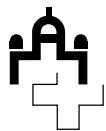


Nationalrat

Conseil national

Consiglio nazionale

Cussegl naziunal



Novembersession
10. Tagung
der 46. Amtsdauer

Session de novembre
10^e session
de la 46^e législature

Sessione di novembre
10^a sessione
della 46^a legislatura

Amtliches Bulletin der Bundesversammlung

Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale

Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale

2001

Novembersession

Session de novembre

Sessione di novembre

Beilagen
Annexes
Allegati

- 01.3061 Interpellation Gysin Remo. SAir Group. Im Spannungsfeld von privaten und öffentlichen Interessen
- 01.3094 Motion Spielmann Jean. SAir Group. Verantwortlichkeiten im Debakel
- 01.3186 Interpellation sozialdemokratische Fraktion. Krise der SAir Group
- 01.3375 Postulat Kurrus Paul. Schweizerische Luftfahrt-politik
- 01.3408 Interpellation Grobet Christian. Zukunft der Swiss-air?
- 01.3605 Motion sozialdemokratische Fraktion. Zukunft der Swissair-Gruppe
- 01.3613 Postulat Strahm Rudolf. Zusätzliche Massnahmen für das Swissair-Personal
- 01.3627 Interpellation Vollmer Peter. Swissair-Debakel. Folgen für den Tourismus
- 01.3631 Motion christlichdemokratische Fraktion. Krise der Swissair
- 01.3637 Motion Vaudroz Jean-Claude. Luftverkehrspolitik des Bundes
- 01.3649 Motion FK-NR (01.067) (Minderheit Kaufmann). Finanzierung Swissair-Kredite
- 01.3653 Postulat Leutenegger Oberholzer Susanne. Vorfinanzierung der Sozialpläne
- 01.3061 Interpellation Gysin Remo. SAir Group. Tirailé entre intérêts privés et publics
- 01.3094 Motion Spielmann Jean. SAir Group. Responsabilités dans la débâcle
- 01.3186 Interpellation groupe socialiste. Crise de SAir Group
- 01.3375 Postulat Kurrus Paul. Politique suisse en matière de transport aérien
- 01.3408 Interpellation Grobet Christian. Quel avenir pour Swissair?
- 01.3605 Motion groupe socialiste. Avenir du groupe Swissair
- 01.3613 Postulat Strahm Rudolf. Renforcer les mesures prises en faveur du personnel de Swissair
- 01.3627 Interpellation Vollmer Peter. Affaire Swissair. Conséquences pour l'activité touristique
- 01.3631 Motion groupe démocrate-chrétien. Crise de Swissair
- 01.3637 Motion Vaudroz Jean-Claude. Politique aéronautique de la Confédération
- 01.3649 Motion CdF-CN (01.067) (minorité Kaufmann). Financement des crédits Swissair
- 01.3653 Postulat Leutenegger Oberholzer Susanne. Pré-financement des plans sociaux

01.3061

**Interpellation Gysin Remo.
SAir Group.
Im Spannungsfeld von privaten
und öffentlichen Interessen**

Eingereichter Text 12.03.01

Noch ist die aktuelle Situation betreffend die SAir Group undurchsichtig und verworren. Offensichtlich ist hingegen, dass sowohl Verwaltungsrat als auch Geschäftsleitung der SAir Group, alles hoch eingestufte Manager der Privatwirtschaft, in ausserordentlichem Masse und mit grossem Risiko für den Wirtschafts- und Arbeitsplatz Schweiz versagt haben. Politische Weichenstellungen des Bundesrates sind zur Wahrung der volkswirtschaftlichen Interessen der Schweiz vordringlich.

Ich bitte den Bundesrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Auffallend ist die einseitige Zusammensetzung des Verwaltungsrates. Die Verknüpfung von Zürcher Freisinn und der CS-Group sowie einzelnen, früheren McKinsey-Beratern ist offensichtlich. Sieht er daraus entstandene Abhängigkeiten, die zu verspätetem oder gar verfehltm Handeln geführt haben? Welche Lehren sind daraus betreffend die künftige Zusammensetzung des Verwaltungsrates zu ziehen?
2. Im Falle der SAir Group funktionierte weder die Selbstkontrolle, noch wurde der Offenlegungspflicht ausreichend nachgekommen. Auch ein Versagen der Revisionsstelle ist nicht auszuschliessen. Hält er die heutige gesetzliche Regelung betreffend Kontrolle und Aufsicht von internationalen tätigen Holdinggesellschaften und ihren angeschlossenen Unternehmen für genügend? Trifft dasselbe auf die Börsenkontrolle zu?
3. Ist er zur Wahrung der Interessen öffentlicher und auch privater Kleinaktionäre bereit, sich für die Schaffung einer Schutzgemeinschaft einzusetzen und dabei die Führungsrolle einzunehmen?
4. Komplexe betriebs- und volkswirtschaftliche Problemstellungen, wie sie für Airlines typisch sind, überfordern das private Management. Im Verwaltungsrat der SAir Group müssten vermehrt gesamtwirtschaftliche und nationale Interessen Einfluss finden. Ist er bereit, diese Verantwortung durch das Fordern eines Verwaltungsratssitzes zu übernehmen?
5. Das volkswirtschaftliche Klumpenrisiko der privaten Führung eines im öffentlichen Interesse liegenden Unternehmens von zentraler Bedeutung erhöht sich im vorliegenden Falle durch die enge Verbindung der SAir Group mit dem privatisierten Zürcher Flughafen. Die enge Verknüpfung von Betreiberin und Eigentümerin des Flughafens Zürich hat sowohl im Falle eines Teilverkaufes wie auch im Falle des Gesamtverkaufes der SAir Group fatale Folgen für den Hub Zürich und damit den Wirtschaftsstandort Schweiz. Wie beurteilt er dieses Risiko?
6. Sieht er weiteren Handlungsbedarf bezüglich SAir Group und Flughafen Zürich?
7. Welche Lehren bzw. Konsequenzen zieht er aus dem Fall SAir Group für Auslandsbeteiligungen anderer teilprivatisierter Firmen wie die SBB, die Post und Swisscom?

Antwort des Bundesrates 12.09.01

Der Bundesrat ist an einer umfassenden Klärung der Umstände, die zur heutigen, schwierigen Situation der Swissair Group führten, interessiert. Zum einen liegt eine leistungsfähige und finanziell gesunde nationale Fluggesellschaft wegen ihrer verkehrs- und wirtschaftspolitischen Bedeutung im allgemeinen Interesse. Zum anderen will der Bund als Besitzer von 3 Prozent des Aktienkapitals alles unternehmen, um seine Rechte zu wahren. In einer ersten Phase hat er sich auf die Generalversammlung der SAir Group (heute Swissair Group) vom 25. April 2001 konzentriert.

01.3061

**Interpellation Gysin Remo.
SAir Group.
Tirailé entre intérêts
privés et publics**

Texte déposé 12.03.01

A l'heure actuelle, la situation de SAir Group est encore confuse. Une chose est cependant certaine: tant le conseil d'administration que la direction de SAir Group, tous deux constitués de managers très cotés du secteur privé, ont complètement échoué, avec les risques que cela implique pour la place économique suisse et la situation de l'emploi dans notre pays. Il est urgent que le Conseil fédéral pose des jalons pour préserver les intérêts économiques de la Suisse.

C'est pourquoi je demande au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Ce qui est frappant, c'est la composition monolithique du conseil d'administration. Les liens entre les milieux radicaux zurichois, le Credit Suisse Group et d'anciens consultants de McKinsey sont évidents. Le Conseil fédéral y voit-il des raisons qui expliqueraient pourquoi les responsables ont agi trop tard, voire manqué de prendre les mesures appropriées? Quelles leçons doit-on en tirer pour la future composition du conseil d'administration?
2. Dans le cas de SAir Group, les mécanismes de contrôle internes n'ont pas fonctionné, et l'entreprise n'a pas rempli suffisamment son devoir de transparence. Il n'est pas exclu que l'organe de révision, lui aussi, ait failli à ses obligations. Le Conseil fédéral considère-t-il la législation actuelle relative au contrôle et à la surveillance des holdings à ramifications internationales et des sociétés qu'elles regroupent comme suffisante? Qu'en est-il de la surveillance boursière?
3. Le Conseil fédéral entend-il, dans le but de préserver les intérêts des petits actionnaires publics et privés, s'engager en faveur de la création d'une communauté de défense des intérêts et assumer un rôle directeur à cet égard?
4. La complexité des problèmes de gestion d'entreprise et d'économie politique qui caractérisent les compagnies aériennes est telle que les dirigeants du secteur privé sont dépassés. Les intérêts nationaux et ceux de l'économie dans son ensemble devraient être mieux défendus au sein du conseil d'administration de SAir Group. Le Conseil fédéral est-il prêt à assumer cette responsabilité en exigeant un siège au conseil d'administration?
5. Le risque économique cumulé dû à la gestion privée d'une entreprise d'intérêt public d'une importance capitale augmente dans le cas présent de par le lien étroit qui unit SAir Group à l'aéroport privatisé de Zurich. Le lien existant entre l'exploitant et le propriétaire de cet aéroport aurait, aussi bien dans le cas d'une vente partielle que d'une vente totale de SAir Group, des conséquences fatales pour la plateforme de Zurich et la place économique suisse. Comment le Conseil fédéral évalue-t-il ce risque?
6. Considère-t-il qu'il est nécessaire de prendre d'autres mesures concernant SAir Group et l'aéroport de Zurich?
7. Quelles leçons tire-t-il de l'affaire de SAir Group pour les participations étrangères d'autres entreprises partiellement privatisées telles que les CFF, la Poste et Swisscom?

Réponse du Conseil fédéral 12.09.01

Il importe que toute la lumière soit faite sur la débâcle de SAir Group. En effet, une compagnie aérienne nationale, saine et concurrentielle, est d'utilité publique en raison de l'importance qu'elle revêt du point de vue de la politique économique et de celle des transports. Quant à la Confédération, qui détient 3 pour cent du capital-actions, elle veillera avant tout à sauvegarder ses intérêts. Dans un premier



1. Generalversammlung vom 25. April 2001 und weiteres Vorgehen

Der Bundesrat hatte am 18. April 2001 beschlossen, an der Generalversammlung der SAir Group den Verwaltungsräten die Decharge zu verweigern. Zudem sollen die bisherigen Verwaltungsräte Hentsch, Leuenberger und Mühlemann nur noch bis zur ausserordentlichen Generalversammlung im Herbst dieses Jahres im Amt belassen werden. Im Weiteren hat der Bundesrat dem Verwaltungsrat der SAir Group einen Fragenkatalog betreffend die Geschäftsstrategie und -aufsicht sowie verschiedene operative Aspekte unterbreitet und konkrete Auskünfte, insbesondere zu Finanzrisiken, zu allfälligen Abgangsentschädigungen sowie zu zahlreichen Fragen im Zusammenhang mit der Rechnungslegung (z. B. Rücktrittsregelungen, Rückstellungen, Liquidität, Verbindlichkeiten, Abgrenzungen, Personalvorsorgeeinrichtungen) verlangt. Die SAir Group hat zu diesen Fragen schriftlich Stellung genommen. Diese Stellungnahme vermochte nur teilweise zu befriedigen.

Die Bundesvertreter haben daher an der Generalversammlung die Einsetzung eines Sonderprüfers verlangt. Der Antrag wurde zusammen mit jenem des Kantons Zürich angenommen. Gestützt darauf haben das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) und der Kanton Zürich mit gemeinsamer Eingabe vom 23. Mai 2001 beim zuständigen Einzelrichter des Bezirksgerichtes Zürich die Einsetzung eines Sonderprüfers beantragt. Diesem Antrag wurde inzwischen stattgegeben. Als Sonderprüferin wurde die Firma Ernst & Young AG eingesetzt.

Aus heutiger Sicht ist mit dem Entscheid über eine allfällige Verantwortlichkeitsklage gegen Gesellschaftsorgane bis zum Abschluss der Sonderprüfung zuzuwarten. Sobald die Ergebnisse dieser Prüfung vorliegen, wird das EFD die Chancen und Risiken einer solchen Klage aus rechtlicher, wirtschaftlicher und politischer Sicht sorgfältig abwägen und dem Bundesrat Antrag stellen. Schon heute steht aber fest, dass die Realisierung unternehmerischer Risiken für sich allein keine Verantwortlichkeit begründet; vielmehr müssten den Gesellschaftsorganen eigentliche Sorgfaltspflichtverletzungen vorgeworfen werden können.

2. Bund und Verwaltungsrat

Gestützt auf den altrechtlichen, mit der Revision vom Juni 1998 aufgehobenen Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes haben die eidgenössischen Räte mit Bundesbeschluss vom 11. Juni 1958 die Beteiligung des Bundes am Gesellschaftskapital der Swissair erhöht. Gleichzeitig haben sie den Bundesrat ermächtigt, weitere Aktien der Swissair zu übernehmen und sich an späteren Kapitalerhöhungen zu beteiligen.

Im Zusammenhang mit der Umstrukturierung der Swissair und der Bildung einer Holding hat der Bundesrat am 9. April 1997 beschlossen, die Bundesbeteiligung auf die SAir Group zu konzentrieren. Die Beteiligung stützt sich heute auf Artikel 102 des revidierten Luftfahrtgesetzes; nach dieser Bestimmung kann sich der Bund an Flugplatz- oder Luftverkehrsunternehmen beteiligen, wenn dies im allgemeinen Interesse liegt.

Das Aktienkapital der Swissair Group beträgt derzeit 877,4 Millionen Franken. Daran partizipiert der Bund (einschliesslich Pensionskasse des Bundes) mit rund 27,4 Millionen Franken (3,1 Prozent). Er und der Kanton Zürich, der ebenfalls über eine Beteiligung von rund 3 Prozent verfügt, sind die beiden grössten Einzelaktionäre. Das Paket des Bundes verkörpert aktuell (Stichtag 6. August 2001) einen Wert von etwa 34 Millionen Franken; in der Bilanz ist es zum Nennwert unter dem Verwaltungsvermögen eingestellt.

Der Bund hatte bis zum Frühjahr 1999 eine Staatsvertretung im Verwaltungsrat der SAir Group. Diese bestand in der Regel aus dem Generalsekretär des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation sowie der Generaldirektion der PTT bzw. SBB. Der Rückzug der Staatsvertreter war eine direkte Folge der Aufhebung von Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes. Der Bundesrat sieht keinen Anlass, die durch die Revision des Luftfahrtgesetzes be-

temps, le Conseil fédéral s'est concentré sur l'assemblée générale de SAir Group (aujourd'hui Swissair Group) du 25 avril 2001.

1. Assemblée générale du 25 avril 2001 et suivi

Le 18 avril 2001, nous avons décidé que nous refusions de donner décharge au conseil d'administration de SAir Group lors de l'assemblée générale. De plus, trois administrateurs – MM. Hentsch, Leuenberger et Mühlemann – ne devraient conserver leur mandat que jusqu'à l'assemblée générale extraordinaire qui se tiendra en automne. Par ailleurs, nous avons soumis un catalogue de questions au conseil d'administration pour qu'il se détermine sur la surveillance et la stratégie de l'entreprise ainsi que sur divers aspects opérationnels. Nous lui avons demandé des informations concrètes, notamment sur les risques financiers et les éventuelles indemnités de départ, et de répondre à de nombreuses questions concernant la présentation des comptes (réglementations des départs, réserves, liquidités, engagements contractés, délimitations, fonds de prévoyance en faveur du personnel). SAir Group s'est déterminé par écrit sur ces questions; toutefois, les réponses données n'ont que partiellement donné satisfaction.

Lors de l'assemblée générale, les représentants de la Confédération ont demandé le recours à un contrôleur spécial. La proposition a été adoptée avec celle de même teneur du canton de Zurich. Sur la base de la décision de l'assemblée, le Département fédéral des finances (DFF) et le canton de Zurich ont déposé, le 23 mai 2001, auprès du juge unique du tribunal de district de Zurich une demande visant à faire effectuer un contrôle spécial. Cette demande ayant été acceptée, le mandat a été confié à l'entreprise Ernst & Young SA.

Il faut donc attendre que ce contrôle soit achevé avant de décider s'il y a lieu ou non d'intenter une action en responsabilité contre les organes de la société. Le DFF évaluera soigneusement à la lumière des résultats du contrôle les chances et les risques d'une telle action sous les aspects juridiques, économiques et politiques et fera une proposition au Conseil fédéral. A l'heure actuelle, il est établi que le fait de prendre des risques dans la gestion d'une entreprise ne saurait, à lui seul, constituer un motif suffisant pour intenter une telle action; il faudrait plutôt reprocher aux organes de la société d'avoir violé leur propre obligation de diligence.

2. Confédération et conseil d'administration

C'est sur une ancienne disposition de la loi sur l'aviation – en l'occurrence l'article 103 abrogé en juin 1998 – que les Chambres fédérales avaient décidé, par arrêté fédéral du 11 juin 1958, d'augmenter la participation de la Confédération au capital-actions de Swissair. Elles avaient également autorisé le Conseil fédéral à acquérir des actions supplémentaires et à participer aux augmentations ultérieures de capital.

Suite à la restructuration de Swissair et à la création d'une holding, le Conseil fédéral a décidé, le 9 avril 1997, de concentrer la participation de la Confédération sur SAir Group. Une telle participation se fonde sur le nouvel article 102 de la loi sur l'aviation révisée qui habilite la Confédération à prendre une participation dans les entreprises exploitant des aérodrômes et dans les entreprises de transport aérien lorsque l'intérêt général le justifie.

A l'heure actuelle, le capital-actions de Swissair Group s'élève à 877,4 millions de francs. La Confédération (y compris la Caisse fédérale de pensions) y participe à hauteur de 27,4 millions de francs (3,1 pour cent). Le canton de Zurich, avec une participation de 3 pour cent, et la Confédération sont les deux plus gros actionnaires individuels. Le 6 août 2001, l'ensemble des actions détenues par la Confédération représentait quelque 34 millions de francs, sa valeur nominale figurant au bilan sous la rubrique patrimoine administratif.

La Confédération a été représentée au conseil d'administration de SAir Group jusqu'au printemps 1999, en règle générale par le secrétaire général du Département fé-

wirkte Entflechtung zwischen Bund und Swissair Group rückgängig zu machen und eine neue Vertretung im Swissair-Group-Verwaltungsrat zu fordern.

3. Sanierung und Zukunft der Swissair Group sowie Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Schweiz

Die Swissair Group und der Flughafen Zürich haben eine sehr grosse volkswirtschaftliche Bedeutung für die Schweiz. Der Bundesrat teilt die Sorge um die Erhaltung der Arbeitsplätze bei der Swissair Group. Er wird deshalb in seiner Rolle als Aktionär Lösungen unterstützen, welche möglichst viel volkswirtschaftliche Wertschöpfung in der Schweiz behalten. Er erachtet es aber nicht als Aufgabe des Bundes, die Swissair Group mit Steuergeldern zu sanieren oder zu subventionieren.

Der Bund ist weiterhin für die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für sämtliche schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften – so auch die Swissair – verantwortlich (Luftverkehrsrechte, bilaterales Luftverkehrsabkommen mit der EU, Ausbau der Flughäfen usw.). Verkehrspolitisch und volkswirtschaftlich hat er ein Interesse an einer gesunden Swissair Group, da sie ein bedeutender Faktor für den Wirtschaftsstandort Schweiz darstellt und direkt oder indirekt eine Vielzahl von Arbeitsplätzen schafft.

Eine sinnvolle Beurteilung ist aber frühestens im Herbst möglich, wenn die neue Strategie der Swissair Group deutlicher hervortritt.

4. Aufsicht über Holdinggesellschaften

Beabsichtigen Luftverkehrsgesellschaften, Zusammenschlüsse oder Übernahmen sowie erhebliche Veränderungen ihrer Einzelbeteiligungen vorzunehmen, so müssen sie gemäss den Bestimmungen der Luftfahrtgesetzgebung ihre Pläne dem Bundesamt für Zivilluftfahrt im Voraus melden. Der Bundesrat sieht sich nicht veranlasst, Massnahmen zu treffen, die über diese Meldepflicht hinausgehen.

Bezüglich der Börsenkontrolle ist festzuhalten, dass die Swissair Group, als an der SWX Swiss Exchange kotierte Gesellschaft, den Bestimmungen des Kotierungsreglementes der SWX Swiss Exchange unterliegt. Das Kotierungsreglement enthält im Vergleich zum Obligationenrecht strengere Regeln und entspricht den internationalen Standards. Die Swissair Group muss daher die im Kotierungsreglement festgelegten Rechnungslegungsvorschriften, die Publikationspflichten und die Regeln über die Ad-hoc-Publizität erfüllen. Überwachung und Durchsetzung der Transparenzvorschriften werden durch die SWX Swiss Exchange vorgenommen.

5. Zusammenhang mit öffentlichen Unternehmungen?

Es gibt keinerlei Parallelen oder Zusammenhänge zwischen der Swissair Group und den mehrheitlich oder vollständig im Eigentum des Bundes befindlichen Gesellschaften SBB, Post und Swisscom. Diese drei Unternehmungen werden durch strategische Ziele des Bundesrates geführt, welche auch Leitplanken für allfällige Kooperationen und Beteiligungen enthalten. Demgegenüber war die Swissair bzw. die Swissair Group schon immer eine privatrechtliche Aktiengesellschaft mit heute geringem Aktienanteil des Bundes. Die Unternehmensziele werden ausschliesslich durch die Konzernleitung und den Verwaltungsrat bestimmt.

6. Aussenpolitische Dimension

Es besteht kein rechtlicher Zusammenhang zwischen den Auslandaktivitäten der Swissair Group und Verträgen zwischen der Schweiz und anderen Staaten. Die vom Bundesamt für Zivilluftfahrt ausgehandelten bilateralen Verträge über den Luftverkehr schaffen die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen für den gesamten Linienluftverkehr von und nach der Schweiz; diese kommen auch anderen schweizerischen Luftverkehrsunternehmen zugute. Der Bundesrat hat auch keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass politische Zusammenhänge hergestellt werden. Er beobachtet jedoch laufend die Entwicklung und steht bei Bedarf auch in Kontakt zu ausländischen Regierungen.

déral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication et un membre de la direction générale des CFF ou des PTT. Le retrait des représentants de la Confédération est la conséquence directe de l'abrogation de l'article 103 de la loi sur l'aviation. Le Conseil fédéral n'a aucune raison de revenir sur sa décision, prise à la lumière de la révision de la loi sur l'aviation dissociant la Confédération de Swissair, et de revendiquer une nouvelle représentation au sein du conseil d'administration de SAir Group. Nous ne sommes pas persuadés que la Confédération aurait été en mesure d'exercer davantage d'influence sur les résultats de Swissair par le biais de représentants au conseil d'administration.

3. Assainissement et avenir de Swissair Group et répercussions sur la place économique suisse

Tant Swissair Group que l'aéroport de Zurich revêtent une importance économique essentielle pour la Suisse. Le Conseil fédéral partage les soucis de maintenir les emplois dans Swissair Group. En sa qualité d'actionnaire, il soutiendra toute solution qui visera à obtenir le maximum de valeur ajoutée en Suisse. Il estime cependant qu'il n'appartient pas à la Confédération d'assainir ni de subventionner Swissair Group avec l'argent des contribuables.

La Confédération a toujours pour tâche de créer les conditions générales favorables pour toutes les entreprises de transport aérien, dont Swissair (droits de trafic, accord bilatéral avec l'UE, extension des aéroports, etc.). Du point de vue de la politique économique et de celle des transports, elle est intéressée à ce que le Swissair Group soit une entreprise saine, étant donné qu'elle représente un facteur essentiel pour le pôle économique suisse et qu'elle génère, directement ou indirectement, un nombre élevé d'emplois.

