

AEROSUISSE

Dachverband der
schweizerischen
Luftfahrt

Fédération faitière
de l'aéronautique
suisse

Associazione mantello
dell'aeronautica
svizzera

Umbrella Organisation
of Swiss Aviation

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Mühlestrasse 2
3003 Bern
(geht per E-Mail und A-Post)

Bern, 15. Oktober 2007 – KH-md-pa

Sekretariat:
Monbijoustrasse 14
Postfach 5236
CH-3001 Bern
T 031 390 98 90
F 031 390 99 03

aerosuisse@centrepatronal.ch
www.aerosuisse.ch

**Vernehmlassung zu den Änderungen der VIL und Erlass einer
Verordnung UVEK über die Aufgaben des Flugplatzleiters**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihr Zirkular vom 15. August 2007, mit welchem Sie unter anderem die betroffenen Organisationen und Unternehmungen der Luftfahrt zur Stellungnahme zu obigen Entwürfen eingeladen haben. Wir nehmen nachstehend wie folgt Stellung zu einigen grundlegenden Fragen. Darüber hinaus verweisen wir auf die Stellungnahmen unserer direkt betroffenen Mitglieder Unique, Swiss International Airport Association (SIAA), Schweizer Flugplatzverein (SFV) und SWISS, die Sie erhalten haben und von denen uns eine Kopie vorliegt.

1. Grundsätzliche Bemerkungen

Für unsere Beurteilung des vorliegenden Revisionsentwurfs VIL waren folgende Eckpunkte massgebend:

- In seinem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz vom 10. Dezember 2004 betont der Bundesrat an mehreren Stellen die Bedeutung eines wettbewerbsfähigen Luftfahrtsystems Schweiz. So stellt der Bundesrat auf Seite 1827 fest: „Damit der Luftverkehr auch inskünftig *wettbewerbsfähig* bleibt, ist er auf eine effiziente, qualitativ hochstehende und sichere luft- und bodenseitige Infrastruktur angewiesen.“
- Weiter will der Bundesrat die Unternehmungen allgemein und insbesondere die KMUs im Bereich der gesamten Wirtschaft von administrativen Umtrieben entlasten. Er hat hierzu eine Reihe von Vereinfachungen in verschiedenen Bereichen vorgeschlagen.

Die schweizerische Luftinfrastruktur hat im Vergleich zum Ausland bereits heute empfindliche betriebliche Einschränkungen und finanzielle Lasten zu tragen. Wir erwähnen hier als Beispiel für die betrieblichen Einschränkungen das Nachtflugverbot. Bezüglich der finanziellen Lasten ist an die vergleichsweise hohen Flugplatzgebühren zu denken, die dem Passagier belastet werden müssen. Zusätzliche Betriebskosten können nicht unbeschränkt auf den Passagier überwältigt werden, ohne die internationale Wettbewerbsfähigkeit der verschiedenen Kategorien von Flugplätzen zu gefährden.

Gleiches gilt auch für die schweizerischen Flugbetriebe in den Sparten Linie, Charter, Business und Arbeitsfliegerei. Jegliche weitere Verschlechterung der ohnehin im internationalen Vergleich bereits schwierigen Rahmenbedingungen muss vermieden werden.

Die verschiedenen Kategorien von Flugplätzen (Landesflughäfen, Regionalflughäfen mit Linienverkehr, Flughäfen ohne Linienverkehr, Flugfelder) haben verschiedene Aufgaben zu bewältigen und müssen deshalb bezüglich der behördlichen Auflagen differenziert behandelt werden (Betrieb, Sicherheit, Security, Aufgaben der Flugplatzleiter); sie können nicht über denselben Leisten geschlagen werden.

Die Eigenheiten des schweizerischen Flugplatznetzes müssen angemessen berücksichtigt werden. Wir fordern eine differenzierte Anwendung internationaler Normen

- unter Berücksichtigung der betrieblichen und sicherheitsmässigen Verhältnismässigkeit sowie
- unter einer konsequenten und maximalen Ausnutzung der nationalen Handlungsmarge im Interesse der schweizerischen Luftfahrtunternehmen und Infrastrukturbetriebe.

