

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Gerichtsverfahren
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Heidelberger, Anja
Schmid, Catalina
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Heidelberger, Anja; Schmid, Catalina; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Gerichtsverfahren, 1998 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	2
Schifffahrt	3
Luftfahrt	4
Post und Telekommunikation	7

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
EFK	Eidgenössische Finanzkontrolle
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BAKOM	Bundesamt für Kommunikation
EU	Europäische Union
BVGer	Bundesverwaltungsgericht
BAV	Bundesamt für Verkehr
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
ASTRA	Bundesamt für Strassen
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
BGer	Bundesgericht
WBF	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
ComCom	Eidgenössische Kommunikationskommission
NISV	Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung
ADSL	Asymmetric Digital Subscriber Line (Anschlusstechnik von Breitbandanschlüssen)
BWL	Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung
WEKO	Wettbewerbskommission

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CDF	Contrôle fédéral des finances
ARE	Office fédéral du développement territorial
OFCOM	Office fédéral de la communication
UE	Union européenne
TAF	Tribunal administratif fédéral
OFT	Office fédéral des transports
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
OFROU	Office fédéral des routes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TF	Tribunal fédéral
DEFR	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
ComCom	Commission fédérale de la communication
ORNI	Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant
ADSL	Asymmetric Digital Subscriber Line (technique de communication numérique)
OFAE	Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays
COMCO	Commission de la concurrence

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 04.08.2007
NICOLAS FREYMOND

Le Tribunal fédéral a donné raison à l'Office fédéral des routes (OFROU) dans une affaire concernant la **gravité du non respect des prescriptions en matière d'usure des pneus**. Un automobiliste schwytois s'était vu retirer son permis de conduire pour une durée d'un mois au motif que trois des quatre pneus de sa voiture présentaient un profil inférieur à 1,6 millimètre. Aucun accident n'ayant résulté de la négligence du conducteur, le Tribunal administratif cantonal a jugé que l'infraction revêtait une faible gravité et méritait seulement un avertissement, et non un retrait de permis. Saisi par l'OFROU, la cour suprême a toutefois estimé que l'état des pneus constituait bel et bien un facteur essentiel pour la sécurité routière et que la violation des prescriptions en ce domaine était par conséquent moyennement grave et justifiait pleinement un retrait du permis de conduire pour une durée d'un mois.¹

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 11.07.2008
NICOLAS FREYMOND

L'ASTAG a déposé un recours auprès du Tribunal fédéral pour **contester la hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)** décidée par le Conseil fédéral l'année précédente et entrée en vigueur au 1er janvier. L'association a menacé de bloquer des routes si le Conseil fédéral n'intervenait pas pour baisser soit la RPLP, soit les taxes sur le diesel, dont le prix s'est envolé au premier semestre 2008. Le chef du Département fédéral des finances, Hans-Rudolf Merz, et le président de l'ASTAG, le conseiller national Adrian Amstutz (udc, BE), ont élaboré une solution de compromis consistant à repousser à 2011 la hausse de la taxe pour les camions de classe Euro 3, soit les plus polluants.²

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 18.12.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Tribunal fédéral a confirmé que **l'utilisation d'un « global positioning System » (GPS) pour repérer les radars et pour en prévenir autrui est illégale**. Les juges lausannois ont ainsi débouté un automobiliste qui contestait une sanction infligée par les autorités argoviennes.³

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 10.10.2009
NICOLAS FREYMOND

Dans un arrêt rendu à l'automne, le Tribunal fédéral a considéré que **l'écriture d'un SMS par un automobiliste au volant de son véhicule constitue un délit grave**. Il a ainsi débouté un conducteur zurichois réclamant l'annulation de la sanction que lui avait valu une sortie de route alors qu'il rédigeait un message sur son téléphone portable. Les juges fédéraux ont estimé que le recourant s'était rendu coupable d'une violation grave des règles de la circulation routière, en mettant manifestement en danger les autres usagers de la route.⁴

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 28.11.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, le Tribunal administratif fédéral (TAF) a admis trois recours contre la **hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)** décidée par le Conseil fédéral avec effet au 1er janvier 2008. Les juges ont considéré que les coûts des pertes de temps dues aux embouteillages ne doivent pas être pris en compte dans le calcul de la redevance, car, de l'avis même des offices fédéraux compétents, ces coûts sont internes et non externes. Or, si l'on exclut ces coûts du calcul, les recettes de la RPLP excèdent les coûts générés par le trafic et à charge de la collectivité. L'augmentation décrétée par le Conseil fédéral a par conséquent été jugée non-conforme au droit, puisqu'elle viole le principe de la couverture des coûts. Par la voix du chef du DETEC, le gouvernement a annoncé le dépôt d'un recours de droit public auprès du Tribunal fédéral contre la décision du TAF.⁵

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 07.05.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Tribunal fédéral a revu sa **jurisprudence concernant les chauffards**. Admettant pour la première fois le cumul de deux infractions contre un responsable d'accident mortel (homicide par négligence et mise en danger de la vie d'autrui), les juges de Mon Repos lui ont infligé une peine de 6 ans de prison. Au-delà du cas d'espèce, cette jurisprudence ouvre la voie à des sanctions pénales nettement plus sévères que jusqu'alors à l'encontre des chauffards.⁶

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 08.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Dans un arrêt rendu à l'automne, le Tribunal fédéral a prononcé l'**interdiction de tous les systèmes avertissant les automobilistes de contrôles routiers**, indépendamment de la technologie employée (GPS, téléphone portable, etc.). Confirmant la jurisprudence initiée en 2008 par laquelle l'utilisation d'un système GPS avait été prohibée, les juges en ont généralisé la portée lors de l'examen d'une affaire concernant des avertissements par SMS.⁷

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 15.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Tribunal fédéral a donné raison au DETEC et confirmé définitivement la **hausse de 10% de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, cassant le jugement rendu l'année précédente par le Tribunal administratif fédéral (TAF) en faveur des transporteurs routiers. Ce faisant, il a clarifié les critères de calcul des coûts externes du trafic poids lourds à la couverture desquels le produit de la RPLP est censé contribuer, entérinant notamment la prise en compte des coûts des pertes de temps dues aux embouteillages. Fort de cette décision, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a fait établir de nouvelles prévisions concernant l'évolution de ces coûts externes et celle des recettes de la RPLP. Les coûts externes annuels imputables au trafic poids lourds ont été évalués à CHF 1,7-1,8 milliard pour la période 2010-2015, soit CHF 300 à 400 millions de plus que les précédentes prévisions. Les produits nets annuels de la RPLP devraient quant à eux s'établir à CHF 1,4 milliard pour la même période. Le trafic poids lourds ne couvrira donc probablement pas les coûts externes qu'il générera au cours de cette période.⁸

