

AERO SUISSE

JAHRESBERICHT 2006
RAPPORT ANNUEL 2006
RESOCONTO ANNUO 2006



DACHVERBAND DER SCHWEIZERISCHEN
LUFT- UND RAUMFAHRT
FÉDÉRATION FAÎTIÈRE DE L'AÉRONAUTIQUE
ET DE L'AÉROSPATIALE SUISSES
ASSOCIAZIONE MANTELLO DELL'AERONAUTICA
E DELLO SPAZIO SVIZZERI

Wer ist die AEROSUISSE?

124 Firmen und Organisationen aus allen Bereichen der Schweizer Luft- und Raumfahrt bilden die AEROSUISSE:

- Linien- und Charterfluggesellschaften
- Unternehmen der Business Aviation, Arbeitsfliegerei und General Aviation
- Flugschulen, Flugsportvereine
- Die Landes- und Regionalflughäfen sowie zahlreiche andere Flugplätze
- Alle massgebenden Verbände der Luftfahrt
- Die Flugsicherung
- Abfertigungsgesellschaften, Unterhaltsbetriebe
- Flugzeug- und Komponentenhersteller
- Diverse Firmen der Raumfahrtindustrie
- Weitere Unternehmen mit Bezug zur Luftfahrt

Was bezweckt die AEROSUISSE?

Der am 22. Mai 1968 in Zürich gegründete Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt bezweckt die Interessenwahrung der schweizerischen Luft- und Raumfahrt und die Sicherung der langfristigen Existenzgrundlagen. Sie vertritt alle an der Förderung und Erhaltung dieser Bereiche interessierten Kreise und koordiniert deren Bestrebungen. Die AEROSUISSE nimmt Einfluss auf die Gestaltung der gesetzlichen Grundlagen im Bereich der Luft- und Raumfahrt und pflegt aktiv den Kontakt mit Regierung, Parlamentariern und beteiligten Behörden sowie den Medien. Sie erarbeitet Studien und Stellungnahmen zu grundlegenden Problemen der nationalen und internationalen Luft- und Raumfahrt und orientiert ihre Mitglieder periodisch über laufende Geschäfte in diesen Gebieten.

Wie wirkt die AEROSUISSE?

- Über die regelmässige Information von Parlamentariern und mit dem Sekretariat der parlamentarischen Gruppe Luftfahrt wird bei politischen Entscheidungsprozessen mit Eingaben ans Parlament oder an die Kommissionen, Argumentarien sowie Beteiligungen an Hearings direkt mitgewirkt.
- Mit ihren 10 Thesen setzte sich AEROSUISSE für eine starke und vorausschauende Schweizer Luftfahrtpolitik ein.
- Mit dem Frühwarnsystem AWACS werden politische Gefahren für die Luftfahrt frühzeitig erkannt.

Wie profitieren die Mitglieder von der AEROSUISSE?

- Ihre Anliegen erhalten dank einer nationalen Stimme mehr Gewicht.
- Mit regelmässigen Medienmitteilungen wird über die Bedeutung einer leistungs- und konkurrenzfähigen schweizerischen Luft- und Raumfahrt informiert, aber auch auf luftfahrtfeindliche Aktionen reagiert.
- Bei Streitigkeiten wird ein Schiedsgericht angeboten, um ein rasches und kostengünstiges Schlichtungsverfahren zu erwirken.
- Mit dem «AEROSUISSE-Letter» werden die Mitglieder quartalsweise über die laufenden Geschäfte der Schweizer Luftfahrt informiert.

