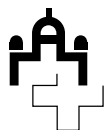


Ständerat

Conseil des Etats

Consiglio degli Stati

Cussegl dals stadis



Novembersession  
10. Tagung  
der 46. Amtsdauer

Session de novembre  
10<sup>e</sup> session  
de la 46<sup>e</sup> législature

Sessione di novembre  
10<sup>a</sup> sessione  
della 46<sup>a</sup> 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

01.3570 Motion Frick Bruno. Landesweite Schäden aufgrund wirtschaftlicher Fehlentscheide	01.3570 Motion Frick Bruno. Garantir la pertinence des choix économiques
01.3636 Motion Brunner Christiane. Zukunft der Swissair-Gruppe	01.3636 Motion Brunner Christiane. Avenir du groupe Swissair
01.3651 Postulat WAK-SR (01.067). Vorfinanzierung der Sozialpläne	01.3651 Postulat CER-CE (01.067). Préfinancement des plans sociaux

01.3570

### Motion Frick Bruno. Landesweite Schäden aufgrund wirtschaftlicher Fehlentscheide

#### *Eingereichter Text 04.10.01*

Die Tragödie und die Ereignisse um die Swissair der vergangenen Tage zeigen uns, dass:

- auch Verantwortliche der Wirtschaft auf höchster Stufe Entscheide von grösster Tragweite ohne die nötige Weitsicht fällen können;
- Fehlentscheide einzelner Personen immensen volkswirtschaftlichen Schaden anrichten und das Ansehen der Schweiz und ihrer Wirtschaft nachhaltig schädigen;
- sie den Bundesrat über solche Entscheide vorgängig nicht informieren müssen;
- der Bundesrat keine Instrumente und Kompetenzen besitzt, solche Entscheide zu verhindern oder zu beeinflussen, die Allgemeinheit und die übrige Wirtschaft hingegen den Schaden tragen;
- keine Möglichkeit besteht, die Verantwortlichen für den angerichteten Schaden zur Rechenschaft zu ziehen;
- die Verwendung der Landesbezeichnung in der Firma bzw. Marke Swissair und die Verwendung des Schweizerkreuzes als Hoheitszeichen den Schaden erheblich vergrössern.

Ich beauftrage den Bundesrat, aufgrund der Ereignisse namentlich die folgenden Bereiche gründlich zu prüfen und die nötigen gesetzlichen Massnahmen vorzulegen:

1. die Informationspflicht der Wirtschaft gegenüber dem Bundesrat, bevor Entscheide mit ausserordentlichen Auswirkungen auf die Volkswirtschaft des ganzen Landes getroffen werden;
2. die Schaffung der Instrumente – insbesondere eines Begleit- bzw. Koordinationsorgans –, damit der Bundesrat kurzfristig die angemessenen Massnahmen treffen kann, um landesweite volkswirtschaftliche Schäden von grossem Ausmass zu verhindern;
3. die Straf- und vermögensrechtliche Haftbarkeit bei Verstoß gegen die Informationspflicht;
4. die Voraussetzungen, unter welchen die Landesbezeichnung Schweiz und schweizerische Hoheitszeichen für private Unternehmen verwendet werden dürfen.

#### *Mitunterzeichner*

Epiney Simon, Escher Rolf, Inderkum Hansheiri, Lombardi Filippo, Maissen Theo, Paupe Pierre, Schmid Carlo, Slongo Marianne, Stadler Hansruedi, Stähelin Philipp, Wicki Franz  
(11)

#### *Antwort des Bundesrates 07.11.01*

In Analogie zum Föderalismus gehört in der Wirtschaft die dezentrale Entscheidungsfindung zum Wesen einer marktwirtschaftlichen Ordnung: Unternehmerische Entscheidungen werden auf jener Ebene getroffen, wo die Sachkenntnis am grössten ist. Dabei kann nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Unternehmen falsche wirtschaftliche Weichenstellungen vornehmen. In der Regel sichert jedoch der Wettbewerbsprozess, dass in solchen Situationen die betroffenen Anspruchsgruppen (Kunden, Mitarbeiter, Lieferanten, Aktionäre usw.) Ausweichmöglichkeiten auf andere Unternehmen haben. Wie können jedoch unternehmerische Fehlentscheide von grosser Tragweite vermieden werden?