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 01.06.2016
CATALINA SCHMID

In einem Grundsatzurteil vollzog das Bundesgericht im Sommer 2016 einen **Paradigmenwechsel in der Raser-Rechtsprechung**: Richterinnen und Richter sollten bei der Beurteilung von Raserdelikten neu wieder mehr Beurteilungsspielraum erhalten. In seiner Entscheidung hielt das Bundesgericht fest, es sei durchaus plausibel, dass ein Raserdelikt unter speziellen Umständen zwar objektiv bejaht werden müsse, allerdings auf subjektiver Ebene der Vorsatz fehle und es sich damit nicht um ein solches Delikt handle. Die bestehende Gesetzesnorm stelle «keine unwiderlegbare Vermutung» auf, dass die zu schnell fahrende Person in jedem Fall vorsätzlich gehandelt habe, schrieb die NZZ. Aus diesem Grund sollten Richterinnen und Richter künftig unter bestimmten Umständen von einem fehlenden Vorsatz ausgehen können. Mit dieser Erweiterung des Ermessensspielraums für Richterinnen und Richter weichte das Bundesgericht das im Jahr 2013 in Kraft getretene und aufgrund seiner Automatismen oft als zu hart kritisierte Gesetzesregime «Via sicura» etwas auf.⁹

Eisenbahn

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 09.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le **désaccord** entre la direction des CFF et les syndicats a été complet lors des **négociations salariales pour 2010**. Alors que les syndicats ont exigé une hausse de la masse salariale de 1,9%, la direction a proposé 0,8%. La justice tranchera par conséquent le litige.¹⁰

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 24.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Les CFF ont entamé un bras de fer judiciaire avec l'OFT après que celui-ci a décidé d'annuler une amende de CHF 80 infligée à un passager muni d'un billet de 2e classe mais circulant en 1ère classe. L'office a estimé que les CFF ne peuvent pas infliger une sanction identique à un passager circulant sans billet et à un autre circulant avec un billet pour une prestation de valeur inférieure et doivent instituer un système de sanction différencié. L'ancienne régie fédérale a annoncé le dépôt d'un **recours auprès du TAF**, soulignant que le supplément d'autocontrôle de CHF 80 est ancré dans la loi sur les transports et qu'il s'est avéré efficace, permettant une réduction du taux de resquille de 4% à 1,4%. En fin d'année, le TAF a donné raison aux CFF, estimant impraticable le dispositif proposé par l'OFT. Il a toutefois précisé que, outre la surtaxe

de CHF 80, un passager de 1ère classe muni d'un billet de 2e classe valable ne doit payer que la différence entre les prix des deux billets, et non la totalité du prix du billet 1ère classe.¹¹

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 09.03.2010
NICOLAS FREYMOND

Le tribunal arbitral a tranché le litige entre la direction des CFF et les syndicats au sujet des **négociations salariales pour 2010**, en décidant une hausse de 0,5% de la masse salariale et l'octroi d'une prime unique de CHF 650 par collaborateur au titre de gratification pour le bon exercice 2009. Les syndicats, qui réclamaient une augmentation compensant au minimum le renchérissement, ont fait part de leur déception.¹²

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 10.04.2010
NICOLAS FREYMOND

Le TAF a enjoint les CFF de respecter la loi fédérale sur le travail en ramenant le **temps de travail quotidien moyen** de leurs collaborateurs à 9 heures au maximum. La direction de l'ancienne régie n'avait jusque là appliqué cette règle qu'aux employés travaillant par série de 7 jours consécutifs sans congé. Donnant raison à l'OFT, les juges ont rappelé la validité générale de la limite légale de la durée quotidienne moyenne du travail.¹³

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 11.11.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Tribunal fédéral a finalement donné raison à l'OFT dans l'affaire du passager muni d'un billet de 2e classe mais circulant en 1ère classe. Les CFF ne peuvent pas infliger une sanction identique à un passager circulant sans billet et à un autre circulant avec un billet pour une prestation de valeur inférieure et doivent instituer un **système de sanction différencié** afin de respecter le principe d'égalité garanti par la Constitution fédérale. En fin d'année, l'UTP a annoncé l'instauration d'un nouveau régime de sanction. À compter de juin 2011, les resquilleurs devront s'acquitter d'une amende de CHF 100, tandis que les voyageurs en possession d'un billet insuffisant devront payer un supplément de CHF 75.¹⁴

Schifffahrt

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 05.09.2019
ANJA HEIDELBERGER

Bereits im Mai 2016, kurz nach Bekanntwerden der Schwierigkeiten der SCT-SCL-Gruppe, hatte der WBF-Vorsteher Johann Schneider-Ammann die **EFK** beauftragt, eine **Administrativuntersuchung** zur Vergabepaxis der Bürgschaften des BWL, zur Vorbereitungen der Erhöhung des Bürgschafts-Rahmenkredits im Jahr 2008, zum Umgang des BWL mit den stark gestiegenen Risiken seit 2008, zu den Mängeln in der Organisation des BWL sowie zu allfälligen Hinweisen auf strafrechtlich relevante Tatbestände durchzuführen. Grund dafür seien verschiedene Hinweise auf Mängel in der Prüfung von Vergaben und Amortisationsstundungen sowie das hohe Schadenspotenzial für den Bund. Im Rahmen des Nachtrags Ia zum Voranschlag 2017 gab das WBF im Oktober 2016 bekannt, dass die EFK «bedeutende Schwachstellen» gefunden habe. Unter anderem seien Abläufe beim BWL bis 2013 nur informell geregelt gewesen, wesentliche Funktionen bis 2012 auf eine Person konzentriert gewesen, sei das interne Kontrollsystem sowie die Kontrolle der Reedereien unzureichend gewesen und neue Bürgschaften, Revalutierungen und Amortisationsstundungen zu wenig kritisch geprüft worden. Das WBF sei nun daran, dieser Kritik mit einem Massnahmenplan zu begegnen.

Kurz darauf machte die Zeitung «Nordwestschweiz» bekannt, dass dieser Bericht der EFK nicht veröffentlicht werden dürfe, weil sich zwei betroffene und im Bericht erwähnte Personen dagegen wehrten, dass sie im Bericht für die Missstände zu den Hochseebürgschaften mitverantwortlich gemacht würden, aber nie angehört worden seien.