Une appréciation adéquate ne sera toutefois possible qu'en automne lorsque la nouvelle stratégie du groupe Swissair apparaîtra plus clairement.

4. Surveillance des holdings

Selon la législation aéronautique, les entreprises de transport aérien doivent annoncer à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) tout projet de fusion ou de rachat ainsi que toute modification importante dans la détention de participations. Le Conseil fédéral ne voit pas la nécessité de prendre des mesures qui iraient au-delà de cette obligation d'annoncer.

S'agissant du contrôle boursier, il convient de préciser que Swissair Group, en tant que société cotée au SWX Swiss Exchange, est soumis au règlement de cotation de cet organisme. Par rapport au droit des obligations, ce règlement comporte des dispositions plus sévères, conformes aux normes internationales. Swissair Group est donc tenu de satisfaire aux exigences du règlement relatives à la présentation des comptes, aux obligations de publier et aux règles de publicité ad hoc. La surveillance et l'imposition des dispositions sur la transparence incombent au SWX Swiss Exchange.

5. Y a-t-il un rapport avec des entreprises publiques?

Il n'y a aucun parallèle ni de rapports entre Swissair Group et les entreprises totalement ou partiellement aux mains de la Confédération, que ce soient les CFF, la Poste ou Swisscom. Elles sont gérées selon les objectifs stratégiques définis par le Conseil fédéral qui comportent des lignes directrices au sujet d'éventuelles coopérations ou participations. Par contre Swissair (puis Swissair Group) a toujours été une société anonyme de droit privé, avec certes une participation minimale de la Confédération à son capital-actions. Il incombe exclusivement à la direction du groupe de définir les objectifs de l'entreprise.

6. Dimension de politique extérieure

Il n'y a aucun rapport juridique entre les activités de Swissair Group à l'étranger et les accords conclus entre la Suisse et d'autres Etats. Les accords de trafic aérien négociés par l'OFAC créent les conditions-cadres en matière de droits de trafic pour l'ensemble des vols de ligne en provenance ou au

départ de la Suisse; les autres entreprises de transport aérien en bénéficient également. Rien ne laisse présumer à notre avis que des liens soient établis au plan politique. Nous observons toutefois l'évolution en permanence et, si nécessaire, assurons le contact avec les gouvernements étrangers.

01.3094

Motion Spielmann Jean. SAir Group. Verantwortlichkeiten im Debakel

Eingereichter Text 19.03.01

Ich stelle Folgendes fest:

- Wir stehen vor einem sozialen und finanziellen Debakel um die SAir Group, das der Verwaltungsrat der SAir Group mit seiner Führungspolitik verursacht hat.
- In den letzten sechs Jahren wurden ausserordentlich risikoreiche Investitionen im Rahmen von Zukäufen von Fluggesellschaften in wirtschaftlich prekärer Lage getätigt.
- Dem Beratungsunternehmen McKinsey wurde ein Honorar in der Höhe von 100 Millionen Franken (Medienberichten zufolge sogar 1 Milliarde Franken) für strategische Ratschläge gezahlt, die zum jetzigen Desaster geführt haben.
- Die Beteiligungen der SAir Group an den Fluggesellschaften AOM, Air Liberté und Air Littoral kosten die Kleinigkeit von 300 000 französischen Francs pro Stunde. Die SAir Group hat sich verpflichtet, die Fluggesellschaft Sabena mit nicht weniger als 150 Millionen Franken zu unterstützen, und die Tochtergesellschaft Crossair beschliesst das Geschäftsjahr 2000 mit Verlusten in der Höhe von 25,2 Millionen Franken im tiefroten Bereich.
- Die Sanierung der deutschen LTU dürfte das Defizit noch um weitere 347 Millionen Franken vergrössern.
- Das französische Abenteuer der SAir Group wird für das Jahr 2000 zweifelsohne mit einem Verlust und mit Abschreibungen von 1,3 Milliarden Franken enden.
- Die SAir Group muss im April 2001 bei der Aktionärsversammlung die Verluste für das Geschäftsjahr 2000 in der Höhe von, vorsichtig geschätzt, 770 Millionen Franken ankündigen, was Bankanalysten zufolge 2 bis 3 Milliarden Franken erfordert, um das Steuer herumzureissen.
- Dieses Abenteuer wird bedeutende Arbeitsplatzverluste nach sich ziehen und vermittelt ein trauriges Bild unseres Landes im benachbarten Frankreich.
- Die Löhne aller Angestellten der SAir Group in der Schweiz, in Europa und weltweit stehen unter Druck. Seit Beginn der Neunzigerjahre sind die Gehälter eingefroren, ja sogar wegen Budgetkürzungen reduziert worden, welche die Direktion und vor allem der Verwaltungsrat angeordnet hatten, damit sie diese grossspurige Expansionspolitik führen konnten.
- Bei der belgischen Fluggesellschaft Sabena wurden 700 Entlassungen angekündigt und verlangt; dies geschah mit dem verdeckten Ziel, diese Gesellschaft in ihrer Substanz auszuhöhlen, um am Ende lediglich die Betriebskonzessionen der europäischen Linien, die sie besitzt, übernehmen zu können. Beabsichtigt wurde mit der Bekanntgabe der Entlassungen auch, auf zynische Art und Weise, die Aktien der SAir Group in die Höhe zu treiben, was im Januar 2001 vorübergehend auch gelungen ist.
- Die Vertreter der grossen Schweizer Banken, als da sind: Lukas Mühlemann, oberster Chef von Credit Suisse (ehemaliger Mitarbeiter der McKinsey-Gruppe), der seine Verantwortung für die strategischen Beschlüsse des Verwaltungsrates zugegeben hat; der Präsident des Verwaltungsrates, der ehemalige freisinnige Regierungsrat Eric Honegger, der die UBS vertritt; und auch die freisinnige Ständerätin von Zürich, Vreni Spoerry – sie müssen mit den Banken, die sie vertreten, finanziell geradestehen. Und das gilt auch für weitere Mitglieder des Verwaltungsrates, so z. B. für Bénédict Hentsch, der sich an vorderster Front für die von der Universität St. Gallen verbreiteten neoliberalen Theorien einsetzt. Sie alle müssen als Hauptverantwortliche dieses finanziellen Desasters angesehen werden.
- Es ist schlichtweg skandalös, dass die Verantwortlichen im Augenblick der totalen Krise der SAir Group das sinkende Schiff verlassen und sich weigern, die Konsequenzen ihrer strategischen Beschlüsse zu tragen, obwohl die Mitglieder

01.3094

Motion Spielmann Jean. SAir Group. Responsabilités dans la débâcle

Texte déposé 19.03.01

Considérant:

- la débâcle sociale et financière annoncée de SAir Group consécutive à la politique conduite par le conseil d'administration de SAir Group;
- les investissements à très hauts risques engagés ces six dernières années dans le cadre d'acquisitions de compagnies aériennes en difficultés;
- les 100 millions de francs suisses (voire 1 milliard de francs, selon la presse) d'honoraires versés au groupe McKinsey pour des conseils stratégiques qui ont conduit à la déroute actuelle;
- que les participations de SAir Group dans les compagnies aériennes AOM, Air Liberté et Air Littoral coûtent la bagatelle de 300 000 francs français par heure, que SAir Group s'est engagé à injecter dans la compagnie Sabena pas moins de 150 millions de francs, que la filiale Crossair finit son exercice dans les chiffres rouges avec 25,2 millions de francs de pertes pour l'an 2000;
- la restructuration de la compagnie allemande LTU qui devrait creuser encore le déficit de quelque 347 millions de francs;
- l'aventure française de SAir Group qui se soldera sans doute pour l'an 2000 par une perte et des amortissements de 1,3 milliard de francs;
- que SAir Group devrait annoncer en avril 2001, lors de l'assemblée générale des actionnaires, des pertes pour l'exercice 2000 atteignant, au bas mot, les 770 millions de francs, et que, selon la presse citant des analystes bancaires, c'est entre 2 et 3 milliards de francs qu'il faudra trouver pour redresser la situation;
- que cette aventure va entraîner d'importantes pertes d'emplois et donne une triste image de notre pays en France voisine;
- la pression faite sur les salaires de l'ensemble des employés du groupe en Suisse, en Europe et dans le monde – depuis le milieu des années nonante les rémunérations ont été bloquées, voire réduites, en raison de coupes budgétaires exigées par la direction et notamment le conseil d'administration pour mener cette politique expansionniste pharaonique;
- les 700 licenciements annoncés et exigés dans la compagnie d'aviation belge Sabena dans le but implicite de vider cette entité de sa substance pour ne garder que les droits d'exploitation des lignes européennes qu'elle détient. Cette annonce de licenciements ayant aussi eu pour objectif de faire remonter cyniquement les actions du groupe, ce qui fut le cas provisoirement durant le mois de janvier 2001;
- que les représentants de grandes banques suisses, notamment Lukas Mühlemann, grand patron du Credit Suisse (ancien collaborateur du groupe McKinsey), qui a reconnu sa responsabilité dans les choix stratégiques du conseil d'administration, son président, l'ancien conseiller d'Etat radical Eric Honegger, représentant l'UBS, tout comme la conseillère aux Etats radicale de Zurich, Vreni Spoerry, doivent répondre financièrement de leurs responsabilités à travers les banques qu'ils représentent de même que d'autres membres du conseil d'administration tel que Bénédict Hentsch, au demeurant fer de lance et chantre des théories néolibérales distillées par l'Université de Saint-Gall, doivent être tenus pour les principaux responsables de cette déroute financière;
- qu'il est proprement scandaleux qu'en plein marasme du groupe, des responsables quittent le navire en refusant d'assumer les conséquences de leurs choix stratégiques, pourtant décidés à l'unanimité des membres du conseil d'administration. La démission en bloc du conseil d'administration a



des Verwaltungsrates diese einstimmig gefasst haben. Der geschlossene Rücktritt des Verwaltungsrates ist der Versuch, das Scheitern einer Strategie zu kaschieren, die Ausfluss der neokapitalistischen Theorien ist, welchen die Zürcher Freisinnigen und die Genfer Liberalen komplett verfallen sind.

– Die Mitglieder des Verwaltungsrates haben sich nicht damit zufrieden gegeben, dass «die sieben Freiheiten» in die bilateralen Verträge aufgenommen wurden und dass sie mittels der Sabena in Europa Fuss gefasst haben. Nein, sie haben darüber hinaus versucht, die europäischen Regelungen zu umgehen. «Le Monde» zufolge haben sie mit Unterstützung von Ernest-Antoine Seillière, Frankreichs Arbeitgeberpräsident, ein Labyrinth von Gesellschaften geschaffen, die es der Swissair ermöglichen sollen, mehr als die maximal genehmigten 49 Prozent der Aktien, die sie nach europäischem Recht hätte erwerben dürfen, in ihren Besitz zu bringen.

– Angesichts der Tatsache, dass die Mitglieder des Verwaltungsrates der SAir Group in verschiedenen Verwaltungsräten von Banken und Beratungsfirmen sind und sich die Zuständigkeiten dieser Mandate überschneiden, können weitere Verletzungen der Pflicht der Rechnungstransparenz nicht völlig ausgeschlossen werden.

Ich fordere den Bundesrat daher auf:

1. als Aktionär der SAir Group an der Generalversammlung im April 2001 teilzunehmen;
2. den Verwaltungsratsmitgliedern keine Decharge zu erteilen und ihren Rücktritt bis zur Nachfolgeregelung nicht wirksam werden zu lassen;
3. für die Rechnungen der SAir Group die Decharge nicht zu erteilen;
4. die Einsetzung eines neuen Kontrollorgans zu fordern, das die Rechnungen der SAir Group und die Rechtmässigkeit der Rückstellungen prüft;
5. die Mitglieder des Verwaltungsrates und die ehemaligen Manager in jeder Hinsicht zivil- und strafrechtlich zur Verantwortung zu ziehen, damit sie ihren finanziellen Verpflichtungen, denen sie sich zu entziehen versuchen, nachkommen (Verantwortlichkeitsklage);
6. die anderen Aktionäre der SAir Group zu gleichem Handeln aufzufordern.

Mitunterzeichner

Grobet Christian, Maillard Pierre-Yves, Mugny Patrice, Ziyadis Josef (4)

Begründung

Die schwere finanzielle Schieflage der SAir Group, die in den letzten Tagen mit dem Aufsehen erregenden Rücktritt ihres Verwaltungsrates publik wurde, macht deutlich, in welcher katastrophalen Lage sich dieses für unser Land lebenswichtige Unternehmen befindet. Das Desaster hat seine Ursache in der ganz und gar unverantwortlichen Strategie der Führungskräfte und ihrer Politik der Flucht nach vorn. Diese Situation erfordert Sofortmassnahmen und entschlossenes Handeln. In der Tat steht die SAir Group vor dem Abgrund mit allen damit verbundenen wirtschaftlichen Konsequenzen. Rund 68 000 Menschen weltweit haben die Nachwirkungen der zusammenhanglosen Beschlüsse des SAir-Verwaltungsrates bereits zu spüren bekommen und werden auch künftig noch darunter zu leiden haben.

Es ist einfach ein Skandal, dass der Verwaltungsrat im Augenblick der totalen Krise zurücktritt, nachdem er zuvor blind den neoliberalen Theorien des Beratungsunternehmens McKinsey gefolgt ist, die von Philippe Bruggisser und Bénédicte Hentsch in die SAir Group hineingetragen worden sind. Wo bleibt da die angebliche Effizienz der Privatwirtschaft, und wie dürfen wir die «Performance» der Verwaltungsratsmitglieder bewerten, vor allem in Bezug auf die Frage, ob sie ihre Pflichten wahrzunehmen in der Lage waren?

Gleichzeitig ist es wichtig, die erforderlichen Klagen gegen die Verantwortlichen für dieses Desaster einzureichen, um damit das Vertrauen wiederherzustellen und Investoren, ein-

pour objectif de masquer la faillite de ces théories soutenues par les radicaux zurichois et les libéraux genevois inféodés aux théories néocapitalistes;

– que les membres du conseil d'administration, non contents d'avoir imposé dans les accords bilatéraux «les sept libertés» et d'avoir mis un pied en Europe par l'intermédiaire de Sabena, ont tenté de contourner les réglementations européennes. En effet, selon le journal «Le Monde», un labyrinthe de sociétés a été organisé avec l'appui d'Ernest-Antoine Seillière, patron des patrons français, dans le but de faire du «portage» pour Swissair en vue d'acquérir plus que le maximum de 49 pour cent d'actions autorisés qu'il était en droit d'acquérir en vertu de la législation européenne;

– que, vu les responsabilités croisées dans les différents conseils d'administration de banques, entreprises de consultants des membres du conseil d'administration de SAir Group, d'autres violations du devoir de transparence des comptes ne peuvent être exclues sans autre;

j'invite le Conseil fédéral:

1. à participer en tant qu'actionnaire à l'assemblée générale des actionnaires de SAir Group d'avril 2001;
2. à refuser la décharge des membres du conseil d'administration et la prise d'effet de leur démission jusqu'à leur remplacement;
3. à refuser la décharge relative aux comptes de SAir Group;
4. à demander la désignation d'un nouvel organe de contrôle pour vérifier les comptes de SAir Group et la conformité des provisions;
5. à engager toutes actions civiles et pénales contre les membres du conseil d'administration et les dirigeants précédents en vue de leur faire assumer les responsabilités financières auxquelles ils tentent de se soustraire (action en responsabilité);
6. à inciter les autres actionnaires de SAir Group à faire de même.

Cosignataires

Grobet Christian, Maillard Pierre-Yves, Mugny Patrice, Ziyadis Josef (4)

Développement

La situation financière gravissime de SAir Group, qui vient d'être rendue publique ces derniers jours par la démission fracassante de son conseil d'administration, met en évidence la situation catastrophique dans laquelle se trouve cette entreprise vitale pour notre pays, déroutée qui résulte de la stratégie totalement irresponsable et de la politique de fuite en avant poursuivies par ses dirigeants. Cette situation appelle des mesures urgentes et déterminées. En effet, le groupe est en péril avec toutes les conséquences économiques que cela implique et plusieurs milliers de personnes (environ 68 000) dans le monde ont subi et subiront les contre-coups des décisions incohérentes du conseil d'administration de Swissair.

C'est un véritable scandale que le conseil d'administration démissionne en pleine déroute, après avoir suivi aveuglément les théories néolibérales de la firme McKinsey, relayées en son sein par Philippe Bruggisser et Bénédicte Hentsch. Où est la soi-disant efficacité du secteur privé et comment devons-nous évaluer «la performance» des membres de ce conseil d'administration, notamment du point de vue «de leur capacité d'assumer leurs responsabilités»?

Parallèlement, il importe de déposer les plaintes nécessaires contre les responsables de cette déroute, dans le but de rétablir la confiance et d'inciter d'autres investisseurs (y compris les collectivités publiques) à tenter de boucher le trou béant en vue de sauver l'entreprise, de sauvegarder l'emploi, les salaires et l'ensemble des conditions de travail du personnel ainsi que la qualité et la sécurité des prestations offertes aux voyageurs.

Au bénéfice de ces explications, je demande au Conseil fédéral que les invites de cette motion soient mises en oeuvre dans les plus brefs délais.

schliesslich der öffentlichen Hand, zu veranlassen, das klaffende Loch zu stopfen, um das Unternehmen zu retten und um Arbeitsplätze, Gehälter und Arbeitsbedingungen für das Personal sowie Qualität und Sicherheit der Leistungen für die Reisenden zu garantieren.

Im Sinne dieser Ausführungen beauftrage ich den Bundesrat, die Forderungen dieser Motion so rasch wie möglich umzusetzen.

Antwort des Bundesrates 12.09.01

Der Bundesrat ist an einer umfassenden Klärung der Umstände, die zur heutigen, schwierigen Situation der Swissair Group führten, interessiert. Zum einen liegt eine leistungsfähige und finanziell gesunde nationale Fluggesellschaft wegen ihrer verkehrs- und wirtschaftspolitischen Bedeutung im allgemeinen Interesse. Zum anderen will der Bund als Besitzer von 3 Prozent des Aktienkapitals alles unternehmen, um seine Rechte zu wahren. In einer ersten Phase hat er sich auf die Generalversammlung der SAir Group (heute Swissair Group) vom 25. April 2001 konzentriert.

1. Generalversammlung vom 25. April 2001 und weiteres Vorgehen

Der Bundesrat hatte am 18. April 2001 beschlossen, an der Generalversammlung der SAir Group den Verwaltungsräten die Decharge zu verweigern. Zudem sollen die bisherigen Verwaltungsräte Hentsch, Leuenberger und Mühlemann nur noch bis zur ausserordentlichen Generalversammlung im Herbst dieses Jahres im Amt belassen werden. Im Weiteren hat der Bundesrat dem Verwaltungsrat der SAir Group einen Fragenkatalog betreffend die Geschäftsstrategie und -aufsicht sowie verschiedene operative Aspekte unterbreitet und konkrete Auskünfte, insbesondere zu Finanzrisiken, zu allfälligen Abgangschädigungen sowie zu zahlreichen Fragen im Zusammenhang mit der Rechnungslegung (z. B. Rücktrittsregelungen, Rückstellungen, Liquidität, Verbindlichkeiten, Abgrenzungen, Personalvorsorgeeinrichtungen) verlangt. Die SAir Group hat zu diesen Fragen schriftlich Stellung genommen. Diese Stellungnahme vermochte nur teilweise zu befriedigen.

Die Bundesvertreter haben daher an der Generalversammlung die Einsetzung eines Sonderprüfers verlangt. Der Antrag wurde zusammen mit jenem des Kantons Zürich angenommen. Gestützt darauf haben das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) und der Kanton Zürich mit gemeinsamer Eingabe vom 23. Mai 2001 beim zuständigen Einzelrichter des Bezirksgerichtes Zürich die Einsetzung eines Sonderprüfers beantragt. Diesem Antrag wurde inzwischen stattgegeben. Als Sonderprüferin wurde die Firma Ernst & Young AG eingesetzt.

Aus heutiger Sicht ist mit dem Entscheid über eine allfällige Verantwortlichkeitsklage gegen Gesellschaftsorgane bis zum Abschluss der Sonderprüfung zuzuwarten. Sobald die Ergebnisse dieser Prüfung vorliegen, wird das EFD die Chancen und Risiken einer solchen Klage aus rechtlicher, wirtschaftlicher und politischer Sicht sorgfältig abwägen und dem Bundesrat Antrag stellen. Schon heute steht aber fest, dass die Realisierung unternehmerischer Risiken für sich allein keine Verantwortlichkeit begründet; vielmehr müssten den Gesellschaftsorganen eigentliche Sorgfaltspflichtverletzungen vorgeworfen werden können.

2. Bund und Verwaltungsrat

Gestützt auf den altrechtlichen, mit der Revision vom Juni 1998 aufgehobenen Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes haben die eidgenössischen Räte mit Bundesbeschluss vom 11. Juni 1958 die Beteiligung des Bundes am Gesellschaftskapital der Swissair erhöht. Gleichzeitig haben sie den Bundesrat ermächtigt, weitere Aktien der Swissair zu übernehmen und sich an späteren Kapitalerhöhungen zu beteiligen.

Im Zusammenhang mit der Umstrukturierung der Swissair und der Bildung einer Holding hat der Bundesrat am 9. April 1997 beschlossen, die Bundesbeteiligung auf die SAir Group zu konzentrieren. Die Beteiligung stützt sich heute auf Artikel 102 des revidierten Luftfahrtgesetzes; nach dieser Bestimmung kann sich der Bund an Flugplatz- oder Luft-

Réponse du Conseil fédéral 12.09.01

Il importe que toute la lumière soit faite sur la débâcle de SAir Group. En effet, une compagnie aérienne nationale, saine et concurrentielle, est d'utilité publique en raison de l'importance qu'elle revêt du point de vue de la politique économique et de celle des transports. Quant à la Confédération, qui détient 3 pour cent du capital-actions, elle veillera avant tout à sauvegarder ses intérêts. Dans un premier temps, le Conseil fédéral s'est concentré sur l'assemblée générale de SAir Group (aujourd'hui Swissair Group) du 25 avril 2001.

1. Assemblée générale du 25 avril 2001 et suivi

Le 18 avril 2001, nous avons décidé que nous refuserions de donner décharge au conseil d'administration de SAir Group lors de l'assemblée générale. De plus, trois administrateurs – MM. Hentsch, Leuenberger et Mühlemann – ne devraient conserver leur mandat que jusqu'à l'assemblée générale extraordinaire qui se tiendra en automne. Par ailleurs, nous avons soumis un catalogue de questions au conseil d'administration pour qu'il se détermine sur la surveillance et la stratégie de l'entreprise ainsi que sur divers aspects opérationnels. Nous lui avons demandé des informations concrètes, notamment sur les risques financiers et les éventuelles indemnités de départ, et de répondre à de nombreuses questions concernant la présentation des comptes (réglementations des départs, réserves, liquidités, engagements contractés, délimitations, fonds de prévoyance en faveur du personnel). SAir Group s'est déterminé par écrit sur ces questions; toutefois, les réponses données n'ont que partiellement donné satisfaction.

Lors de l'assemblée générale, les représentants de la Confédération ont demandé le recours à un contrôleur spécial. La proposition a été adoptée avec celle de même teneur du canton de Zurich. Sur la base de la décision de l'assemblée, le Département fédéral des finances (DFF) et le canton de Zurich ont déposé, le 23 mai 2001, auprès du juge unique du tribunal de district de Zurich une demande visant à faire effectuer un contrôle spécial. Cette demande ayant été acceptée, le mandat a été confié à l'entreprise Ernst & Young SA.