Eine allgemeine Informationspflicht der Wirtschaft gegenüber der Politik ist nicht der richtige Weg. Es bestünde die Gefahr, dass eine Informationspflicht die Entscheidungsfreiheit privater Unternehmen über Gebühr beschränkte. Langfristig sinnvolle Unternehmensentscheide könnten vermehrt durch politisch eher kurzfristig ausgerichtete Erwägungen konterkariert werden. Sinnvoll ist vielmehr eine Trennung zwischen politischen Vorgaben, welche den verschiedenen Märkten Rahmenbedingungen setzen, und unternehmeri-

01.3570

### Motion Frick Bruno. Garantir la pertinence des choix économiques

#### *Texte déposé 04.10.01*

Le drame que vient de connaître Swissair et les événements des derniers jours nous prouvent que:

- même au sommet de la hiérarchie, les chefs d'entreprises peuvent faire preuve d'un manque de vision sur le long terme et prendre des décisions lourdes de conséquences;
- les erreurs de gestion d'individus peuvent nuire gravement à l'économie nationale et ternir de façon durable la réputation de la Suisse et de son économie;
- ces individus ne sont nullement obligés d'informer au préalable le Conseil fédéral de leurs décisions;
- le Conseil fédéral n'a ni les moyens, ni les compétences nécessaires pour influencer de telles décisions ou pour empêcher qu'elles ne soient prises, les conséquences devant être assumées par la collectivité et les autres acteurs de l'économie;
- ces individus échappent à leurs responsabilités, car il n'y a aucun moyen de leur demander des comptes;
- l'utilisation du nom de pays «Suisse» et celle de la croix fédérale comme marque de nationalité par l'entreprise ou la marque Swissair sont une circonstance aggravante.

Suite aux faits susmentionnés, je charge le Conseil fédéral de faire les propositions législatives nécessaires en tenant compte des points suivants:

1. le devoir d'information du Conseil fédéral par les milieux économiques avant la prise de toute décision susceptible d'être lourde de conséquences pour l'économie nationale;
2. la création de nouveaux instruments, en particulier d'un organe de surveillance et de coordination, permettant au Conseil fédéral de prendre rapidement les mesures nécessaires pour éviter des conséquences néfastes pour l'économie nationale;
3. la responsabilité pénale et patrimoniale en cas de non-respect du devoir d'information;
4. la définition des conditions dans lesquelles le nom de pays «Suisse» et la marque nationale peuvent être utilisés par des entreprises privées.

#### *Cosignataires*

Epiney Simon, Escher Rolf, Inderkum Hansheiri, Lombardi Filippo, Maissen Theo, Paupe Pierre, Schmid Carlo, Slongo Marianne, Stadler Hansruedi, Stähelin Philipp, Wicki Franz  
(11)

#### *Réponse du Conseil fédéral 07.11.01*

A l'image du fédéralisme, la prise de décision décentralisée fait partie intégrante du régime de l'économie de marché: les décisions des sociétés sont prises au niveau des personnes et des unités qui maîtrisent le mieux le domaine concerné. Cela étant, on ne peut pas exclure que certaines entreprises fassent de mauvais choix économiques. Toutefois, en règle générale, les mécanismes de la concurrence garantissent que les différentes catégories de personnes concernées (clients, collaborateurs, fournisseurs, actionnaires etc.) ont la possibilité de se tourner vers d'autres entreprises. Mais comment éviter les mauvais choix économiques dont pâtissent l'ensemble de l'économie nationale et la collectivité?

Imposer aux entreprises une obligation générale d'information à l'égard du politique n'est pas le bon chemin. Cette solution risquerait de restreindre excessivement la marge de manoeuvre des acteurs du secteur privé. Des décisions prises dans une optique à long terme pourraient être menacées par des considérations politiques plutôt orientées sur le court terme. La juste voie consiste à opérer une distinction entre les orientations politiques, qui fixent un cadre pour les différents marchés, et la marge de manoeuvre des entrepri-



schen Entscheidungsspielräumen, in denen die Vielzahl der wirtschaftlichen Akteure gemäss ihrer bestmöglichen Sachkenntnis ihre Entscheidungen treffen. Diesem Grundsatz wird beispielsweise im schweizerischen Wettbewerbsrecht mit der Meldepflicht bei Unternehmenszusammenschlüssen (Fusionskontrolle) nachgelebt. Damit wird sichergestellt, dass der Entscheid zu unternehmerischen Zusammenschlüssen nicht zu einem Aufbau marktbeherrschender Stellungen genutzt werden kann.