Zahlen und Fakten zur Luftfahrt

- Die Schweizer Linienflughäfen beschäftigten 2004 rund 35'000 Personen. In der ganzen Schweiz hängen insgesamt 176'600 Arbeitsstellen direkt, indirekt, induziert und katalytisch mit der Luftfahrt zusammen.
- Die Wertschöpfung der Schweizer Zivilluftfahrt betrug 2004 über 26 Milliarden Franken, was 5,9% des Bruttoinlandsproduktes der Schweiz ausmacht.
- Jedes neu in Betrieb genommene Kurz- und Mittelstreckenflugzeug generiert 40 bis 120 neue Arbeitsplätze, ein Grossraumflugzeug sogar 130 bis 160.
- Pro Million Passagiere werden 750 bis 2000 neue Arbeitsplätze geschaffen.
- Im Jahr 2000 hat jede in der Schweiz wohnhafte Person durchschnittlich 0,87 Reisen mit dem Flugzeug unternommen. 35% der ausländischen Feriengäste, die 2005 in die Schweiz reisten, kamen mit dem Flugzeug.
- Der zivile Luftverkehr ist mit rund 2% am weltweiten Verbrauch an fossiler Energie beteiligt.
- Ein modernes Verkehrsflugzeug, wie der Airbus A380, verbraucht auf 100 km rund drei Liter Flugtreibstoff pro angebotenen Passagiersitz.

Qu'est-ce qu'AEROSUISSE?

Quelque 124 entreprises et organisations suisses actives dans tous les domaines de l'aéronautique et de l'aérospatiale font partie d'AEROSUISSE. Il s'agit notamment:

- des compagnies aériennes régulières et des compagnies charter
- des entreprises de l'aviation d'affaires, de l'aviation professionnelle et de l'aviation générale
- des écoles d'aviation et des clubs sportifs aéronautiques
- des aéroports nationaux et régionaux et de nombreux autres aérodromes
- de toutes les plus importantes organisations de l'aviation civile helvétique
- du contrôle du trafic aérien et des entreprises responsables des services au sol et de maintenance
- des avionneurs et des fabricants de pièces pour avions
- de diverses entreprises de l'industrie aérospatiale et d'autres entreprises en relation avec l'aviation

Quels sont les objectifs d'AEROSUISSE?

La Fédération faitière de l'aviation et de l'aérospatiale suisses, fondée le 22 mai 1968 à Zurich, a pour but fondamental de défendre les intérêts de l'aviation civile et de l'aérospatiale suisses et d'assurer leurs conditions d'existence à long terme. Elle représente tous les cercles intéressés à la promotion et au maintien de ces domaines d'activités et coordonne l'ensemble de leurs efforts. AEROSUISSE s'efforce d'exercer une influence positive sur la procédure d'élaboration des lois concernant l'aéronautique et l'aérospatiale et entretient des contacts étroits avec le gouvernement, les parlementaires fédéraux, les autorités et les médias. Elle prend position en ce qui concerne les questions fondamentales touchant l'aviation civile et l'aérospatiale, sur les plans national et international, et tient périodiquement ses membres informés de tout ce qui se passe dans ces domaines.

Comment AEROSUISSE agit-elle?

- La Fédération faitière informe régulièrement les parlementaires et, par le biais du secrétariat du Groupe parlementaire aviation, elle agit directement au niveau du processus de prise de décision politique en fournissant au Parlement ou à ses commissions des informations ou des argumentaires ou encore en participant à des auditions.
- En formulant ses 10 postulats, AEROSUISSE s'est engagé fermement en faveur d'une politique aéronautique suisse vigoureuse et prospective.
- Grâce au système d'alerte anticipée AWACS, il sera possible de détecter à temps les dangers politiques qui pourraient menacer le trafic aérien.

Comment ses membres profitent-ils des prestations d'AEROSUISSE?

- Une seule et unique voix sur le plan national donne plus de poids à leurs opinions.
- La publication régulière de communiqués permet d'informer le public sur l'importance d'une aviation et d'une industrie aérospatiale helvétiques performantes et compétitives et de réagir en temps voulu à toute campagne hostile à l'aviation.
- En cas de conflit au sein de la branche aéronautique, la Fédération offre de constituer un tribunal arbitral pour trouver un compromis rapide et avantageux.
- Les membres d'AEROSUISSE reçoivent trimestriellement une lettre d'information qui les tient au courant des derniers développements de l'actualité aéronautique en Suisse.