2. Bemerkungen zu einigen Einzelheiten des Entwurfs

Art. 3 / rechtliche Verbindlichkeiten von Anhängen und Empfehlungen der ICAO

Die rechtliche Verbindlichkeit der ICAO-Empfehlungen ist umstritten. Bevor dieser Punkt zweifelsfrei (im Rahmen der LFG-Revision) abgeklärt ist, muss der nach wie vor geltende Rahmen gemäss Art. 6a LFG gelten: Der Bundesrat kann ausnahmsweise einzelne Anhänge für direkt anwendbar erklären. Wir beantragen daher, den Wortlaut der VIL im Sinne von Art. 6a LFG zu formulieren.

Zudem ist zwischen Normen und Empfehlungen der ICAO klar zu entscheiden. Direkt anwendbar sind unseres Ermessens nur die eigentlichen Normen, nicht aber die Empfehlungen, da diese eine unnötige weitere Regulierungsdichte ohne Sicherheitsgewinn bringen würden. Wir beantragen, den Text der VIL entsprechend anzupassen.

Sicherheitsauflagen für Luftfahrtunternehmen gemäss Art. 3 Abs. 2 müssen in der Form einer anfechtbaren Verfügung erlassen werden. Sicherheitsauflagen können hohe Kosten bewirken und sollen deshalb auf rechtllichem Wege überprüft werden können. Auch diesbezüglich ist der Text des Revisionsentwurfs zu präzisieren.

Art. 8 / AMIE-Selbrefing-Säulen

Wir bezweifeln, dass AMIE-Säulen zur eigentlichen Infrastruktur der Luftfahrt gehören. Wir fragen uns deshalb, ob dieser Aspekt nicht ausserhalb der VIL zu regeln ist.

Im Hinblick auf die eingangs erwähnte grosse Vielfalt der Luftfahrtinfrastruktur in der Schweiz sollten die einzelnen Flugplätze grundsätzlich frei im Entscheid sein, ob sie die AMIE-Säulen anfordern wollen oder nicht.

Art. 9a / Pflicht zur Erhebung und Lieferung von Daten

Die in der vorliegenden Fassung umschriebene Pflicht geht viel zu weit und widerspricht dem Ziel des Bundesrates, die KMUs von administrativem Kram zu entlasten. Wir beantragen deshalb, die Datenlieferungspflicht wie folgt einzuschränken:

- Es werden nur Daten verlangt, die zwingend für die Aufsichtstätigkeit notwendig sind.
- Der Aufwand zur Erhebung der verlangten Daten und das verfolgte Ziel müssen in einem vernünftigen Verhältnis stehen.
- Es werden nur Daten verlangt, die beim Flugplatzbetreiber entstehen.

Art. 24 Lit. c / Gesuchsunterlagen Betriebsreglement

Auch hier verweisen wir auf die vom Bundesrat gewollte administrative Entlastung der Unternehmungen. Die gewählte Formulierung des Artikels ist unbestimmt und bringt zudem eine Umkehr der Beweislast für den sicheren Betrieb. Wir bitten Sie deshalb, bezüglich dieses Artikels die Überlegungen und Vorschläge der SIAA und des Schweizerischen Flugplatzvereins zu berücksichtigen.

Art. 28 Abs. 3 und 4 / Genehmigungsfreie Bauvorhaben

Auch bezüglich der genehmigungsfreien Bauvorhaben müssen unnötige und langwierige administrative Abläufe und Umtriebe vermieden werden. Wir beantragen Ihnen deshalb, den Verordnungsentwurf entsprechend den Vorschlägen der SIAA zu ändern (zweistufige Frist zehn Tag / 30 Tage, Annahme der stillschweigenden Zustimmung des BAZL bei Ausbleiben einer ausdrücklichen Stellungnahme).

Art. 29c und 29d / Ernennung und Verantwortung des Flugplatzleiters

Diese Bestimmungen erweitern die Verantwortung des Flugplatzleiters in unangemessener Weise. Die Verantwortung für die Einhaltung der Safety- und Security-Vorschriften muss in erster Linie beim Flugplatzhalter liegen; der Flugplatzleiter ist nur dessen ausführende Instanz. Wir schlagen Ihnen vor, die beiden Artikel gemäss dem Schweizerischen Flugplatzverein vorgeschlagenen Wortlaut zu ändern.

