

I read you five!

Walfische und Flugplätze



Swiss Aerodromes

Die Schweiz ist in der Internationalen Walfangkommission vertreten. Mit Erfolg – bisher wurde kein einziger Wal in der Schweiz erlegt... Vielleicht basierend auf diesem Erfolg behauptet nun die Bundesverwaltung, eine starke Vertretung des BAZLs in den verschiedenen Luftfahrtgremien auf europäischer Ebene sei unumgänglich.

Der Wille der Schweiz, im Ausland aktiv zu sein, ist erfreulich. Muss aber unser Staat dafür eigene Mitarbeiter einsetzen? Den Verwaltungsapparat dafür weiter aufblähen? Was die Luftfahrt betrifft, wäre dies nicht nötig: Die Branche hat schon mehrmals Vorschläge unterbreitet, in den internationalen Gremien im Namen der Schweiz enger mitzuwirken. Diese Vorschläge sind bisher jedoch entweder durch die Maschen des Verwaltungsnetzes geschlüpft oder wurden mit Zurückhaltung aufgenommen.

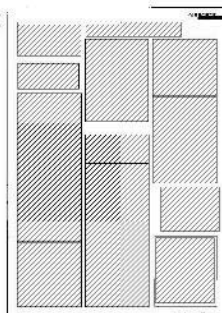
Offensichtlich ist der Fang guter Ideen ebenso reglementiert wie der Walfang. Deshalb ist die Zusammenarbeit mit der Luftfahrtbranche nach wie vor ein Tabu? Brüssel und Montreal kümmern sich nicht darum und produzieren weiterhin Regelwerke; die EASA schwärzt riesige Papiermengen ein und die offizielle Schweiz verpasst Möglichkeiten, die Bedürfnisse und Interessen des Landes zu vertreten.

Unsere Luftfahrt wird vermehrt mit reglementarischen Wellengängen konfrontiert und dürfte so irgendwann dasselbe Resultat er-

reichen wie die Walfische: ohne Flugplätze kein Luftverkehr. Die Luftfahrtinfrastruktur ist aber ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor sowie ein unentbehrliches Element der Mobilität! Auch bei einer effizienteren Zusammenarbeit könnte die Bundesverwaltung ohne Risiko ihre Unabhängigkeit wahren. Die Betreiber der Luftfahrtinfrastruktur können nicht warten – sie haben sich selber organisiert, um die Zukunft der Flugplätze im internationalen Umfeld zu sichern. Der Verband Schweizer Flugplätze (VSF) beschreitet diesen Weg. Der weitgehend internationalisierten Auflagen- und Regulationsflut muss entgegengetreten werden. Der VSF ist Mitglied im ACI Europe (Airports Council International) geworden und hat mit seiner deutschen Partnerorganisation IDRF die ERAC (European Regional Aerodromes Community) gegründet, um damit Brücken zur europäischen Verwaltung in Brüssel zu bauen und eine Vertretung bei der EASA aufzubauen.

Der Verband Schweizer Flugplätze VSF erbringt damit den Nachweis, dass die Luftfahrtinfrastruktur fähig ist, sich als anerkannte Vertretung einzubringen. Umso weniger versteht man die Zurückhaltung des BAZLs, der vorgeschlagenen Zusammenarbeit auf internationaler Ebene zuzustimmen. Müssen die Schweizer Flugplätze zuerst vom Aussterben auf hoher See bedroht sein, um sich eine Zusammenarbeit zu verdienen?

Baleines et Aérodrômes



La Suisse siège à la Commission Baleinière Internationale. C'est peut-être au vu du constat d'une remarquable efficacité en la matière – aucun cétacé n'a été tué en Suisse depuis la signature de la convention sur la chasse à la baleine – que l'administration fédérale affirme qu'une forte présence de l'OFAC dans les instances aéronautiques européennes est indispensable.

Il est bon de savoir que la Suisse veut assurer cette présence. Mais doit-elle en faire une chasse gardée et nécessairement mettre en œuvre ses propres collaborateurs? Rien n'est moins sûr et le besoin de renforcer l'appareil administratif s'impose d'autant moins dans ce but que diverses propositions ont été faites par l'industrie de collaborer à la représentation helvétique auprès des instances internationales. Ces propositions passent toutefois entre les mailles du filet de l'administration ou sont reçues avec réserve. Manifestement, la pêche aux bonnes idées est aussi strictement réglementée que la chasse à la baleine: Une coopération entre les prestataires de transport et leur administration resterait-elle un tabou? Bruxelles et Montréal n'en ont cure et légifèrent, l'EASA noircit du papier et l'officialité helvétique rate des occasions d'exprimer les besoins de son industrie.

Notre aviation affronte de menaçantes vagues réglementaires internationales appelant au moins autant d'attention et de ressources que la défense des cétacés. L'infrastructure aéronautique est pourtant un secteur économique important autant qu'elle est un vecteur de transport indispensable. Sans aérodromes, pas d'aviation. L'administration pourrait aménager sans risques pour son indépendance un partenariat véritable sur le plan international.

Sans attendre, l'Association suisse des aérodromes ASA a pris diverses initiatives afin de s'organiser et de contribuer à un avenir acceptable pour ses membres. L'emprise eu-

ropéenne et l'attribution à l'EASA de compétences dans le domaine des aérodromes l'ont conduite à assurer une présence sur la scène européenne. Membre de l'ACI Europe (Airports Council International), elle a aussi créé l'ERAC (European Regional Aerodromes Community) avec son homologue allemande IDRF, établi des ponts auprès de l'administration européenne et construit une représentation auprès de l'EASA.

L'Association suisse des aérodromes ASA apporte ainsi la démonstration du sérieux de l'engagement des milieux de l'infrastructure aéronautique. On ne comprend dès lors pas les réticences de l'OFAC face à une coopération proposée dans les développements réglementaires internationaux. Faudrait-il, pour que cela change, que les aérodromes suisses soient menacés de disparition dans les mers étrangères?



Dr. Pierre Moreillon

Dr. jur. Pierre Moreillon, 1955

Der neue Kolumnist von Cockpit hat 1986 an der Uni Lausanne mit dem Thema «Obstacles à la création à l'exploitation des champs d'aviation» doktoriert und ist heute als Mitbegründer des Verbandes Schweizer Flugplätze VSF dessen Geschäftsführer. Von 1994 bis 2003 war Pierre Moreillon Präsident der AEROSUISSE; der Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt hat ihn in der Folge zum Ehrenpräsidenten ernannt. Neben verschiedenen weiteren Funktionen in einflussreichen Gremien ist Moreillon seit dem Jahr 2000 auch Verwaltungsratsmitglied von skyguide. mt