Quelques faits et chiffres concernant l'aviation

- En 2004, les aéroports internationaux suisses occupaient environ 35'000 personnes. Pour l'ensemble du pays, ce sont au total 176'600 emplois qui dépendent directement, indirectement, de manière induite et catalytique de l'aviation civile.
- En 2004, l'aviation civile suisse a généré des revenus se chiffrant à plus de 26 milliards de francs, ce qui représente 5,9% du produit intérieur brut du pays.
- La mise en service de chaque nouvel avion court ou moyen-courrier permet la création de 40 à 120 nouveaux emplois. Ces chiffres atteignent même de 130 à 160 lorsqu'il s'agit d'un long-courrier.
- En Suisse, pour chaque million de passagers, de 750 à 2000 emplois sont induits.

Inhalt**Contenu**

Vorwort des Präsidenten	2	Introduction du président
Kommerzielle Luftfahrt	4	L'aviation commerciale
Flugplätze und Flughäfen	8	Aérodromes et aéroports
General Aviation	10	L'aviation générale
Flugsicherung	12	Les services de la navigation aérienne
Flugzeugindustrie	14	L'industrie aéronautique
Geschäftsstelle	16	Le secrétariat
Kommunikation	20	La communication
Erfolgsrechnung und Budget	21	Comptes de résultats et budget
Bilanzen per 31. Dezember 2006	22	Bilans au 31 décembre 2006
Bericht der Revisionsstelle	23	Rapport du poste de révision
Der Vorstand	24	Le comité de direction
Die Mitglieder	25	Les membres



Paul Kurrus

Vorwort des Präsidenten

Sehr verehrte Damen und Herren

Aufwind wurde in den letzten Jahren nicht gerade häufig mit der Fliegerei in Verbindung gebracht. Im Gegenteil. Doch in jüngster Zeit wird dieser Begriff wieder vermehrt im Zusammenhang mit der Luftfahrt verwendet. Dieses verbesserte öffentliche Bewusstsein ist eine wichtige Voraussetzung zur Schaffung wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen für die Schweizer Luftfahrt. Zur positiveren Wahrnehmung der Luftfahrt in einer breiteren Öffentlichkeit haben sicherlich der erste schweizerische Luftfahrtkongress und das FORUM DER LUFTFAHRT der AEROSUISSE beigetragen. «Last but not least» rückte der wirtschaftliche Erfolg der Luftfahrtunternehmen die Schweizer Luftfahrt in ein gutes Licht.

Luftfahrtpolitisches Klima verbessert

Im Rahmen der gesetzgeberischen Umsetzung des luftfahrtpolitischen Berichtes hat die AEROSUISSE in zahlreichen Vernehmlassungen die Interessen des Luftfahrtstandortes Schweiz

zum Ausdruck gebracht. Daneben hat die AEROSUISSE, auf der Plattform des SALT (Swiss Aviation Leadership Team), wichtige Herausforderungen des Luftfahrtstandortes Schweiz thematisiert und Stellung dazu bezogen. Ferner wurde die AEROSUISSE vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) im Rahmen regelmässiger Gespräche zu aktuellen Themen der Luftfahrt konsultiert.

Im Berichtsjahr hat der Bundesrat folgende wichtige Entscheide getroffen:

- Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung zwecks Verwendung von Teilen der Mineralölsteuererträge zu Gunsten der Luftfahrt.
- Ermöglichung des Erwerbs von zollfreien Artikeln für ankommende Flugpassagiere.
- Ablehnung einer Abgabe auf Flugscheinen zur Finanzierung der Entwicklungshilfe.
- Bildungsrechtliche Anerkennung der Berufe von Piloten und Flugverkehrsleitern.

Neben der guten Arbeit unserer Behörde, dem BAZL, haben die regelmässigen Anlässe der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt zweifellos zu diesen günstigen Entscheiden beigetragen.

Introduction du président

Chère Madame, Cher Monsieur,

Ces dernières années, il avait rarement été question de vents portants au sujet de l'aviation. Doux euphémisme! Et voilà que depuis peu cette expression ressurgit. Cette perception plus positive par le public est un élément essentiel en vue de l'obtention de conditions-cadre plus compétitives pour l'aéronautique suisse. Le premier Congrès de l'aviation suisse et le Forum de l'aviation d'AEROSUISSE ont certainement contribué à redorer le blason aérien, de même que les articles positifs dans la presse et – «last but not least» – le succès économique des entreprises du secteur.

