

CH_VB 93.3257 vom 16. Juni 1993

Bundesverwaltung, 1993-06-16, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_93.3257

FR: CH_VB 93.3257 du 16 juin 1993

IT: CH_VB 93.3257 del 16 giugno 1993

Erwägungen

E. 16

juin 1993 des europäischen Luftverkehrs mittels Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit der Europäischen Gemeinschaft. Diesbezüglich sind Fortschritte zu verzeichnen: Am 7. Juni 1993 hat der EG-Verkehrsministerrat die EG-Kommission beauftragt, ein Verhandlungsmandat auszuarbeiten. Der Bundesrat hat zudem Schritte unternommen, um die Optimierung der Infrastruktur, insbesondere im Bereich der Flugsicherung, voranzutreiben. 9. Der Bundesrat hat die Swissair um zusätzliche Informationen ersucht. Dabei ist er sich bewusst, dass die Unternehmung Spielraum benötigt und der Bundesrat der Swissair die kommerzielle Verantwortung nicht abnehmen kann. Er wird aber als Aufsichts- und Konzessionsbehörde darauf achten, dass das öffentliche Interesse gebührend berücksichtigt wird. Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 juin 1993 L'aviation civile internationale subit de profondes mutations. Les progrès du processus de libéralisation et les difficultés économiques actuelles font que la concurrence devient de plus en plus âpre dans le transport aérien. Ainsi, à quelques exceptions près - dont Swissair -, les compagnies d'aviation ont enregistré des déficits considérables en 1991/92. Or, un renversement de tendance n'est pas en vue. Si les compagnies veulent survivre malgré une concurrence acharnée, elles devront se restructurer, c'est-à-dire accroître leurs revenus et réduire leurs coûts. Une entreprise comme Swissair pâtit en outre de deux inconvénients majeurs: d'une part, elle est encore exclue de l'intégration européenne et des mesures de libéralisation qui en découlent, d'autre part, de nombreux Etats soutiennent financièrement leurs compagnies nationales en leur accordant des subventions directes ou indirectes, procédé qui fausse entièrement la libre concurrence. Swissair a pu compenser avec un certain succès ces inconvénients grâce à des alliances stratégiques conclues sur les plans tant européen qu'intercontinental, et grâce à un important programme de compression des coûts. Reste à savoir si de telles démarches suffiront à garantir sa survie. Par conséquent, soucieuse d'assurer son avenir, notre compagnie nationale a recherché de nouvelles possibilités de coopération stratégique. Au premier plan figure le projet Alcazar, qui prévoit la fusion des quatre compagnies Swissair, KLM, SAS et Austrian Airlines. Le but est de parvenir à renforcer les positions sur le marché et à obtenir des effets de synergie. Maints experts sont d'avis que seules pourront survivre dans cette situation de concurrence les compagnies qui se limitent à certains créneaux du marché ou qui, par leur importance, dépassent une taille dite critique. Le DFTCE nous a constamment tenus au courant des projets de Swissair, puis nous avons abordé la question lors de notre séance du 26 mai 1993. Compte tenu de la portée du projet Alcazar sur le plan de la politique générale, du rôle de la Confédération (actionnaire, autorité concédante et organe de surveillance) ainsi que de celui de Swissair, qui bénéficie des droits de trafic négociés par la Confédération sous la forme de 113 accords bilatéraux de trafic aérien, dans lesquels elle figure comme entreprise désignée et donc favorisée, nous avons demandé aux organes dirigeants de