Il faut donc attendre que ce contrôle soit achevé avant de décider s'il y a lieu ou non d'intenter une action en responsabilité contre les organes de la société. Le DFF évaluera soigneusement à la lumière des résultats du contrôle les chances et les risques d'une telle action sous les aspects juridiques, économiques et politiques et fera une proposition au Conseil fédéral. A l'heure actuelle, il est établi que le fait de prendre des risques dans la gestion d'une entreprise ne saurait, à lui seul, constituer un motif suffisant pour intenter une telle action; il faudrait plutôt reprocher aux organes de la société d'avoir violé leur propre obligation de diligence.

2. Confédération et conseil d'administration

C'est sur une ancienne disposition de la loi sur l'aviation – en l'occurrence l'article 103 abrogé en juin 1998 – que les Chambres fédérales avaient décidé, par arrêté fédéral du 11 juin 1958, d'augmenter la participation de la Confédération au capital-actions de Swissair. Elles avaient également autorisé le Conseil fédéral à acquérir des actions supplémentaires et à participer aux augmentations ultérieures de capital.

Suite à la restructuration de Swissair et à la création d'une holding, le Conseil fédéral a décidé, le 9 avril 1997, de concentrer la participation de la Confédération sur SAir Group. Une telle participation se fonde sur le nouvel article 102 de la loi sur l'aviation révisée qui habilite la Confédération à prendre une participation dans les entreprises exploitant des aéroports et dans les entreprises de transport aérien lorsque l'intérêt général le justifie.

A l'heure actuelle, le capital-actions de Swissair Group s'élève à 877,4 millions de francs. La Confédération (y compris la Caisse fédérale de pensions) y participe à hauteur de 27,4 millions de francs (3,1 pour cent). Le canton de Zurich, avec une participation de 3 pour cent, et la Confédération sont les deux plus gros actionnaires individuels. Le 6 août 2001, l'ensemble des actions détenues par la Confédération

verkehrsunternehmen beteiligen, wenn dies im allgemeinen Interesse liegt.

Das Aktienkapital der Swissair Group beträgt derzeit 877,4 Millionen Franken. Daran partizipiert der Bund (einschliesslich Pensionskasse des Bundes) mit rund 27,4 Millionen Franken (3,1 Prozent). Er und der Kanton Zürich, der ebenfalls über eine Beteiligung von rund 3 Prozent verfügt, sind die beiden grössten Einzelaktionäre. Das Paket des Bundes verkörpert aktuell (Stichtag 6. August 2001) einen Wert von etwa 34 Millionen Franken; in der Bilanz ist es zum Nennwert unter dem Verwaltungsvermögen eingestellt.

Der Bund hatte bis zum Frühjahr 1999 eine Staatsvertretung im Verwaltungsrat der SAir Group. Diese bestand in der Regel aus dem Generalsekretär des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation sowie der Generaldirektion der PTT bzw. SBB. Der Rückzug der Staatsvertreter war eine direkte Folge der Aufhebung von Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes. Der Bundesrat sieht keinen Anlass, die durch die Revision des Luftfahrtgesetzes bewirkte Entflechtung zwischen Bund und Swissair Group rückgängig zu machen und eine neue Vertretung im Swissair-Group-Verwaltungsrat zu fordern.

3. Sanierung und Zukunft der Swissair Group sowie Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Schweiz

Die Swissair Group und der Flughafen Zürich haben eine sehr grosse volkswirtschaftliche Bedeutung für die Schweiz. Der Bundesrat teilt die Sorge um die Erhaltung der Arbeitsplätze bei der Swissair Group. Er wird deshalb in seiner Rolle als Aktionär Lösungen unterstützen, welche möglichst viel volkswirtschaftliche Wertschöpfung in der Schweiz behalten. Er erachtet es aber nicht als Aufgabe des Bundes, die Swissair Group mit Steuergeldern zu sanieren oder zu subventionieren.

Der Bund ist weiterhin für die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für sämtliche schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften – so auch die Swissair – verantwortlich (Luftverkehrsrechte, bilaterales Luftverkehrsabkommen mit der EU, Ausbau der Flughäfen usw.). Verkehrspolitisch und volkswirtschaftlich hat er ein Interesse an einer gesunden Swissair Group, da sie ein bedeutender Faktor für den Wirtschaftsstandort Schweiz darstellt und direkt oder indirekt eine Vielzahl von Arbeitsplätzen schafft.

Eine sinnvolle Beurteilung ist aber frühestens im Herbst möglich, wenn die neue Strategie der Swissair Group deutlicher hervortritt.

4. Aufsicht über Holdinggesellschaften

Beabsichtigen Luftverkehrsgesellschaften, Zusammenschlüsse oder Übernahmen sowie erhebliche Veränderungen ihrer Einzelbeteiligungen vorzunehmen, so müssen sie gemäss den Bestimmungen der Luftfahrtgesetzgebung ihre Pläne dem Bundesamt für Zivilluftfahrt im Voraus melden. Der Bundesrat sieht sich nicht veranlasst, Massnahmen zu treffen, die über diese Meldepflicht hinausgehen.

Bezüglich der Börsenkontrolle ist festzuhalten, dass die Swissair Group, als an der SWX Swiss Exchange kotierte Gesellschaft, den Bestimmungen des Kotierungsreglementes der SWX Swiss Exchange unterliegt. Das Kotierungsreglement enthält im Vergleich zum Obligationenrecht strengere Regeln und entspricht den internationalen Standards. Die Swissair Group muss daher die im Kotierungsreglement festgelegten Rechnungslegungsvorschriften, die Publikationspflichten und die Regeln über die Ad-hoc-Publizität erfüllen. Überwachung und Durchsetzung der Transparenzvorschriften werden durch die SWX Swiss Exchange vorgenommen.

5. Zusammenhang mit öffentlichen Unternehmungen?

Es gibt keinerlei Parallelen oder Zusammenhänge zwischen der Swissair Group und den mehrheitlich oder vollständig im Eigentum des Bundes befindlichen Gesellschaften SBB, Post und Swisscom. Diese drei Unternehmungen werden durch strategische Ziele des Bundesrates geführt, welche auch Leitplanken für allfällige Kooperationen und Beteiligungen enthalten. Demgegenüber war die Swissair bzw. die Swissair Group schon immer eine privatrechtliche Aktiengesellschaft

repräsentiert quelque 34 millions de francs, sa valeur nominale figurant au bilan sous la rubrique patrimoine administratif.

La Confédération a été représentée au conseil d'administration de SAir Group jusqu'au printemps 1999, en règle générale par le secrétaire général du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication et un membre de la direction générale des CFF ou des PTT. Le retrait des représentants de la Confédération est la conséquence directe de l'abrogation de l'article 103 de la loi sur l'aviation. Le Conseil fédéral n'a aucune raison de revenir sur sa décision, prise à la lumière de la révision de la loi sur l'aviation dissociant la Confédération de Swissair, et de revendiquer une nouvelle représentation au sein du conseil d'administration de SAir Group. Nous ne sommes pas persuadés que la Confédération aurait été en mesure d'exercer davantage d'influence sur les résultats de Swissair par le biais de représentants au conseil d'administration.

3. Assainissement et avenir de Swissair Group et répercussions sur la place économique suisse

Tant Swissair Group que l'aéroport de Zurich revêtent une importance économique essentielle pour la Suisse. Le Conseil fédéral partage les soucis de maintenir les emplois dans Swissair Group. En sa qualité d'actionnaire, il soutiendra toute solution qui visera à obtenir le maximum de valeur ajoutée en Suisse. Il estime cependant qu'il n'appartient pas à la Confédération d'assainir ni de subventionner Swissair Group avec l'argent des contribuables.

La Confédération a toujours pour tâche de créer les conditions générales favorables pour toutes les entreprises de transport aérien, dont Swissair (droits de trafic, accord bilatéral avec l'UE, extension des aéroports, etc.). Du point de vue de la politique économique et de celle des transports, elle est intéressée à ce que le Swissair Group soit une entreprise saine, étant donné qu'elle représente un facteur essentiel pour le pôle économique suisse et qu'elle génère, directement ou indirectement, un nombre élevé d'emplois.

Une appréciation adéquate ne sera toutefois possible qu'en automne lorsque la nouvelle stratégie du groupe Swissair apparaîtra plus clairement.

4. Surveillance des holdings

Selon la législation aéronautique, les entreprises de transport aérien doivent annoncer à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) tout projet de fusion ou de rachat ainsi que toute modification importante dans la détention de participations. Le Conseil fédéral ne voit pas la nécessité de prendre des mesures qui iraient au-delà de cette obligation d'annoncer.

S'agissant du contrôle boursier, il convient de préciser que Swissair Group, en tant que société cotée au SWX Swiss Exchange, est soumis au règlement de cotation de cet organisme. Par rapport au droit des obligations, ce règlement comporte des dispositions plus sévères, conformes aux normes internationales. Swissair Group est donc tenu de satisfaire aux exigences du règlement relatives à la présentation des comptes, aux obligations de publier et aux règles de publicité ad hoc. La surveillance et l'imposition des dispositions sur la transparence incombent au SWX Swiss Exchange.

5. Y a-t-il un rapport avec des entreprises publiques?

Il n'y a aucun parallèle ni de rapports entre Swissair Group et les entreprises totalement ou partiellement aux mains de la Confédération, que ce soient les CFF, la Poste ou Swisscom. Elles sont gérées selon les objectifs stratégiques définis par le Conseil fédéral qui comportent des lignes directrices au sujet d'éventuelles coopérations ou participations. Par contre Swissair (puis Swissair Group) a toujours été une société anonyme de droit privé, avec certes une participation minimale de la Confédération à son capital-actions. Il incombe exclusivement à la direction du groupe de définir les objectifs de l'entreprise.

6. Dimension de politique extérieure

Il n'y a aucun rapport juridique entre les activités de Swissair Group à l'étranger et les accords conclus entre la Suisse et d'autres Etats. Les accords de trafic aérien négociés par

mit heute geringem Aktienanteil des Bundes. Die Unternehmensziele werden ausschliesslich durch die Konzernleitung und den Verwaltungsrat bestimmt.

6. Aussenpolitische Dimension

Es besteht kein rechtlicher Zusammenhang zwischen den Auslandaktivitäten der Swissair Group und Verträgen zwischen der Schweiz und anderen Staaten. Die vom Bundesamt für Zivilluftfahrt ausgehandelten bilateralen Verträge über den Luftverkehr schaffen die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen für den gesamten Linienluftverkehr von und nach der Schweiz; diese kommen auch anderen schweizerischen Luftverkehrsunternehmen zugute. Der Bundesrat hat auch keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass politische Zusammenhänge hergestellt werden. Er beobachtet jedoch laufend die Entwicklung und steht bei Bedarf auch in Kontakt zu ausländischen Regierungen.

Erklärung des Bundesrates 12.09.01

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzuschreiben.

l'OFAC créent les conditions-cadres en matière de droits de trafic pour l'ensemble des vols de ligne en provenance ou au départ de la Suisse; les autres entreprises de transport aérien en bénéficient également. Rien ne laisse présumer à notre avis que des liens soient établis au plan politique. Nous observons toutefois l'évolution en permanence et, si nécessaire, assurons le contact avec les gouvernements étrangers.

Déclaration du Conseil fédéral 12.09.01

Le Conseil fédéral propose de classer la motion.



01.3186

Interpellation sozialdemokratische Fraktion. Krise der SAir Group

Eingereichter Text 23.03.01

Der Bundesrat wird im Zusammenhang mit der Krise der SAir Group um die Beantwortung der folgenden Fragen ersucht:

1. Welche Auswirkungen hat die Krise der SAir Group auf die über 68 000 Arbeitsplätze des Konzerns in der Schweiz und im Ausland? Welche Strategie erachtet er zur Sicherung der Arbeitsplätze als angezeigt? Hat er in Bezug auf das weitere Vorgehen mit den Organisationen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Gewerkschaften, Berufsverbände) Kontakt aufgenommen? Ist er auch der Ansicht, dass bei der Sanierung der SAir Group den Anliegen der Beschäftigten ein zentraler Stellenwert zukommt?
2. Welche Möglichkeiten sieht er zur Rettung der Unternehmung? Ist er allenfalls bereit, für eine Sanierung der SAir Group im Gleichschritt mit anderen Aktionären einen Beitrag zur Rekapitalisierung der Unternehmung zu leisten? Ist er auch der Ansicht, dass dies unter der Bedingung geschehen muss, dass die verantwortlichen Verwaltungsrätinnen und Verwaltungsräte und Banken substanzielle Sanierungsbeiträge leisten müssen und dass bei einer Sanierung die Sicherung der Arbeitsplätze im Vordergrund stehen muss? Welche Garantien müssten aus der Sicht des Bundesrates zur Wahrung der öffentlichen Interessen erfüllt sein?
3. Welche Schritte hat er zur Koordination der Interessen der übrigen Aktionärinnen der öffentlichen Hand (Kantone, Gemeinde, Kantonalbanken) eingeleitet?
4. Wird er der Verwaltung an der Generalversammlung vom 25. April 2001 die Decharge verweigern? Ist er ferner bereit, der Generalversammlung die Durchführung einer Sonderprüfung zu beantragen und im Falle einer Ablehnung des Antrages eine solche zusammen mit weiteren Aktionären der öffentlichen Hand notfalls gerichtlich durchzusetzen?
5. Wie ist der Stand der angekündigten Prüfung einer Verantwortlichkeitsklage gegen den Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung? Welches sind die ersten Schlussfolgerungen in Bezug auf die Verantwortlichkeit des Verwaltungsrates, der Geschäftsleitung, der Revisionsstelle (Sorgfaltspflichtverletzung, Kausalität, Schaden) an der heutigen Situation? Inwieweit haben die involvierten Banken (CS, UBS, andere) und aussen stehende Beratungsunternehmen zur Krise der SAir Group beigetragen?
6. Wie hoch sind bei der SAir Group die Entschädigungen für den Verwaltungsrat und die Kaderlöhne? Wie haben sie sich in den letzten zehn Jahren entwickelt?
7. Trifft es zu, dass dem zurückgetretenen Verwaltungsratspräsidenten Eric Honegger eine Abgangsentschädigung ausgerichtet worden ist bzw. werden soll, und wenn ja, in welcher Höhe, wer hat das entschieden, und sind Abgangsentschädigungen für weitere Verwaltungsrätinnen und Verwaltungsräte geplant? Ist der Bundesrat bereit, alle seine Möglichkeiten auszuschöpfen, damit die Ausrichtung von Abgangsentschädigungen für abtretende Verwaltungsrätinnen und Verwaltungsräte verhindert wird?
8. In welchem Zeitraum war der Bund mit einem Staatsvertreter im Verwaltungsrat der SAir Group vertreten und durch wen? Welche Umstände führten zum Rückzug aus dem Verwaltungsrat? Wie beurteilt der Bundesrat die Verantwortlichkeit des Bundes, dies insbesondere auch im Licht von Artikel 762 Absatz 4 OR und Artikel 19 des Verantwortlichkeitsgesetzes des Bundes? Wie gewährleistet der Bund – angesichts der Frage der eigenen Verantwortlichkeit – eine unabhängige Prüfung der rechtlichen und finanziellen Situation und der Verantwortlichkeit bei der SAir Group?
9. Wann sind innerhalb der letzten zehn Jahre bei der SAir Group strategische Neupositionierungen (Hunter-Strategie usw.) vorgenommen worden? Welche Konsequenzen hatte dies für den Konzern, und wer hat sie zu verantworten?

01.3186

Interpellation groupe socialiste. Crise de SAir Group

Texte déposé 23.03.01

En rapport avec la crise au sein de SAir Group, le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

1. Quelles seront les incidences de cette crise sur les 68 000 et quelques emplois du groupe en Suisse et à l'étranger? Selon le Conseil fédéral, quelle stratégie permettrait de garantir ces emplois? A-t-il pris contact avec les organisations de collaborateurs (syndicats, associations professionnelles) s'agissant de la suite à donner à cette affaire? Pense-t-il aussi que, dans le cadre de l'assainissement de SAir Group, les préoccupations des employés revêtent une importance cruciale?
 2. Selon lui, comment pourrait-on sauver l'entreprise? Serait-il prêt, le cas échéant, à fournir, en même temps que d'autres actionnaires, une contribution à la recapitalisation de SAir Group? Estime-t-il aussi qu'en cas d'assainissement, les administrateurs et les banques responsables devraient verser des contributions substantielles et que la garantie des emplois devrait être au centre des préoccupations? Quelles garanties faudrait-il, de l'avis du Conseil fédéral, pour sauvegarder les intérêts publics?
 3. Quelles démarches a-t-il entreprises pour coordonner les intérêts des autres actionnaires du secteur public (cantons, communes, banques cantonales)?
 4. Entend-il refuser de donner décharge aux administrateurs lors de l'assemblée générale qui se tiendra le 25 avril 2001? Est-il, en outre, prêt à proposer à cette assemblée générale un contrôle spécial et, en cas de refus, d'imposer un tel contrôle par la voie judiciaire, conjointement avec d'autres actionnaires du secteur public?
 5. Où en sont les réflexions annoncées concernant la possibilité d'engager une action en responsabilité contre le conseil d'administration et la direction? Quelles sont les premières conclusions sur la responsabilité du conseil d'administration, de la direction et de l'organe de révision (violation de l'obligation de diligence, causalité, dommages) quant à la situation actuelle? Dans quelle mesure les banques impliquées (CS, UBS, etc.) et des entreprises-conseils externes ont-elles une part de responsabilité dans la crise de SAir Group?
 6. A combien se montent, chez SAir Group, les indemnités pour les administrateurs et les salaires des cadres? Quelle a été leur évolution ces dix dernières années?
 7. Est-il vrai qu'Eric Honegger, président démissionnaire du conseil d'administration, a touché une indemnité de départ ou qu'il en touchera une? Dans l'affirmative, de quel montant?
- Qui en a pris la décision? A-t-on prévu de verser des indemnités de départ à d'autres administrateurs? Le Conseil fédéral est-il prêt à faire tout ce qui est en son pouvoir pour empêcher le versement de telles indemnités à des administrateurs démissionnaires?
8. Durant quelle période la Confédération a-t-elle été représentée au conseil d'administration de SAir Group, et par qui? A la suite de quelles circonstances s'est-elle retirée? Comment le Conseil fédéral juge-t-il la responsabilité de la Confédération, notamment à la lumière de l'article 762 alinéa 4 CO et de l'article 19 de la loi sur la responsabilité? Comment la Confédération peut-elle garantir, vu la question de sa propre responsabilité, que la situation juridique et financière, de même que la responsabilité au sein de SAir Group, feront l'objet d'une analyse indépendante?
 9. Quand, durant ces dix dernières années, des repositionnements stratégiques (politique d'acquisition et de participation) ont-ils été opérés au sein de SAir Group? Quelles en sont les conséquences pour le groupe, et qui en est responsable?

10. Welche Folgen haben eine Sanierung der SAir Group und insbesondere ein allfälliger Verkauf von ausländischen Beteiligungsgesellschaften für Staatsverträge der Schweiz und insbesondere für die Ratifizierung der bilateralen Verträge mit der EU?

11. Welche Auswirkungen hat die Krise der SAir Group auf die Hub-Funktion des Flughafens Zürich-Kloten? Teilt der Bundesrat die Ansicht, dass der Anschluss der Schweiz an das internationale Flugverkehrsnetz auch via Schnellzugsverbindungen an ausländische Hubs möglich und sinnvoll ist?

12. Welchen Stellenwert misst der Bundesrat der Existenz einer schweizerischen Fluggesellschaft bei?

10. Quelles seront les répercussions d'un assainissement de SAir Group et, en particulier, d'une vente éventuelle de participations étrangères sur les accords passés par la Suisse et, notamment, sur la ratification des accords bilatéraux avec l'UE?

11. Quelles incidences la crise au sein de SAir Group aura-t-elle sur la fonction de plate-forme («hub») de l'aéroport de Zurich-Kloten? Le Conseil fédéral partage-t-il l'opinion selon laquelle le raccordement de la Suisse au réseau aérien international est aussi possible moyennant des liaisons ferroviaires à grande vitesse, voire que ceci serait même judicieux?

12. Selon le Conseil fédéral, est-il important que la Suisse ait une compagnie nationale?

Antwort des Bundesrates 12.09.01

Der Bundesrat ist an einer umfassenden Klärung der Umstände, die zur heutigen, schwierigen Situation der Swissair Group führten, interessiert. Zum einen liegt eine leistungsfähige und finanziell gesunde nationale Fluggesellschaft wegen ihrer verkehrs- und wirtschaftspolitischen Bedeutung im allgemeinen Interesse. Zum anderen will der Bund als Besitzer von 3 Prozent des Aktienkapitals alles unternehmen, um seine Rechte zu wahren. In einer ersten Phase hat er sich auf die Generalversammlung der SAir Group (heute Swissair Group) vom 25. April 2001 konzentriert.

1. Generalversammlung vom 25. April 2001 und weiteres Vorgehen

Der Bundesrat hatte am 18. April 2001 beschlossen, an der Generalversammlung der SAir Group den Verwaltungsräten die Decharge zu verweigern. Zudem sollen die bisherigen Verwaltungsräte Hentsch, Leuenberger und Mühlemann nur noch bis zur ausserordentlichen Generalversammlung im Herbst dieses Jahres im Amt belassen werden. Im Weiteren hat der Bundesrat dem Verwaltungsrat der SAir Group einen Fragenkatalog betreffend die Geschäftsstrategie und -aufsicht sowie verschiedene operative Aspekte unterbreitet und konkrete Auskünfte, insbesondere zu Finanzrisiken, zu allfälligen Abgangsentschädigungen sowie zu zahlreichen Fragen im Zusammenhang mit der Rechnungslegung (z. B. Rücktrittsregelungen, Rückstellungen, Liquidität, Verbindlichkeiten, Abgrenzungen, Personalvorsorgeeinrichtungen) verlangt. Die SAir Group hat zu diesen Fragen schriftlich Stellung genommen. Diese Stellungnahme vermochte nur teilweise zu befriedigen.

Die Bundesvertreter haben daher an der Generalversammlung die Einsetzung eines Sonderprüfers verlangt. Der Antrag wurde zusammen mit jenem des Kantons Zürich angenommen. Gestützt darauf haben das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) und der Kanton Zürich mit gemeinsamer Eingabe vom 23. Mai 2001 beim zuständigen Einzelrichter des Bezirksgerichtes Zürich die Einsetzung eines Sonderprüfers beantragt. Diesem Antrag wurde inzwischen stattgegeben. Als Sonderprüferin wurde die Firma Ernst & Young AG eingesetzt.

Aus heutiger Sicht ist mit dem Entscheid über eine allfällige Verantwortlichkeitsklage gegen Gesellschaftsorgane bis zum Abschluss der Sonderprüfung zuzuwarten. Sobald die Ergebnisse dieser Prüfung vorliegen, wird das EFD die Chancen und Risiken einer solchen Klage aus rechtlicher, wirtschaftlicher und politischer Sicht sorgfältig abwägen und dem Bundesrat Antrag stellen. Schon heute steht aber fest, dass die Realisierung unternehmerischer Risiken für sich allein keine Verantwortlichkeit begründet; vielmehr müssten den Gesellschaftsorganen eigentliche Sorgfaltspflichtverletzungen vorgeworfen werden können.

2. Bund und Verwaltungsrat

Gestützt auf den altrechtlichen, mit der Revision vom Juni 1998 aufgehobenen Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes haben die eidgenössischen Räte mit Bundesbeschluss vom 11. Juni 1958 die Beteiligung des Bundes am Gesellschaftskapital der Swissair erhöht. Gleichzeitig haben sie den Bundesrat ermächtigt, weitere Aktien der Swissair zu übernehmen und sich an späteren Kapitalerhöhungen zu beteiligen.

