

An der **Tagung des Aero-Club der Schweiz vom 1. März 2007 zu den Auswirkungen der EASA auf die General Aviation** legt der Präsident der AEROSUISSE, Paul Kurrus, die Haltung des Dachverbandes der Luft- und Raumfahrt dar.

Nachstehend einige Passagen seines Referates:

*„Um es gleich vorweg zu nehmen, die Aerosuisse erachtet die **Teilnahme** der Schweiz an der EASA als **zweckmässig** und richtig.*

*Allerdings haben wir diese Zustimmung an einige **Bedingungen** geknüpft, auf die ich später noch zurückkommen werde.*

...

*Aus Sicht der Aerosuisse sprechen folgende Gründe **für** eine Mitgliedschaft:*

- 1. Durch die EASA entsteht ein gesamteuropäisches, **einheitliches Regelwerk** von technischen und operationellen Vorschriften für (schlussendlich) alle Bereiche der Luftfahrt und dies auf einem hohen Sicherheitsniveau*
- 2. Dadurch herrschen für alle Marktteilnehmer **gleich lange Spiesse**. Das heisst dass der Wettbewerb nicht über „Sicherheitsdumping“ stattfindet.*
- 3. Mit der gegenseitigen Anerkennung von Ausweisen und Zertifikaten in ganz Europa wird die Luftfahrt von **Kosten und Bürokratie entlastet** und die **Mobilität von Personen, Produkten und Dienstleistungen erleichtert**.*
- 4. Und last but not least hat sich die Schweiz durch die Teilnahme an der EASA eine äusserst wertvolle **Mitwirkungsmöglichkeit** gesichert und ist dadurch nicht nur zum "autonomen Nachvollzug" degradiert.*

*Allerdings gibt es, und das möchte ich nicht unter den Tisch kehren, auch **Nachteile oder Risiken in diesem Vertrag**.*

- 1. Gegenüber dem schweizerischen Verfahren, besteht in der EU eine relativ **träge und langwierige Gesetzgebung**. Dies gilt namentlich bei der Weiterentwicklung einmal erlassener Normen*
- 2. Dann der Hang zum **Perfektionismus** und zur **überspitzten Detailregulierung**. Alle wollen sich wieder finden. Schon in meiner Zeit als Mitglied des JBO der JAA konnte ich diese Mechanismen sehr hautnah miterleben. Das derzeitige Nebeneinander von EASA, JAA und nationalen Behörden, ist einer Abnahme der Regulierungsdichte sicher nicht förderlich.*

3. Der Hang zur **Bürokratie, Zentralismus und Gigantismus** ist ein Vorwurf, den die EU nicht nur im Bereiche der Luftfahrt zu hören bekommt. Europaweit stelle ich seit Jahren einen gewaltigen Hang zu überspitzter Bürokratie und Papier fest. Währenddem ich früher einen Piloten bei einem IFR Check noch mit dem grünen Formular inkl. Personalien auf zwei Seiten qualifizieren konnte, braucht es heute für das gleiche Resultat 10 Seiten.
Das ist wohlverstanden nicht ein Vorwurf an die Inspektoren des BAZL weil diese Regeln ja bei der JAA und nicht beim BAZL entstanden sind.
4. Der **Spielraum für nationale Alleingänge ist kleiner**, wenn nicht sogar zu klein geworden.
Das ist auf der einen Seite zu begrüßen.
Andererseits muss schon alleine aufgrund der unterschiedlichen topografischen und klimatischen Gegebenheiten, Raum für nationale Regelungen vorhanden sein.
Die Operation eines Helikopterbetriebes in der Schweiz ist nicht mit einer Offshore Operation in der Nordsee zu vergleichen und muss deshalb unterschiedlich geregelt werden.

Und zum Schluss noch zwei **Nachteile**, die mir wirklich und ernsthaft Sorgen bereiten:

- Zum einen, die durch den Zwang zur Vollkostendeckung verursachte **Gebührenlast**. Gegenüber den bisherigen BAZL Gebühren bedeutet das eine massive Erhöhung, welche für Schweizer Betriebe eine massive Kostensteigerung und eine Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit bedeutet. Wenigstens sind alle EU-Wettbewerber der gleichen Gebührenordnung ausgesetzt.
- Und zum Zweiten die Gefahr, dass **KMU's "zu Tode" legifiziert** werden.
Lassen Sie mich zu diesem Punkt etwas ausholen.
Nicht alles was für einen Grossbetrieb ...zweckmässig ist, macht für einen kleinen Flugzeugunterhaltsbetrieb Sinn.
Die EASA wäre, nicht zuletzt im Interesse der Sicherheit, gut beraten, differenzierte Regelungen für verschiedene Kategorien der Luftfahrt zu erlassen.
Für grosse kommerzielle Unternehmungen sollten andere Regelungen als für kleine und nicht kommerzielle Betriebe gelten.

Unter dem Strich haben wir folgendes **Fazit** gezogen:

Die **Vorteile überwiegen** trotz allem die Nachteile, insbesondere wenn man bedenkt, dass ein Abseitsstehen keine Alternative ist.

Mit einer Nichtteilnahme hätte sich die Schweiz definitiv ins **Offside** manövriert und sich luftfahrtpolitisch von Europa verabschiedet.

Dennoch, wir dürfen ob der vorher erwähnten Widerwärtigkeiten nicht resignieren und diese als gottgegeben hinnehmen.

Vielmehr gilt es, seitens des BAZL, weiterhin **bestehende Handlungsspielräume auszunutzen** und im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit, auf jeden Fall, **über die EASA Vorschriften hinausgehende Regelungen zu vermeiden.** Wir unterstützen das BAZL in seinen Bemühungen, bereits bei der Entstehung der Regulierung im Sinne des Gesagten **Einfluss zu nehmen.**

Letzteres ist nicht immer leicht. Aber Sie wissen ja, in diesen Gremien ist die Qualität der Argumente sehr oft wichtiger als ein formelles Stimmrecht.

Die Aerosuisse wird, im Interesse ihrer Mitglieder, auch künftig ein wachsames Auge auf die Entwicklung im Bereiche der EASA werfen und gegebenenfalls intervenieren.“