Swissair de procéder à de nouvelles démarches. Ces renseignements doivent nous parvenir dans le meilleur délai; une réponse est attendue avant les vacances d'été 1993. Nous sommes conscients que le 80 pour cent des actions de la compagnie se trouve en mains privées et que les organes dirigeants de Swissair doivent agir selon les principes d'une saine gestion; pour cela, ils doivent disposer d'une certaine marge de manoeuvre. Nous n'ignorons pas non plus que le contexte structurel de l'ordre économique, ainsi que la tendance politique actuelle-libéralisation, déréglementation, privatisation et revitalisation - sont des éléments qui limitent l'influence de l'Etat et ses possibilités d'intervention. Nous répondons aux différentes questions comme il suit: 1. Lors des entretiens exploratoires, le projet d'une fusion a aussi été évoqué. Toutefois, selon Swissair, aucune négociation officielle n'a encore eu lieu. On ne peut donc nullement affirmer que le siège du nouveau holding se trouvera aux Pays-Bas. Nous sommes d'avis que le label Swissair doit être conservé dans le cadre du projet Alcazar; d'ailleurs, cela devrait aussi servir les intérêts commerciaux de la compagnie. 2. Nous n'avons aucune information sur des projets selon lesquels la fusion entraînerait le licenciement de quelque 10 000 personnes en Suisse. Cette annonce a été diffusée par certains organes de presse, mais Swissair affirme qu'il s'agirait tout au plus d'une faible fraction de cet effectif. Elle relève en outre que l'expansion et la croissance permettent d'envisager des compensations partielles. 3. Les droits d'atterrissage actuels et les accords bilatéraux signés avec d'autres Etats reposent sur le principe de la réciprocité, donc sur l'échange de droits et de possibilités équivalents. Il ne faut pas s'attendre à ce que les partenaires de la Suisse dénoncent ces accords dans l'optique de la coopération éventuelle de Swissair sous le couvert du projet Alcazar. En effet, toute dénonciation ferait perdre leurs propres droits aux compagnies étrangères. On ne peut encore établir avec certitude s'il sera nécessaire d'adapter des accords bilatéraux avec certains Etats, et dans quelle mesure. 4. Nous estimons qu'une compagnie suisse d'aviation est la mieux à même de sauvegarder nos intérêts dans les transports aériens touchant notre pays. Néanmoins, une compagnie multinationale à participation suisse pourrait aussi assumer cette tâche. 5. La politique aéronautique suisse fait partie du système national et international de transport. Elle a donc pour objectif de développer et de maintenir les conditions générales permettant à l'aviation civile de remplir de manière sûre, efficace et respectueuse de l'environnement, ainsi que dans l'intérêt public, les tâches qui lui incombent. Il s'agit en l'occurrence de créer des conditions propres à développer de bonnes liaisons avec les centres européens à partir de la Suisse et de relier notre pays aux lointains comme aux proches destinations. Une compagnie suisse d'aviation est un outil idéal pour concrétiser cette politique. Cependant, elle ne doit pas impérativement être en mains suisses. 6. L'article 103 de la loi sur la navigation aérienne (LNA) accorde à Swissair une position particulière, car il fait de cette société l'instrument qui exploite le réseau interne, continental et intercontinental d'intérêt général. Dans un modèle de coopération, tel que le prévoit le projet Alcazar, Swissair devrait pouvoir garantir la desserte des liaisons d'intérêt général. 7. La création d'un holding exigerait une révision de la loi. Quant à savoir si la première étape - la fondation d'une société de gestion - présuppose une modification légale, on ne pourra le dire avec certitude que lorsque le résultat des négociations sera connu. 8. Si l'on veut améliorer la compétitivité des compagnies suisses, il importe d'abord de faire en sorte que notre pays participe sans tarder au processus de libéralisation du transport aérien à l'échelle continentale et qu'il signe un accord avec la Communauté européenne. Un premier résultat a été obtenu, puisque le 7 juin 1993 le Conseil des ministres de la CE a chargé la Commission d'élaborer le mandat de

négociations. En outre, nous avons entrepris des démarches visant à optimiser l'infrastructure, notamment dans les services de la navigation aérienne. 9. Nous avons demandé à Swissair de nous fournir des informations complémentaires, mais nous sommes conscients qu'elle a besoin d'une certaine marge de manoeuvre et que nous ne saurions la décharger de ses responsabilités commerciales. En notre qualité d'autorité concédante et d'organe de surveillance, nous veillerons cependant à ce que l'intérêt public soit suffisamment pris en considération.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Dringliche Interpellation der Fraktion der Schweizerischen Volkspartei Situation und Zukunft der Swissair Interpellation urgente du groupe de l'Union démocratique du centre Situation actuelle et avenir de Swissair In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1993 Année Anno Band III Volume Volume Session Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 13 Séance Seduta Geschäftsnummer 93.3257 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 16.06.1993 - 15:00 Date Data Seite 1268-1270 Page Pagina Ref. No

E. 20

022 842 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.