

kommen zwischen der Schweiz und der EG ist in diesem Lichte zu sehen. Schliesslich dürfte auch das revidierte Luftfahrtgesetz, welches sich noch im Differenzbereinigungsverfahren befindet, der Swissair helfen, die Zukunft erfolgreich zu bewältigen.

2. Als oberste Konzessionsbehörde kann es dem Bundesrat nicht gleichgültig sein, wie die Swissair ihre Aufgaben als gemischtwirtschaftliches Unternehmen zur Sicherstellung des Luftverkehrsanschlusses der Schweiz wahrnimmt. Das Projekt Alcazar hat zweifelsohne eine politische Dimension.

3. Der Bundesrat wurde laufend durch die Swissair sowie durch die Vertreter des Bundes im Verwaltungsrat der Swissair informiert. Dies schliesst kritische Fragen im gegebenen Zeitpunkt nicht aus.

4. Der Bundesrat beabsichtigt, die schweizerische Luftfahrt an den europäischen Liberalisierungsmassnahmen teilhaben zu lassen. Trotzdem wird das staatliche Interesse an der Sicherstellung eines genügenden Luftverkehrsangebots weiter bestehen bleiben. Auch wenn sich die Politik vermehrt aus der Wirtschaft zurückzieht und damit die Verflechtung von Wirtschaft und Politik kleiner wird, bleibt in Fällen wie diesem ein politisches Interesse bestehen.

Die wesentlichen luftverkehrspolitischen Ziele des Bundes müssen weiterhin gewährleistet werden können, auch wenn im Zuge der Liberalisierung der staatliche Einfluss abgebaut wird. Allfällige Konflikte zwischen unternehmerischen Anliegen und öffentlichen Interessen sind möglichst frühzeitig zu erkennen und auszudiskutieren.

5. Der Bundesrat ist gewillt, die Swissair mittels günstiger Rahmenbedingungen zu unterstützen und ihr nach Möglichkeit den Zugang zu den Märkten zu öffnen und zu erleichtern. Dies liegt ohne Zweifel auch im Interesse der Arbeitsplatzsicherung.

6. Die Zukunft der Swissair liegt dem Bundesrat am Herzen; er hat darum die Swissair ersucht, ihn unter Beizug eines unternehmerisch erfahrenen und aussenstehenden Experten über mögliche Alternativen zum Projekt Alcazar zu informieren. Der Bundesrat kann seine Auffassung über die Zukunft der Swissair nicht abschliessend beurteilen, bevor er die Antworten der Swissair erhalten hat.

Die Auffassung des Bundesrates über die zukünftige europäische Luftverkehrspolitik spiegeln sich wider in den gegenwärtigen Bestrebungen der Schweiz, mit der Europäischen Gemeinschaft möglichst bald ein Luftverkehrsabkommen abzuschliessen zu können. Seit dem 7. Juni 1993 sind wir diesem Ziel ein Stück näher gerückt: Die EG-Verkehrsminister haben an diesem Tag die EG-Kommission beauftragt, dem Rat für die nächste Sitzung (28. September 1993) einen Entwurf für Verhandlungsrichtlinien zum Entscheid vorzulegen. Im Fall seiner Zustimmung können dann die formellen Verhandlungen beginnen. Um die formellen Verhandlungen kurz zu halten, müssen sie in den laufenden technischen Vorgesprächen gut vorbereitet werden. Dabei werden auch rechtlich-institutionelle Fragen, die sich aus dem Abseitsstehen vom EWR ergeben, zu behandeln sein, namentlich im Bereich der Ueberwachung der einheitlichen Wettbewerbsregeln.

7. Es ist Aufgabe der Unternehmungsorgane, sich Gedanken über mögliche Kooperationen und Fusionen zu machen. Der Bundesrat würde allfällige Vorschläge auf deren Verträglichkeit mit dem öffentlichen Interesse prüfen.

Es ist kaum Sache des Bundesrates, der Swissair Kooperationspartner vorzuschlagen. Die Swissair sucht mögliche Partner, die eine ähnliche Unternehmensgrösse, einen ähnlichen Qualitätsstandard und andere ähnliche Rahmenbedingungen aufweisen.

