

Augenmass gefordert | Juste mesure requise

Erste EASA-Fachtagung des AeCS | Première conférence spécialisée de l'AéCS

Das Interesse war gross. Gegen 130 Vertreter aus Luftfahrtkreisen wollten sich an der vom Aero-Club der Schweiz am 1. März erstmals organisierten Fachtagung über die aktuellen Entwicklungen bei der EASA aus erster Hand informieren lassen. Viel ist in Bewegung, wenig ist konkret, doch einige Anzeichen bereiten Sorgen und bewegen die Gemüter – europaweit.

Manfred Reichel als Vertreter der EASA übernahm zu Beginn die Aufgabe, ein neues Konzept zu präsentieren, welches «der General Aviation wieder zu mehr Schwung verhelphen soll», wie er betonte. Dies kommt nicht von ungefähr: Die sogenannte Rulemaking Group wollte die Meinung der Betroffenen einholen – und musste feststellen, dass die sogenannten Stakeholder eine massive Überregulierung durch die EASA befürchteten. Über 7000 Eingaben zeugten von den Nöten der Betroffenen.

Das neue Konzept sieht nun Optionen vor für eine Lockerung der Regulierungen für Flugzeuge unter zwei Tonnen, dies sowohl im Bereich Zulassung und Maintenance, als auch im Bereich der Pilotenlizenzierung. Vorgesehen wäre eine Selbstüberwachung durch die Industrie. Die Sicherheit, so Reichel, habe zwar eine wichtige Bedeutung, aber: «Das Risiko in der General Aviation ist für Dritte relativ gering.» Noch sind viele Fragen offen, die Prozesse brauchen viel Zeit. Abschliessend legte Reichel den Anwesenden ans Herz, aktiv am Leben der EASA teilzunehmen: «Nehmen Sie Einfluss, auch über die Verbände.»

Das Rad neu erfinden?

Sir John Allison, Präsident von Europe Air Sport, äusserte sich dezidiert zur Entwicklung bei der EASA. «Es scheint, als werde dort das Rad neu erfunden. Aber alle wollen eigene Räder», brachte er seine Erfahrungen auf

den Nenner. Der Regulierungsflut konnte er wenig Sympathie abgewinnen: «In England zum Beispiel hat kein Segelflugpilot eine Lizenz – und es funktioniert trotzdem.» Die Royal Air Force, so ein weiteres Beispiel, sei ja beileibe keine schlechte Air Force; aber kein einziger Pilot habe eine Lizenz. «Ich bin, was die EASA betrifft, in einer pessimistischen Phase», verlieh Sir John Allison seinen Befürchtungen Ausdruck.

Christian Hegner vom Bundesamt für Zivilluftfahrt erläuterte die Mitwirkung der Schweiz in Gremien der EASA, der sie seit dem 1. Dezember 2006 angehört. Ziel der EASA als europäische Aufsichtsbehörde sei die Bearbeitung aller safety-relevanten Bereiche der Zivilluftfahrt. Die Teilnahme der Schweiz sei aus Sicherheits- und Wettbewerbsgründen von zentraler Bedeutung. Die Rollenteilung zwischen EASA und den nationalen Aufsichtsbehörden sei noch im Fluss, ein neues Rollenverständnis nötig.

Hegner ging am Beispiel Part M (Maintenance) auf die Auswirkungen für die General Aviation ein. Das BAZL wäre über eine Part M-«Light»-Version nicht unglücklich. Hegner dazu: «Wir sind schon aus Kapazitätsgründen an Vereinfachungen interessiert.» Immerhin seien rund 3500 Flugzeuge davon betroffen.

Grenzüberschreitende Luftpolizei

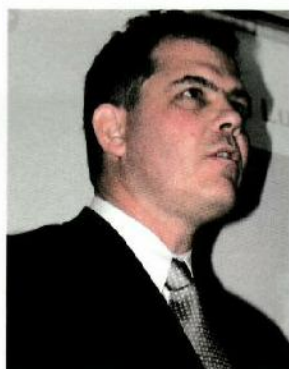
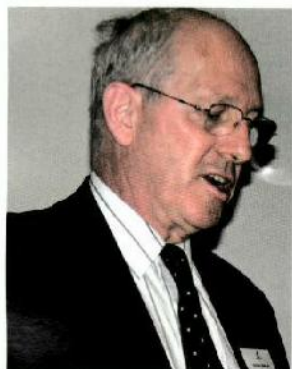
Brigadier Peter Egger umschrieb zu Beginn seines Referates die Aufgaben der Schweizer Luftwaffe. Seit dem 11. September 2001 habe sich das Umfeld verändert, die Sensibilität sei stark gestiegen. Im Hinblick auf den Single European Sky zeigte er anhand des prognostizierten Verkehrswachstums auf, dass die Luft immer dünner wird. Über der Schweiz herrscht 24 Stunden Luftverkehr: 2000 Bewegungen in der Zivilluftfahrt stünden deren