Réponse du Conseil fédéral 12.09.01

Il importe que toute la lumière soit faite sur la débâcle de SAir Group. En effet, une compagnie aérienne nationale, saine et concurrentielle, est d'utilité publique en raison de l'importance qu'elle revêt du point de vue de la politique économique et de celle des transports. Quant à la Confédération, qui détient 3 pour cent du capital-actions, elle veillera avant tout à sauvegarder ses intérêts. Dans un premier temps, le Conseil fédéral s'est concentré sur l'assemblée générale de SAir Group (aujourd'hui Swissair Group) du 25 avril 2001.

1. Assemblée générale du 25 avril 2001 et suivi

Le 18 avril 2001, nous avons décidé que nous refuserions de donner décharge au conseil d'administration de SAir Group lors de l'assemblée générale. De plus, trois administrateurs – MM. Hentsch, Leuenberger et Mühlemann – ne devraient conserver leur mandat que jusqu'à l'assemblée générale extraordinaire qui se tiendra en automne. Par ailleurs, nous avons soumis un catalogue de questions au conseil d'administration pour qu'il se détermine sur la surveillance et la stratégie de l'entreprise ainsi que sur divers aspects opérationnels. Nous lui avons demandé des informations concrètes, notamment sur les risques financiers et les éventuelles indemnités de départ, et de répondre à de nombreuses questions concernant la présentation des comptes (réglementations des départs, réserves, liquidités, engagements contractés, délimitations, fonds de prévoyance en faveur du personnel). SAir Group s'est déterminé par écrit sur ces questions; toutefois, les réponses données n'ont que partiellement donné satisfaction.

Lors de l'assemblée générale, les représentants de la Confédération ont demandé le recours à un contrôleur spécial. La proposition a été adoptée avec celle de même teneur du canton de Zurich. Sur la base de la décision de l'assemblée, le Département fédéral des finances (DFF) et le canton de Zurich ont déposé, le 23 mai 2001, auprès du juge unique du tribunal de district de Zurich une demande visant à faire effectuer un contrôle spécial. Cette demande ayant été acceptée, le mandat a été confié à l'entreprise Ernst & Young SA. Il faut donc attendre que ce contrôle soit achevé avant de décider s'il y a lieu ou non d'intenter une action en responsabilité contre les organes de la société. Le DFF évaluera soigneusement à la lumière des résultats du contrôle les chances et les risques d'une telle action sous les aspects juridiques, économiques et politiques et fera une proposition au Conseil fédéral. A l'heure actuelle, il est établi que le fait de prendre des risques dans la gestion d'une entreprise ne saurait, à lui seul, constituer un motif suffisant pour intenter une telle action; il faudrait plutôt reprocher aux organes de la société d'avoir violé leur propre obligation de diligence.

2. Confédération et conseil d'administration

C'est sur une ancienne disposition de la loi sur l'aviation – en l'occurrence l'article 103 abrogé en juin 1998 – que les Chambres fédérales avaient décidé, par arrêté fédéral du 11 juin 1958, d'augmenter la participation de la Confédération au capital-actions de Swissair. Elles avaient également autorisé le Conseil fédéral à acquérir des actions supplémentaires et à participer aux augmentations ultérieures de capital.



Im Zusammenhang mit der Umstrukturierung der Swissair und der Bildung einer Holding hat der Bundesrat am 9. April 1997 beschlossen, die Bundesbeteiligung auf die SAir Group zu konzentrieren. Die Beteiligung stützt sich heute auf Artikel 102 des revidierten Luftfahrtgesetzes; nach dieser Bestimmung kann sich der Bund an Flugplatz- oder Luftverkehrsunternehmen beteiligen, wenn dies im allgemeinen Interesse liegt.

Das Aktienkapital der Swissair Group beträgt derzeit 877,4 Millionen Franken. Daran partizipiert der Bund (einschliesslich Pensionskasse des Bundes) mit rund 27,4 Millionen Franken (3,1 Prozent). Er und der Kanton Zürich, der ebenfalls über eine Beteiligung von rund 3 Prozent verfügt, sind die beiden grössten Einzelaktionäre. Das Paket des Bundes verkörpert aktuell (Stichtag 6. August 2001) einen Wert von etwa 34 Millionen Franken; in der Bilanz ist es zum Nennwert unter dem Verwaltungsvermögen eingestellt.

Der Bund hatte bis zum Frühjahr 1999 eine Staatsvertretung im Verwaltungsrat der SAir Group. Diese bestand in der Regel aus dem Generalsekretär des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation sowie der Generaldirektion der PTT bzw. SBB. Der Rückzug der Staatsvertreter war eine direkte Folge der Aufhebung von Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes. Der Bundesrat sieht keinen Anlass, die durch die Revision des Luftfahrtgesetzes bewirkte Entflechtung zwischen Bund und Swissair Group rückgängig zu machen und eine neue Vertretung im Swissair-Group-Verwaltungsrat zu fordern.

3. Sanierung und Zukunft der Swissair Group sowie Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Schweiz

Die Swissair Group und der Flughafen Zürich haben eine sehr grosse volkswirtschaftliche Bedeutung für die Schweiz. Der Bundesrat teilt die Sorge um die Erhaltung der Arbeitsplätze bei der Swissair Group. Er wird deshalb in seiner Rolle als Aktionär Lösungen unterstützen, welche möglichst viel volkswirtschaftliche Wertschöpfung in der Schweiz behalten. Er erachtet es aber nicht als Aufgabe des Bundes, die Swissair Group mit Steuergeldern zu sanieren oder zu subventionieren.

Der Bund ist weiterhin für die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für sämtliche schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften – so auch die Swissair – verantwortlich (Luftverkehrsrechte, bilaterales Luftverkehrsabkommen mit der EU, Ausbau der Flughäfen usw.). Verkehrspolitisch und volkswirtschaftlich hat er ein Interesse an einer gesunden Swissair Group, da sie ein bedeutender Faktor für den Wirtschaftsstandort Schweiz darstellt und direkt oder indirekt eine Vielzahl von Arbeitsplätzen schafft.

Eine sinnvolle Beurteilung ist aber frühestens im Herbst möglich, wenn die neue Strategie der Swissair Group deutlicher hervortritt.

4. Aufsicht über Holdinggesellschaften

Beabsichtigen Luftverkehrsgesellschaften, Zusammenschlüsse oder Übernahmen sowie erhebliche Veränderungen ihrer Einzelbeteiligungen vorzunehmen, so müssen sie gemäss den Bestimmungen der Luftfahrtgesetzgebung ihre Pläne dem Bundesamt für Zivilluftfahrt im Voraus melden. Der Bundesrat sieht sich nicht veranlasst, Massnahmen zu treffen, die über diese Meldepflicht hinausgehen.

Bezüglich der Börsenkontrolle ist festzuhalten, dass die Swissair Group, als an der SWX Swiss Exchange kotierte Gesellschaft, den Bestimmungen des Kotierungsreglementes der SWX Swiss Exchange unterliegt. Das Kotierungsreglement enthält im Vergleich zum Obligationenrecht strengere Regeln und entspricht den internationalen Standards. Die Swissair Group muss daher die im Kotierungsreglement festgelegten Rechnungslegungsvorschriften, die Publikationspflichten und die Regeln über die Ad-hoc-Publizität erfüllen. Überwachung und Durchsetzung der Transparenzvorschriften werden durch die SWX Swiss Exchange vorgenommen.

5. Zusammenhang mit öffentlichen Unternehmungen?

Es gibt keinerlei Parallelen oder Zusammenhänge zwischen der Swissair Group und den mehrheitlich oder vollständig im

Suite à la restructuration de Swissair et à la création d'une holding, le Conseil fédéral a décidé, le 9 avril 1997, de concentrer la participation de la Confédération sur SAir Group. Une telle participation se fonde sur le nouvel article 102 de la loi sur l'aviation révisée qui habilite la Confédération à prendre une participation dans les entreprises exploitant des aérodromes et dans les entreprises de transport aérien lorsque l'intérêt général le justifie.

A l'heure actuelle, le capital-actions de Swissair Group s'élève à 877,4 millions de francs. La Confédération (y compris la Caisse fédérale de pensions) y participe à hauteur de 27,4 millions de francs (3,1 pour cent). Le canton de Zurich, avec une participation de 3 pour cent, et la Confédération sont les deux plus gros actionnaires individuels. Le 6 août 2001, l'ensemble des actions détenues par la Confédération représentait quelque 34 millions de francs, sa valeur nominale figurant au bilan sous la rubrique patrimoine administratif.

La Confédération a été représentée au conseil d'administration de SAir Group jusqu'au printemps 1999, en règle générale par le secrétaire général du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication et un membre de la direction générale des CFF ou des PTT. Le retrait des représentants de la Confédération est la conséquence directe de l'abrogation de l'article 103 de la loi sur l'aviation. Le Conseil fédéral n'a aucune raison de revenir sur sa décision, prise à la lumière de la révision de la loi sur l'aviation dissociant la Confédération de Swissair, et de revendiquer une nouvelle représentation au sein du conseil d'administration de SAir Group. Nous ne sommes pas persuadés que la Confédération aurait été en mesure d'exercer davantage d'influence sur les résultats de Swissair par le biais de représentants au conseil d'administration.

3. Assainissement et avenir de Swissair Group et répercussions sur la place économique suisse

Tant Swissair Group que l'aéroport de Zurich revêtent une importance économique essentielle pour la Suisse. Le Conseil fédéral partage les soucis de maintenir les emplois dans Swissair Group. En sa qualité d'actionnaire, il soutiendra toute solution qui visera à obtenir le maximum de valeur ajoutée en Suisse. Il estime cependant qu'il n'appartient pas à la Confédération d'assainir ni de subventionner Swissair Group avec l'argent des contribuables.

La Confédération a toujours pour tâche de créer les conditions générales favorables pour toutes les entreprises de transport aérien, dont Swissair (droits de trafic, accord bilatéral avec l'UE, extension des aéroports, etc.). Du point de vue de la politique économique et de celle des transports, elle est intéressée à ce que la Swissair Group soit une entreprise saine, étant donné qu'elle représente un facteur essentiel pour le pôle économique suisse et qu'elle génère, directement ou indirectement, un nombre élevé d'emplois.

Une appréciation adéquate ne sera toutefois possible qu'en automne lorsque la nouvelle stratégie du groupe Swissair apparaîtra plus clairement.

4. Surveillance des holdings

Selon la législation aéronautique, les entreprises de transport aérien doivent annoncer à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) tout projet de fusion ou de rachat ainsi que toute modification importante dans la détention de participations. Le Conseil fédéral ne voit pas la nécessité de prendre des mesures qui iraient au-delà de cette obligation d'annoncer.

S'agissant du contrôle boursier, il convient de préciser que Swissair Group, en tant que société cotée au SWX Swiss Exchange, est soumis au règlement de cotation de cet organisme. Par rapport au droit des obligations, ce règlement comporte des dispositions plus sévères, conformes aux normes internationales. Swissair Group est donc tenu de satisfaire aux exigences du règlement relatives à la présentation des comptes, aux obligations de publier et aux règles de publicité ad hoc. La surveillance et l'imposition des dispositions sur la transparence incombent au SWX Swiss Exchange.

Eigentum des Bundes befindlichen Gesellschaften SBB, Post und Swisscom. Diese drei Unternehmungen werden durch strategische Ziele des Bundesrates geführt, welche auch Leitplanken für allfällige Kooperationen und Beteiligungen enthalten. Demgegenüber war die Swissair bzw. die Swissair Group schon immer eine privatrechtliche Aktiengesellschaft mit heute geringem Aktienanteil des Bundes. Die Unternehmensziele werden ausschliesslich durch die Konzernleitung und den Verwaltungsrat bestimmt.

6. Aussenpolitische Dimension

Es besteht kein rechtlicher Zusammenhang zwischen den Auslandaktivitäten der Swissair Group und Verträgen zwischen der Schweiz und anderen Staaten. Die vom Bundesamt für Zivilluftfahrt ausgehandelten bilateralen Verträge über den Luftverkehr schaffen die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen für den gesamten Linienluftverkehr von und nach der Schweiz; diese kommen auch anderen schweizerischen Luftverkehrsunternehmen zugute. Der Bundesrat hat auch keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass politische Zusammenhänge hergestellt werden. Er beobachtet jedoch laufend die Entwicklung und steht bei Bedarf auch in Kontakt zu ausländischen Regierungen.

5. Y a-t-il un rapport avec des entreprises publiques?

Il n'y a aucun parallèle ni de rapports entre Swissair Group et les entreprises totalement ou partiellement aux mains de la Confédération, que ce soient les CFF, la Poste ou Swisscom. Elles sont gérées selon les objectifs stratégiques définis par le Conseil fédéral qui comportent des lignes directrices au sujet d'éventuelles coopérations ou participations. Par contre Swissair (puis Swissair Group) a toujours été une société anonyme de droit privé, avec certes une participation minimale de la Confédération à son capital-actions. Il incombe exclusivement à la direction du groupe de définir les objectifs de l'entreprise.

6. Dimension de politique extérieure

Il n'y a aucun rapport juridique entre les activités de Swissair Group à l'étranger et les accords conclus entre la Suisse et d'autres Etats. Les accords de trafic aérien négociés par l'OFAC créent les conditions-cadres en matière de droits de trafic pour l'ensemble des vols de ligne en provenance ou au départ de la Suisse; les autres entreprises de transport aérien en bénéficient également. Rien ne laisse présumer à notre avis que des liens soient établis au plan politique. Nous observons toutefois l'évolution en permanence et, si nécessaire, assurons le contact avec les gouvernements étrangers.

01.3375

Postulat Kurrus Paul. Schweizerische Luftfahrtpolitik

Eingereichter Text 21.06.01

Der Bundesrat wird aufgefordert, dem Parlament bis Ende 2001 einen Bericht über den Beitrag des Bundes zur Verwirklichung einer prospektiven schweizerischen Luftfahrtpolitik vorzulegen.

Mitunterzeichner

Cavalli Franco, Frey Walter, Maitre Jean-Philippe, Pelli Fulvio, Scheurer Rémy (5)

Begründung

Eine leistungsfähige Infrastruktur und effiziente Flugverbindungen mit wichtigen ausländischen Wirtschaftszentren und der damit verbundenen Standortattraktivität sind für wirtschaftliche Prosperität und den Wohlstand der Bevölkerung eines Landes von entscheidender Bedeutung.

Der letzte Bericht des Bundesrates zur Luftfahrt der Schweiz wurde dem Parlament im Jahre 1953 vorgelegt. Seither hat sich der Verkehrsträger Luftfahrt weiterentwickelt und in verschiedenen Bereichen eine entscheidende verkehrs- und gesellschaftspolitische Bedeutung erlangt. Dies wurde durch die jüngsten Ereignisse rund um den Landesflughafen Zürich besonders deutlich. Lärmgrenzwerte für Landesflughäfen, finanzielle Probleme der Swissair Group, Staatsvertragsverhandlungen mit Deutschland sowie die fünfte Ausbaustufe sind nur einige Stichworte dazu.

Das Luftfahrtgesetz regelt im Wesentlichen nur die Aufsicht über die Zivilluftfahrt. Im Gegensatz zu anderen Staaten in Europa, aber auch im Gegensatz zum Verkehr auf Schiene und Strasse, fehlt im konzeptionellen Sinn aber eine breit abgestützte schweizerische Luftfahrtpolitik, an der sich eine gesunde Entwicklung dieses Verkehrsträgers orientieren kann. Eine solche langfristig verlässliche Prospektive ist auch für die Investitionssicherheit der Luftfahrtbetreiber und des Wirtschaftsstandorts Schweiz unerlässlich.

Im kürzlich vom Bundesrat verabschiedeten Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt sind zwar zahlreiche Elemente einer solchen nationalen, koordinierten Luftfahrtpolitik enthalten, eine parlamentarische Debatte darüber hat aber leider nicht stattgefunden; der verlangte Bericht bietet deshalb gute Gelegenheit, dies nachzuholen.

Im Bericht sollen insbesondere Aussagen zu folgenden Themen enthalten sein:

1. Behauptung der Luftfahrt als Gesamtsystem und öffentlicher Verkehrsträger;
2. Wahrnehmung des gesamtschweizerischen öffentlichen Interesses an einer wettbewerbsfähigen Luftfahrt;
3. Sicherstellung einer «Grundversorgung» mit effizientem Lufttransport (Service public);
4. Umsetzung einer gesamtschweizerischen Infrastrukturpolitik für die drei Landesflughäfen, die Regionalflugplätze und die Flugfelder;
5. Gleichbehandlung der Luftfahrt gegenüber anderen Verkehrsträgern, u. a. bei deren Finanzierung und bei der Anwendung von Schutzmassnahmen vor übermässigen Immissionen;
6. Beitrag des Bundes zur effizienten Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern;
7. Vertretung der schweizerischen Luftfahrtinteressen im Ausland;
8. Massnahmen zur Sicherstellung ausreichender Kapazität in der Luftfahrt;
9. Beitrag des Bundes zur beruflichen Ausbildung in der Luftfahrt.

01.3375

Postulat Kurrus Paul. Politique suisse en matière de transport aérien

Texte déposé 21.06.01

Le Conseil fédéral est invité à remettre au Parlement, d'ici à la fin de l'année, un rapport sur la contribution de la Confédération à la mise en place d'une politique suisse des transports aériens axée sur l'avenir.

Cosignataires

Cavalli Franco, Frey Walter, Maitre Jean-Philippe, Pelli Fulvio, Scheurer Rémy (5)

Développement

Une infrastructure moderne, des vols à destination des grands centres économiques étrangers et des avantages pour les entreprises sont trois atouts sans lesquels un pays ne saurait être prospère.

Le dernier rapport du Conseil fédéral au Parlement sur l'aviation suisse date de 1953. Depuis, l'aviation civile s'est considérablement développée et elle est devenue un vrai phénomène de société. On l'a vu dernièrement avec les difficultés que connaît l'aéroport de Zurich: valeurs limites du bruit, problèmes financiers de Swissair, négociations avec le gouvernement allemand sur le survol à basse altitude de quelques communes, cinquième étape de l'agrandissement de l'aéroport.

La loi fédérale sur l'aviation règle essentiellement la surveillance de l'aviation civile. Contrairement aux autres pays européens, mais aussi à ce qu'elle a fait pour les trafics routier et ferroviaire, la Suisse ne s'est pas dotée d'une politique consensuelle des transports aériens digne de ce nom qui aurait pu servir de référence. Or, aucune compagnie aérienne pas plus que la place économique suisse ne peut investir sans perspective fiable, axée sur le long terme.

Si le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique adopté récemment par le Conseil fédéral contient bon nombre d'éléments d'une politique nationale et coordonnée des transports aériens, il n'a malheureusement pas fait l'objet d'un débat aux Chambres fédérales. Le rapport que je réclame donnera donc l'occasion d'y remédier.

Ce rapport traitera notamment les points suivants:

1. reconnaissance du fait que la navigation aérienne est devenue un moyen de transport public et un système formant un tout;
2. réaffirmation du fait que l'existence de transports aériens compétitifs est dans l'intérêt du pays;
3. garantie d'une offre de base au titre du service public;
4. mise en place d'une politique nationale de l'infrastructure aérienne (aéroports nationaux, aérodromes régionaux, champs d'aviation);
5. égalité de traitement pour la navigation aérienne face aux autres moyens de transport (p. ex. en matière de financement et de recours aux mesures antibruit et antipollution);
6. subventions de la Confédération destinées à assurer une mise en réseau de la navigation aérienne avec les autres moyens de transport;
7. défense des intérêts de la Suisse en la matière à l'étranger;
8. mesures destinées à assurer des capacités suffisantes à la navigation aérienne;
9. subventions de la Confédération versées au titre de la formation du personnel.

Réponse du Conseil fédéral 07.11.01

En raison de la situation dans laquelle l'aviation civile suisse se trouve actuellement, suite à la crise de Swissair, le rap-

Antwort des Bundesrates 07.11.01

Wegen den Umständen, in denen sich die schweizerische Zivilluftfahrt nach den Entwicklungen bei der Swissair befindet, kann der Bericht über den Beitrag des Bundes zur Verwirklichung einer prospektiven schweizerischen Luftfahrtpolitik zwar nicht bis Ende 2001 erstellt werden, er wird dem Parlament jedoch noch in der laufenden Legislaturperiode vorgelegt.

Erklärung des Bundesrates 07.11.01

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

port demandé par l'auteur du postulat ne pourra pas être établi d'ici à la fin de l'année 2001. Il sera adressé au Parlement dans le courant de la législature.

Déclaration du Conseil fédéral 07.11.01

Le Conseil fédéral est prêt à accepter le postulat.

01.3408

Interpellation Grobet Christian. Zukunft der Swissair?

Eingereichter Text 22.06.01

Die Situation der Swissair erregt immer mehr Besorgnis. Denn der Verwaltungsrat der Swissair hat sich in einer selbstmörderischen Vorwärtsstrategie an ausländischen Fluggesellschaften beteiligt, deren finanzielle Situation katastrophal ist. Wenn die Swissair Konkurs anmelden würde, so wäre dies, angesichts der Bedeutung unserer nationalen Fluggesellschaft für die Schweizer Wirtschaft und Verkehrspolitik, eine regelrechte Katastrophe für das ganze Land.

Was gedenkt der Bundesrat zu tun, um zur Rettung der Swissair beizutragen? Diese Frage stellt sich, auch wenn der Verwaltungsrat der Swissair die Verantwortung für diese Situation trägt. Denn die Schweizer Bevölkerung sollte nicht darunter leiden müssen. Beabsichtigt der Bundesrat, zur Refinanzierung der Swissair beizutragen, namentlich mittels der Gewährung eines Darlehens?

Mitunterzeichner

Spielmann Jean, Zisyadis Josef

(2)

Antwort des Bundesrates 05.09.01

Artikel 23 des Freihandelsabkommens von 1972 besagt, dass jede staatliche Beihilfe, die den Wettbewerb durch Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige verfälscht oder zu verfälschen droht, mit dem Abkommen unvereinbar ist. Noch zwingenderen Verpflichtungen werden die Vertragsparteien nach dem Inkrafttreten des Abkommens vom 21. Juni 1998 zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr unterworfen sein. Jede von ihnen wird dann für die Überwachung und Einhaltung dieser Vorschriften verantwortlich sein. Schon nur vom internationalen Recht her wäre also eine eventuelle staatliche Unterstützung für die Swissair problematisch.

Der Bundesrat kennt die grossen Schwierigkeiten, mit denen die Swissair konfrontiert ist, und verfolgt aufmerksam, wie sich die Lage weiterentwickelt. Nichtsdestoweniger hat der Bundesrat Vertrauen in die Fähigkeit des Unternehmens, die Situation aus eigener Kraft zu meistern. Davon sind im Übrigen auch die Spitzenmanager der Swissair überzeugt.

01.3408

Interpellation Grobet Christian. Quel avenir pour Swissair?

Texte déposé 22.06.01

La situation de Swissair devient de plus en plus préoccupante en raison de la situation désastreuse de ses participations étrangères consécutives à la politique suicidaire de fuite en avant de son conseil d'administration. Un dépôt du bilan de Swissair serait une véritable catastrophe nationale, vu l'importance de notre compagnie nationale d'aviation pour l'économie suisse et notre politique des transports.

Que compte faire le Conseil fédéral pour contribuer au sauvetage de Swissair, même si c'est son conseil d'administration qui est responsable de cette situation dont la population ne doit, toutefois, pas être la victime? Le Conseil fédéral envisage-t-il de contribuer au refinancement de Swissair, notamment par l'octroi d'un prêt?