Amélioration du climat aéro-politique

AEROSUISSE a également contribué à créer un climat propice à l'application juridique du rapport sur la politique aérienne. La fédération a défendu les intérêts de la place aérienne suisse à l'occasion de nombreuses consultations.

Les entretiens réguliers menés par les membres du comité directeur d'AEROSUISSE et la direction de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) ont montré l'influence de notre fédération et son image de défenseur des intérêts de l'aéronautique suisse.

Parmi nos succès politiques, je songe notamment aux décisions du Conseil fédéral recensées ci-dessous – pour n'en citer que quelques unes:

- Modification de l'art. 86 de la Constitution fédérale portant sur la redistribution d'une partie de l'impôt sur les huiles minérales au profit de l'aéronautique
- Feu vert à l'achat d'articles hors taxes par les passagers à l'arrivée
- Rejet d'une redevance sur les billets d'avion pour le financement de l'aide au développement
- Reconnaissance juridique des formations de pilotes et de contrôleurs de la circulation aérienne

Conjointement aux efforts utiles de l'OFAC, les manifestations régulières du Groupe parlementaire aviation ont assurément contribué à ces décisions favorables.



Luftfahrt sichert 180'000 Arbeitsplätze

Ein Höhepunkt der Öffentlichkeitsarbeit stellte sicher die Veröffentlichung der vom BAZL und der AEROSUISSE gemeinsam in Auftrag gegebenen Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Luftfahrtstandortes Schweiz dar. Es kann nicht genug betont werden, dass Luftfahrt nicht Selbstzweck, sondern von herausragender volkswirtschaftlicher Bedeutung ist. Beinahe 180'000 Arbeitsplätze oder 26 Milliarden Franken Wertschöpfung hängen hierzulande von dieser Branche ab.

Günstigere Versicherungen für Mitglieder

Neben den oben erwähnten Erfolgen auf der politischen und öffentlichen Bühne hat sich auch ein Kernprojekt mit direktem Kostennutzen für unsere Mitglieder, die Verbandslösung für Personalversicherungen für Mitglieder der AEROSUISSE, planmässig weiterentwickelt.

Folgen einer Plafonierung aufzeigen

Einiges ist im vergangenen Jahr erreicht worden, aber vieles bleibt noch zu tun. Im Kanton Zürich beispielsweise wird viel Aufklärungsarbeit vonnöten sein, wenn es um die öffentliche Debatte im Zusammenhang mit den Plafonierungsinitiativen geht. Einmal mehr gilt es, das Interesse der Bevölkerung zur Erhaltung der Wohn- und Lebensqualität ernst zu nehmen. Gleichzeitig muss der Soverän aber über den Nutzen der Luftfahrt und die verheerenden Konsequenzen einer allfälligen Umsetzung der Ziele der Plafonierungsinitiativen aufgeklärt werden.

Abschliessend bedanke ich mich bei den Mitgliedern der AEROSUISSE für das entgegengebrachte Vertrauen. Ein Dank geht auch an meine Kollegen im Vorstand und in den Kommissionen sowie an den Sekretär und seine Assistentin für ihr grosses und professionelles Engagement im vergangenen Jahr und die stets hervorragende Zusammenarbeit.

Mit herzlichen Grüssen

Paul Kurrus

L'aviation représente 180'000 emplois

L'un des grands succès de notre travail de relations publiques a certainement été la publication d'une étude à l'initiative de l'OFAC et d'AEROSUISSE sur la portée économique de la place aérienne suisse. On n'insistera jamais assez sur le fait que l'aéronautique n'est pas un but en soi, mais un vecteur extrêmement important sur le plan économique. Le secteur représente dans notre pays près de 180'000 emplois et 26 milliards de francs de valeur ajoutée.