Das Hauptmotiv für den Entscheid des Bundesrates, sich im Rahmen der aktuellen Swissair-Krise am Aufbau einer neuen nationalen Fluggesellschaft zu beteiligen, war denn auch die Anbindung der Schweiz an das interkontinentale Flugnetz, um namhafte volkswirtschaftliche und soziale Schäden abzuwenden. Es ging nicht nur um die Sicherung von Tausenden von Arbeitsplätzen, sondern auch um die Wahrung der Standortattraktivität sowie um die wirtschaftlichen Perspektiven von Wirtschaftsstrukturen und Wertschöpfungsketten, die über das eigentliche Fluggeschäft und über die flughnahen Bereiche hinausgehen.

Im Grundsatz besteht der Schlüssel zur Begrenzung des Risikos unternehmerischer Fehlentscheide mit volkswirtschaftlicher Bedeutung jedoch nicht in einer staatlichen Beteiligung. Er besteht auch nicht in ausgedehnten Konsultationsanforderungen, wie sie die Motion fordert. Denn mit Informationspflichten können die Unternehmen politischem Druck ausgesetzt werden. Auch weitere Gründe sprechen gegen einen stärkeren Einbezug der Politik in einzelne unternehmerische Entscheidungen:

- Untermauert der Staat sein Mitbestimmungsrecht mit einer Kapitalbeteiligung, wird diese in der Regel minoritär bleiben müssen, da es grundsätzlich nicht die Aufgabe der öffentlichen Hand ist, Unternehmen zu führen.

- In jedem Fall bedeutet die Mitwirkung, die sich nicht auf den Besitz von Aktien beschränkt, sondern in der Entsendung eines Mitgliedes in den Verwaltungsrat besteht, (was auch statutarisch vorgesehen werden kann; Art. 762 Abs. 1 OR), dass der Staat Haftungsrisiken mitträgt, ohne dass politische Instanzen angemessene Möglichkeiten haben, ein entsprechendes finanzielles Risiko zu billigen. Dies gilt namentlich für das Parlament, das die Budgethoheit besitzt (vgl. die Motion Gross Jost 01.3201, «Wer Vertreter in Verwaltungsräte schickt, soll mithaften», mit Verweis auf Art. 762 Abs. 4 OR). Die Entwicklung bei verschiedenen Kantonalbanken illustriert, um welche Beträge es hier geht.

- Aber auch wenn es bei Einzelentscheiden von volkswirtschaftlicher Tragweite bei gesetzlich vorgeschriebenen Aussprachen mit den Behörden bleibt, ist dies fragwürdig. Es bestünde ein politisches Risiko, dass der Staat – wenn er konsultiert wird – faktisch auch unternehmerische Verantwortung übernimmt.

Die Interessen der Anspruchsgruppen müssen in der Regel auf andere Weise sichergestellt werden:

- Ein erster Ansatz besteht darin, dass nicht politische Instanzen stellvertretend für eine breite Öffentlichkeit unternehmerische Entscheide beurteilen, sondern dass dies die Öffentlichkeit direkt tut, und dies nicht nur als Kunde, sondern auch als Kapitalgeber. Die meisten der fraglichen Unternehmen sind nämlich Publikumsaktiengesellschaften. In diesem Zusammenhang ist auf die bestehenden Kotierungsreglemente zu verweisen, welche neben der Publikation eines Geschäftsberichtes und eines halbjährlichen Zwischenberichtes eine Verpflichtung zur Veröffentlichung kursrelevanter Informationen vorsehen. Die Entscheide, welche nach den Worten des Motionärs ausserordentliche Auswirkungen auf die Volkswirtschaft haben, dürften das Kriterium der Kursrelevanz in aller Regel erfüllen. Soweit es um nicht kotierte Publikumsgesellschaften geht, ist auf den «Swiss Code of Best Practice» von Economiesuisse zu verweisen, der ähnlich gelagerte Ziele verfolgt, und auf die geplante Transparenzrichtlinie der Schweizer Börse (SWX) abgestimmt ist. Gerade aufgrund der jüngsten Ereignisse stellt sich jedoch die Frage, ob unser Gesellschaftsrecht effektiv ist, was die Revisionspflicht tatsächlich bringt, wie sich das

ses, qui permet à une foule d'acteurs économiques de prendre les meilleures décisions possibles, compte tenu des éléments dont ils disposent. Ce principe est, par exemple, consacré dans le droit suisse de la concurrence par la notification obligatoire des concentrations d'entreprises (contrôle des fusions). Cette pratique permet d'éviter que la décision de concentration ne soit exploitée pour constituer des positions dominantes sur le marché.