Im September 2019 erschien das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu dieser Anschuldigung. Dieses gab den Klägern recht: Die EFK habe die Kläger nicht angehört und ihnen keine Akteneinsicht gewährt. Da der Anspruch auf rechtliches Gehör Teil der allgemeinen Verfahrensgarantien sei, stelle dies eine schwerwiegende Verletzung ihrer Rechte dar. Damit seien sie in ihren Persönlichkeitsrechten berührt worden. Diese Verletzung könne nachträglich nicht korrigiert werden, weshalb die entsprechenden Personendaten aus dem Bericht gelöscht werden müssten. Die EFK hatte zuvor angegeben, sie habe auf eine Anhörung der betroffenen Personen verzichtet, «um das Strafverfahren nicht zu behindern».¹⁵

Luftfahrt

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 24.12.1998
LAURE DUPRAZ

En septembre, la nouvelle compagnie romande Swiss World Airways (SWA) a obtenu du DETEC une **concession** pour six liaisons par semaine entre **Genève-Cointrin et New York-Newark** pour une année. Le premier vol s'est concrétisé le 10 septembre. Mais la société manquait de fonds propres, alors qu'elle souhaitait augmenter son capital de CHF 35 millions à CHF 60 millions. Des rumeurs concernant une mauvaise gestion de l'entreprise se sont rapidement répandues dans la presse. Les cantons romands qui avaient engagé CHF 7 millions dans le projet, à titre de solidarité, dont CHF 5 millions de Genève, ont fait savoir qu'ils ne participeraient pas à une augmentation de capital. Les autorités genevoises ont refusé d'investir les CHF 3 millions supplémentaires nécessaires à la compagnie qui se trouvait face à un besoin urgent de liquidités. Par la suite, le conseiller national Jean-Charles Simon (pdc, VD), pionnier de l'aventure, a quitté précipitamment le conseil d'administration de SWA. En décembre, **la compagnie a suspendu ses activités** et licencié ses 110 employés, n'ayant pas trouvé d'investisseur privé. SWA a ensuite réclamé, auprès de l'OFAC et du DETEC, une suspension temporaire de l'autorisation générale d'exploitation et de sa concession aérienne. Le tribunal de première instance genevois lui a finalement accordé **un sursis concordataire** de six mois. La compagnie aura jusqu'au 15 juin 1999 pour trouver un repreneur et pour proposer un concordat à ses créanciers.¹⁶

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 23.03.2000
PHILIPPE BERCLAZ

La justice genevoise a homologué le concordat par abandon d'actifs (**liquidation douce**) proposée par les représentants de la défunte compagnie aérienne **Swiss World Airways (SWA)**.¹⁷

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 27.02.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Les cantons de Genève et Neuchâtel ont déposé une **plainte pénale commune contre les administrateurs de SairGroup** auprès du parquet zurichois. Leur premier objectif était de récupérer quelque chose des CHF 57 millions perdus par Genève et du million de perte de valeur des actions et des emprunts obligataires souscrits par Neuchâtel. Par cette action, ils souhaitaient également établir les circonstances ayant mené à la débâcle financière du groupe et établir les responsabilités. La plainte est un document de plus de 50 pages, dirigé contre tous les administrateurs. Elle fait état de gestion déloyale, faux dans les titres, manipulation de cours en Bourse et d'avantages accordés à certains créanciers. Le canton de Vaud s'est joint à la plainte collective, tandis que les cantons de Fribourg et Jura ont renoncé à le faire.¹⁸

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 18.07.2002
PHILIPPE BERCLAZ

La question du **statut des pilotes** n'a pas pu être définitivement réglée. L'année a commencé pour Swiss sous les plus mauvaises auspices, car l'Association du personnel de cockpit de Crossair (CCP) refusait de reconnaître le syndicat des pilotes de Swissair (Aeropers). Celui-ci craignait un traitement différenciés entre les pilotes de Crossair et Swissair, notamment sur le plan salarial. Menacé par une plainte d'Aeropers, il a toutefois décidé d'abandonner son droit exclusif de négociation sur la future CCT. Trois mois plus tard, CCP quittait prématurément la table de négociation suite à l'accord entre Swiss et Aeropers sur la CCT. Les doléances du personnel de cockpit de Crossair portaient sur l'organigramme, la future grille à l'ancienneté et les salaires. Le Tribunal arbitral de Bâle a jugé discriminatoire la CCT conclue entre Aeropers et Swiss. La cour a mis en évidence des inégalités en matière salariale, de vacances et de bonus en se basant sur le traitement accordé aux pilotes de l'ex-Swissair. Le syndicat des pilotes de l'ex-Crossair – rebaptisé entre-temps **Swiss Pilots** – **a exigé une égalité de traitement de ses 1'050 pilotes avec les 830 de l'ex-Swissair**. Il a refusé les CHF 16 millions proposés par Swiss pour réduire les inégalités dans les salaires et les vacances et ne s'est pas rendu aux négociations. Malgré l'absence de Swiss Pilots, la direction de Swiss a présenté deux scénarios pour harmoniser les conditions salariales. Swiss Pilots a refusé d'entrer en matière sur les deux scénarios proposés et mettait en avant le sien : il proposait de geler les salaires des pilotes de l'ex-Swissair sur le réseau européen aussi longtemps que nécessaire pour que les pilotes Crossair rattrapent le retard, à coups de 4% par année environ. Comme les négociations étaient à nouveau interrompues, Swiss Pilots choisissait de consulter sa base avant de retourner à la table des pourparlers. 80% des anciens pilotes confirmaient leur mandat de négociation au syndicat. Entre-temps, la direction de Swiss a adressé à Swiss Pilots un ultimatum lui donnant jusqu'au 15 septembre pour adhérer à la nouvelle CCT. En réponse, Swiss Pilots a déposé une nouvelle plainte devant le tribunal de Bâle. Celle-ci portait sur les salaires et les critères qui déterminaient quels seraient les premiers pilotes à être licenciés

dans le cas d'un redimensionnement de Swiss. Les pilotes de l'ex-Crossair se sentaient désavantagés par rapport aux pilotes de l'ancienne Swissair à cause d'un principe d'ancienneté introduit dans la CCT. Contestant l'inégalité de traitement et estimant qu'offrir plus déséquilibrerait ses finances, Swiss, pour sa part, a également saisi le Tribunal arbitral de Bâle lui demandant de trancher sur la base d'une nouvelle procédure.¹⁹