93.3257

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

Wortlaut der Interpellation vom 1. Juni 1993

Die Swissair soll nach aktuellen Informationen bis Ende Juni über ein Zusammengehen mit den Fluggesellschaften KLM, SAS und Austrian Airlines beschliessen. Es ist eine Fusion geplant, aus der ein neues Unternehmen mit Sitz in den Niederlanden hervorgehen wird. In diesem Zusammenhang wird der Firmenname Swissair verschwinden, und die schweizerische Fluggesellschaft wird im neugeschaffenen Unternehmen aufgehen. Daraus ergeben sich weitreichende wirtschaftliche, staatspolitische, aussenpolitische und luftfahrtpolitische Konsequenzen. Unter anderem muss in der Schweiz durch die Fusion mit einem Arbeitsplatzverlust von bis zu 10 000 Personen gerechnet werden.

Der Bundesrat wird darum dringend gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass ein Verlust des Markenzeichens Swissair dem Ansehen und dem Bekanntheitsgrad der Schweiz im Ausland schaden würde?
2. Ist der Bundesrat im Zusammenhang mit der Fusion über mögliche Entlassungen von bis zu 10 000 Personen in der Schweiz informiert worden, oder hat er Kenntnis über entsprechende Pläne?
3. Rechnet der Bundesrat damit, dass nach einer Fusion die bestehenden Landrechte und bilateralen Luftfahrtabkommen mit dem Ausland bestehen bleiben?
4. Ist der Bundesrat der Meinung, dass der Personen- und Güterverkehr mit dem Ausland in der Luft auch ohne Swissair im heutigen Ausmasse aufrechterhalten werden kann?
5. Hält der Bundesrat eine eigenständige schweizerische Luftfahrtpolitik auch ohne die Swissair für möglich und praktikabel?
6. Wie beurteilt der Bundesrat die rechtliche Situation einer Fusion aus schweizerischer Sicht?
7. Sind Gesetzesänderungen nötig?
8. Sieht der Bundesrat Möglichkeiten, die Rahmenbedingungen für die Konkurrenzfähigkeit des Zivilluftfahrt-Standortes Schweiz – insbesondere im Bereich der beiden internationalen Flughäfen – zu verbessern?
9. Welche Schritte gedenkt der Bundesrat konkret einzuleiten?

Texte de l'interpellation du 1er juin 1993

D'après les informations dont on dispose, Swissair devrait décider, d'ici à la fin juin, d'une éventuelle fusion avec les compagnies KLM, SAS et AUA. Le projet de fusion prévoit la création d'une nouvelle entreprise qui aura son siège aux Pays-Bas. Dans la foulée, la raison sociale de Swissair disparaîtra, la compagnie helvétique étant absorbée par la nouvelle entreprise. Mais ce projet aura aussi de lourdes conséquences économiques et des retombées non négligeables sur la politique intérieure et extérieure de la Suisse ainsi que sur la politique du transport aérien. Parmi celles-ci, relevons la perte de quelque 10 000 emplois que le projet risque d'entraîner en Suisse. Le Conseil fédéral est donc prié de répondre aux questions suivantes:

1. N'est-il pas aussi d'avis que la perte du label Swissair serait préjudiciable à l'image et au rayonnement de la Suisse à l'étranger?
2. A-t-il été informé de ce qu'une fusion éventuelle risque d'entraîner le licenciement de quelque 10 000 personnes en Suisse ou a-t-il connaissance de projets à ce propos?

3. S'attend-il à ce que, au lendemain d'une fusion, les droits d'atterrissage actuels et les accords bilatéraux signés avec l'étranger soient maintenus?

4. Estime-t-il que les transports aériens de passagers et de marchandises en provenance et à destination de l'étranger pourraient être maintenus dans les proportions actuelles, malgré une éventuelle disparition de Swissair?

5. Considère-t-il qu'il serait possible pour la Suisse de mener une politique du transport aérien indépendante, même si Swissair n'existait plus?