Dans le contexte de la crise de Swissair, la raison première qui a amené le Conseil fédéral à participer à la mise sur pied d'une nouvelle compagnie aérienne nationale est le rattachement de la Suisse au réseau aérien intercontinental, dans le but d'éviter des dommages économiques et sociaux considérables. Il ne s'agissait pas seulement de garantir des milliers d'emplois, mais encore de préserver l'attrait de la place économique, ainsi que les perspectives de structures économiques et de chaînes de valeur ajoutée qui vont bien au-delà de la navigation aérienne proprement dite et de ses branches connexes.

La clé pour limiter le risque de mauvais choix entrepreneuriaux, dont les conséquences touchent l'économie nationale, ne réside cependant pas dans une participation de l'Etat. Pas plus d'ailleurs que dans la multiplication des obligations de consultation et d'information, comme le demande la motion. Car imposer aux entreprises un devoir d'information risque de les exposer à la pression politique. D'autres raisons plaident contre une immixtion du politique dans les décisions individuelles des entreprises:

- Si l'Etat fonde son droit de regard par une prise de participation au capital, cette dernière devra, par principe, rester minoritaire, vu qu'il n'appartient pas aux pouvoirs publics de gérer des entreprises.

- Dans tous les cas, lorsque la participation va au-delà de la détention d'actions, par exemple sous la forme d'un représentant siégeant au conseil d'administration (ce qui peut d'ailleurs prévoir les statuts; art. 762 al. 1er CO), l'Etat partage le risque quant à la responsabilité, sans toutefois que les instances politiques aient la possibilité de se prononcer quant au risque financier correspondant. Cela vaut notamment pour le Parlement, qui détient la souveraineté budgétaire (cf. motion Gross Jost 01.3201, «Coresponsabilité des sociétés qui envoient des représentants dans des conseils d'administration», qui se réfère à l'art. 762 al. 4 CO). Ce qui s'est passé avec certaines banques cantonales donne une idée des montants en jeu.

- Mais cette pratique est sujette à caution, même dans les cas où des décisions isolées touchent l'économie nationale et la consultation avec les autorités s'en tient aux prescriptions légales. Le risque politique subsisterait de voir l'Etat, quand il est consulté, assumer de fait une responsabilité qui incombe à l'entreprise.

Les intérêts des groupes de personnes concernés doivent, en règle générale, être garantis par d'autres biais:

- Une première approche consiste en ce que les décisions des entreprises soient soumises au jugement non pas d'instances politiques qui représentent la population, mais à celui du public, qui se pose ici non seulement en client, mais encore en investisseur. La majeure partie des entreprises en question sont, à vrai dire, des sociétés anonymes de droit public. Il convient ici de faire référence aux règlements de cotation, qui, outre la publication d'un rapport annuel et d'un rapport intermédiaire à chaque semestre, prévoit l'obligation de publier des informations concernant les décisions qui ont une incidence sur le cours des actions. Les décisions qui, pour reprendre les termes de l'auteur de la motion, sont susceptibles d'être lourdes de conséquences pour l'économie nationale, devraient en tout état de cause satisfaire au critère de l'incidence sur la cotation. En présence de sociétés de droit public non cotées, il faut se référer au «Swiss Code of Best Practice» d'economiesuisse, qui vise des objectifs similaires, et est compatible avec la future directive de la Bourse suisse (SWX) concernant la transparence. Cela étant, les événements récents soulèvent un certain nombre de questions: le droit suisse des sociétés est-il efficace?