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 21.11.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le combat juridique que poursuivait Air Lib contre SAirGroup, le Tribunal de commerce de Paris a ordonné, en janvier, le **blocage du produit de la vente de billets** Crossair auprès du Business Settlement Plan (BSP). C'est l'organisme qui redistribue aux compagnies aériennes les recettes issues de la vente de billets par les agences de voyages. Air Lib, né de la reprise d'AOM/Air Liberté par le consortium Holco, considérait Crossair comme étant le reprenneur de Swissair et lui réclamait les CHF 90 millions que lui devait SAirGroup. Ceux-ci représentaient la dernière tranche du montant que la société s'était engagé à payer pour se défaire de ses 49.5% du capital d'AOM/Air Liberté. En sursis concordataire, SAirGroup avait fait défaut à cet engagement. Crossair, puis Swiss contestaient cette créance et avaient stoppé les paiements. En mai, le Tribunal de commerce de Paris a reconnu le principe de créances d'Air Lib auprès de Swiss. Les magistrats français ont également refusé de lever les saisies pratiquées à l'encontre de la société helvétique. Sur une décision de fond pour le dossier, le tribunal parisien a renvoyé sa décision à janvier 2003. Swiss a également dû faire face aux prétentions de créances d'Air Littoral pour le non-respect des engagements financiers de SAirGroup. Le Tribunal de commerce de Montpellier a condamné la compagnie helvétique à payer 15,2 millions d'euros à Air Littoral.²⁰

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 20.06.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Conformément à la décision du Tribunal arbitral de Bâle l'année précédente, la direction de Swiss a accordé aux pilotes de l'ex-Crossair le même nombre de jours de vacances et les mêmes bonus qu'aux ex-Swissair. Par ailleurs, la centaine de pilotes de MD 83 a obtenu un salaire identique à celui des pilotes ex-Swissair de Airbus A320 en vertu du droit à un salaire égal pour travail égal. Devant à nouveau se prononcer sur la querelle entre le syndicat Swiss Pilots et Swiss, le Tribunal arbitral de Bâle a donné une seconde fois raison au syndicat des pilotes de l'ex-Crossair. La compagnie aérienne s'est vue obligée de **respecter une règle de proportionnalité dans les licenciements des pilotes**. La Cour a estimé que toute réduction d'effectifs dans le corps des pilotes devait toucher les membres de l'ex-Crossair et de l'ex-Swissair dans une proportion de 4 moyen et long-courriers pour 5 court-courriers, quels que soient le type d'appareils concernés et les besoins de l'entreprise. (Les 1'050 pilotes provenant de l'ex-Crossair et les 850 de l'ex-Swissair ont donné la clé au calcul de la proportionnalité.) La règle était valable avec effet rétroactif pour les 169 licenciements prononcés en début d'année et pour toute nouvelle mesure jusqu'à l'expiration du contrat collectif de travail fin octobre 2005. Considérant ces 169 licenciements comme abusifs et discriminatoires, le juge a enjoint Swiss à réintégrer les pilotes, s'il ne trouvait pas d'autre accord avec eux. L'autre requête de Swiss Pilots, demandant que les pilotes de l'ex-Swissair soient les premiers touchés en cas de licenciements, a été rejetée par le tribunal.²¹

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 24.06.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Alors que la Confédération décidait de ne pas se joindre à la nouvelle action juridique de Swiss et Unique devant le Tribunal de Mannheim, le **Conseil fédéral** a joué la carte judiciaire en **portant plainte auprès de la Commission européenne** contre les restrictions de vol au-dessus du sud de l'Allemagne (pourvoi en nullité). Pour le gouvernement, celles-ci restreignaient de manière disproportionnée le trafic aérien sur l'aéroport de Kloten et violaient par conséquent l'accord bilatéral, avec à la clé des dommages importants pour la place économique suisse. Après avoir pris le pouls des cantons (AG, AR, AI, BL, BS, GL, LU, NW, SG, SH, SZ, TG, ZG et ZH) et des entreprises (Unique, Skyguide et Swiss) concernés, le **DETEC a accepté que les vols d'approche puissent se faire par le sud** à partir de l'automne. Pour arriver à cette autorisation, le Conseil d'Etat zurichois a dû briser « un tabou » en cédant sur les approches par le sud. Les différents acteurs concédaient qu'il n'y avait pas d'autres possibilités d'exploiter l'aéroport. Il faut toutefois noter que la ville de Zurich continuait de refuser ces approches par le sud. Le délai à l'automne émanait d'une requête de la société de contrôle aérien Skyguide qui avait besoin d'une période d'adaptation. L'OFAC a interdit les atterrissages par le sud avant 6 heures, car l'étude d'impact sur l'environnement a montré que, si ceux-ci étaient autorisés, des régions trop étendues seraient exposées à

des nuisances supérieures aux valeurs limites et autorisées. Ces restrictions ont également été appliquées dès l'automne aux approches sur la piste est. L'OFAC a approuvé l'autre requête d'Unique, à savoir les plans pour l'installation de l'ILS et le balisage d'approche sur la piste sud.²²

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 26.06.2003
PHILIPPE BERCLAZ

La Cour d'appel de Paris a estimé que le Tribunal de Paris était le seul compétent pour départager les compagnies aériennes Swiss et Air Lib. Il a également jugé que Swiss, extension de Swissair, était bien **solidaire des accords passés entre Swissair et Air Lib** au moment de la reprise de cette dernière par la holding Holco fin juillet 2001.²³

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 15.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

La Commission européenne a rejeté la plainte du Conseil fédéral contre les restrictions de vol allemandes. D'après elle, l'ordonnance allemande ne violait pas le principe de proportionnalité, ni ne discriminait la compagnie Swiss. Les mesures allemandes étaient justifiées et leurs effets limités ne pouvaient être atteints par d'autres moyens. Il n'y avait non plus de discrimination directe ou indirecte à ses yeux, car les transporteurs suisses et communautaires étaient pareillement soumis aux nouvelles règles. Le fait que Swiss soit plus touché que d'autres transporteurs avec de faibles parts de marché n'était pas suffisant pour établir une discrimination indirecte. Par ailleurs, Bruxelles était d'avis que l'accord bilatéral sur le trafic aérien constituait un échange de droits de trafic entre la Suisse et l'UE, mais que la Suisse ne participait pas pour autant au marché aérien intérieur européen comme elle croyait. N'adhérant pas aux conclusions de la Commission européenne, le **Conseil fédéral** a décidé de **faire recours contre cette décision auprès de la Cour de justice des Communautés européennes**. Il ne partageait pas l'appréciation de la Commission en ce qui concernait les répercussions effectives des restrictions, ni celle des bases juridiques. Selon lui, les restrictions étaient discriminatoires pour Swiss, parce que la compagnie, principale utilisatrice de l'aéroport de Kloten et ayant son centre opérationnel à Zurich, était la plus touchée. Par rapport à ses concurrents, elle était désavantagée dans son accès à l'espace aérien européen, ce qui constitue une discrimination indirecte. Quant à l'accord bilatéral, dont la Commission européenne l'a réduit à un seul échange de droits de trafic, le Conseil fédéral le concevait comme servant à ouvrir progressivement le marché du transport aérien à la Suisse. Les autorités fédérales tenaient donc à garantir que la Suisse puisse bénéficier des droits que lui confère l'accord.²⁴