Cosignataires

Spielmann Jean, Zisyadis Josef

(2)

Réponse du Conseil fédéral 05.09.01

L'Accord de libre-échange de 1972 précise à son article 23 que toute aide publique qui fausse ou menace de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises est incompatible avec l'accord. Lorsque l'Accord du 21 juin 1998 entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien entrera en vigueur, les obligations des parties contractantes seront encore plus contraignantes. Chacune des parties sera responsable de la surveillance et du respect de ces règles. Une éventuelle aide étatique à Swissair serait donc problématique en regard du droit international déjà.

Le Conseil fédéral connaît les profondes difficultés auxquelles Swissair est confrontée. Il suit avec attention l'évolution de la situation. Le Conseil fédéral n'en demeure pas moins confiant dans la capacité de l'entreprise de maîtriser la situation par ses propres moyens. C'est d'ailleurs également la conviction de ses dirigeants.

01.3605

Motion sozialdemokratische Fraktion. Zukunft der Swissair-Gruppe

Eingereichter Text 05.10.01

Der Bundesrat wird beauftragt, den eidgenössischen Räten eine dringliche Vorlage zu unterbreiten, mit welcher eine umfassende spezialgesetzliche Grundlage (Lex Swissair) geschaffen wird für:

1. die mittel- und langfristige Sicherstellung und Regelung des schweizerischen Flugbetriebes sowie dessen Finanzierung, wobei insbesondere die Beteiligung und Mitbestimmung des Bundes an einer schweizerischen Luftfahrtgesellschaft zu definieren ist;
2. die Abwicklung des Nachlassverfahrens über sämtliche Unternehmensteile der Swissair-Gruppe, wobei insbesondere zu regeln ist, dass:
 - 2.1 die Auflösung der Swissair-Gruppe in einem geordneten Rahmen unter weitgehender Schonung von Arbeitsplätzen erfolgt;
 - 2.2 die Vorlage eines ausreichenden Sozialplans als Voraussetzung für die Genehmigung eines Nachlassvertrages gilt;
 - 2.3 die Übernahme der Crossair-Aktien durch die UBS und CS nicht realisiert bzw. rückgängig gemacht wird;
 - 2.4 die Ansprüche gegenüber den Verantwortlichen des Swissair-Debakels in einem einfachen und raschen Verfahren durch den Bund durchgesetzt werden.

Begründung

Der Niedergang der Swissair und namentlich die Entwicklung in den letzten Tagen und Wochen haben gezeigt, dass die Verantwortlichen der Swissair und die neu mehrheitlich an der Crossair beteiligten Grossbanken UBS und CS nicht in der Lage oder nicht willens sind, ihre volkswirtschaftliche Verantwortung wahrzunehmen.

Die SP-Fraktion fordert den Bundesrat deshalb auf, die gesetzlichen und finanzrechtlichen Grundlagen zu schaffen, welche es dem Bund erlauben, bei der Bewältigung der in diesem Ausmass für unser Land verheerenden Krise die Federführung zu übernehmen und zu handeln.

Der Bundesrat hat durch seinen Entscheid, die Wiederaufnahme des Flugbetriebes und dessen Weiterführung bis zum 28. Oktober 2001 mit staatlichen Mitteln in der Höhe von 450 Millionen Franken zu garantieren, gezeigt, dass er gewillt ist, in diesem für die Wirtschaft unseres Landes wichtigen Sektor Verantwortung zu übernehmen. Es ist jedoch undenkbar, dass der Bund als reiner Geldgeber auftritt, die strategischen Entscheide über die Zukunft der Luftfahrt in der Schweiz jedoch denjenigen Kreisen überlässt, welche in diesen Tagen den Tatbeweis erbracht haben, dass es ihnen an der erforderlichen volkswirtschaftlichen Verantwortung mangelt. Es braucht einen gesetzlichen Rahmen, um zu verhindern, dass die Schweiz auf Dauer in eine schwere wirtschaftliche Krise abrutscht; dies mit für die öffentliche Hand unabsehbaren finanziellen Belastungen:

- durch massive Arbeitsplatzverluste und die entsprechenden Folgen bei der Arbeitslosenversicherung;
- durch Ansprüche ausländischer Fluggesellschaften und der hinter ihnen stehenden Staaten;
- durch ausstehende Mehrwertsteuern und Sozialversicherungsbeiträge;
- durch nicht bezahlte Landegebühren;
- durch Konkurse zahlreicher Zulieferfirmen.

Mit der von der SP-Fraktion verlangten spezialgesetzlichen Regelung (Lex Swissair) ist der schweizerische Flugverkehr sowie dessen Finanzierung mittel- und langfristig sicherzustellen und zu regeln. Dazu gehört die temporäre Kontrolle des Bundes über eine neue Fluggesellschaft, basierend auf den überlebensfähigen Teilen der Swissair-Gruppe inklusive Crossair. Dies kann durch die Übernahme einer Aktienmehrheit an der neuen Gesellschaft oder durch die Erteilung eines

01.3605

Motion groupe socialiste. Avenir du groupe Swissair

Texte déposé 05.10.01

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre aux Chambres fédérales un projet urgent en vue de la création d'une base légale spéciale (lex Swissair) dans le but:

1. de garantir et de réglementer à moyen et long termes le transport aérien suisse et son financement, la question de la participation de la Confédération à une compagnie aérienne suisse et celle de son droit de codécision devant notamment être définies;
2. d'étendre le sursis concordataire à tous les secteurs du groupe Swissair; à cet égard, il faudra notamment veiller à ce que:
 - 2.1 la dissolution du groupe Swissair s'effectue dans de bonnes conditions permettant, dans la mesure du possible, le maintien des emplois;
 - 2.2 le concordat ne soit approuvé que sous réserve d'un plan social suffisant;
 - 2.3 la reprise des actions Crossair par l'UBS et le CS n'ait pas lieu ou qu'elle soit annulée;
 - 2.4 la Confédération fasse valoir ses prétentions à l'égard des responsables de la débâcle de Swissair dans le cadre d'une procédure simple et rapide.

Développement

La débâcle de Swissair et, notamment, les événements récents ont montré que les responsables de Swissair et les grandes banques UBS et CS, qui sont à présent actionnaires majoritaires de Crossair, ne sont pas en mesure d'assumer leur responsabilité économique ou qu'elles ne sont pas disposées à le faire.

Le groupe socialiste charge, par conséquent, le Conseil fédéral de créer les bases légales et financières nécessaires afin que la Confédération soit autorisée à intervenir et à diriger les opérations dans le but de juguler cette crise si dévastatrice pour notre pays.

Par sa décision de garantir la reprise des vols et leur poursuite jusqu'au 28 octobre 2001, grâce à un montant de 450 millions de francs versé par l'Etat, le Conseil fédéral a montré qu'il entendait assumer des responsabilités dans ce secteur important pour l'économie de notre pays. Il serait toutefois inconcevable que la Confédération ne soit qu'un bailleur de fonds, en l'occurrence, et qu'elle délègue les décisions stratégiques sur l'avenir de l'aviation suisse aux milieux qui, ces derniers jours, ont prouvé qu'ils n'avaient aucun sens de leurs responsabilités économiques. Il faut un cadre juridique afin d'éviter que la Suisse ne se retrouve en proie à une crise économique grave entraînant des conséquences financières imprévisibles pour les pouvoirs publics, du fait:

- de suppressions d'emplois massives et de leurs conséquences pour l'assurance-chômage;
- des prétentions que pourraient faire valoir des compagnies aériennes étrangères et les Etats concernés;
- des taxes sur la valeur ajoutée et des cotisations aux assurances sociales impayées;
- des taxes d'atterrissage non acquittées;
- de la faillite de nombreux fournisseurs de Swissair.

La base légale spéciale (lex Swissair) que demande le groupe socialiste doit permettre de garantir et de réglementer le transport aérien suisse ainsi que son financement à moyen et long termes. Il faudrait, en outre, que la Confédération contrôle temporairement une nouvelle compagnie aérienne constituée à partir des secteurs viables du groupe Swissair, y compris Crossair. Cela pourrait se faire par la reprise d'une majorité des actions de la nouvelle compagnie ou l'octroi d'un mandat de prestations lié à des droits de participation définis dans la loi. En outre, il s'agit d'assurer que



Leistungsauftrages verbunden mit gesetzlich umschriebenen Mitbestimmungsrechten realisiert werden. Sodann ist die geordnete Abwicklung des Nachlassverfahrens der Swissair-Gruppe sicherzustellen; dies mit dem Ziel, möglichst grosse Teile der bisherigen Swissair-Gruppe in der neuen Unternehmung zu erhalten, die Rechte des Personals zu schützen und die am Debakel Verantwortlichen ins Recht zu fassen.

Im Weiteren ist dabei sicherzustellen, dass:

- die Flugrechte, die bisher bei der Swissair waren, neu mit Auflagen und Leistungsaufträgen verbunden werden;
- die dem Bund durch die Misswirtschaft der Swissair entstandenen und noch entstehenden Kosten ganz oder teilweise durch flugspezifische Abgaben gedeckt werden (z. B. Zuschlag pro Flug und Passagier);
- der Bundesrat als Vertreter des Aktionärs Bund umgehend mit den für das Debakel verantwortlichen Verwaltungsräten, wie Thomas Schmidheiny, Bénédic Hentsch, Lukas Mühlemann, Vreni Spoerry, Andres Leuenberger, Eric Honegger usw., Verhandlungen über einen substantziellen finanziellen Beitrag an die verursachten Schäden im Rahmen ihrer aktienrechtlichen Verantwortlichkeit aufnimmt. Parallel dazu ist die gesetzliche Grundlage zu schaffen, dass diese Ansprüche durch den Bund in einem einfachen und raschen Verfahren durchgesetzt werden können, falls keine Einigung erzielt wird;
- die Mitbestimmungsrechte der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Swissair und der neuen Fluggesellschaft gesetzlich geregelt werden;
- die politisch sensiblen Verbindlichkeiten gegenüber dem Ausland erfüllt werden. Der Bundesrat hat die Führungsverantwortung für eine einvernehmliche Regelung zu übernehmen.

Durch das Swissair-Debakel ist die Grossregion Zürich besonders betroffen. Der Bundesrat hat deshalb darauf hinzuwirken, dass sich der Kanton und die Stadt Zürich, im gleichen Ausmass wie der Bund, an den erforderlichen Massnahmen beteiligen. Der Bundesrat hat in diesem Sinne mit der Zürcher Kantonsregierung und dem Stadtrat von Zürich Verhandlungen aufzunehmen.

Schliesslich hat der Bundesrat den Druck auf die Grossbanken zu erhöhen, damit sich diese an einer volkswirtschaftlich verträglichen Gesamtlösung für die Swissair beteiligen.

In Anbetracht der Dringlichkeit der Sache erwartet die SP-Fraktion, dass der Bundesrat im Hinblick auf die ausserordentliche Session der eidgenössischen Räte im Sinne dieser Motion die erforderlichen dringlichen Vorlagen unterbreitet.

Antwort des Bundesrates 07.11.01

Im Anschluss an das so genannte Grounding der Swissair-Flotte von Anfang Oktober hat sich der Bundesrat intensiv mit den Problemen der Swissair und der Zukunft der schweizerischen Luftfahrtindustrie beschäftigt. Er setzte dafür eine Task Force ein, die aus Vertretern der beteiligten Departemente, Fluggesellschaften, Flughäfen, Sozialpartner sowie weiterer interessierter Kreise zusammengesetzt ist.

Der Bundesrat informiert über die Ergebnisse seiner Abklärungen und den Stand der Arbeiten wie folgt:

1. Sicherstellung und Regelung des schweizerischen Flugbetriebes und dessen Finanzierung

Nach Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b der Organisationsverordnung vom 6. Dezember 1999 für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, in Kraft seit dem 1. Januar 2000 (SR 172.217.1), hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt insbesondere nachfolgende Ziele zu verfolgen:

- a. Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards in der schweizerischen Zivilluftfahrt;
- b. Sicherstellung eines attraktiven, bedarfsgerechten Angebotes der schweizerischen Luftfahrt durch die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrtunternehmen im schweizerischen und internationalen Umfeld;
- c. Sicherstellung einer langfristigen, aktiven Rolle der Schweiz im internationalen Luftverkehr.

le sursis concordataire du groupe Swissair se déroulera dans de bonnes conditions, afin qu'un maximum de secteurs du groupe soient maintenus dans le cadre de la nouvelle entreprise, que les droits du personnel soient protégés et que les responsables de la débâcle soient traduits en justice.

En outre, il convient de garantir que:

- les droits de trafic dont Swissair était jusqu'à présent titulaire seront dorénavant liés à des charges et à des mandats de prestations;
- tout ou partie des coûts que la Confédération a déjà assumés et qu'elle continue d'assumer en raison de la mauvaise gestion de Swissair seront couverts par des taxes frappant les vols (p. ex. supplément par vol et par passager);
- le Conseil fédéral, qui représente l'actionnaire qu'est la Confédération, entamera immédiatement des pourparlers avec les administrateurs à l'origine de la débâcle, notamment Thomas Schmidheiny, Bénédic Hentsch, Lukas Mühlemann, Vreni Spoerry, Andres Leuenberger, Eric Honegger, etc., au sujet d'une participation financière substantielle à la réparation des dommages qu'ils ont causés en tant que responsables en vertu de la législation sur les sociétés anonymes, et qu'une base légale sera créée, afin que la Confédération puisse faire valoir ses prétentions dans une procédure simple et rapide, au cas où il n'y aurait pas entente;
- les droits de codécision des collaborateurs de Swissair et de la nouvelle compagnie seront fixés dans la loi;
- les engagements politiquement délicats à l'égard de l'étranger seront respectés; le Conseil fédéral doit diriger les opérations afin que cette question soit réglée de manière satisfaisante pour tous.

La région zurichoise est particulièrement touchée par la débâcle de Swissair. Le Conseil fédéral est, par conséquent, chargé de veiller à ce que le canton et la Ville de Zurich participent aux mesures nécessaires dans des proportions égales à celles de la Confédération. Dans ce but, il est appelé à entamer des pourparlers avec les exécutifs du canton et de la Ville de Zurich.

Enfin, le Conseil fédéral est chargé de faire davantage pression sur les grandes banques afin qu'elles participent à une solution globale économiquement acceptable pour Swissair. Etant donné l'urgence de la question, le groupe socialiste attend du Conseil fédéral qu'il soumette aux Chambres fédérales, en prévision de la session extraordinaire, les projets urgents demandés aux termes de la présente motion.

Réponse du Conseil fédéral 07.11.01

Après que la flotte Swissair est restée clouée au sol au début du mois d'octobre, nous avons examiné minutieusement les problèmes de la compagnie et l'avenir de l'industrie aéronautique suisse. Pour ce faire, nous avons constitué une task force composée de représentants des départements concernés, des compagnies aériennes, des aéroports, des partenaires sociaux ainsi que d'autres milieux intéressés.

Nous vous exposons ci-dessous les premiers résultats et l'état d'avancement des travaux:

1. Garantir et réglementer le transport aérien suisse de même que son financement

En vertu de l'article 7 alinéa 2 lettre b de l'ordonnance du 6 décembre 1999 sur l'organisation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (RS 172.217.1), en vigueur depuis le 1er janvier 2000, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) poursuit notamment les objectifs suivants:

- a. garantir un niveau de sécurité élevé dans l'aviation civile suisse;
- b. garantir une offre attrayante et conforme aux besoins dans le domaine de l'aviation civile en renforçant la compétitivité des entreprises suisses de transport aérien aux niveaux national et international;
- c. faire en sorte que la Suisse joue à long terme un rôle actif dans le transport aérien international.

En créant des conditions-cadres favorables (droits de trafic, accord bilatéral sur le transport aérien avec la CE,

Der Bund sorgt mit der Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für sämtliche schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften (Luftverkehrsrechte, bilaterales Luftverkehrsabkommen mit der EG, Ausbau der Flughäfen usw.) dafür, dass diese möglichst optimale Voraussetzungen für einen erfolgreichen Betrieb vorfinden. Mit diesen Vorgaben wird die von der Motionärin verlangte mittel- und langfristige Sicherstellung und Regelung der schweizerischen Zivilluftfahrt bezweckt. Die Schaffung einer spezialgesetzlichen Norm erübrigt sich.

Was die Finanzierung des Flugbetriebes namentlich mittels Beteiligung und Mitbestimmung des Bundes an schweizerischen Luftverkehrsunternehmen anbetrifft, so sieht das Luftfahrtgesetz (LFG; SR 748.0) unter dem Titel «Förderung der Luftfahrt» zwei mögliche Beteiligungsformen des Bundes vor. Es handelt sich einerseits um Leistungen des Bundes an Linienbetriebe und Flugplätze (Art. 101 und 101a LFG), andererseits um Beteiligungen des Bundes an Flugplatz- oder Luftverkehrsunternehmungen (Art. 102 LFG).

Im Zusammenhang mit der Swissair-Krise wurde bereits Artikel 101 LFG als Gesetzesgrundlage sowohl für die Sicherstellung von Haftpflichtansprüchen Dritter auf der Erde gegenüber schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften bis zu zwei Milliarden Franken als auch für die Gewährung zweier Überbrückungsdarlehen in Höhe von 450 Millionen und maximal einer Milliarde Franken (Bundesratsbeschlüsse vom 3., 5. und 22. Oktober 2001) herangezogen. Artikel 102 LFG diente als Rechtsgrundlage für die Beteiligung des Bundes von maximal 20 Prozent (etwa 600 Millionen Franken) am Eigenkapital an der neuen schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft (Bundesratsbeschluss vom 22. Oktober 2001). Damit ist sichergestellt, dass der Bund sich aufgrund der im LFG vorgesehenen Rechtsgrundlagen bereits heute massgeblich an schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften beteiligen kann. Eine zusätzliche Gesetzesnorm ist überflüssig. Abzulehnen sind flugspezifische Abgaben zur Deckung der vom Bund übernommenen Kosten. Eine Abgabe auf Swissair- bzw. Crossair-Flügen würde die Auslastung dieser Flüge verschlechtern, was wiederum höhere Kosten zur Folge hätte. Eine allgemeine flugspezifische Abgabe lässt sich mit den Sanierungskosten nicht begründen und würde die bereits höchst angespannte Marktsituation in der Zivilluftfahrt noch zusätzlich verschärfen.

Was die Erfüllung von Verbindlichkeiten gegenüber dem Ausland anbetrifft, so fallen diese wie alle Verbindlichkeiten in die Nachlassmasse der SAir Group bzw. der Swissair. Eine Privilegierung einzelner ausländischer Gläubiger, z. B. durch Sicherstellung ihrer Forderungen durch den Bund, wäre angesichts der für alle Gläubigerkategorien zu erwartenden Verluste höchst problematisch und kaum zu rechtfertigen.

Es ist nicht Sache des Bundes, sich auf der operativen Ebene an der Geschäftsführung eines Luftverkehrsunternehmens zu beteiligen. Da der Bund sich mit 600 Millionen Franken als Aktionär an der neuen Gesellschaft beteiligt, wird er aber selbstverständlich darauf hinwirken, dass das Ziel seiner Beteiligung (Erhaltung einer interkontinental tätigen nationalen Fluggesellschaft) erreicht wird.

Nachdem sich neben dem Bund insbesondere auch der Kanton Zürich im Umfang von 300 Millionen Franken sowie die Stadt Zürich mit weiteren 50 Millionen Franken und die Grossbanken mit insgesamt 350 Millionen Franken bei der Kapitalerhöhung der neuen Fluggesellschaft beteiligen, ist die Forderung der Motionärin nach einem weiteren Einbezug des Kantons und der Stadt Zürich sowie der Grossbanken erfüllt.

Die von der Motionärin verlangte Schaffung einer spezialgesetzlichen Grundlage (Lex Swissair) zur mittel- und langfristigen Sicherstellung und Regelung des schweizerischen Flugbetriebes ist somit nicht erforderlich.

2. Abwicklung des Nachlassverfahrens über die Unternehmenseinheiten der Swissair-Gruppe

2.1 Der Überbrückungskredit des Bundes in der Höhe von einer Milliarde Franken soll die Weiterführung des redimensionierten Swissair-Flugbetriebes bis Ende des Winterflugplans,

agrandissement des aéroports, etc.) pour toutes les compagnies aériennes suisses, la Confédération veille à leur fournir les moyens d'assurer au mieux leur exploitation. De la sorte, elle garantit et réglemente à moyen et long termes le transport aérien suisse, ainsi que le demande la motion. Il n'est donc pas nécessaire de créer une base légale spéciale.

En ce qui concerne le financement du transport aérien par la participation (incluant un droit de codécision) de la Confédération aux compagnies suisses d'aviation, la loi fédérale sur l'aviation civile (LA; RS 748.0) prévoit dans sa partie «Développement de l'aviation» deux formes de participation possibles: la Confédération peut fournir des prestations aux entreprises de ligne et aux aéroports (art. 101 et 101a LA), et elle peut participer à des entreprises exploitant des aéroports et à des entreprises de transport aérien (art. 102 LA).

Dans le cadre de la crise Swissair, l'article 101 LA a déjà été appliqué lorsqu'il s'est agi de couvrir à concurrence de deux milliards de francs les prétentions de tiers au sol, au titre de la responsabilité civile envers des compagnies aériennes suisses. Il l'a également été lors de l'octroi de deux crédits transitoires, l'un de 450 millions et l'autre de 1 milliard de francs au maximum (décisions du Conseil fédéral des 3, 5 et 22 octobre 2001). Quant à l'article 102 LA, il a servi de base légale pour la participation de la Confédération de 20 pour cent au plus au capital de la nouvelle compagnie aérienne (environ 600 millions de francs, décision du Conseil fédéral du 22 octobre 2001). Cette participation est d'ores et déjà rendue possible par l'actuelle LA et ne nécessite, par conséquent, pas de nouvelle norme légale.

La demande de taxes sur les vols pour couvrir les coûts pris en charge par la Confédération doit être rejetée. En effet, la perception de taxes sur les vols Swissair ou Crossair jusqu'à la fin de l'horaire d'hiver diminuerait la fréquentation des avions, augmentant du même coup les coûts pour le maintien des vols. Une taxe générale sur ceux-ci ne peut pas se justifier par les coûts d'assainissement et aggraverait encore davantage la situation très tendue sur le marché de l'aviation civile.

S'agissant des engagements contractés envers l'étranger, ceux-ci seront pris en compte, comme tous les autres, dans la masse en faillite de SAir Group ou de Swissair. Vu les pertes attendues pour toutes les catégories de créanciers, il serait très problématique et difficilement justifiable de privilégier certains créanciers étrangers, par exemple en faisant garantir leurs créances par la Confédération.

Il n'appartient pas à cette dernière de participer à la gestion d'une compagnie aérienne. Comme elle participera au capital de la nouvelle compagnie aérienne à raison de 600 millions de francs, elle s'efforcera, en tant qu'actionnaire, de faire en sorte que l'objectif de sa participation (maintenir une compagnie aérienne nationale active sur le plan intercontinental) soit atteint.

Outre la Confédération, le canton et la Ville de Zurich ainsi que les grandes banques contribueront à l'augmentation du capital de la nouvelle compagnie (canton: 300 millions de francs; ville: 50 millions; grandes banques: 350 millions); dès lors, la demande de mettre ces acteurs à contribution est déjà satisfaite.

Il n'est donc pas nécessaire de créer une base légale spéciale (lex Swissair), ainsi que le demande la motion, afin de garantir et de réglementer le transport aérien suisse à moyen et à long termes.