Verhalten von «consultants» relativ zum Verhalten von Organen der Gesellschaft qualifiziert, ob Kotierungsreglemente der Börsen die nötige Transparenz erwirken und was die (internationalen) Rechnungslegungsvorschriften bewirken. Der Bundesrat hat sich denn auch bereit erklärt, die Motionen Leutenegger Oberholzer 01.3261, «Mehr Schutz für Minderheitsaktionäre», und Walker Felix 01.3329, «Corporate governance in der Aktiengesellschaft», entgegenzunehmen, die solche Fragen mit Blick auf Änderungen im Gesellschaftsrecht aufwerfen.

– Ein zweiter Ansatz besteht in der verbesserten Absicherung der Mitarbeiter. Die Arbeitslosenversicherung ist auch eine Insolvenzversicherung. Sie deckt bei Konkurs und Nachlassstundung die letzten vier Monatslöhne. Hinzu kommt das etwas weiter reichende Konkursprivileg der Löhne. Damit die Arbeitnehmenden, die ihre Stelle verlieren, möglichst rasch eine Weiterbeschäftigung finden, bestehen zudem die Arbeitsvermittlungsstellen und die aktiven arbeitsmarktlichen Massnahmen. Der Swissair-Fall macht jedoch deutlich, dass Sparkonti der Mitarbeiter beim Arbeitgeber unterbunden werden müssen, wenn der Arbeitgeber keine Einlegerversicherung hat. Der Bundesrat wird folglich prüfen, was vorzukehren ist, damit nicht zum Risiko, den Arbeitsplatz zu verlieren, auch noch der Verlust von Sparkapital tritt (vgl. das Postulat Hess Bernhard 01.3610, «Betriebseigene Depositenkassen. Abschaffung»).

– Ein dritter Ansatz zielt auf die Gewährleistung des öffentlichen Versorgungsauftrages. Was bislang wenig beachtet wurde, in der ablehnenden Stellungnahme zur Motion Joder 01.3243, «Mehr Informationen für Aktionäre», jedoch klar dargelegt wird, ist der Umstand, dass die Unternehmen im Versorgungssektor, deren Entscheide weitreichende volkswirtschaftliche Auswirkungen zeitigen, in ihrer überwiegenden Zahl einer Konzessionspflicht unterliegen. Eine wichtige Konzessionsvoraussetzung ist das Kriterium der finanziellen Leistungsfähigkeit. Der Bundesrat wird folglich Vorkehrungen prüfen müssen, die sicherstellen, dass die finanzielle Leistungsfähigkeit nicht nur im Zeitpunkt der Konzessionerteilung gegeben ist, sondern auch in der Folge. In den gleich lautenden Antworten auf drei Vorstösse zur Swissair (Interpellation SP-Fraktion 01.3186, Interpellation Gysin Remo 01.3061 und Motion Spielmann 01.3094) hat der Bundesrat in diesem Frühjahr denn auch aufgezeigt, dass er als Aktionär mit dem Antrag auf Verweigerung der Décharge und Einsetzung einer Sonderprüfung aktiv wurde, nachdem die Auskünfte der SAir Group damals unbefriedigend geblieben waren. Wie diese Überwachungsaufgabe in Zukunft wirksamer wahrgenommen werden kann, wird noch festzulegen sein.

Zu den einzelnen geforderten Massnahmen

1. Ausgehend von den genannten Überlegungen beantragt der Bundesrat, die Motion abzulehnen, weil – bezogen auf Ziffer 1 – eine Information ohne Mitgestaltungsrecht wenig nützlich erscheint, ein Mitgestaltungsrecht aus den genannten haftungsrechtlichen und ordnungspolitischen Erwägungen heraus aber unterbleiben sollte. Eine frühzeitige Information der Behörden, soweit die jeweilige Dramatik der Ereignisse dies zulässt, ist erwünscht und erfolgt in der Praxis auch in vielen Fällen. Die latente Gefahr des Insiderhandels begrenzen solche Schritte aber auch und rücken als Massnahme, wie ausgeführt, eine Verbesserung der Information einer breiteren Öffentlichkeit über wesentliche unternehmerische Entwicklungen in den Vordergrund.

2. Die frühzeitige Information der Behörden erleichtert – wie in Ziffer 2 des Vorstosses gefordert – den Aufbau eines Dispositivs, mit dem die Folgen von Umstrukturierungen gemildert werden können. Im Vordergrund muss aber die temporäre Abfederung sozialer Härtefälle stehen und nicht die Verfolgung strukturpolitischer Vorstellungen. Die Erfahrung zeigt, dass hier situationsspezifisch Gremien gebildet werden müssen, sind doch fallweise andere Ämter und Gebietskörperschaften involviert.