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 16.02.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Dans la « bataille » juridique contre les restrictions allemandes de survol du sud de l'Allemagne, Unique et Swiss ont obtenu du Tribunal administratif de Leipzig l'autorisation de faire recours contre le jugement en première instance qui leur était défavorable. Comme annoncé en fin d'année 2003, le Conseil fédéral a déposé un **recours auprès de la Cour européenne de justice** contre les restrictions d'approche de l'aéroport de Zurich décidées par l'Allemagne. Le recours est dirigé contre la décision de la Commission européenne qui avait reconnu la légalité des mesures allemandes.²⁵

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 06.05.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Tribunal administratif allemand de Leipzig a décidé de reporter son verdict sur les **restrictions allemandes de survol du sud de l'Allemagne** (approche de Zurich), jusqu'à ce que la Cour de justice européenne ait créé une jurisprudence dans ce domaine.²⁶

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 08.09.2007
NICOLAS FREYMOND

Le 16 janvier a débuté le **procès concernant la débâcle de Swissair au Tribunal de district de Bülach (ZH)**. L'acte d'accusation, long de 100 pages, a pris pour cible dix-neuf anciens membres de la direction et du conseil d'administration de la défunte compagnie. S'il a suscité un engouement médiatique considérable, ce procès a très rapidement montré les limites de la justice pénale en la matière. Lors des six semaines d'audience, les accusés ont, pour la plupart, usé de leur droit de refuser de répondre aux questions du procureur et des juges, attitude violemment critiquée par la presse comme par les politiques. Début juin, à la stupéfaction générale, le tribunal zurichois a prononcé l'acquittement de tous les accusés, jugeant les preuves présentées par le ministère public insuffisantes. Dans la presse, plusieurs professeurs de droit pénal avaient relevé que l'incompétence n'est pas punissable pénalement et que, dans la mesure où l'acte d'accusation insistait essentiellement sur les erreurs de gestion des anciens dirigeants, les accusés ne couraient pas grand risque. Estimant faibles les chances de succès en deuxième instance, le parquet a renoncé à faire appel.²⁷

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 22.02.2008
NICOLAS FREYMOND

Le conflit opposant les riverains et la direction de l'aéroport de Zurich concernant les **atterrissages par l'approche orientale** n'a pas faibli au cours de l'année sous revue. Tout d'abord, les gouvernements cantonaux de la Suisse orientale, ainsi que 86 communes situées à proximité de l'aéroport de Zurich ont adopté une prise de position commune contre la construction d'une nouvelle piste occidentale. Rappelant les nuisances sonores que la population de cette région subit à longueur d'année, les représentants cantonaux ont exigé l'intervention du Conseil fédéral. Sur le terrain judiciaire, ensuite, le Tribunal administratif fédéral a rejeté douze recours émanant d'habitants et associations de riverains. Les recourants ont vainement tenté d'obtenir l'annulation de l'autorisation délivrée par l'OFAC en 2007 pour les atterrissages par l'approche orientale utilisant le système d'atterrissage aux instruments.²⁸

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 21.08.2008
NICOLAS FREYMOND

La société exploitant l'aéroport de Zurich a pu fournir une **première estimation du montant global des dédommagements** qu'elle devra verser aux riverains. En effet, le Tribunal fédéral a précisé les critères donnant droit à une indemnisation à l'occasion de l'examen d'une première série de demandes émanant d'habitants d'Opfikon (ZH). Selon ces critères, le coût total avoisinera les CHF 760 millions et sera intégralement payé par le fond pour le bruit créé en 2003 et alimenté par une taxe de CHF 5 par billet d'avion. Plusieurs questions demeurent toutefois sans réponse. Selon les futures décisions du Tribunal fédéral, la facture pourrait atteindre CHF 1,1 milliards et exiger un financement complémentaire.²⁹

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 24.07.2009
NICOLAS FREYMOND

Saisi d'un recours contre le **projet d'allongement de la piste 28** de l'aéroport de Zurich (approche orientale), le Tribunal fédéral a conclu à la conformité du projet de la société exploitant l'aéroport à la planification en vigueur. L'avenir du projet se jouera cependant devant le peuple en juin 2010, lors de la votation sur l'initiative populaire cantonale lancée par les riverains contre toute nouvelle construction de piste.³⁰

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 08.01.2011
SUZANNE SCHÄR

Ende 2010 hatte das Bundesgericht in wesentlichen Teilen einen Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts von 2009 zum vorläufigen Betriebsreglement des Flughafens Zürich-Kloten gestützt. Die obersten Richter bestätigten die **Zulässigkeit des neuen Süd- und Ostanflugregimes**, das 2003 mit der durch Deutschland einseitig verfügten Beschränkung der Überflüge über süddeutsches Gebiet eingeführt worden war, um die Kapazität des Flughafens zu erhalten. Gleichzeitig wurde die Flughafenbetreiberin verpflichtet, weitere Lärmschutzmassnahmen zu ergreifen, indem sie lenkungswirksame Lärmschutzgebühren erhebt und binnen Jahresfrist ein Konzept für passive Schallschutzmassnahmen zur Lärmreduktion bei den morgendlichen Südanflügen vorlegt.³¹