Art. 29g / Befehls Gewalt des Flugplatzleiters

Bei der Meldepflicht unter Art 29g Abs. 3 ist die Meldepflicht auf schwerwiegende Vorstösse zu beschränken. Andernfalls würde sich der Flugplatzleiter strafbar machen, wenn er nicht jeden einzelnen Verstoss auch gegen nebensächliche Bestimmungen des BAZL meldet.

Art. 29h / Stichproben und Kontrollen

Der Wortlaut von Abs. 2 ist entsprechend dem Sinn der Marginalie anzupassen: Es kann nicht sein, dass der Flugplatzleiter alle Unregelmässigkeiten systematisch aufspüren muss!

Wir schliessen uns deshalb dem Vorschlag der SIAA an, Abs. 2 wie folgt zu ergänzen: „Er oder sie verweigert den Abflug *wenn sich in einer Stichprobe herausstellt*, dass eine Besatzung ..., oder wenn bei einem Luftfahrzeug ein technischer Mangel *festgestellt oder gemeldet wurde*.“

Art 29i / Ausweise und Gebühren

Die Prüfung der Erneuerungsgesuche der Ausweise für Flug- und Bodenpersonal ist eine Aufgabe des BAZL, die dem Flugplatzleiter delegiert wird. Hierzu werden zudem Gebühren erhoben.

Wir beantragen deshalb, dass den Flugplätzen für die Prüfung der Erneuerungsgesuche der Ausweise ein kostendeckendes Entgelt aus den zu entrichtenden Gebühren bezahlt wird. Wir sind der Auffassung, dass dieses an sich selbstverständliche Prinzip auch in den anderen Fällen vorzusehen ist, wo Aufgaben von staatlichen Institutionen durch den Flugplatzleiter oder den Flugplatzhalter ausgeführt werden, zum Beispiel

die Erhebung von Daten gemäss Art. 9a

die Erstellung des Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster gemäss Art. 62.

Art. 32 Abs. 3 / Emissionsabhängige Gebühren

Die dem BAZL zugeteilten Kompetenzen sind unscharf: Geht es darum, dass das BAZL die Gebühren festlegt oder lediglich die Grundlagen bestimmt, welche die Flugplätze zur Festlegung ihrer Gebühren zu befolgen haben?

Die Festlegung dieser Gebühren soll unseres Ermessens in der Autonomie der Flugplätze bleiben. Mit der Revision des LFG von 1993 wurde den Flugplätzen in dieser Hinsicht eine weitgehende Autonomie (unter der Aufsicht des BAZL) zugestanden (LFG-Artikel 39). Deshalb ist unseres Erachtens eine Regelung der Berechnung der Gebühren beziehungsweise Emissionen unnötig. Wir verweisen diesbezüglich insbesondere auf die Ausführungen in den Stellungnahmen der SIAA und des SFV.

Art. 39 / Nachtflüge

Wie eingangs erwähnt, müssen die Flugbetriebe in der Schweiz unter sehr einschränkenden Rahmenbedingungen operieren. Diese über die Gesetzgebung - z.B. gewisse Bestimmungen der VIL - noch schwieriger zu gestalten, wäre ein Widerspruch zu den luftfahrtpolitischen Zielen des Bundesrates.

Bezüglich der Nachtflugzeit zwischen 22.00 und 23.00 Uhr unterstützen wir deshalb im Hinblick auf die bereits sehr strenge Nachtflugregelung auf dem Flughafen Zürich die Haltung der SWISS: Wir beantragen Ihnen daher zu prüfen, ob Abs. 3 gestrichen werden könnte, um so einer optimalen Nutzung der zur Diskussion stehenden Zeitspanne keine Steine in den Weg zu legen.

Art. 62 / Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster

Wie bereits vorher erwähnt, handelt es sich auch hier um eine Aufgabe, die nicht den Flugplätzen obliegt, sondern dem BAZL, gemäss der geltenden Regelung in Art. 62. Sofern mit dem Entwerfen der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster neu die Flugplätze betraut werden sollten, muss diese Aufgabe – wenn schon – gegen eine kostendeckende Entschädigung erfolgen.

Art. 62 b / Geländeänderungen IFR-Flugplätze

Die Umschreibung „relevante Geländeänderungen“ ist zu vage. Wir beantragen den Artikel entsprechend zu präzisieren.

Wir danken Ihnen für die gebotene Gelegenheit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

AEROSUISSE
Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt
Der Sekretär:


Kurt Howald