2. Déroulement de la procédure concordataire concernant les entreprises du groupe Swissair

2.1 Le crédit transitoire d'un milliard de franc octroyé par la Confédération a pour but de garantir le programme de vols réduit de Swissair jusqu'à la fin de l'horaire d'hiver, donc jusqu'à fin mars 2002. La «nouvelle Crossair» sera alors appelée à reprendre l'exploitation avec 26 long-courriers et 26 moyen-courriers supplémentaires. Ce plan devrait permettre de sauvegarder les emplois qui semblent garantis à long terme en vertu de calculs de rentabilité.

d. h. bis Ende März 2002, ermöglichen. Ziel der neuen, um die Crossair aufgebauten schweizerischen Fluggesellschaft ist es, ab diesem Zeitpunkt mit zusätzlichen 26 Lang- und 26 Kurzstreckenflugzeugen den Betrieb aufzunehmen. Damit sollen diejenigen Arbeitsplätze erhalten werden, die aufgrund von Wirtschaftlichkeitsberechnungen längerfristig als gesichert erscheinen.

2.1 Der Bundesrat ist sich der wirtschafts- und sozialpolitischen Bedeutung der aktuellen Situation bewusst. Aus diesem Grund hat der Chef EVD eine Task Force Swissair Personal eingesetzt, die sich in Zusammenarbeit mit den zuständigen kantonalen Behörden und den Sozialpartnern mit Fragen der Vermeidung von Arbeitslosigkeit als Folge der Swissair-Entlassungen und der Unterstützung von arbeitslos gewordenen Personen bei der Wiedereingliederung in den Arbeitsmarkt befasst.

2.2 Mit Ausnahme des Kabinenpersonals sind in den Gesamtarbeitsverträgen, welche für die Geschäftseinheiten der Swissair-Gruppe bestehen, Sozialpläne vorhanden. Für das Kabinenpersonal ist ein Sozialplan in Vorbereitung.

Für die Ausgestaltung von Sozialplänen sind jedoch die Sozialpartner zuständig. Offen ist insbesondere noch die Frage der Finanzierung. Zum heutigen Zeitpunkt kann allerdings noch nicht gesagt werden, wie viele Mittel für die Realisierung zur Verfügung stehen müssen, da die Erhebung der Zahl der Betroffenen im In- und Ausland pro Geschäftseinheit der Swissair-Gruppe noch im Gange ist. Zusätzlich müssen auch die Aktiven der verschiedenen Geschäftseinheiten eruiert werden. Falls Aktiven vorhanden sind, so sollte einer Überbrückungsfinanzierung für die Erfüllung der Sozialplanleistungen nichts im Wege stehen. Wo keine Aktiven vorhanden sind, wird sich weder der Bund noch die Arbeitslosenversicherung an der Finanzierung der Sozialpläne beteiligen.

2.3 Rückgängigmachung der Übernahme der Crossair-Aktien durch die UBS und CS

Gemäss der auch von den Grossbanken unterzeichneten Grundsatzvereinbarung verpflichten sich die UBS und die CS Group, keinerlei unternehmerische Kontrolle über die Crossair auszuüben und ihre Stimmrechte an der Generalversammlung nur zum Zwecke auszuüben, die Kapitalerhöhung zu beschliessen. Nach der Durchführung der Kapitalerhöhung wird keine der Parteien unternehmerische Kontrolle über die Crossair ausüben, und keine der beteiligten Parteien wird mit irgendeiner anderen Partei einen Aktionärsbindungsvertrag, Poolvertrag oder ähnliche Absprachen eingehen.

Damit ist sichergestellt, dass die Einflussnahme der beiden Banken beschränkt wird. Zudem ist festzuhalten, dass sich die beiden Grossbanken an der notwendigen Kapitalerhöhung von 2,74 Milliarden Franken lediglich mit 350 Millionen Franken beteiligen werden. Damit ist auch faktisch die Einflussnahme der Grossbanken beschränkt. Ohne diese Beteiligung der Banken wäre es nicht möglich gewesen, eine Lösung zur Finanzierung der neuen Fluggesellschaft zu finden.

2.4 Verfahren zur Durchsetzung der Ansprüche gegenüber den Verantwortlichen des Swissair-Debakels

Am 19. Juni 2001 hat das Bezirksgericht Zürich auf Begehren von Bund und Kanton Zürich für die SAir Group die Firma Ernst & Young AG als Sonderprüferin eingesetzt. Heute sind die Arbeiten, die Anfang August 2001 aufgenommen wurden, zu etwa 50 Prozent abgeschlossen. An sich sind die Kosten der Sonderprüfung nach Artikel 697g Absatz 2 OR von der geprüften Gesellschaft zu tragen. Wegen ihrer Liquiditätsprobleme hat aber SAir Group einzig den vom Richter verlangten Vorschuss von 250 000 Franken bezahlt. Sofern die Finanzierung nicht sichergestellt werden kann, ist die Fortsetzung der Sonderprüfung gefährdet. Es besteht dann die Gefahr, dass bereits gewonnene Erkenntnisse brachliegen. Die Geltendmachung von Verantwortlichkeitsansprüchen gegen Gesellschaftsorgane nach Artikel 754 OR würde dadurch erschwert. Andererseits befindet sich SAir Group seit dem 5. Oktober 2001 in Nachlassstundung. Damit ist für die Son-

Nous sommes conscients des enjeux économiques et sociaux en présence. C'est pourquoi le chef du DFE a constitué une task force Personnel Swissair. En collaboration avec les autorités cantonales compétentes et les partenaires sociaux, elle se penchera sur les efforts entrepris pour réduire le chômage, à la suite des licenciements décidés par Swissair, et aider les personnes ayant perdu leur poste à se réinsérer dans le marché de l'emploi.

2.2 Les conventions collectives de travail existantes pour les entités du groupe Swissair prévoient des plans sociaux. Seul le personnel de cabine fait encore exception, mais un plan social est en préparation.

Les modalités de ces plans sont du ressort des partenaires sociaux et il faudra notamment régler la question du financement. A l'heure actuelle, on ne connaît pas encore les montants nécessaires puisque l'on est encore en train de dénombrer les personnes concernées en Suisse et à l'étranger pour chaque unité du groupe. Par ailleurs, les actifs de ces unités devront être répertoriés. S'il en existe, rien ne s'opposera à un financement transitoire pour réaliser les plans sociaux. En cas contraire, ni la Confédération ni l'assurance-chômage ne participeront au financement des plans sociaux.

2.3 Annulation de la reprise des actions Crossair par l'UBS et le CS

Selon l'accord de principe signé par les grandes banques, l'UBS et le CS Group s'engagent à ne pas exercer de contrôle sur la gestion de Crossair et de n'user de leur droit de vote, lors de l'assemblée générale, que pour approuver l'augmentation de capital. Une fois celle-ci réalisée, aucune des parties n'exercera de contrôle sur la gestion de Crossair, ni ne conclura de contrat liant des actionnaires, de contrat de consortium ou d'autres accords similaires avec d'autres parties.

La prise d'influence des deux banques sera donc réduite. Précisons encore que la part des deux grandes banques à l'augmentation nécessaire du capital de 2,74 milliards de francs ne dépassera pas 350 millions de francs et que leur influence sera donc réduite. Sans leur participation, il n'aurait pas été possible de trouver une solution au financement de la nouvelle compagnie.

2.4 Procédure à l'encontre des responsables de la débâcle de Swissair

Le 19 juin 2001, à la demande de la Confédération et du canton de Zurich pour SAir Group, le tribunal de district de Zurich a désigné l'entreprise Ernst & Young SA comme contrôleur spécial. Aujourd'hui, environ la moitié de ce travail, commencé au début août, a été réalisée. En vertu de l'article 697g alinéa 2 CO, les coûts devraient être pris en charge par la société faisant l'objet du contrôle. Vu ses problèmes de liquidité, Swissair a uniquement versé l'avance de 250 000 francs exigée par le juge. Le financement n'étant pas garanti, la poursuite de l'examen est menacée. Les résultats obtenus risquent donc de ne servir à rien et il deviendrait plus difficile d'invoquer les dommages causés par les organes responsables de la société (art. 754 CO). Par ailleurs, SAir Group se trouve en sursis concordataire depuis le 5 octobre 2001. La donne a dès lors changé pour le contrôle spécial.

En cas de liquidation (concordat par abandon d'actif) ou de faillite, il appartient en premier lieu au liquidateur ou à l'administration de la faillite de demander des dommages et intérêts (art. 757 al. 1er CO). Si le liquidateur ou l'administration de la faillite renonce à exercer ces droits, ce sont d'abord les créanciers qui peuvent le faire. Le produit sert d'abord à couvrir les créances des créanciers demandeurs. Les actionnaires demandeurs participent uniquement à l'éventuel excédent (art. 757 al. 2 CO). En tant qu'actionnaire, la Confédération n'est donc plus guère intéressée au contrôle spécial. Toutefois, elle et le canton de Zurich ne se sont pas seulement engagés pour défendre leurs droits d'actionnaire, ils ont aussi demandé que les responsabilités soient élucidées. Nous souhaitons maintenir cet engagement et sommes donc disposés, avec les autres intéressés, à cofinancer

derprüfung eine neue Lage entstanden. Im Falle des Liquidationsvergleichs (Nachlass mit Vermögensabtretung) oder des Konkurses ist es zunächst Sache des Liquidators bzw. der Konkursverwaltung, Verantwortlichkeitsansprüche geltend zu machen (Art. 757 Abs. 1 OR). Verzichten Liquidator oder Konkursverwaltung auf die Geltendmachung, sind in erster Linie die Gläubiger dazu befugt. Das Ergebnis wird vorab zur Deckung der Forderungen der klagenden Gläubiger verwendet. Die Aktionäre nehmen nur an einem allfälligen Überschuss teil (Art. 757 Abs. 2 OR). Der Bund ist daher unter dem Gesichtspunkt seiner Aktionärsrechte kaum mehr an der Sonderprüfung interessiert. Bund und Kanton Zürich haben sich aber im Frühjahr 2001 nicht nur für die Wahrung ihrer Aktionärsrechte eingesetzt; sie haben sich darüber hinaus für die Klärung der Verantwortlichkeiten engagiert. An diesem politischen Engagement ist festzuhalten. Der Bundesrat ist deshalb bereit, sich zusammen mit anderen Interessierten finanziell an der Weiterführung der Sonderprüfung zu beteiligen. Er wird den Räten anlässlich der Sondersession entsprechend Antrag stellen.

Erklärung des Bundesrates 07.11.01

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

la poursuite du contrôle. Nous soumettrons donc aux Chambres une proposition dans ce sens lors de la session extraordinaire.

Déclaration du Conseil fédéral 07.11.01

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

01.3613

**Postulat Strahm Rudolf.
Zusätzliche Massnahmen
für das Swissair-Personal**

Eingereichter Text 05.10.01

Der Bundesrat wird beauftragt, im Zuge des Nachlassverfahrens der SAir Group weitergehende Massnahmen zugunsten des von Entlassungen bedrohten Swissair-Personals zu prüfen, die über die Sozialpläne hinausgehen. Namentlich vorzusehen sind die Bereitstellung eines Rahmenkredits des Bundes für Umschulungen, Weiterbildung und neu Arbeitszeitmodelle oder Zusatzmassnahmen aufgrund des Pilotartikels im Arbeitslosenversicherungsgesetz (Avig).

Mitunterzeichner

Fasel Hugo, Maillard Pierre-Yves, Rechsteiner Paul, Rennwald Jean-Claude, Tschäppät Alexander (5)

Begründung

1. Das Nachlassverfahren der SAir Group ist die für das Personal einschneidendste und schmerzlichste Variante des Sanierungsverfahrens. Die SAir Group ist zwar an gesamtarbeitsvertragliche Verpflichtungen gebunden, sie ist aber gleichzeitig mit der Nachlassstundung eingedeckt. Es ist deshalb in dieser ausserordentlichen Situation dringend, dass sich der Bund und der Kanton Zürich einschalten und personalbezogene Massnahmen mittragen oder erweitern.

2. Es ist in Erinnerung zu rufen, dass rund die Hälfte des Swissair-Personals in Monopolberufen arbeitet, also ähnlich wie früher bei der Bahn oder der Post die auf den Flugbetrieb zugeschnittenen Spezialisierungen kennt. Auch aus diesem Grund drängt sich eine Hilfe der öffentlichen Hand auf. Als Zusatzmassnahmen zugunsten des Personals kommen in Frage: Weiterbildungs- und Umschulungsanstrengungen bis zu zwei Jahren, neu jobsichernde Arbeitszeitmodelle, Qualifikationsmassnahmen sowie das Angebot einer Transferorganisation im Betrieb.

3. Rechtlich sind die Zusatzmassnahmen sowohl mit einem Bundesbeschluss (analog des ICT-Umschulungsgesetzes) als auch aufgrund des Pilotartikels 110a im Avig möglich und finanzierbar.

Antwort des Bundesrates 07.11.01

Die Finanzierung der vorgeschlagenen Massnahmen wird über die bestehenden gesetzlichen Grundlagen sichergestellt.

Erklärung des Bundesrates 07.11.01

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

01.3613

**Postulat Strahm Rudolf.
Renforcer les mesures prises
en faveur du personnel de Swissair**

Texte déposé 05.10.01

Le Conseil fédéral est prié, dans le cadre du sursis concordataire du groupe Swissair, d'examiner la possibilité de prendre des mesures supplémentaires allant au-delà des plans sociaux – en faveur du personnel de Swissair menacé de licenciement. Il convient notamment de prévoir la mise à disposition d'un crédit-cadre de la Confédération pour des efforts de recyclage, de perfectionnement ainsi que pour de nouveaux modèles de flexibilisation du temps de travail ou des mesures supplémentaires fondées sur la loi sur l'assurance-chômage (LACI) (article sur les essais-pilotes).

Cosignataires

Fasel Hugo, Maillard Pierre-Yves, Rechsteiner Paul, Rennwald Jean-Claude, Tschäppät Alexander (5)

Développement

1. Pour le personnel, le sursis concordataire du groupe Swissair constitue la variante la plus radicale et la plus douloureuse de la procédure d'assainissement. Le groupe Swissair est certes lié par des obligations découlant de la convention collective, mais il subit aussi les contraintes du sursis concordataire. Dans cette situation extraordinaire, il est donc urgent que la Confédération et le canton de Zurich interviennent et contribuent à soutenir et à renforcer des mesures en faveur du personnel.

2. Il convient de rappeler que – comme autrefois les employés des CFF ou de la Poste – la moitié environ du personnel de Swissair exerce des professions monopolistiques, à savoir des métiers directement liés au transport aérien. Pour cette raison également, il est impératif que la Confédération apporte son aide. Parmi les mesures supplémentaires en faveur du personnel, on pourrait imaginer des efforts en matière de perfectionnement et de recyclage portant sur deux ans au maximum, l'introduction de nouveaux modèles de flexibilisation du temps de travail garantissant le maintien des emplois, des mesures en matière de qualifications ainsi que l'organisation, au sein de l'entreprise, d'un service de remplacement.

3. Juridiquement, les mesures supplémentaires pourraient être réalisées et financées sur la base d'un arrêté fédéral (comme la loi de reconversion dans les ICT) ou de l'article 110a de la LACI (article sur les essais-pilotes).

Réponse du Conseil fédéral 07.11.01

Le financement des mesures proposées est assuré par les bases légales existantes.

Déclaration du Conseil fédéral 07.11.01

Le Conseil fédéral est prêt à accepter le postulat.

01.3627

Interpellation Vollmer Peter. Swissair-Debakel. Folgen für den Tourismus

Eingereichter Text 05.10.01

Der Flugverkehr im Allgemeinen und die Swissair im Besonderen haben bekanntlich eine grosse Bedeutung für den Tourismus in der Schweiz (35 bis 40 Prozent Flugreiseanteil der ausländischen Gäste; hohe Wertschöpfung der Fluggäste; überproportionale Bedeutung in den Zukunftsmärkten u. a. m.).

Die Auswirkungen des Swissair-Debakels für den Tourismus sind entsprechend gross. Dies betrifft insbesondere:

- den Imageverlust der Marke Schweiz als Ferien-, Reise- und Kongressland;
- den Abbau im Streckennetz (besonders in den Wachstumsmärkten der Destination Schweiz);
- die Ausfälle bei der bisher über die Swissair erfolgten Promotion und Positionierung der Destination Schweiz.

Der damit verursachte volkswirtschaftliche Schaden im Bereich des Tourismus liegt nach vorläufigen Schätzungen im Milliardenbereich. Betroffen sind neben den Promotionsinstitutionen wie Schweiz Tourismus und SDM praktisch alle Beteiligten in der touristischen Wertschöpfungskette. Im Sektor der Beherbergung, Verpflegung und insbesondere auch bei den touristischen Transportanlagen (Seil- und Bergbahnen) akzentuieren diese massiven Einbussen die bereits vorhandenen und bekannten Schwierigkeiten in einem dramatischen Ausmass.

Ich bitte den Bundesrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Abschätzungen macht er zu den Auswirkungen des Swissair-Debakels im Bereich des Tourismus, insbesondere auch bezüglich der regional unterschiedlichen Effekte?
2. Ist er bereit, auch möglichst rasch (beispielsweise mit Sonderfinanzierungen) Massnahmen zu unterstützen, welche zur kurzfristigen Abschwächung der angenommenen Gesamtbrancheneffekte beitragen (beispielsweise mittels Verstärkung der Marketingmittel in den Nahmärkten)?
3. Ist er bereit, im Rahmen seines gesamten Handelns zugunsten der Stärkung des Tourismus (nicht zuletzt im Rahmen der im bevorstehenden Tourismusbericht vorgesehenen Massnahmen) der neuen Situation Rechnung zu tragen (sei es mit finanziellen Mitteln, besseren Anreizsystemen, administrativen Erleichterungen, angepassten Rahmenbedingungen usw.)?

Mitunterzeichner

Bezzola Duri, Donzé Walter, Gadiant Brigitta M., Lauper Hubert, Maitre Jean-Philippe, Scheurer Rémy, Steinegger Franz (7)

Antwort des Bundesrates 07.11.01

Die vom Interpellanten gestellten Fragen können aus heutiger Sicht wie folgt beantwortet werden:

1. Wir teilen die Analyse der Folgen der Swissair-Krise auf die Entwicklung des Schweizer Tourismus. Sie verstärken die wechselkursbedingten Einbussen des vergangenen Sommers und die mit dem Terrorakt vom 11. September 2001 verbundenen Nachfrageeinbrüche. Davon sind insbesondere Orte und Regionen betroffen, welche auf überseeische Gäste angewiesen sind. Mit diesen Ereignissen ist der seit drei Jahren anhaltende Wiederaufschwung der touristischen Nachfrage wieder gefährdet, was sich auf die Ertragskraft der touristischen Unternehmen auswirken und die dringend notwendige Erneuerung des Angebotes weiter verlangsamen wird.

01.3627

Interpellation Vollmer Peter. Affaire Swissair. Conséquences pour l'activité touristique

Texte déposé 05.10.01

Le trafic aérien dans son ensemble et la compagnie Swissair en particulier sont d'une grande importance pour le secteur touristique en Suisse (35 à 40 pour cent de part du marché aérien des passagers étrangers; importante création de valeur ajoutée par ces passagers; importance considérable pour les marchés de l'avenir, etc.).

Le drame qui frappe Swissair aura de graves conséquences, notamment sur les plans suivants:

- dévalorisation de l'image de marque «Suisse» comme destination touristique ou de voyages d'affaires;
- démantèlement du réseau de lignes (ce qui touchera en particulier les marchés de l'avenir de la destination «Suisse»);
- perte d'un acteur important, à savoir Swissair, dans la promotion et le positionnement de la destination «Suisse».

Selon les premières estimations, les pertes accusées par le secteur du tourisme dépassent le milliard de francs et touchent non seulement les institutions de promotion du tourisme comme Suisse Tourisme et SDM, mais pratiquement tous les maillons de la chaîne de création de valeur ajoutée. Dans les secteurs de l'hébergement, de la restauration et surtout des moyens de transport pour touristes (funiculaires, chemins de fer de montagne), ces pertes colossales aggravent sérieusement les difficultés auxquelles ces secteurs de l'économie sont déjà en proie.

Je prie donc le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Quelle évaluation fait-il des répercussions du drame qui a frappé Swissair sur le secteur du tourisme, notamment de la façon dont les différentes régions seront touchées?
2. Est-il disposé à financer rapidement (p. ex. par des financements spéciaux) des mesures qui auraient pour effet d'atténuer à court terme les problèmes que pourrait connaître l'ensemble de la branche (en augmentant, p. ex., les moyens de marketing dans les marchés voisins)?
3. Dans le cadre de son action en faveur du secteur du tourisme d'une façon générale (et en particulier dans le cadre des mesures prévues dans le prochain rapport sur le tourisme), le Conseil fédéral est-il prêt à tenir compte de cette nouvelle situation (que ce soit par un soutien financier, par de meilleurs systèmes d'incitation, en simplifiant les procédures administratives, en adaptant les conditions-cadres, etc.)?

Cosignataires

Bezzola Duri, Donzé Walter, Gadiant Brigitta M., Lauper Hubert, Maitre Jean-Philippe, Scheurer Rémy, Steinegger Franz (7)

Réponse du Conseil fédéral 07.11.01

Aux questions posées par l'auteur de l'interpellation, les réponses que nous sommes en mesure de donner, à l'heure actuelle, sont les suivantes:

1. Nous faisons nôtre l'analyse des conséquences de la crise de Swissair sur l'évolution du tourisme suisse. Cette crise aura pour effet d'amplifier les pertes imputables au cours du change enregistrées l'été dernier et fera reculer encore une demande déjà régressive depuis les attentats terroristes du 11 septembre 2001. Les effets de ces événements touchent particulièrement les stations et régions dont l'économie dépend des visiteurs provenant de pays d'outre-mer. Ils menacent en outre la reprise de la demande touristique, continue depuis trois ans. Cela se répercutera sur la rentabilité des entreprises touristiques et ne fera que ralentir encore



Es ist vor allem das Grounding der Swissair-Flotte, welches kurzfristig dem Image der Schweiz als Reise-, Ferien- und Kongressland schadet. Man darf nicht vergessen, dass der Schweizer Tourismus stets mit der sprichwörtlichen Zuverlässigkeit und Qualität der schweizerischen Infrastrukturen und Dienstleistungen geworben hat. Der noch grössere Schaden ist sicher mit dem Einbruch der Promotionsstrukturen entstanden, welche die Swissair bisher für den Schweizer Tourismus zur Verfügung stellte. Schweiz Tourismus schätzt, dass die nationale Fluggesellschaft jährlich rund 50 bis 60 Millionen Franken für das Marketing zugunsten des Tourismusstandortes Schweiz ausgegeben hat. Der Rückzug der Swissair aus dem nationalen Tourismusmarketing trifft mittel- und längerfristig vor allem die Erschliessung und Bearbeitung der überseeischen Zukunfts- und Wachstumsmärkte des Schweizer Tourismus. Auf diesen Märkten bestand eine enge Zusammenarbeit zwischen der Swissair und den nationalen, regionalen und lokalen Tourismuspartnern.

2. Schweiz Tourismus schätzt die Einbussen bei den überseeischen Gästen, welche auf das Flugzeug angewiesen sind, auf 35 bis 50 Prozent für den kommenden Winter. Damit wäre eine Nachfrageeinbusse von rund einer Milliarde Franken verbunden. Die vom Bund finanziell massgeblich abhängige Schweiz Tourismus plant kurzfristig eine grossangelegte Werbekampagne, um die Verluste auf den Überseemärkten für den Winter 2001/02 auf dem Heimmarkt und den Nahmärkten zu kompensieren. Grössere Werbeanstrengungen auf den Überseemärkten sind im Moment nicht wirksam. Nach wie vor gilt der Grundsatz, Leistung kommt vor Werbung. Es müssen also zuerst die bestehenden Probleme der schweizerischen Luftfahrt gelöst werden, bevor auf diesen Märkten wieder geworben werden kann. Zudem kann die gegenwärtige Terrorismusangst nicht mit Werbekampagnen wettgemacht werden.