Post und Telekommunikation

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 05.11.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Dès janvier 2002, Swisscom réduira de 6 pourcent en moyenne les prix d'interconnexion à son réseau fixe. Seuls deux tarifs d'interconnexion subsisteront contre trois précédemment : le tarif normal entre 8 heures et 17 heures, et celui réduit entre 17 heures et 8 heures. Le tarif de nuit disparaît. L'interconnexion consiste à relier les réseaux des autres compagnies comme Sunrise, Tele2 à celui de Swisscom, le seul qui permette l'accès aux abonnés (dernier kilomètre). Cette modification des tarifs est due à l'entrée en vigueur depuis le 1er janvier 2000 de nouveaux barèmes pour les prix de connexion. Les prix sont désormais calculés en fonction des coûts engendrés directement par les prestations d'interconnexion (sans charges supplémentaires). Malgré cette baisse, les opérateurs continuaient à contester le monopole de Swisscom sur le **dernier kilomètre**. L'OFCOM a indiqué que l'affaire était toujours pendante devant le Tribunal fédéral. Sunrise a en outre déposé deux plaintes auprès de la Comco contre Swisscom. Il lui reprochait de ne pas respecter la loi sur les cartels et de profiter de son monopole sur le dernier kilomètre au détriment de ses concurrents. La première plainte concernait l'offre internet à large bande ADSL de Bluewin, filiale de Swisscom. Les clients voulant bénéficier des services ADSL de Bluewin et qui étaient abonnés chez un autre opérateur devaient résilier leur contrat. Sunrise exigeait donc de Swisscom qu'il loue à ses concurrents le dernier kilomètre nécessaire à la technologie ADSL aux mêmes conditions que celles valant pour Bluewin. La deuxième plainte concernait les services de messageries numériques. Lorsque leur répondeur contient un nouveau message, les clients de Swisscom sont avertis par une tonalité

différente au moment où ils décrochent leur combiné. Or ce service est disponible par le biais du dernier kilomètre et de fait de son monopole, Swisscom est le seul opérateur qui peut accorder cette prestation. Sunrise exigeait de pouvoir disposer d'une solution identique. (Pour l'initiative parlementaire de Theiler (prd, LU) (00.413) refusé en 2000, voir ici.)³²

GERICHTSVERFAHREN

DATUM: 16.03.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Tribunal fédéral (TF) a redéfini le cercle des voisins légitimés à **recourir contre les antennes de téléphonie mobile**. Il s'est démarqué de sa jurisprudence antérieure selon laquelle chaque cas était examiné isolément. Dorénavant, le Tribunal signale que toutes les personnes domiciliées ou travaillant au sein d'un périmètre circulaire prédéterminé, dont le centre est formé par l'antenne elle-même, ont le droit de faire recours. Dans le souci de simplifier et d'éviter aux autorités administratives et judiciaires de devoir trancher de cas en cas, le TF a défini une **formule mathématique**. Tenant compte des facteurs essentiels que sont la puissance de l'émetteur et les valeurs maximales autorisées par l'Ordonnance contre le rayonnement non ionisant (ORNI), cette formule fixe un rayon prédéfini autour de chaque antenne.³³

GERICHTSVERFAHREN

DATUM: 18.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Au cours de l'année sous revue, Swisscom s'est retrouvé à deux reprises dans le collimateur de la Commission de la concurrence (Comco). La première affaire est due à une **plainte de la société Profitel**. Par des mesures provisionnelles, la Comco a obligé Swisscom à offrir le même rabais à tous ses clients en matière d'accès à l'ADSL. Swisscom proposait à une vingtaine de fournisseurs d'accès ADSL des rabais de 13 à 20%, calculés en fonction du nombre de clients. Or Bluewin, filiale de Swisscom, obtenait le rabais d'accès le plus important en tant que fournisseur d'accès le plus important du pays. La Comco a jugé que Swisscom abusait de sa position dominante sur le marché et discriminait les concurrents de Bluewin.

La Comco a ouvert une deuxième enquête contre les trois opérateurs de téléphonie mobile. (En décembre 2001, à l'issue d'une précédente enquête, la Comco avait conclu que les trois opérateurs ne s'étaient pas entendus sur les prix des communications.) La **Comco soupçonnait Orange, Sunrise et Swisscom de s'être mis d'accord** pour maintenir le prix des redevances de terminaison à un niveau artificiellement élevé. (Les redevances sont les taxes que demandent les trois opérateurs pour chaque minute de communication d'un appareil fixe à un mobile.) Les tarifs étaient parmi les plus élevés d'Europe, selon une étude commandée par l'Office fédéral de la communication à l'institut allemand WIK. La moyenne suisse était d'environ 4% plus élevée que celle européenne. Si les appels sur le réseau fixe ne coûtaient qu'environ 5 centimes la minute, les communications avec un téléphone mobile étaient facturées dix fois plus cher. Les redevances demandées par les opérateurs étaient extrêmement proches.³⁴

GERICHTSVERFAHREN

DATUM: 19.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

La **Commission de la concurrence** (Comco) a jugé que **Swisscom avait abusé de sa position dominante dans le domaine de l'ADSL**, l'accès à internet à haut débit par la ligne fixe du téléphone. Elle a obligé l'opérateur à abandonner le système de rabais, dont a profité Bluewin pendant un certain temps. Lors de ses investigations, la Comco a constaté que durant cette période, à la différence de ses concurrents, Bluewin avait fortement accru son nombre d'abonnés ADSL. Swisscom a réfuté les reproches et contestera cette décision devant la Commission de recours en matière de concurrence.³⁵

GERICHTSVERFAHREN

DATUM: 13.10.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Au mois de mars, le Tribunal fédéral a accordé l'effet suspensif au recours de Swisscom sur les **prix d'interconnexion**. Ceux-ci resteront gelés. Dans un arrêt d'octobre, le dossier a été renvoyé à la Commission fédérale de la communication (ComCom) pour des raisons de procédure. Les juges fédéraux ont estimé que le litige n'était pas prêt à être jugé sur le fond. Ils ont ainsi accepté les recours des trois opérateurs concurrents et annulé, pour des raisons de procédure, la décision de la Commission fédérale. Durant la même période, Swisscom a annoncé une diminution des prix d'interconnexion pouvant aller jusqu'à 7%.³⁶

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 11.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

La libéralisation du dernier kilomètre s'est aussi jouée sur le terrain pénal. Sollicitée dans le cadre d'une demande d'interconnexion déposée par Sunrise, la Commission fédérale de la communication (ComCom) a donné son aval à son dégroupage. Elle a estimé que les bases légales étaient suffisantes pour contraindre Swisscom à ouvrir partiellement ou totalement à ses concurrents l'accès aux raccordements téléphoniques de leurs abonnés. Opposé à cette décision, Swisscom a fait recours auprès du Tribunal fédéral. Le verdict du TF a donné **raison à l'opérateur Swisscom** en jugeant que celui-ci **ne peut être contraint au dégroupage sur la base des dispositions actuelles**. Après examen de la loi fédérale sur les télécommunications en vigueur, les juges sont arrivés à la conclusion que les dispositions étaient trop vagues sur l'interconnexion. Une obligation d'ouvrir le « last mile » ne pouvait en être déduite.³⁷