6. Comment considère-t-il l'éventualité d'une fusion sous l'angle du droit suisse?

7. Faudrait-il modifier des lois?

8. Voit-il comment on pourrait améliorer la compétitivité de la Suisse dans le domaine de l'aviation civile, notamment en ce qui concerne les deux aéroports internationaux du pays?

9. Quelles mesures concrètes le Conseil fédéral a-t-il l'intention de prendre?

Sprecher – Porte-parole: Frey Walter

Schriftliche Begründung

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Développement par écrit

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 14. Juni 1993

Die internationale Zivilluftfahrt befindet sich im Umbruch. Der Wettbewerbsdruck wird im Zeichen der fortschreitenden Liberalisierung und der aktuellen konjunkturellen Schwierigkeiten zunehmend härter. Illustrativ hierfür ist die Tatsache, dass die Luftfahrtgesellschaften 1991/92 – von wenigen Ausnahmen abgesehen, die Swissair gehört zu diesen Ausnahmen – grosse Defizite einflogen. Eine Trendwende ist zurzeit nicht abzusehen. Um in diesem Wettbewerb bestehen zu können, müssen sich die Fluggesellschaften restrukturieren, d. h., die Erträge steigern, die Kosten senken.

Für Gesellschaften wie die Swissair kommt erschwerend hinzu, dass zahlreiche Staaten ihre nationalen Fluggesellschaften mittels direkter oder indirekter Subventionen stützen, was den freien Wettbewerb massiv verfälscht. Dazu kommt, dass die Swissair von der europäischen Integration und vom damit verbundenen Liberalisierungsprozess einstweilen noch ausgeschlossen ist.

Mittels strategischer Allianzen auf europäischer und interkontinentaler Ebene sowie harter Kostensenkungsprogramme hat die Swissair diese Negativeffekte recht erfolgreich auffangen können. Es stellt sich indes die Frage, ob dies genügt, um auch in Zukunft bestehen zu können. Die Swissair hat deshalb nach neuen strategischen Kooperationsmöglichkeiten gesucht, um ihr langfristiges Ueberleben zu sichern. Im Vordergrund steht das Projekt Alcazar, welches den Zusammenschluss der vier Fluggesellschaften Swissair, KLM, SAS und Austrian Airlines vorsieht, um eine stärkere Marktposition zu erreichen und Synergien zu ermöglichen. Verschiedene Experten vertreten die Auffassung, dass im Wettbewerb künftig nur noch bestehen kann, wer sich entweder auf Marktnischen beschränkt oder von der Grösse her ein kritisches Mass übersteigt.

Nachdem der Bundesrat laufend durch das EVED informiert worden ist, hat er an seiner Sitzung vom 26. Mai 1993 eine Aussprache geführt. Im Lichte der staatspolitischen Dimension des Projekts Alcazar, der Rolle des Bundes als Aktionär, als Konzessions- und Aufsichtsbehörde und der Rolle der Swissair, die gestützt auf 113 bilaterale Luftverkehrsabkommen als bezeichnetes und somit bevorzugtes Unternehmen die vom Bund ausgehandelten Verkehrsrechte beanspruchen kann, hat der Bundesrat die verantwortlichen Unternehmungsorgane der Swissair um weitere Abklärungen gebeten und darum, die entsprechenden Informationen innert nützlicher Frist zu liefern. Es wird erwartet, dass diese Angaben noch vor der Sommerpause 1993 geliefert werden.

Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die Aktien der Swissair zu rund 80 Prozent in privaten Händen sind, die Swissair-Organen nach unternehmerischen Grundsätzen handeln müssen und sie hierfür den notwendigen Freiraum benötigen. Er verkennt auch nicht den ordnungspolitischen Rahmen einer freiheitlichen Wirtschaftsordnung sowie den politischen Trend zu Liberalisierung, Deregulierung, Privatisierung und Revitalisierung, Elemente, welche staatlicher Einflussnahme und staatlichen Interventionen Grenzen setzen.