Assurances avantageuses pour les membres

Parallèlement aux victoires politiques et publiques évoquées plus haut s'est également concrétisé en temps voulu un projet central d'intérêt immédiat pour nos membres: la mise au point d'une solution destinée à toutes les sociétés et organisations regroupées dans notre fédération dans le domaine des assurances personnelles.

Les conséquences d'un plafonnement

Nous avons atteint de nombreux objectifs l'an passé, mais il nous reste encore fort à faire. Dans le canton de Zurich, par exemple, il nous faudra nous livrer à un véritable travail d'explication lors des débats publics au sujet de l'initiative de plafonnement. Une fois de plus, il importe de prendre au sérieux les intérêts de la population en termes de qualité de vie et d'habitation tout en expliquant à l'électorat l'utilité de l'aéronautique et les conséquences désastreuses de l'acceptation éventuelle de l'initiative et de l'application de ses conditions.

Pour terminer, j'aimerais vous exprimer tous mes remerciements pour la confiance que vous nous témoignez. J'exprime également de sincères remerciements aux membres du comité de direction et au secrétariat pour leur engagement sans relâche et leur grand professionnalisme tout au long de l'année écoulée.

Cordialement

Paul Kurrus



Manfred Brennwald



Kommerzielle Luftfahrt

Steigflug im Luftverkehr hält an

Die Nachfrage im Bereich des Linienbetriebs hat sich nach einer deutlichen Belebung im 2005 erneut äusserst positiv entwickelt. Die nationale Fluggesellschaft, Swiss International Air Lines, hat nach erfolgreichem «Turnaround» weiter an Höhe gewonnen und befindet sich in stabiler Steigfluglage. Das Wachstum der Airline ist beachtlich und unterstreicht die steigende Nachfrage nach Kontinental- und Interkontinentalverbindungen. Deren Wichtigkeit wird auch in der von der AEROSUISSE und dem BAZL gemeinsam in Auftrag gegebenen Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Luftfahrtstandortes Schweiz hervorgehoben.

Erstmals zeichnen sich auch Bewegungen ab, die exorbitant gestiegenen Sicherheitskosten, welche zum Grossteil durch eine hoheitsrechtliche Aufgabe anfallen, durch den Staat mindestens teilweise finanzieren zu können. Auch dafür hat sich die AEROSUISSE wiederholt beim Bund eingesetzt. Auch im Bereich der anfallenden Kosten für die meteorologischen Dienste tendiert das Umfeld auf eine verursachergerechte Finanzierung. Nicht zuletzt auf Verlangen der AEROSUISSE werden diese Kosten eingehend überprüft.

L'aviation commerciale

Les transports aériens poursuivent leur ascension

Après un regain de vitalité en 2005, la demande portant sur des vols de ligne a de nouveau connu un développement très positif. Swiss International Air Lines, la compagnie nationale, a atteint une nouvelle altitude au lendemain de sa restructuration. Elle poursuit actuellement son ascension. Sa croissance est remarquable. Elle met en relief la hausse de la demande portant sur des liaisons continentales et intercontinentales. Son importance est soulignée par l'étude sur la portée économique de l'aviation suisse réalisée à l'initiative d'AEROSUISSE et de l'OFAC.

Pour la première fois s'élèvent des voies en faveur du financement au moins partiel par l'Etat des frais liés à la sécurité. Ces frais ont augmenté de manière exorbitante et concernent très souvent des tâches officielles. AEROSUISSE s'est là aussi engagée auprès de la Confédération. Sur le plan des coûts liés aux services météorologiques, tous s'accordent également pour réclamer une ventilation équitable. Ces coûts sont actuellement analysés, à l'instigation d'AEROSUISSE.



Kosten im Griff behalten

Der Konkurrenzkampf im weltweiten Luftverkehr wird weiter anhalten. Einerseits haben erste Billigfluggesellschaften Expansionspläne, in den Interkontinentalverkehr vorzudringen und andererseits wirken die durch Luftverkehrsgesellschaften aus dem Mittleren Osten zu erwartenden Kapazitätsschübe mit grösster Wahrscheinlichkeit weiter preistreibend. Die Stückkosten bei der Produktion sinken durch die deutliche Zunahme der Superjets wie beispielsweise der Airbus A380.