3. Dass korrekte Informationen vermittelt werden – Ziffer 3 des Vorstosses –, kann dort, wo ein öffentlicher Versor-

Qu'apporte concrètement l'obligation de contrôle par un réviseur? Comment apprécier sous l'angle juridique le rôle des «consultants» par rapport à celui des organes de la société? Les règlements de cotation assurent-ils la transparence nécessaire? Quel est l'apport des dispositions (internationales) régissant la présentation des comptes? Le Conseil fédéral s'est déclaré disposé à donner suite aux motions Leutenegger Oberholzer 01.3261, «Renforcement de la protection des actionnaires minoritaires», et Walker Felix 01.3329, «Sociétés par action. Principes de la 'corporate governance'», qui inscrivent ces questions dans la perspective d'une modification du droit des sociétés.

– Une deuxième démarche consiste à mieux couvrir les collaborateurs. Il convient d'abord de préciser que l'assurance-chômage couvre aussi les cas d'insolvabilité. En cas de faillite ou de sursis concordataire, elle couvre les quatre derniers mois de salaire. A cela vient s'ajouter la primauté du versement des salaires en cas de faillite, qui couvre une période un peu plus longue. Enfin, les offices de placement et les mesures actives de marché du travail sont là pour permettre aux travailleurs licenciés de retrouver le plus vite possible un emploi. Toutefois, le cas Swissair montre clairement qu'il faut interdire les comptes épargne des travailleurs ouverts auprès de l'employeur, lorsque ce dernier n'a pas conclu d'assurance protection des déposants. Aussi le Conseil fédéral va-t-il examiner les mesures à prendre pour éviter que le risque de perdre son emploi se double du risque de perdre son épargne (cf. le postulat Hess Bernhard 01.3610, «Caisses d'épargne d'entreprise. Suppression»).

– Un troisième axe vise à garantir le mandat de service public. Un point qui n'a jusqu'ici recueilli que peu d'attention, mais que le Conseil fédéral expose clairement dans sa prise de position négative à la motion Joder 01.3243, «Plus d'informations pour les actionnaires», réside dans le fait que les entreprises qui assurent une desserte publique et dont les décisions entraînent d'importantes conséquences pour l'économie nationale sont, dans leur grande majorité, soumises au régime de la concession. Un critère important d'attribution de la concession est la capacité financière. Le Conseil fédéral devra, par conséquent, examiner comment il serait possible de garantir la capacité financière non seulement au moment de l'octroi de la concession, mais également par la suite. Après avoir obtenu des renseignements insatisfaisants du SAir Group, le Conseil fédéral a montré ce printemps qu'il ne restait pas les bras croisés et faisait usage de ses droits d'actionnaire en proposant de ne pas donner décharge aux administrateurs et en demandant un contrôle spécial, comme cela ressort de ses réponses à trois interventions parlementaires relatives à l'affaire Swissair (interpellation Groupe socialiste 01.3186, interpellation Gysin Remo 01.3061 et motion Spielmann 01.3094). Il conviendra encore de déterminer comment cette tâche de surveillance pourra être assumée de manière plus efficace à l'avenir.

Concernant les différentes mesures demandées:

1. Fort des considérations exposées plus haut, le Conseil fédéral propose de rejeter la motion, eu égard au chiffre 1, parce qu'un mécanisme d'information semble peu utile sans droit de participation, et qu'un droit de participation ne devrait plus être admis, compte tenu des considérations évoquées concernant la responsabilité et le rôle de l'Etat dans la marche de l'économie. Pour autant que le cours des événements le permette, l'information précoce des autorités est souhaitable et se vérifie d'ailleurs souvent dans la pratique. Ce genre d'information contribue aussi à limiter le risque latent de délit d'initié et souligne la nécessité de mieux informer le public sur les développements importants au sein de l'entreprise.