Der Bundesrat beantwortet die einzelnen Fragen wie folgt:

1. Bei den bisher durchgeführten exploratorischen Gesprächen – offizielle Verhandlungen sind nach Angaben der Swissair bisher nicht aufgenommen worden – wurden auch Fusionsüberlegungen erörtert. Es ist indes keineswegs gesagt, dass der Sitz der zur Diskussion stehenden Holdinggesellschaft in den Niederlanden sein wird.

Nach Auffassung des Bundesrates müsste das Markenzeichen Swissair auch im Rahmen des Projekts Alcazar erhalten bleiben. Dies dürfte auch im kommerziellen Interesse der Gesellschaft liegen.

2. Der Bundesrat hat keine Kenntnis von Plänen, die im Zusammenhang mit einer Fusion der Swissair mit Entlassungen von bis zu 10 000 Personen in der Schweiz rechnen. Diese Meldung wurde durch einzelne Presseorgane verbreitet. Gemäss Meinung der Swissair wird es sich um einen kleinen Bruchteil davon handeln. Die Swissair weist auch darauf hin, dass dank Expansion und Wachstum gute Aussichten auf teilweise Kompensation bestehen.

3. Die bestehenden Landrechte und bilateralen Luftverkehrsabkommen mit ausländischen Staaten basieren auf dem Prinzip des Austausches gleichwertiger Rechte und Möglichkeiten. Eine Kündigung dieser Abmachungen durch die Vertragspartner der Schweiz ist auch im Hinblick auf eine mögliche Kooperation der Swissair im Rahmen von Alcazar nicht zu erwarten, da ja damit auch die ausländischen Fluggesellschaften ihrer Rechte verlustig gingen. Ob und welche Anpassungen an den bilateralen Abkommen mit gewissen Staaten vorgenommen werden müssen, kann heute noch nicht mit Bestimmtheit gesagt werden.

4. Der Bundesrat vertritt die Auffassung, dass die schweizerischen Interessen im Luftverkehr von und nach unserem Land am besten von einer wenn möglich schweizerischen Fluggesellschaft wahrgenommen werden. Die entsprechenden Voraussetzungen kann aber auch eine multinationale Gesellschaft mit schweizerischer Beteiligung erfüllen.

5. Das Ziel der schweizerischen Luftfahrtspolitik ist es, die Rahmenbedingungen zu schaffen und zu erhalten, die es der Zivilluftfahrt ermöglichen, ihre im öffentlichen Interesse liegende Rolle als Teil des nationalen und internationalen Verkehrssystems sicher, effizient und umweltgerecht wahrzunehmen. Dabei geht es darum, Voraussetzungen zu schaffen, dass gute Verbindungen mit den europäischen Zentren aufgebaut und dass die wichtigen Zentren des entfernteren Auslandes von der Schweiz aus so gut erreicht werden können wie vom benachbarten Ausland her. Der Bestand einer nationalen Luftverkehrsgesellschaft ist hilfreich zur Verwirklichung dieser Politik; es ist indes nicht zwingend, dass nur eine schweizerisch beherrschte Gesellschaft diese Aufgabe erfüllen kann.

6. Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes (LFG) gibt der Swissair eine besondere Stellung: Sie ist das Instrument, welches die im allgemeinen Interesse liegenden internen, kontinentalen und interkontinentalen Linienverbindungen betreibt. Auch im Rahmen eines Kooperationsmodells, wie es das Projekt Alcazar vorsieht, müsste die Swissair den Betrieb der im allgemeinen Interesse liegenden Linienverbindungen gewährleisten können.

7. Sollte es zu einer Holdinggesellschaft kommen, ist eine Gesetzesrevision notwendig. Ob schon der erste Schritt, d. h. die Gründung einer sogenannten Managementgesellschaft, eine Gesetzesrevision erfordert, kann erst mit Bestimmtheit gesagt werden, wenn die diesbezüglichen Verhandlungsergebnisse vorliegen.

8. Zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Luftverkehrsunternehmen sieht der Bundesrat in erster Linie den raschen Einbezug der Schweiz in die Liberalisierung

des européens Luftverkehrs mittels Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit der Europäischen Gemeinschaft. Diesbezüglich sind Fortschritte zu verzeichnen: Am 7. Juni 1993 hat der EG-Verkehrsminister 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.

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	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.