etat de droit, nous démontrent l'impossibilité dans laquelle se trouve le Ministère public fédéral d'ouvrir l'enquête que j'appelle de mes vœux. Je réponds à leur argumentation (sans doute juridiquement infaillible) que précisément dans l'Etat de droit il doit être possible de dire publiquement la vérité sur une affaire publique, de répondre à de légitimes questions autrement que par des expertises officielles et, surtout, de blanchir, sans ambiguïté, magistrats et fonctionnaires de la Confédération sur lesquels les méthodes douteuses de la Northrop pourraient jeter la suspicion. Ils protestent de leur innocence; il est du de-

voir élémentaire de la Confédération de leur en donner acte en toute clarté.

Je demande au Conseil fédéral d'agir résolument dans la recherche de la vérité, pour la santé même de notre démocratie.

Dans le même temps que je demande cette enquête, je vous propose de voter l'entrée en matière quant à l'achat du Tiger parce que nous n'avons plus le choix: notre armée de l'air est en situation de tel sous-équipement que son crédit et son efficacité croulent si nous ne la dotons pas de toute urgence d'un nouvel avion de combat et cet avion de combat ne peut qu'être le Tiger pour des raisons militaires et techniques autant que financières. Ce ne sont pas là propos d'un traîneur de sabre mais l'expression d'une réalité qui a été définie à cette même tribune.

Subordonner l'acquisition de l'avion à la connaissance des résultats de l'enquête publique sur les méthodes de la Northrop, c'est confondre deux ordres de valeurs, c'est accepter de rester à découvert le temps que durerait l'enquête – plusieurs mois, à tout le moins – c'est accepter de compromettre un dispositif de défense déjà insuffisamment doté; c'est finalement subir indirectement mais gravement les effets de la présence des corrupteurs. Notre défense nationale vaut plus que cela.

Präsident: Wir haben eine Einfache Anfrage Grobet zu diesem Geschäft. Ich mache darauf aufmerksam, dass diese Einfache Anfrage später schriftlich beantwortet und also hier nicht begründet wird.

Hier wird die Beratung abgebrochen

Ici, le débat est interrompu

Schluss der Sitzung um 19.45 Uhr

La séance est levée à 19 h 45

Kampfflugzeuge. Beschaffung
Avions de combat. Acquisition

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1976
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	75.072
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.03.1976 - 14:30
Date	
Data	
Seite	269-280
Page	
Pagina	
Ref. No	20 004 639

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.