Es wird also weiterhin – trotz der aktuell etwas entspannten Situation – vorab darum gehen, im Linien- und Charterverkehr die Kosten-/Ertragschere im Griff zu halten. Dabei wird die Ertragskraft in ihrer Steigerung begrenzt bleiben, und es muss darum gehen, weiter an der Senkung der Einheitskosten zu arbeiten, um Nachhaltigkeit im Markt sicherstellen zu können. Damit dem wachsenden Luftverkehr auch dringend benötigte Fachkräfte zur Verfügung stehen, hat sich die AEROSUISSE enorm für die Nachwuchsförderung und die Anerkennung der Luftfahrtberufe eingesetzt.

Garder le contrôle des coûts

La concurrence faisant rage à l'échelle planétaire dans les transports aériens ne va pas cesser. Les compagnies «low-cost» ont des projets d'expansion à l'intercontinental. Par ailleurs, l'augmentation des capacités induite par les compagnies moyen-orientales provoquera très probablement une pression supplémentaire sur les prix. Les coûts unitaires de production vont baisser par la mise en circulation croissante de superjets tels que l'Airbus A380.

Bien que la situation se soit détendue, l'équilibre entre les coûts et les recettes des vols de ligne et des vols charter devra être attentivement préservé. Les recettes ne pourront augmenter que dans des proportions limitées. La pérennité des compagnies dépend donc de l'abaissement des coûts unitaires. Pour faire face à la croissance des transports aériens et à l'urgent besoin de main-d'œuvre qualifiée, AEROSUISSE s'est beaucoup engagée pour que la relève soit assurée et que les métiers de l'aviation soient reconnus.

Business Aviation gefragter denn je

Der positive Trend in der internationalen Geschäftsluftfahrt hielt auch im 2006 an. Eine ungebrochene Nachfrage im Charterbereich mit Wachstumsraten von weit über zehn Prozent, verbunden mit einer hohen Auslastung der Schweizer Flotte, bestätigen das Potenzial dieses Marktes für die kommenden Jahre. Immer mehr Unternehmen und Geschäftsleute entdecken die Vorzüge der Business Aviation. Vor allem Zeitersparnis, sowohl auf Standardverbindungen wie auch zwischen kleineren Flughäfen, Arbeitseffizienz, Diskretion und Sicherheit sind wesentliche Entscheidungskriterien. Nicht nur die Nachfrage nach Charterflügen für Businesszwecke ist gestiegen, auch für die Freizeitgestaltung werden immer häufiger Businessjets genutzt. Beliebte Reiseziele sind nach wie vor die südlichen Küstendestinationen in Europa.

Mit über 165 HB-registrierten Businessjets verfügt die Schweiz in Europa über die viertgrösste Business-Flotte. Für viele Unternehmen, die in der Schweiz eine Niederlassung besitzen, ist die Geschäftsluftfahrt ein unverzichtbares Transportmittel, das auch aus volkswirtschaftlicher Sicht sehr interessant ist. Die Schweizer Geschäftsluftfahrt-Unter-

L'aviation d'affaires est plus demandée que jamais

La tendance positive suivie par l'aviation d'affaires sur le plan international s'est maintenue en 2006. Dans le domaine des vols affrétés, une demande en hausse constante de plus de dix pour cent associée à des coefficients d'occupation élevés confirment le potentiel de ce marché dans les années à venir. De plus en plus d'entreprises et de gens d'affaires découvrent les avantages de l'aviation d'affaires. Elle leur permet avant tout un gain de temps, qu'il s'agisse de liaisons aériennes classiques ou de trajets à destination de plus petits aéroports. Les critères décisifs en faveur de l'aviation d'affaires sont son efficacité, sa discrétion et sa sécurité. Si les vols affrétés pour affaires ont augmenté, les locations de jets d'affaires dans le cadre d'activités de loisirs sont également en hausse. Les destinations les plus prisées sont toujours sur le littoral, au sud de l'Europe.