100 der Luftwaffe gegenüber. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit praktiziert die Luftwaffe unter anderem im Bereich Über-schalltraining, Nachtflüge und Luft-Luft Be-tankung schon heute: «Wir pflegen gute Kon-takte mit Partnern im Ausland», so Egger. Am Beispiel der Olympischen Winterspiele in



Gastgeber und AeCS-Präsident Beat Neuen-schwander konnte gegen 130 Interessierte be-grüssen. | Hôte et président de l'AéCS Beat Neuen-schwander a pu accueillir quelque 130 personnes intéressés.



Sir John Allison (European Air Sports), Christian Hegner (BAZL), Andrea Muggli (UVEK) und Jannes Neumann (DAeC), von links.

Turin und im Hinblick auf die Fussball-Europameisterschaft vom nächsten Jahr unterstrich Egger die Bedeutung eines grenzüberschreitenden Luftpoli-zeidienstes.

Handlungsspielräume nutzen

Für Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus steht fest: «Die Vorteile von EASA über-wiegen trotz der Nachteile.» So gebe es ein europaweit einheitliches Regel-werk auf hohem Sicherheitsniveau, wodurch alle die gleich langen Spiesse besitzen würden. Mit ihrem Mittun ha-

be sich die Schweiz zudem eine wert-volle Mitwirkungsmöglichkeit gesi-chert. Sorge bereiten ihm indes der Hang zum Perfektionismus und zur Überregulierung im Detail. «Die Si-cherheit ist nicht proportional zur Menge des produzierten Papiers», stell-

te Kurrus fest. Er ortete zudem die Gefahr, dass KMU-Betriebe «zu Tode reguliert» würden. Es gäbe Handlungsspielräume, und diese gelte es auszunützen.

Jannes Neumann, Referent für Sport und Technik beim Deutschen Aero Club e.V. zeigte auf, welche Auswirkungen und Herausforderungen das EU-Luftrecht für den Luftsport in Deutschland zeitigt: «60000 Piloten müssen neues Luftrecht lernen. Daran denkt fast niemand.» Als Chance bezeichnete er die Möglichkeit, bei der Entwicklung der Regeln für das Pilotenlizenzwesen und den Flugbetrieb mitzuwirken. «Diese Chance müssen wir nutzen», hielt er fest.

Augenmass gefordert

Diese erstmals durchgeführte Fachtagung brachte zwar mehr Kontrast in die bislang von der General Aviation mit einem diffusen Unbehagen verfolgten Entwicklung bei der EASA und dem nationalen Regulator BAZL. Die Sorgen und Ängste der direkt betroffenen Kreise konnten indes kaum abgebaut werden – zu gravierend sind zum Teil die Auswirkungen der Regulierungen, dies zeigten auch die Erfahrungen aus Österreich. Andrea Muggli, Aviation Safety Officer des UVEK, brachte es in seinem Referat auf den Punkt: «Regulierung kann der Safety förderlich sein – aber nicht automatisch.» Und: «Die Regulierungen für die Leichtaviatik müssen mit Augenmass erfolgen.»

Jürg Wys.

Résumé

Les orateurs présents à cette conférence spécialisée de l'EASA, assurée pour la première fois par l'Aéro-Club de Suisse, étaient tous de haut niveau, et les sujets traités, complexes. Quelque 130 participants ont profité de cette opportunité pour se faire informer, par la meilleure source, sur les développements intervenant à l'EASA.

Des raisons d'espérer ont été données par le concept présenté par Hannes Reichel, représentant de l'EASA, quant à une réglementation simplifiée pour les avions de moins de deux tonnes (Christian Hegner, de l'OFAC, a également exprimé l'espoir qu'une version «light», pour la Part M, verrait le jour. Mais Sir John Allison, Président d'Europe Air Sports, s'est montré moins optimiste. Bien au contraire, ses expériences avec l'EASA l'incitent plutôt au pessimisme.

De fait, la conférence spécialisée a fait apparaître plus de contraste dans l'évolution se dessinant à l'EASA et chez le régulateur national OFAC, et suivie jusqu'à présent avec une gêne diffuse par l'aviation générale. Les soucis et craintes des milieux directement concernés n'ont guère pu être diminués pendant ce temps: trop graves sont parfois les effets des réglementations, ce qu'ont également montré des expériences faites en Autriche. Andrea Muggli, Aviation Safety Officer au DETEC, a mis l'accent sur cet aspect dans son exposé: «La réglementation peut être salutaire pour la sécurité, mais pas automatiquement. Pour l'aviation légère, les réglementations doivent être établies avec juste mesure.»