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 18.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Les conditions auxquelles Swisscom met ses infrastructures à la disposition des autres prestataires de services de télécommunication ont été mises en accusation à plusieurs reprises au cours de l'année sous revue. Le Tribunal fédéral, d'abord, a donné raison à Monsieur Prix et à la ComCom en condamnant Swisscom à rembourser plusieurs millions de francs à Cablecom. Les juges de Mon Repos ont considéré que cette dernière avait payé des frais excessifs pour le **transfert de clients sans changement de numéros de téléphone** entre 2004 et 2006. Peu après, la Commission de la concurrence (ComCo) a sanctionné l'opérateur historique d'une amende de CHF 333 millions pour avoir abusé de sa position dominante en exigeant de ses concurrents une taxe de transmission sur le réseau mobile deux fois plus élevée que la moyenne européenne. Swisscom a immédiatement annoncé son intention de déposer un recours contre cette décision auprès du Tribunal administratif fédéral. En fin d'année, la ComCom a décidé de baisser rétroactivement les prix d'interconnexion pratiqués par Swisscom entre 2004 et 2006 de 15 à 20%, de sorte à les aligner sur les coûts requis effectivement pour l'interconnexion. Les concurrents lésés peuvent dès lors demander le remboursement des montants indûment perçus.³⁸

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 14.11.2008
NICOLAS FREYMOND

Concernant la **tarification de l'accès à haut débit**, Swisscom a fait recours auprès du Tribunal administratif fédéral (TAF) contre la décision de la ComCom de novembre 2007 l'obligeant à offrir à ses concurrents cet accès à prix coûtant. La ComCom avait en effet estimé que l'opérateur historique abusait de sa position dominante pour proposer à ses clients un accès ADSL sans ligne fixe grâce à un abonnement de téléphonie mobile, alors qu'elle facturait à Sunrise et Orange le raccordement au réseau fixe pour tout accès à haut débit. Dans le même dossier, le secrétariat de la ComCo a demandé à cette dernière de sanctionner Swisscom d'une amende de CHF 237 millions pour abus de position dominante sur le marché de l'internet à haut débit. Cette requête conclut une enquête débutée en 2005.³⁹

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 06.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Le TAF a confirmé la décision prise par la Comcom en 2007 dans le litige opposant Swisscom à Sunrise concernant la **tarification de l'accès à haut débit**. Considérant que l'entreprise publique occupe une position dominante sur ce marché, les juges ont obligé Swisscom à ouvrir l'accès à son réseau à large bande à ses concurrents à prix coûtant. La Comco a quant à elle condamné Swisscom pour un autre cas d'abus de position dominante dans le même segment de marché à une amende de CHF 219 millions. Plusieurs nouvelles plaintes ont en outre été déposées au cours de l'année sous revue.⁴⁰

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 10.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Au printemps de l'année sous revue, **le TAF a annulé l'amende de CHF 333 millions** à laquelle la Comco avait condamné Swisscom en 2007 pour la facturation de frais de terminaison abusifs aux autres opérateurs du marché de la téléphonie mobile. Soulignant que les concurrents de l'opérateur historique (Orange et Sunrise) avaient la possibilité de saisir la Comcom pour contester ces tarifs, mais qu'ils ne l'avaient pas fait, les juges ont estimé que Swisscom n'avait pas abusé de sa position dominante. Souhaitant que la jurisprudence définisse clairement la notion d'abus ainsi que le rôle des autorités de la concurrence, la Comco a recouru contre cet arrêt auprès du Tribunal fédéral. Elle a par ailleurs une nouvelle fois regretté que la Comcom ne puisse pas intervenir d'office contre ce type d'abus afin de protéger les consommateurs. Pour leur part, Swisscom, Orange et Sunrise ont conclu un accord en vue d'une baisse des frais de terminaison pour les appels du réseau fixe vers le réseau mobile.⁴¹

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 08.02.2011
SUZANNE SCHÄR

Unabhängig voneinander haben Swisscom und Sunrise im Februar beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde eingereicht gegen die von der Comcom auf Einsprache der Sunrise festgesetzten **Entbündelungspreise** (letzte Meile). Dabei wandte sich Sunrise nicht nur gegen die Höhe der Preise, sondern auch gegen die von der Swisscom angewandte Kostenberechnungsmethode für die Miete des Kupferkabels bzw. der Netzinfrastruktur. Gemäss Sunrise sollte die Festlegung der Mietpreise nicht nach dem Wiederbeschaffungsneuwert, sondern nach dem Restwert erfolgen. Die Swisscom ihrerseits begründete ihre Einsprache mit dem Umstand, dass die Comcom mit der Festsetzung der Preise für die Entbündelung auf der letzten Meile Mitte Dezember 2010 ein ausstehendes Grundsatzurteil um Mietleitungspreise im Anschlussnetz – das Ende 2011 noch nicht entschieden war – nicht abgewartet hätte. Der Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts stand Ende 2011 noch aus.⁴²

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 11.04.2011
SUZANNE SCHÄR

Im April bestätigte das Bundesgericht das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, gemäss dem die Swisscom die rekordhohe **Kartellbusse** von CHF 333 Mio., welche die Weko 2007 gegen sie verhängt hatte, nicht bezahlen muss. Die Weko hatte entschieden, dass die Swisscom ihre marktbeherrschende Stellung missbraucht hatte, um der Konkurrenz überhöhte Terminierungsgebühren aufzuzwingen. Sowohl die Vor- als auch die Letztinstanz äusserten sich nicht zum Zusammenhang zwischen Marktbeherrschung und Preisgestaltung, hielten aber die Zuständigkeit der Comcom (und nicht der Weko) zur Klärung des Sachverhalts fest. Keiner der betroffenen Wettbewerber hätte die Comcom jedoch dazu angerufen, weshalb die Frage des Preismasses auch nicht rechtmässig beantwortet worden sei und weshalb die Weko in ihrem Bussebescheid einen Marktmissbrauch durch die Swisscom auch nicht explizit hätte feststellen dürfen.⁴³

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 23.04.2011
SUZANNE SCHÄR

Im April musste sich die Post vor dem Amtsgericht Solothurn-Lebern wegen **Zuwerdung gegen das Geldwäschereigesetz** verantworten. Dabei ging es um eine Barauszahlung von CHF 4,6 Mio. in Tausendernoten an einem Postschalter in Solothurn an eine Anlagefirma, die des gewerbsmässigen Betrugs und der Veruntreuung angeklagt ist. Als erstes Schweizer Finanzunternehmen wurde die Postfinance der Geldwäscherei schuldig gesprochen und mit einer Viertelmillion Franken gebüsst. Entscheidend für den Schuldspruch war nicht ein schuldhaftes Verhalten der Angestellten, sondern vielmehr die fehlende materielle Prüfung des Sachverhalts aufgrund eines mangelhaften internen Reglements im Fall von Barauszahlungen hoher Summen. Am Tag nach der Urteilsverkündung kündigte die Post Berufung an.⁴⁴