Forte de plus de 165 jets d'affaires immatriculés HB, la Suisse dispose de la quatrième flotte européenne. Pour de nombreuses sociétés implantées en Suisse, l'aviation d'affaires est un moyen de transport indispensable et cohérent sur le plan économique. Les sociétés suisses de



nehmen generieren allein aus den Flugleistungen jährlich über 500 Millionen Franken Umsatz, während mit weiteren Dienstleistungen wie beispielsweise der Wartung und die VIP-Flugzeuginnenausstattung nochmals so viel umgesetzt wird. Die in der Schweiz beheimateten Firmen wie Jet Aviation, TAG Aviation und PrivatAir gehören weltweit zu den führenden Business-Aviation-Unternehmen und beschäftigen alleine in der Schweiz gegen 4'000 Mitarbeitende mit steigender Tendenz. Dank der erfolgreichen Intervention der AEROSUISSE beim BAZL, erfolgt die wirtschaftliche Aufsicht von schweizerischen Luftfahrtbetrieben in einem vernünftigen Mass, dies kommt insbesondere auch der Business Aviation zugute.

Die Schweizer Business Aviation hat gegenüber ihrer europäischen Konkurrenz nach wie vor mit Standortnachteilen und verminderter Wettbewerbsfähigkeit zu kämpfen, vor allem in Bezug auf Verkehrsrechte und Mineralölsteuerzuschlag auf Flugtreibstoffen. Ein erstes positives Zeichen wurde im 2006 gesetzt, in dem Luftfahrtzeugeigentümer mit Wohn- oder Geschäftssitz im Ausland, welche in der Schweiz domizilierte Management-Gesellschaften mit dem Management ihrer Flugzeuge beauftragen, seit dem 1. Juli 2006 nicht mehr der schweizerischen Mehrwertsteuer

unterliegen. Das ist zu einem grossen Teil den Bemühungen der AEROSUISSE zu verdanken.

Neue Vorschriften für Helikopterfirmen

Mit dem Beitritt der Schweiz zur EASA werden die Helikopterunternehmen mit zahlreichen neuen Vorschriften konfrontiert, welche neben einem hohen administrativen Aufwand Anpassungen in der Organisation erfordern und zusätzliche Restriktionen enthalten (Camo/Came, Revision VBR I, JAR OPS 3, JAR FCL).

Die Schweizerischen Helikopterunternehmen sind typische KMUs. Es ist für diese schlicht nicht möglich, sämtliche Anpassungen in den geforderten kurzen Zeiträumen umzustellen, da entgegen der Einführung in der EU für die Schweiz entsprechende Übergangsfristen fehlen. Zudem werden auch EASA-Vorschriften eingeführt, deren Sinn heute in der EASA laut diskutiert und die eventuell schon bald obsolet werden. Der vermeintliche Gewinn an Sicherheit steht in keinem Verhältnis zum hohen Aufwand.

Bei den vierteljährlichen Treffen der AEROSUISSE mit der BAZL-Leitung ist darauf hingewiesen worden, dass eine mehrjährige Planung und das Setzen von klaren Priori-

l'aviation d'affaires génèrent à elles seules plus de 500 millions de francs en prestations aériennes et à peu près la même somme par le biais d'autres prestations telles que la maintenance ou l'équipement haut de gamme de cabines d'avions VIP. Les sociétés implantées en Suisse telles que Jet Aviation, TAG Aviation et PrivatAir comptent parmi les leaders mondiaux. Rien qu'en Suisse, elles emploient près de 4'000 collaborateurs – chiffre en hausse constante. Grâce à l'intervention pertinente d'AEROSUISSE auprès de l'OFAC, des pratiques raisonnables ont pu être trouvées pour la surveillance économique des entreprises aériennes. L'aviation d'affaires profite tout particulièrement de ce succès d'AEROSUISSE.

L'aviation d'affaires suisse continue à être défavorisée par rapport à ses concurrents européens du fait de son implantation. Elle est moins compétitive, surtout en matière de droits de trafic et d'imposition sur les huiles minérales (kérosène). AEROSUISSE s'efforce de remédier à cette situation. Une première victoire a été obtenue en 2006: depuis le 1^{er} juillet, les propriétaires d'avions résidant à l'étranger ou dont la société est domiciliée à l'étranger ne sont plus assujettis à la TVA suisse s'ils confient la gestion

de leurs avions à des sociétés de gestion domiciliées en Suisse.