3. Was weit gravierender als kurzfristige Imageverluste und Nachfrageeinbrüche betrachtet werden muss, ist der mit dem Zusammenbruch der Swissair verbundene Verlust der Marketingmittel und der Werbestructuren der Schweiz Tourismus auf den überseeischen Märkten. Sie sind irreversibel, da aufgrund von Abklärungen bei der Crossair auch eine neue schweizerische Fluggesellschaft aus Kostengründen eine schlankere Vertriebsstruktur aufbauen wird, was in weit kleinerer Masse zu Synergien für den Schweizer Tourismus führen wird. Der Bundesrat ist bereit zu prüfen, wie allenfalls die Schweiz Tourismus mit zusätzlichen finanziellen Mitteln unterstützt werden könnte, damit sie kurz- und mittelfristig neue, nachhaltige Marketingstrukturen auf den überseeischen Märkten aufbauen kann.

une modernisation de l'offre répondant pourtant à une nécessité urgente.

C'est surtout l'immobilisation de la flotte de Swissair qui ternit dans l'immédiat l'image de la Suisse en tant que pays de tourisme, de vacances et de congrès. Il ne faut pas oublier que le tourisme suisse a toujours basé sa publicité sur la fiabilité et la qualité légendaires des infrastructures et des services qu'offre la Suisse. Quant à l'effondrement des structures de promotion dont disposait le tourisme suisse grâce à la compagnie Swissair, c'est un dommage à coup sûr encore plus grand. L'organisation Suisse Tourisme estime que notre compagnie aérienne nationale dépensait chaque année 50 à 60 millions de francs pour le marketing en faveur de la place touristique helvétique. Le retrait de Swissair du marketing touristique national touche surtout, à moyen et long termes, l'exploitation et les activités de prospection des marchés d'avenir, émergents et en pleine expansion sur lesquels le tourisme suisse est présent dans les pays d'outre-mer. Sur ces marchés, une étroite collaboration s'était instaurée entre Swissair et les partenaires touristiques nationaux, régionaux et locaux.

2. Selon les estimations de Suisse Tourisme, la diminution du nombre des touristes d'outre-mer – qui n'ont d'autre choix que de prendre l'avion – devrait entraîner l'hiver prochain des pertes de l'ordre de 35 à 50 pour cent, soit d'environ un milliard de francs. Suisse Tourisme, qui dépend dans une large mesure de la Confédération sur le plan financier, prévoit de lancer à court terme une campagne de publicité de grande envergure, afin de compenser sur le marché domestique et les marchés voisins les pertes auxquelles il faut s'attendre sur ceux d'outre-mer pour l'hiver 2001/02. Des efforts publicitaires plus importants sur les marchés d'outre-mer n'auraient guère d'efficacité pour l'instant. Il convient de s'en tenir au principe constant selon lequel la prestation prime la publicité. Il s'agit donc de résoudre les problèmes qui se posent aujourd'hui aux transporteurs aériens suisses avant de lancer de nouvelles opérations publicitaires sur ces marchés. En outre, ce n'est pas par des campagnes publicitaires que l'on dissipera les craintes que suscite actuellement le terrorisme.

3. Beaucoup plus inquiétant encore que le coup porté dans l'immédiat à l'image de la Suisse et que le recul de la demande touristique: la perte des structures de promotion que Swissair avait développées et entretenues pour Suisse Tourisme sur les marchés d'outre-mer semble irréversible. Il est probable qu'une nouvelle compagnie aérienne helvétique – si elle voit le jour – devra effectivement réduire les coûts de distribution, ce qui inévitablement diminuera les efforts de promotion pour le tourisme suisse. Le Conseil fédéral est prêt à examiner de quelle manière il serait possible, le cas échéant, de soutenir Suisse Tourisme en lui octroyant des moyens supplémentaires destinés à la mise en place, à court et moyen termes, de nouvelles structures de promotion durables sur les marchés d'outre-mer.

01.3631

**Motion
christlichdemokratische Fraktion.
Krise der Swissair**

Eingereichter Text 05.10.01

Der Bundesrat wird beauftragt, auf die verlangte ausserordentliche Session hin:

1. einen Bericht vorzulegen, der die notwendigen Informationen liefert zu:
 - a. den Auswirkungen auf die Beschäftigten;
 - b. den Sozialplänen der betroffenen Unternehmen;
 - c. den Auswirkungen auf benachbarte Wirtschaftsbereiche, insbesondere auf den Tourismus;
 - d. der gewählten Strategie, namentlich zu:
 - den Voraussetzungen für eine lebensfähige, neue nationale Gesellschaft;
 - den Voraussetzungen für die Konzessionsübertragung;
 - den finanziellen Folgen für den Bund;
 - e. der Ausübung der Oberaufsicht durch den Bund:
 - bis zum heutigen Tag;
 - in Zukunft (Einrichtung einer Führungs- und Koordinationsstruktur);
2. die allenfalls erforderlichen Erlasse vorzulegen, bei Bedarf im Dringlichkeitsverfahren.

Antwort des Bundesrates 07.11.01

1. Im Anschluss an das so genannte Grounding der Swissair-Flotte von Anfang Oktober hat sich der Bundesrat stark mit den Problemen der Swissair und der Zukunft der schweizerischen Luftfahrtindustrie beschäftigt. Er setzte dafür eine Task Force ein, die aus Vertretern der beteiligten Departemente, Fluggesellschaften, Flughäfen, Sozialpartner sowie weiterer interessierter Kreise zusammengesetzt ist.

Der Bundesrat informiert über die Ergebnisse seiner Abklärungen und den Stand der Arbeiten wie folgt:

a. Auswirkungen auf die Beschäftigten

Ziel der getroffenen Massnahmen und des Planes Phoenix ist es, je 26 Kurz- und Langstreckenflugzeuge der Swissair unter Führung der Crossair weiter zu betreiben. Dieses Szenario (Szenario 26/26) ist dem Szenario, bei welchem die Swissair diese Aktivitäten ganz einstellt (Szenario 0/0), gegenüberzustellen.

Unter dem Szenario 26/26 ist mit einem Abbau von 4700 vollzeitäquivalenten Stellen bzw. der Entlassung von 5000 Personen zu rechnen. Gemäss einer Einschätzung des Amtes für Wirtschaft und Arbeit des Kantons Zürich dürften 3100 davon leicht vermittelbare Arbeitskräfte sein. Für schätzungsweise 1500 dürften besondere Integrationsmassnahmen nötig sein. Die indirekten Auswirkungen (Zulieferer aus der ganzen Schweiz, von der Luftfahrt abhängige Branchen) dürften zusätzlich zu etwa 6000 Entlassungen führen.

In einem Szenario 0/0, in welchem sämtliche Kurz- und Langstreckenflüge eingestellt werden, wäre kurzfristig insgesamt mit etwa 30 000 Entlassungen zu rechnen gewesen (direkte und indirekte Effekte), was gegenüber dem Szenario 26/26 rund dem Dreifachen entspricht. Auch diese Entlassungen hätten in erster Linie die Region Zürich betroffen. Während ein Teil dieser Entlassungen direkt auf das Verschwinden der Swissair zurückzuführen wären (Swissair und Zulieferer), hinge ein weiterer Teil davon ab, wie sich der Flughafen Zürich generell weiterentwickelt (Spediteure). Zu erwarten wäre in einem solchen Szenario, dass andere Fluggesellschaften einen Teil der Nachfrage nach Flugdienstleistungen befriedigen würden. Es wäre nicht damit zu rechnen, dass alle mit dem Flugverkehr der Swissair verknüpften Tätigkeiten eingestellt worden wären.

Die negativen, kurzfristigen Auswirkungen eines Stellenabbaus auf den nationalen und regionalen Arbeitsmarkt bzw. auf die Arbeitslosigkeit hängen stark von der Situation auf dem Arbeitsmarkt bzw. der herrschenden Arbeitskräftenachfrage ab. Der Schweizer Arbeitsmarkt präsentiert sich trotz

01.3631

**Motion
groupe démocrate-chrétien.
Crise de Swissair**

Texte déposé 05.10.01

Le Conseil fédéral est chargé de présenter, pour la session extraordinaire qui a été demandée:

1. un rapport fournissant les informations nécessaires:
 - a. sur les conséquences en matière d'emploi;
 - b. sur les plans sociaux prévus par les entreprises concernées;
 - c. sur les conséquences pour les secteurs économiques touchés, en particulier le tourisme;
 - d. sur la stratégie choisie, soit notamment:
 - les conditions de viabilité d'une nouvelle compagnie nationale;
 - les conditions de transfert des concessions;
 - les implications financières pour la Confédération;
 - e. sur l'exercice de la haute surveillance de la Confédération:
 - jusqu'à ce jour;
 - pour le futur (mise en place d'une structure de conduite et de coordination);
2. les actes législatifs le cas échéant nécessaires, au besoin en procédure d'urgence.

Réponse du Conseil fédéral 07.11.01

1. Après que la flotte de Swissair est restée clouée au sol début octobre, nous avons examiné attentivement les problèmes de la compagnie ainsi que l'avenir de l'industrie aéronautique suisse. Pour ce faire, nous avons constitué une «task force» composée de représentants des départements concernés, des compagnies aériennes, des aéroports, des partenaires sociaux ainsi que de tous les autres milieux intéressés.

Nous vous communiquons, ci-après, les résultats ainsi que l'état des travaux en cours.

a. Conséquences pour le marché de l'emploi

L'objectif des mesures prises et du plan Phoenix est de poursuivre l'exploitation par Crossair de 26 avions long-courriers et de 26 avions moyen-courriers de la compagnie Swissair. Ce scénario (scénario 26/26) doit être comparé à la solution prévoyant la cessation totale des activités de Swissair (scénario 0/0).

Le scénario 26/26 engendrerait 4700 suppressions d'emplois à plein temps, soit le licenciement de 5000 personnes. Selon les estimations de l'Office cantonal de l'économie et du travail de Zurich, 3100 d'entre elles devraient facilement retrouver un emploi. Pour environ 1500 personnes, il faudra prévoir des mesures de réinsertion spécifiques. Quant aux répercussions indirectes (sous-traitants dans toute la Suisse, branches dépendant de l'industrie aéronautique), elles se chiffreraient à environ 6000 licenciements supplémentaires.

Dans le cas du scénario 0/0, prévoyant la suppression de tous les vols long- et moyen-courriers, 30 000 personnes auraient dû être licenciées (répercussions directes et indirectes), soit trois fois plus que dans le cas du scénario 26/26. Ces licenciements auraient tout d'abord touché le canton de Zurich. Alors qu'une partie des licenciements aurait été directement imputable à la disparition de la compagnie Swissair (Swissair et entreprises de sous-traitance), le reste serait étroitement lié à l'évolution future de l'aéroport de Zurich (transitaires, maisons d'expédition fret). Dans le cas de ce scénario, il est vraisemblable que d'autres compagnies aériennes puissent satisfaire à une partie de la demande de prestations aériennes. Il est peu probable que toutes les activités liées au trafic aérien de Swissair soient arrêtées.

Les conséquences négatives à court terme d'une suppression d'emplois pour le marché régional et national de l'emploi et les répercussions sur le taux de chômage sont étroitement liées à la situation du marché de l'emploi, notam-



einer sich abzeichnenden konjunkturellen Abschwächung nach wie vor in guter Verfassung. Die Arbeitslosenquote lag Ende September 2001 bei 1,7 Prozent. In der Region Zürich ist die Lage gegenwärtig eher besser als in anderen Regionen.

Dennoch käme eine Massenentlassung bei der Swissair insofern zu einem sehr ungünstigen Zeitpunkt, als sich der Arbeitsmarkt in den letzten Monaten, mit einer deutlichen Abflachung des Beschäftigungszuwachses und einem leichten Anstieg der Arbeitslosigkeit, möglicherweise an einem kritischen Wendepunkt befindet. Bereits der unter dem Szenario 26/26 zu erwartende Stellenabbau dürfte daher zu einem gewissen Anstieg des Arbeitsmarktgleichgewichtes führen. Von Bedeutung ist dabei auch, dass nicht alle Entlassenen als leicht vermittelbar gelten und regional stark auf den Raum Zürich konzentriert sind.

In einer kurz- und mittelfristigen Sicht ist für den Arbeitsmarkt von Bedeutung, dass mit verschiedenen Aktivitäten im Bereich des Flugverkehrs in beträchtlichem Umfang spezifisches Humankapital entwertet wird. Die sehr differenzierten Kenntnisse der Spezialisten im Luftverkehr verlieren durch die Redimensionierung des Flugverkehrs an Wert. Im Rahmen von Umschulungsmassnahmen werden neue Humankapitalinvestitionen zur Anpassung an geänderte Strukturen nötig sein. Ein geordneter Übergang der Aktivitäten und des Personals der Swissair zur Crossair leistet einen grossen Beitrag zur Werterhaltung eines grossen Teils dieses spezifischen Humankapitals.

Natürlich hängt die Beurteilung des volkswirtschaftlichen Nutzens des Planes Phoenix nun in erster Linie davon ab, inwieweit sich dieser Plan im aktuell schwierigen Marktumfeld umsetzen lässt. Die Marktrisiken und die Risiken der Konjunktur bleiben auch bei einer Realisierung des Phoenix-Planes bestehen.

Die langfristigen volkswirtschaftlichen Folgen der gegenwärtigen Entwicklungen im Flugverkehr hängen in erster Linie davon ab, ob der Flughafen Zürich für in- oder ausländische Fluggesellschaften mit interkontinentaler Anbindung attraktiv bleibt. Die negativen Auswirkungen des Szenarios 0/0 sind im Vergleich zur Variante 26/26 dann relativ gering, wenn der Flughafen Zürich durch ausländische Fluggesellschaften Direktflüge in die wichtigsten interkontinentalen Destinationen anziehen kann. Eine Vorhersage, inwieweit dies gelingen würde ist zum heutigen Zeitpunkt äusserst schwierig. Die Wahrscheinlichkeit eines Abstiegs des Flughafens Zürich zu einem rein regionalen Flughafen wird mit dem Szenario 26/26 zumindest vermindert.

b. Sozialpläne der betroffenen Unternehmen

Mit Ausnahme des Kabinenpersonals sind in den Gesamtarbeitsverträgen, welche für die Geschäftseinheiten der Swissair-Gruppe bestehen, Sozialpläne vorhanden. Für das Kabinenpersonal ist ein Sozialplan in Vorbereitung. Im Rahmen der Task Force Personal werden auch Fragen der Sozialpläne erörtert. Für deren Ausgestaltung sind jedoch die Sozialpartner zuständig. Offen ist insbesondere noch die Frage der Finanzierung. Zum heutigen Zeitpunkt kann allerdings noch nicht gesagt werden, wie viele Mittel für die Realisierung zur Verfügung stehen müssen, da die Erhebung der Zahl der Betroffenen im In- und Ausland pro Geschäftseinheit der Swissair-Gruppe noch im Gange ist. Zusätzlich müssen auch die Aktiven der verschiedenen Geschäftseinheiten eruiert werden. Falls Aktiven vorhanden sind, sollte einer Überbrückungsfinanzierung für die Erfüllung der Sozialplanleistungen nichts im Wege stehen. Wo keine Aktiven vorhanden sind, wird sich weder der Bund noch die Arbeitslosenversicherung an der Finanzierung der Sozialpläne beteiligen.

c. Auswirkungen auf benachbarte Wirtschaftszweige, insbesondere auf den Tourismus

Die Swissair-Krise verstärkt kurzfristig die bereits mit der Abkühlung der Konjunktur und vor allem den Ereignissen vom 11. September 2001 eingetretenen Nachfrageverluste wesentlich. Schweiz Tourismus schätzt die Einbussen bei den Gästen aus Übersee für den nächsten Winter auf 30 bis

ment à la demande de main-d'oeuvre. Le marché suisse de l'emploi, bien que marqué par un ralentissement de la conjoncture, se porte encore assez bien. Le taux de chômage s'élevait à 1,7 pour cent à la fin du mois de septembre 2001. De plus, la situation est plutôt meilleure dans la région zuricoise que dans d'autres.

Néanmoins, un licenciement massif chez Swissair arriverait au mauvais moment, dans la mesure où le marché de l'emploi, marqué au cours des derniers mois par un net ralentissement de l'augmentation de l'emploi et une légère hausse du chômage, se trouve dans une phase critique. Les suppressions d'emploi susceptibles d'être engendrées par le scénario 26/26 risquent déjà d'accentuer le déséquilibre sur le marché de l'emploi. De plus, toutes les personnes licenciées ne seront pas faciles à placer et elles se concentrent principalement dans la région de Zurich.

A court et moyen termes, une conséquence importante pour le marché de l'emploi est la dévalorisation considérable d'un capital humain spécifique, qui va de pair avec la dévalorisation de plusieurs activités dans le secteur du trafic aérien. En effet, en raison de la réduction du trafic aérien, les nombreuses connaissances des spécialistes de la branche perdent de leur valeur. Dans le cadre de mesures de reconversion professionnelle, il sera nécessaire de procéder à des nouveaux investissements dans le capital humain pour l'adapter aux nouvelles structures. Dès lors, un transfert des activités et du personnel de Swissair dans la compagnie Crossair contribuera largement à conserver la valeur d'une grande partie de ce capital humain.

Il va de soi que l'utilité économique du plan Phoenix dépend avant tout de sa capacité de réalisation dans un marché particulièrement difficile. Les risques commerciaux et conjoncturels subsisteront même en cas de réalisation du plan Phoenix.

Les conséquences économiques à long terme de l'évolution actuelle du trafic aérien dépendent tout d'abord de l'avenir de l'aéroport de Zurich, c'est-à-dire de son attrait pour des compagnies aériennes nationales ou étrangères ayant des liaisons intercontinentales. Par rapport à la variante 26/26, les répercussions négatives du scénario 0/0 seront relativement peu importantes si l'aéroport de Zurich parvient à attirer des compagnies étrangères assurant des vols directs vers les principales destinations intercontinentales. A l'heure actuelle, il est particulièrement difficile de faire des prévisions à ce sujet. Avec le scénario 26/26, il est moins probable que l'aéroport de Zurich soit relégué au rang de simple aéroport régional.

b. Plans sociaux des entreprises concernées

A l'exception du personnel de cabine, les conventions collectives de travail conclues par les différentes unités du groupe Swissair prévoient des plans sociaux. Pour le personnel de cabine, un plan social est en cours de préparation. Dans le cadre de la «task force» «Personnel Swissair», les questions concernant les plans sociaux seront également examinées. Toutefois, ce sont les partenaires sociaux qui seront chargés de leur mise au point. Quant à la question du financement, elle n'a pas encore été réglée. A l'heure actuelle, on ne peut pas toutefois pas encore savoir quels moyens financiers seront nécessaires, le relevé par unité des personnes concernées en Suisse et à l'étranger n'étant pas encore terminé. Dans la mesure où il y a un actif, rien de devrait s'opposer à un financement transitoire permettant de réaliser les prestations du plan social. En l'absence d'actif, ni la Confédération, ni l'assurance chômage ne participera au financement des plans sociaux.

c. Répercussions sur les branches économiques voisines, notamment le tourisme

A court terme, la crise de Swissair contribue à accentuer la baisse de la demande amorcée dans une conjoncture défavorable notamment après les événements du 11 septembre 2001, Suisse Tourisme estime que le nombre des touristes américains baissera de 30 à 35 pour cent l'hiver prochain, ce qui risque de priver la branche touristique de 1 milliard de francs. L'effondrement des structures de promotion du tou-

35 Prozent, was die touristischen Umsätze um eine Milliarde Franken verringern könnte. Was sich langfristig als noch gravierender herausstellen könnte, ist der weitgehende Zusammenbruch der Promotionsstrukturen des Schweizer Tourismus auf den Märkten in Übersee. Swissair gab in den vergangenen Jahren schätzungsweise 50 bis 60 Millionen Franken für das Marketing zugunsten des Tourismusstandortes Schweiz aus. Der Rückzug der Swissair aus dem nationalen Tourismusmarketing trifft vor allem die Erschliessung und Bearbeitung von Wachstums- und Zukunftsmärkten aus Übersee. Auf diesen Märkten bestand eine enge und in den letzten Jahre erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen der Swissair und den nationalen, regionalen und lokalen Tourismuspartnern. Aufgrund der relativ gesättigten Nahmärkte kommt dem touristischen Marketing in Übersee volkswirtschaftlich eine ganz besondere Bedeutung zu.

d. Gewählte Strategie

Am 1. und 2. Oktober hat die Crossair dem Bazl ein Programm eingereicht, wonach sie mit eigenen Flugzeugen und eigenem Personal ausgewählte Strecken der bisherigen Konzessionärin Swissair für den Winterflugplan übernehmen will. Dieses Programm entspricht in den Grundzügen dem von der Swissair bereits am 24. September bekanntgegebenen Projekt, den Flugbetrieb auf der Crossair-Plattform durchzuführen.

Weil die beantragten 24 Streckenkonzessionen mit bestehendem Flugmaterial und Personal der Crossair durchgeführt werden, ändert sich aus betrieblich-technischer Sicht im Vergleich zur bisherigen Situation der Crossair nichts. Aus diesem Grund muss die Betriebsbewilligung der Crossair einschliesslich Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) und Unterhaltsbescheinigung (MSAS) hier nicht geändert werden.

Bezüglich den Anforderungen an einen Übergang der von der Crossair beantragten Streckenkonzessionen hat das Bazl gestützt auf Artikel 117 Absatz 3 der Luftfahrtverordnung (LFV) den Gesuchen der Crossair stattgegeben und eine befristete Bewilligung bis zum 27. Oktober 2001 erteilt. Diese Bewilligung bedeutet nicht, dass der Crossair bereits definitiv die fraglichen Konzessionen übertragen wurden. Das Bazl hat im Bewilligungsentscheid klar darauf hingewiesen, dass diese Übertragung gewisser Aufgaben lediglich provisorischer Natur sei. Das Bazl hat ferner gleichentags sowohl die betroffenen ausländischen Staaten über die befristete Bewilligung informiert als auch das ordentliche Verfahren zur Erteilung einer Streckenkonzession nach Artikel 114 Absätze 2 und 3 LFV eingeleitet. Demnach können schweizerische Unternehmen innert 14 Tagen dem Bazl ihr Interesse für den Betrieb dieser Luftverkehrslinien anmelden. Gegebenenfalls haben sie innert 45 Tagen ein entsprechendes Konzessionsgesuch einzureichen.

e. Ausübung der Oberaufsicht durch den Bund

Die Aufsichtstätigkeit des Bundes über Luftverkehrsunternehmen erstreckt sich allein auf die Überprüfung der Voraussetzungen für einen technisch und organisatorisch sicheren Flugbetrieb (vgl. Art. 7 Abs. 2 Bst. b der Organisationsverordnung für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, in Kraft seit dem 1. Januar 2000; SR 172.217.1). Der Bund prüft deshalb nicht, ob ein Unternehmen gewinnbringende Geschäfte führt oder Aktionäre und Gläubiger vor finanziellen Verlusten geschützt werden. Die Festsetzung der strategischen Ziele sowie die finanzielle Verantwortung liegen ausschliesslich beim privatwirtschaftlichen Unternehmen.