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 08.03.2012
NIKLAUS BIERI

Ende Februar entschied das Bundesverwaltungsgericht über die Einsprache der Swisscom gegen die von der ComCom festgesetzten **Entbündelungspreise** (letzte Meile). Das Gericht wies die Beschwerde der Swisscom grösstenteils ab und bestätigte die marktbeherrschende Stellung der Swisscom für die Jahre 2007 bis 2010 bei den Mietleitungen aller Bandbreiten schweizweit. Hingegen gab das Gericht der Swisscom in einzelnen Punkten der Beschwerde recht: so muss die ComCom die Mietleitungspreise für die Jahre 2007 bis 2009 in einzelnen Bereichen neu festsetzen.⁴⁵

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 13.04.2012
NIKLAUS BIERI

Im April des Berichtjahres hat das Bundesgericht zugunsten der bernischen Gemeinde **Urtenen-Schönbühl** entschieden und deren **Gemeindereglement** gutgeheissen. Die Gemeinde verlangt, dass beim **Bau von Mobilfunkantennen** immer erst Standorte in Arbeitszonen geprüft werden müssen, bevor solche in Wohnzonen in Betracht gezogen werden können (Kaskadenmodell). Gegen das Gemeindereglement hatten Swisscom, Orange und Sunrise Einspruch erhoben. Die Netzbetreiber befürchteten, dass das Urteil den Netzausbau verlangsamt und verteuert.⁴⁶

1) BZ, 4.8.07.
2) BaZ, 10.3.08 (recours); LT, 11.7.08 (Merz/Amstutz).
3) TA, 18.12.08.
4) LT, 8.10.09; presse du 10.10.09.
5) NZZ, 7.11 et 28.11.09 (CF); TA, 25.11.09; TAF, communiqué aux médias, 3.11.09.
6) LT, NLZ, NZZ et TA, 7.5.10.
7) BaZ, NZZ et SoS, 8.10.10.
8) Presse du 21.4.10; NLZ, 15.10.10 (ARE).
9) BGE 142 IV 137; NZZ, TA, TG, 23.6.16
10) NZZ, 9.12.09.

- 11) Presse du 31.3.09 (OFT); Lib., 25.4.09 (CFF); NZZ, 26.4.09; Bund, 27.4.09; presse du 24.12.09 (TAF).
- 12) NLZ, 9.3.10.
- 13) NZZ, 10.4.10.
- 14) Presse du 9.9 (TF) et du 11.11.10 (UTP).
- 15) NZZ Online vom 5.9.19; TA, 6.9.19
- 16) Presse des 19.2 et 3.12.98; TG, 12.8.98; NZZ, 10.9.98; 24 Heures, 19.11, 20.11, 16.12 et 24.12.98; LT, 24.11.98.
- 17) TG, 23.3.00.
- 18) Presse 27.2 (plainte), 11.7 (Vaud) et 13.7.02 (FR); QJ, 26.8.02 (JU).
- 19) Presse 7.1 (frictions), 25.1 (droit exclusif), 14.3 et 15.3 (doléances) et 25.3.02; LT, 12.3 (rupture des négociations) et 11.5.02 (Swiss); TG, 18.7.02 et LT, 19.7.02 (tribunal); presse du 30.7 (Swiss Pilots), 31.7 (2 scénarios), 3.8 (refus des 2 scénarios), 8.8 (consultation de la base), 16.8 (ultimatum), 16.9 (plainte) et 17.9.02 (CCT Crossair); 24h, 2.9 (vote de la base) et 21.10.02 (tribunal).
- 20) LT, 11.1 (blocage); 24h, 12.1 (blocage) et 24.7.02 (Swiss débouté); presse du 18.5 (jugement) et 5.6.02; TG, 13.5.02; Lib., 16.11 (contre-attaque) et 21.11.02 (compétence du tribunal parisien); Presse 30.5.02; Lib., 14.6.02.
- 21) LT, 28.2.03 (avantages accordés); presse du 20.6.03.
- 22) LT, 23.5.03 (Conseil d'Etat ZH); 24h, 25.6.03; DETEC, communiqué de presse, 16.5 et 24.6.03.; Presse du 10.5 et 11.6.03; Lib., 10.6.03 (Swiss et Unique); DETEC, communiqué de presse, 9.5 et 10.6.03.
- 23) Lib., 26.6.03.
- 24) 24h, 16.12.03; DETEC, communiqué de presse, 15.12.03.; Presse du 6.12.03; DETEC, communiqué de presse, 5.12.03.
- 25) 24h, 18.1.04.; Presse du 17.2.04; DETEC, communiqué de presse, 16.2.04.
- 26) QJ, 6.5.05.
- 27) Presse du 5.1 au 10.3 (audiences), du 8.6 (verdict) et du 8.9.07 (appel). Concernant la faillite de Swissair, voir Lit. "Seibt (2007). Der Swissair-Prozess".
- 28) NZZ, 23.1 (cantons) et 22.2.08 (TAF).
- 29) Lib., 21.8.08.
- 30) AZ et Bund, 23.7.09; NZZ, 24.7.09.
- 31) BGE-Entscheid 1_C58/2010; NZZ, 19.12.2009; Presse vom 8.1.11.
- 32) Presse du 17.10.01; TG, 5.11.01.
- 33) Presse du 16.3.02.
- 34) Presse du 18.10.02.; Presse du 8.5.02.
- 35) Presse du 19.12.03.
- 36) 24h, 17.3.04; QJ, 13.10.04.
- 37) 24h, 21.2.04; presse du 11.12.04.
- 38) 24h, 8.2.07 (transfert); presse des 17.2 (transmission) et 18.12.07 (interconnexion).
- 39) NZZ, 11.1.08 (ComCom), LT et TA, 14.11.08 (ComCo).
- 40) Bund, NZZ et TA, 20.2.09; Bund, 6.5.09; presse du 6.11.09 (Comco).
- 41) Presse du 10.3, du 23.3 (Comco) et du 10.9.10 (accord).
- 42) Presse vom 7.2.11; NZZ, 8.2.11.
- 43) BGE_2C_343/2010, BGE_2C_344/2010 (137 II 199); Presse vom 21.4.11.
- 44) Presse vom 20.4., 21.4. und 23.4.11.
- 45) TA, 8.3.12.
- 46) SGT, 13.4.12.