2. L'information précoce des autorités facilite, comme le demande la motion au chiffre 2, la mise en place d'un dispositif qui permet d'atténuer les conséquences des restructurations. Cela étant, l'effort ne doit pas se placer sur le terrain de la politique structurelle, mais porter au premier chef sur l'atténuation temporaire des rigueurs sociales. L'expérience nous montre que chaque situation appelle des organes ad

gungsauftrag wahrzunehmen ist, durch das Konzessionsrecht sichergestellt werden. Sanktionen bei «misreporting» sowie Inspektionen vor Ort kennt auch das Banken- und Versicherungsrecht.

4. Was schliesslich Ziffer 4 betrifft, ist daran zu erinnern, dass früher eine Bewilligungspflicht für die Verwendung nationaler und territorialer Bezeichnungen in der Firma existierte. Diese wurde jedoch per 1. Januar 1998 abgeschafft, um der allgemeinen Sprachentwicklung im Zeitalter der Werbung, der internationalen Wirtschaftsverflechtung und der Benachteiligung von Schweizer Unternehmen im Vergleich mit ihrer ausländischen Konkurrenz Rechnung zu tragen. Eine Rückkehr zur Regelung, wie sie vor 1998 bestand, würde diejenigen Nachteile zur Folge haben, die man mit der Teilrevision des OR und der Handelsregisterverordnung von 1998 beheben wollte.

Weiterhin stehen sämtliche Firmen sowie Namen von Stiftungen und Vereinen (letztere sofern im Handelsregister eingetragen) unter dem Vorbehalt des Wahrheitsgebotes, des Täuschungsverbotes und des Schutzes öffentlicher Interessen (Art. 944 Abs. 1 OR; Art. 38 Handelsregisterverordnung). Eine Firma oder ein Name mit dem Bestandteil «Schweiz», «schweizerisch», «swiss», «suisse» usw. kann daher nur im Handelsregister eingetragen werden, wenn dies durch die Unternehmenstätigkeit in irgendeiner Form gerechtfertigt ist (Herkunft der vertriebenen Produkte, Tätigkeitsfeld, Konzernverhältnisse). Entsteht beim Publikum durch die Firma oder den Namen der unberechtigte Anschein einer offiziellen oder offiziösen Tätigkeit oder Stellung, ist eine Eintragung unzulässig. Weitere Vorschriften zur Verwendung der Landesbezeichnung «Schweiz» oder schweizerischer Hoheitszeichen bestehen im Bundesgesetz zum Schutz öffentlicher Wappen und anderer öffentlicher Zeichen (SR 232.21; Vollziehungsverordnung: SR 232.211) oder im Bundesgesetz über die Seeschifffahrt und Schweizer Flagge (SR 747.30) oder in der Verordnung über die Kennzeichen der Luftfahrzeuge (SR 748.216.1).

Die in der Motion verlangten gesetzlichen Voraussetzungen, unter welchen die Landesbezeichnung Schweiz und schweizerische Hoheitszeichen durch private Unternehmen verwendet werden dürfen, bestehen somit bereits. Die Verwendung der Landesbezeichnung Schweiz und von schweizerischen Hoheitszeichen ist dabei an Voraussetzungen gebunden, welche dem Schutz des Publikums und damit auch des guten Rufes der Schweiz dienen. Das Hinzufügen weitergehender Bedingungen – wie etwa ständige Bonität oder seriöses Geschäftsgebaren – wäre unverhältnismässig und deren Einhaltung kaum zu kontrollieren. Ein Eingriff in bestehende Rechte fällt ausser Betracht.

#### *Erklärung des Bundesrates 07.11.01*

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

hoc, ce qui n'empêche pas la participation ponctuelle d'autres offices et collectivités territoriales.

3. La transmission d'informations correctes – chiffre 3 de la motion – peut être garantie par le droit de concession dans les cas où l'entreprise assume un mandat public de desserte. Par ailleurs, le droit régissant les banques et les assurances prévoit aussi des sanctions en cas de mauvaise information, ainsi que des contrôles sur place.

4. Enfin, concernant le chiffre 4, il convient de rappeler que le régime de l'autorisation pour l'utilisation des désignations de caractère national ou territorial par les entreprises a existé. Il a été abandonné le 1er janvier 1998, pour tenir compte de l'évolution générale des langues à l'ère de la publicité, de la mondialisation de l'économie et du handicap que cela représentait pour les entreprises suisses par rapport à leurs concurrents étrangers. Un retour à la réglementation en vigueur avant 1998 aurait pour conséquence de faire renaître les entraves auxquelles s'attaquait la révision partielle du CO et du registre du commerce de 1998.