Aus diesem Grunde ist die Aufsicht des Bundes über die Geschäftsführung der Unternehmen so weit eingeschränkt, als nur bei der erstmaligen Erteilung einer Betriebsbewilligung die Erfüllung gewisser finanzieller Voraussetzungen summarisch geprüft wird. Anlässlich der Erneuerung einer Betriebsbewilligung wird die finanzielle Leistungsfähigkeit und das Vorhandensein eines zuverlässigen Finanz- und Rechnungswesens gestützt auf die Vorlage von Geschäfts- und Revisionsberichten geprüft. Eine ständige Kontrolle der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Luftverkehrsunternehmen sieht das Luftrecht nicht vor.

risme suisse sur les marchés américains risque d'être encore plus grave à long terme. Ces dernières années, Swissair dépensait environ 50 à 60 millions de francs pour les campagnes de promotion du tourisme en Suisse. Le retrait de Swissair touche notamment la prospection de marchés porteurs outre Atlantique. Il existait une étroite collaboration entre Swissair et ses partenaires nationaux, régionaux et locaux; ces dernières années, elle était même devenue particulièrement fructueuse. Compte tenu de la relative saturation des marchés locaux, le marketing touristique sur le continent américain revêt une importance toute particulière.

d. Stratégie préconisée

Les 1er et 2 octobre, la compagnie Crossair a soumis à l'OFAC un programme en vue de reprendre avec ses propres avions et son propre personnel certaines lignes de la compagnie Swissair pour l'horaire d'hiver. Ce programme correspond dans les grandes lignes au projet présenté le 24 septembre par Swissair d'assurer les opérations de vol sur la base de la plate-forme Crossair.

Etant donné que les 24 concessions de routes demandées peuvent être assurées avec le matériel et le personnel de Crossair, rien ne change sur le plan opérationnel ni sur le plan technique. Pour cette raison, l'autorisation d'exploitation, de même que la licence de transporteur aérien (AOC) et l'attestation d'entretien (MSAS) ne doivent pas être modifiés.

Par rapport aux exigences posées à une transition des concessions de routes demandées par Crossair, l'OFAC a, sur la base de l'article 117 alinéa 3 de l'ordonnance sur l'aviation (OSAv), donné suite aux demandes de Crossair et délivré une autorisation provisoire jusqu'au 27 octobre 2001. L'autorisation ne signifie toutefois pas que les concessions ont été transmises de manière définitive à Crossair. Dans sa décision, l'OFAC a clairement souligné que le transfert de certaines tâches était provisoire. Le même jour, l'OFAC a également informé les Etats étrangers concernés du caractère provisoire de l'autorisation et il a engagé la procédure ordinaire d'octroi d'une concession de route, conformément à l'article 114 alinéas 2 et 3 OSAv. Par conséquent, les entreprises intéressées disposent de 14 jours pour faire part à l'OFAC de leur volonté d'exploiter ces lignes aériennes. Le cas échéant, ils ont 45 jours pour transmettre leur demande de concession.

e. Exercice de la haute surveillance par la Confédération

L'activité de surveillance de la Confédération sur les entreprises de transport aérien porte avant tout sur le contrôle des conditions permettant de garantir la sécurité du service aérien tant sur le plan technique qu'organisationnel (cf. art. 7 al. 2 let. b de l'ordonnance sur l'organisation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, en vigueur depuis le 1er janvier 2000; RS 172.217.1). Par conséquent, la Confédération ne contrôle pas si l'entreprise dégage des bénéfices ou si les actionnaires et les créanciers sont protégés contre d'éventuelles pertes financières. Il incombe à l'entreprise de droit privé de définir les objectifs stratégiques et d'assumer sa responsabilité financière.

Pour cette raison, la surveillance de la Confédération sur la politique de gestion de l'entreprise est assez limitée puisque c'est au moment du premier octroi de l'autorisation d'exploitation que l'on examine sommairement si l'entreprise remplit certaines conditions financières. Au moment du renouvellement de l'autorisation d'exploitation, on vérifiera, sur la base des rapports de gestion et de révision, les capacités financières de l'entreprise ainsi que l'état des finances et de la comptabilité. Par contre, le droit aérien ne prévoit pas de contrôle suivi du rendement économique des entreprises de transport aérien.

Depuis la réorganisation du groupe Swissair en 1997, la surveillance de l'OFAC prescrite par le droit aérien se limite à la compagnie d'aviation Swissair, celle-ci étant la seule à disposer d'une autorisation d'exploitation et d'une concession de route de la Confédération.



Die luftrechtlich vorgeschriebene Aufsicht des Bazl beschränkt sich seit der Reorganisation der Swissair-Gruppe von 1997 auf die Fluggesellschaft Swissair, da nur sie im Besitze einer Betriebsbewilligung und Streckenkonzession des Bundes ist.

Anlässlich der letzten Erneuerung der Betriebsbewilligung im Dezember 2000 konnte die Swissair glaubhaft machen, dass ihr die für einen sicheren Flugbetrieb und Unterhalt notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung standen. Das Bazl hatte daher keinen Grund, die ordentliche Erneuerung der Betriebsbewilligung zu verweigern. Auch im laufenden Jahr gab es keinen Anlass für ein aufsichtsrechtliches Einschreiten des Bazl wegen mangelnder finanzieller Mittel für die Führung eines sicheren Flugbetriebes und Unterhaltes.

2. Der Bundesrat legt dem Parlament für die Finanzierungsbeschlüsse eine Botschaft vor, die an der Sondersession behandelt wird. Im Übrigen sieht er zurzeit keinen Anlass, im Zusammenhang mit der Swissair-Krise dringliche Erlasse vorzulegen.

Erklärung des Bundesrates 07.11.01

Der Bundesrat beantragt, die Motion entgegenzunehmen und als erfüllt abzuschreiben.

Au moment du dernier renouvellement de l'autorisation d'exploitation au mois de décembre 2000, Swissair a pu rendre plausible qu'elle disposait des moyens financiers nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation et de l'entretien. Dès lors, l'OFAC n'avait aucune raison de s'opposer au renouvellement ordinaire de l'autorisation d'exploitation. Au courant de cette année également, l'OFAC n'a eu aucune raison d'intervenir pour manque de moyens financiers ne permettant plus d'assurer un niveau de sécurité élevé dans les opérations de vol que dans l'entretien.

2. Nous présentons au Parlement un message concernant les arrêtés sur le financement, message qui sera traité lors de la session extraordinaire. Par ailleurs, nous ne voyons à l'heure actuelle pas de nécessité de présenter des actes législatifs en procédure d'urgence en rapport avec la crise Swissair.

Déclaration du Conseil fédéral 07.11.01

Le Conseil fédéral propose d'accepter la motion et de classer étant donné que l'objectif de cette dernière est réalisé.

01.3637

Motion Vaudroz Jean-Claude. Luftverkehrspolitik des Bundes

Eingereichter Text 05.10.01

– Der Bundesrat erarbeitet, und zwar so rasch als möglich, eine Luftverkehrspolitik des Bundes, die diesen Namen verdient. Diese nimmt insbesondere Rücksicht auf die Interessen der einzelnen Landesgegenden.

– Der Bund sorgt dafür, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt der Crossair die Konzessionen erteilt, die diese für die Weiterentwicklung ihrer Aktivitäten benötigt, dass diejenigen der Swissair rückgängig gemacht werden und dass dem Monopol, das die Swissair noch bis im Jahr 2008 innehat, ein Ende gesetzt wird.

Mitunterzeichner

Bader Elvira, Chevrier Maurice, Cina Jean-Michel, Dupraz John, Eberhard Toni, Ehrlé Melchior, Estermann Heinrich, Imhof Rudolf, Lauper Hubert, Leu Josef, Leuthard Doris, Mariétan Fernand, Meyer Thérèse, Neiryck Jacques, Raggenbass Hansueli, Robbiani Meinrado, Sandoz Marcel, Schmid Odilo, Zäch Guido, Zapfl Rosmarie (20)

Begründung

Die Ereignisse der letzten Tage bedeuten nicht nur eine Katastrophe in der schweizerischen Zivilluftfahrt, sondern bringen auch einen sehr grossen Imageschaden für unser Land mit sich, mit einer Vielzahl von wirtschaftlichen, touristischen und finanziellen Folgeschäden. Angesichts dieser Ereignisse ist es angezeigt, die Luftfahrtpolitik dieses Landes von Grund auf neu festzulegen.

Die Luftfahrtpolitik des Bundes war bis zum heutigen Tag im Wesentlichen auf die Swissair ausgerichtet. Diese hat der Schweiz, und ganz besonders auch der französischen Schweiz, wiederholt Schaden zugefügt. Ich bin deshalb der Meinung, dass es an der Zeit ist, dass der Bund in einer objektiveren und breiteren Gesamtsicht der Dinge eine wirkliche Luftfahrstrategie entwickelt, die stärker auf die Interessen des ganzen Landes und seiner Regionen Rücksicht nimmt als nur auf diejenigen eines einzelnen Luftfahrtunternehmens.

Es wäre aber kaum nachvollziehbar, ja inakzeptabel, wenn man nun einfach die Vorrechte der Swissair auf die Crossair übertragen würde, Privilegien, die die Swissair im Rahmen ihrer Konzessionen erhalten hat und die ihren Teil an die Tatsache beigetragen haben dürften, dass sich die Swissair immer mehr auf ihren Lorbeeren ausgerichtet hat und dass sich ihr Verwaltungsrat zu völlig überzogenen Projekten hinreissen liess, die an Grössenwahnsinn grenzen.

Mit der Swissair müssen wir auch ihre Vorrechte zu Grabe tragen. Allerdings sollten die Linien, die von der Verstorbenen bewirtschaftet wurden, prioritär auf die Crossair übertragen werden, jedoch ohne irgendwelche zusätzlichen Privilegien, die nur den Effekt haben, dass jegliche Initiative, im Interesse der Regionen des Landes unsere Flughäfen zu bedienen, gelähmt wird.

Antwort des Bundesrates 07.11.01

1. Der Motionär verlangt die Erarbeitung einer Luftverkehrspolitik. Sofern damit gemeint ist, dass der Bund einen entsprechenden Bericht dem Parlament vorzulegen hat, so ist die Form des Postulates und nicht der Motion zu wählen. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass der Bundesrat sich bereit erklärt hat, das Postulat Kurrus 01.3375 bezüglich der Erstellung eines Berichtes über den Beitrag des Bundes zur Verwirklichung einer prospektiven schweizerischen Luftfahrtpolitik entgegenzunehmen.

01.3637

Motion Vaudroz Jean-Claude. Politique aéronautique de la Confédération

Texte déposé 05.10.01

– Le Conseil fédéral élabore, dans les meilleurs délais, une véritable politique aéronautique de la Confédération, qui prenne notamment en compte les intérêts de chacune des régions du pays.

– La Confédération veillera à ce que l'Office fédéral de l'aviation civile accorde à Crossair les concessions nécessaires au développement de ses activités, en mettant fin à celles de Swissair et au monopole qui était encore accordé à cette dernière jusqu'en 2008.

Cosignataires

Bader Elvira, Chevrier Maurice, Cina Jean-Michel, Dupraz John, Eberhard Toni, Ehrlé Melchior, Estermann Heinrich, Imhof Rudolf, Lauper Hubert, Leu Josef, Leuthard Doris, Mariétan Fernand, Meyer Thérèse, Neiryck Jacques, Raggenbass Hansueli, Robbiani Meinrado, Sandoz Marcel, Schmid Odilo, Zäch Guido, Zapfl Rosmarie (20)

Développement

En raison des événements que nous vivons, qui représentent non seulement une catastrophe aéronautique helvétique, mais une atteinte extrêmement grave à notre image, qui aurait une multitude de conséquences tant économiques, touristiques que financières, il convient de redéfinir clairement la politique en matière d'aviation.

Dès lors que jusqu'à ce jour la politique aéronautique de la Confédération était essentiellement basée sur celle de Swissair, laquelle a fait de nombreux dégâts en Suisse et en Suisse romande en particulier, il me semble nécessaire qu'à travers une réflexion plus objective et plus large de la Confédération, on puisse redéfinir une véritable stratégie aéronautique, davantage basée sur les intérêts de la Confédération et des régions du pays plutôt que sur celle d'une compagnie aérienne.

D'autre part, il ne serait guère compréhensible, voire il serait inadmissible, que l'on transfère à Crossair des privilèges que Swissair avait obtenus dans le cadre de ses concessions et qui n'étaient peut-être pas étrangers au fait qu'elle se soit endormie sur ses lauriers, conduisant son conseil d'administration à des projets démesurés, frisant la mégalomanie.

Avec la mort de Swissair, ses privilèges doivent être enterrés; cependant, on doit admettre d'octroyer prioritairement à Crossair les lignes qui étaient exploitées par la défunte, mais sans autres privilèges, on ne paralyse ainsi plus toute initiative en vue de desservir nos aéroports, cela dans l'intérêt de nos régions.

Réponse du Conseil fédéral 07.11.01

1. L'auteur de la motion demande que la Confédération élabore une véritable politique aéronautique nationale. Il souhaite ainsi que le Conseil fédéral établisse un rapport à l'intention du Parlement; dès lors, la forme du postulat conviendrait mieux que celle de la motion. Rappelons à ce propos que nous sommes disposés à accepter le postulat Kurrus 01.3375, qui réclame un rapport sur la contribution de la Confédération à la mise en place d'une politique suisse des transports aériens axée sur l'avenir.

2. Au vu de la libéralisation en Europe et suite à la décision de Swissair de déplacer la plus grande partie de ses vols intercontinentaux de Genève à Zurich, le Conseil fédéral a chargé, en date du 8 mai 1996, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) de réviser l'article 103 de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA; RS 748.0) dans l'optique d'une ouverture du marché. Cette disposition comportait



2. Vor dem Hintergrund der Liberalisierung in Europa und dem Entscheid der Swissair, den grössten Teil ihrer interkontinentalen Linienflüge von Genf nach Zürich zu verlagern, beauftragte der Bundesrat am 8. Mai 1996 das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl), Artikel 103 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (LFG; SR 748.0) im Sinne einer Marktöffnung zu revidieren. Diese Bestimmung enthielt faktisch ein Monopol der Swissair, da die internen, kontinentalen und interkontinentalen Linienverbindungen, die im «allgemeinen Interesse» lagen, von einem nationalen Luftverkehrsunternehmen betrieben wurden, an dem sich der Bund beteiligte.

Das vom Bundesrat vorgegebene Ziel konnte nur mit der Aufhebung von Artikel 103 LFG und einer Revision der Verordnung über die Luftfahrt (LFV; SR 748.01) erreicht werden. In der Botschaft des Bundesrates vom 28. Mai 1997 (BBl 1997 III 1181) wurden die neuen Rahmenbedingungen erläutert, die den Übergang der bisherigen Vorzugsbehandlung der Swissair zu einer echten Wettbewerbssituation bewerkstelligen sollten. Die Änderungen wurden von beiden Kammern mit grosser Mehrheit gutgeheissen; sie traten am 15. November 1998 in Kraft.

Die revidierte LFV legt auch die Voraussetzungen für die Zuteilung von Streckenkonzessionen an schweizerische Unternehmen fest. Grundsätzlich werden solche Konzessionen an alle interessierten Luftverkehrsunternehmen erteilt, wenn nicht wesentliche verkehrspolitische Gründe dagegen sprechen. Kann allerdings aufgrund zwischenstaatlicher Abmachungen nur ein Luftverkehrsunternehmen bezeichnet werden, so kommt ein Auswahlverfahren nach Artikel 114 LFV zum Tragen. Die in der Verordnung festgelegten Kriterien schliessen u. a. die Bedienung der schweizerischen Flughäfen mit ein. Damit werden auch die Interessen der einzelnen Landesgegenden beim Entscheid über die Konzessionserteilung gebührend berücksichtigt.

Schliesslich enthält das Grundlagenpapier «Skyrights» des Bazl eine Wegleitung für die praxisbezogene Anwendung der gesetzlichen Vorschriften. Die zusammen mit dem UVEK erarbeiteten Ausführungen wurden den betroffenen Kreisen im November 2000 zur Information zugestellt.

Der Bundesrat ist daher der Auffassung, dass sich weitergehende gesetzgeberische Eingriffe nicht aufdrängen.

3. Das Bazl hat der Crossair am 25. Oktober 2001 eine provisorische Bewilligung zum Betrieb von 31 Luftverkehrslinien im Kurz- und Mittelstreckenbereich erteilt. Nach Abschluss des ordentlichen Konzessionsverfahrens für diese Strecken wird dem UVEK Antrag auf Erteilung der betreffenden Streckenkonzessionen an Crossair gestellt. Der Entscheid darüber soll noch vor Ende November erfolgen. Was den Langstreckenverkehr betrifft, hat Crossair noch kein entsprechendes Gesuch gestellt. Mit der Erteilung der Streckenkonzessionen an Crossair fällt der der Swissair bis Ende Dezember 2008 gewährte Monopolschutz dahin. Damit ist zumindest im Europaverkehr die Möglichkeit geschaffen, dass neben Crossair auch andere schweizerische Unternehmen zugelassen werden und der Wettbewerb gefördert wird.

Erklärung des Bundesrates 07.11.01

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

un monopole de fait en faveur de Swissair, vu qu'elle stipulait: «le réseau interne, continental et intercontinental qui est déclaré être d'intérêt général par le département est exploité par une société suisse de transports aériens, de caractère mixte, à laquelle la Confédération participe financièrement». Le Conseil fédéral ne pouvait concrétiser son objectif qu'en abrogeant l'article 103 LA et en révisant l'ordonnance sur l'aviation (OSAv; RS 748.01). Dans son message du 28 mai 1997 (FF 1997 III 1058), il expliquait que les nouvelles conditions générales permettraient de mettre un terme au traitement de faveur de Swissair et de soumettre la compagnie nationale à la concurrence. Les modifications ont été adoptées à une large majorité par les deux Chambres et sont entrées en vigueur le 15 novembre 1998.

Dans sa version actuelle, l'OSAv définit notamment les conditions mises à l'octroi de concessions de routes aux entreprises de transport aérien sises en Suisse. En principe, toute entreprise intéressée peut obtenir une concession si aucun motif essentiel relevant de la politique des transports ne s'y oppose. Le choix sera toutefois régi par l'article 114 OSAV lorsqu'un accord bilatéral de trafic aérien prévoit la désignation d'une seule entreprise pour exercer les droits de trafic convenus. Parmi les critères définis dans l'ordonnance, celui de la desserte des aéroports suisses revêt une importance particulière. Il permet à l'autorité concédante de prendre dûment en compte les intérêts légitimes des différentes parties du pays.

Par ailleurs, le document «Skyrights. Politique suisse des droits de trafic aérien» publié par l'OFAC sert de directive à la mise en oeuvre des dispositions légales. Elaboré en coopération avec le DETEC, il a été envoyé en novembre 2000 aux milieux concernés.

Dès lors, nous sommes d'avis que des dispositions légales plus sévères ne s'imposent pas.

3. Le 25 octobre 2001, l'OFAC a délivré à Crossair une autorisation provisoire l'habilitant à exploiter 31 liaisons du réseau court et moyen-courrier. A l'issue de la procédure ordinaire applicable en la matière, l'OFAC proposera au DETEC d'octroyer à Crossair les concessions de routes relatives à ces liaisons. Cette décision devrait tomber d'ici fin novembre. L'entreprise n'a pas encore sollicité de concessions pour les liaisons long-courriers. L'octroi des concessions de routes à Crossair abolit le monopole auquel Swissair pouvait prétendre jusqu'en 2008. Dès lors, du moins en ce qui concerne le trafic européen, d'autres entreprises que Crossair ont la possibilité d'obtenir des concessions, ce qui permettra d'encourager la concurrence.

Déclaration du Conseil fédéral 07.11.01

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

01.3649

**Motion FK-NR (01.067)
(Minderheit Kaufmann).
Finanzierung
Swissair-Kredite**

Eingereichter Text 14.11.01

Der Bundesrat wird aufgefordert, dem Parlament die Finanzierung der Swissair-Kredite über eine befristete Erhöhung der Mehrwertsteuer, welche Volk und Ständen vorzulegen ist, zu unterbreiten.

Mitunterzeichner

Mathys Hans Ulrich, Oehrl Fritz Abraham, Pfister Theophil,
Weyeneth Hermann, Zuppiger Bruno (5)

Begründung

Der Bund hat sich im Zuge des Swissair-Debakels zu Ausgaben von rund 2 050 000 000 Franken verpflichtet. Dadurch werden sowohl die Staatsrechnung 2001 als auch jene von 2002 in erheblichem Ausmass belastet. Es ist davon auszugehen, dass dem Bund aufgrund des Swissair-Engagements sowohl im Jahre 2001 als auch im Jahre 2002 ein Defizit droht.

Die SVP-Fraktion hat bereits am 18. September 2001 im Nationalrat eine Interpellation (01.3441) eingereicht und dabei den dringenden Handlungsbedarf bei den Budget- und Finanzplanvorlagen des Bundes aufgezeigt. Die Partei steht konsequent für die Verminderung staatlicher Ausgaben ein. Das Swissair-Engagement wurde vom Bundesrat beschlossen und von der Finanzdelegation der beiden Räte abgesegnet, notabene ohne dass das Volk etwas dazu hätte sagen können. Weil es die SVP nicht richtig findet, dass solche horrenden ausserordentlichen Mehrausgaben gleichsam am Volk vorbeigeschmuggelt werden, beantragt sie eine befristete Erhöhung der Mehrwertsteuer, damit sich Volk und Stände nachträglich zum Swissair-Engagement äussern können.

01.3649

**Motion CdF-CN (01.067)
(minorité Kaufmann).
Financement
des crédits Swissair**

Texte déposé 14.11.01

Le Conseil fédéral est invité à présenter au Parlement un projet de financement des crédits Swissair par une augmentation, limitée dans le temps, du taux de la TVA, projet qui sera soumis au peuple et aux cantons.

Cosignataires

Mathys Hans Ulrich, Oehrl Fritz Abraham, Pfister Theophil,
Weyeneth Hermann, Zuppiger Bruno (5)

Développement

L'affaire Swissair et la débâcle que l'on sait ont conduit la Confédération à contracter des engagements financiers à hauteur de 2 050 000 000 francs, qui grèveront lourdement et le compte d'Etat 2001 et le compte d'Etat 2002, au point que la Confédération devra sans doute faire face à un déficit au cours des deux années concernées.

Le groupe de l'UDC, qui milite de manière conséquente en faveur d'une réduction des dépenses publiques, a déposé dès le 18 septembre 2001, au Conseil national, une interpellation (01.3441) par laquelle elle rappelait la nécessité d'agir rapidement sur les plans budgétaire et financier. D'autre part, les engagements précités ont été pris par le Conseil fédéral, et entérinés par la Délégation des finances des Chambres, sans que le peuple ait eu son mot à dire. Or, l'UDC, estimant anormal que le peuple soit court-circuité lorsqu'il s'agit d'approuver des dépenses extraordinaires aussi colossales, propose de financer les dépenses concernées au moyen d'un relèvement temporaire du taux de la TVA, de sorte que le peuple et les cantons puissent s'exprimer au moins a posteriori sur les engagements contractés.

01.3653

**Postulat
Leutenegger Oberholzer Susanne.
Vorfinanzierung
der Sozialpläne**

Eingereichter Text 16.11.01

Der Bundesrat setzt sich auf dem Verhandlungsweg dafür ein, dass die Vorfinanzierung der nicht gesicherten Sozialpläne der in Nachlassstundung befindlichen Unternehmungen der Swissair realisiert werden kann.

01.3653

**Postulat
Leutenegger Oberholzer Susanne.
Préfinancement
des plans sociaux**

Texte déposé 16.11.01

Le Conseil fédéral s'efforce d'obtenir par la négociation qu'un préfinancement des plans sociaux non assurés des entreprises du groupe Swissair en sursis concordataire puisse être trouvé.