Par ailleurs, toutes les entreprises, ainsi que les fondations et les associations (ces dernières, uniquement si elles sont inscrites au registre du commerce), sont tenues de respecter le principe qui veut que la raison de commerce ou la désignation soit conforme à la vérité, ne puisse induire en erreur et ne lèse aucun intérêt public (art. 944 al. 1er CO; art. 38 de l'ordonnance sur le registre du commerce). Une entreprise ou une désignation contenant le mot «Suisse», «suisse», «swiss», «schweizerisch» etc. ne peut être inscrite au registre du commerce que si l'activité de la société le justifie sous une forme ou une autre (provenance des produits commercialisés, champ d'activité, structure du groupe). L'inscription est refusée si l'entreprise ou la désignation donne au public le sentiment fallacieux qu'il s'agit d'un organe ou d'une activité officielle ou officieuse. On trouve d'autres dispositions relatives à l'utilisation du nom de pays «Suisse» ou d'emblèmes suisses dans la loi fédérale pour la protection des armoiries publiques et autres signes publics (RS 232.21; règlement d'exécution: RS 232.211), la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse (RS 747.30), ou encore l'ordonnance sur les marques distinctives des aéronefs (RS 748.216.1).

Comme le demande la motion, les conditions légales dans lesquelles la désignation du nom de pays «Suisse» et l'emblème national peuvent être utilisés par des entreprises privées existent donc déjà. L'utilisation du nom de pays «Suisse» et de la marque nationale sont de ce fait soumis à des normes qui visent à protéger le public et du même coup la bonne réputation de la Suisse. Ajouter d'autres conditions, notamment la solvabilité à terme ou le sérieux en affaires, serait disproportionné; il ne serait au demeurant guère possible de contrôler le respect de ces exigences supplémentaires. Il n'entre par conséquent pas en ligne de compte d'intervenir dans ce sens dans le droit en vigueur.

#### *Déclaration du Conseil fédéral 07.11.01*

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

01.3636

## Motion Brunner Christiane. 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.

### *Mitunterzeichner*

Béguelin Michel, Leuenberger Ernst

(2)

### *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 langfristige sicherzu-

01.3636

## Motion Brunner Christiane. 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.

### *Cosignataires*

Béguelin Michel, Leuenberger Ernst

(2)

### *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 re-



stellen und zu regeln. Dazu gehört die temporäre Kontrolle des Bundes über eine neue Fluggesellschaft, basierend auf den überlebendigen Teilen der Swissair-Gruppe inklusive Crossair. Dies kann durch die Übernahme einer Aktienmehrheit an der neuen Gesellschaft oder durch die Erteilung eines 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, Bénédicte Hentsch, Lukas Mühlemann, Vreni Spoerry, Andres Leuenberger, Eric Honegger usw., Verhandlungen über einen substanziellen 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;

prise 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 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, Bénédicte 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;

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.

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 Luftverkehrsunternehmen (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 diene 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 Flugesellschaft) 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 Flugesellschaft beteiligen, ist die Forderung der Motionärin nach einem weiteren Einbezug des Kantons und der Stadt Zürich sowie der Grossbanken erfüllt.

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, 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 régleme 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 aérodromes (art. 101 et 101a LA), et elle peut participer à des entreprises exploitant des aérodromes 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 régler 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

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 Unternehmensteile der Swissair-Gruppe

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

26 moyen-courriers supplémentaires. Ce plan devrait permettre de sauvegarder les emplois qui semblent garantis à long terme en vertu de calculs de rentabilité.

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 engage-

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 Sonderprüfung 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.

ment et sommes donc disposés, avec les autres intéressés, à cofinancer 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.

01.3651

**Postulat WAK-SR (01.067).  
Vorfinanzierung  
der Sozialpläne**

*Eingereichter Text 15.11.01*

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

*Erklärung des Bundesrates 21.11.01*

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

01.3651

**Postulat CER-CE (01.067).  
Préfinancement  
des plans sociaux**

*Texte déposé 15.11.01*

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.

*Déclaration du Conseil fédéral 21.11.01*

Le Conseil fédéral est prêt à accepter le postulat.