De nouvelles directives pour les sociétés de transport par hélicoptère

Du fait de l'adhésion de la Suisse à l'EASA, les sociétés de transport par hélicoptère se trouvent confrontées à de nombreuses nouvelles directives qui entraînent de gros investissements administratifs et des réajustements internes tout en imposant des restrictions supplémentaires (Camo/Came, Revision VBR I, JAR OPS 3, JAR FCL).

Les sociétés de transport par hélicoptère suisses sont des PME caractérisées. Il leur est tout simplement impossible de procéder à tous les réajustements nécessaires en temps voulu car la Suisse ne peut pas compter sur un délai de transition, contrairement aux pays de l'UE. En outre, la pertinence de certaines directives imposées par l'EASA fait l'objet de discussions au sein même de l'EASA. Ces directives pourraient donc devenir obsolètes à court terme. Le gain escompté sur le plan de la sécurité est minime par rapport à l'investissement qu'il entraîne.



täten notwendig sei. Das BAZL erkennt zwar die Probleme der Branche, weist aber darauf hin, dass auch die Behörde klare Vorgaben hat. Eine Intervention auf politischer Ebene scheint deshalb der einzige Weg zu sein.

Das BAZL hat die Anpassung der JAR-FCL-2-Normen auf Schweizer Verhältnisse in enger und konstruktiver Zusammenarbeit mit der Swiss Helicopter Association (SHA) vorgenommen. Dabei wurde den wichtigsten, in der SHA Impact Study erwähnten Anliegen Rechnung getragen. Das Regelwerk wurde per 1. Juli 2007 in Kraft gesetzt. Analog zu FCL 2 wird 2007 die Erarbeitung der JAR-OPS-3-Normen erfolgen.

Wichtige Rückführung der Mineralölsteuer

In ihrer Stellungnahme zur Rückführung der Mineralölsteuer hat die AEROSUISSE darauf hingewiesen, dass jährlich zwölf Millionen Franken in die Helifliegerei zurückfliessen sollen: Dort werden diese Gelder für die Erhöhung der Sicherheitsstandards bei Aussenlandeplätzen und für die Entfernung von Kabeln eingesetzt. Mit rund 60'000 Flugstunden betragen die jährlichen Zollabgaben der Schweizerischen

Helikopterbetriebe über zwölf Millionen Franken. Auch die SHA ist bestrebt, dass die Rückführung möglichst denjenigen Sparten zugute kommt, welche durch die Abgabe auch belastet werden.

Bei den Vernehmlassungen zum straflosen Meldeverfahren und bei der Wegleitung zum Lawinensprengen wurden die Anregungen der SHA übernommen und von den Behörden in der Überarbeitung umgesetzt.

Lors des réunions trimestrielles entre AEROSUISSE et la direction de l'OFAC a été mise en avant la nécessité d'une planification sur plusieurs années et de l'établissement d'une liste des priorités. L'OFAC est conscient des difficultés de la branche, mais souligne que les autorités doivent également s'en tenir à des objectifs clairement définis. Une intervention au niveau politique semble être la seule voie envisageable.

L'OFAC a entrepris d'adapter les normes JAR-FCL 2 aux exigences suisses en partenariat étroit et constructif avec la Swiss Helicopter Association (SHA), tenant compte des considérations importantes de l'«Impact Study» de SHA. Le livre de normes est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2007. A l'instar des FCL 2, les normes JAR-OPS 3 seront adaptées courant 2007.

Importance de la redistribution de l'impôt sur les huiles minérales

Dans son avis concernant la redistribution de l'impôt sur les huiles minérales, AEROSUISSE a indiqué que douze millions de francs devraient être reversés chaque année aux sociétés

de transport en hélicoptère. Cette somme permettrait d'élever les normes de sécurité sur les aires d'atterrissage extérieures et de supprimer des câbles. Les hélicoptères suisses effectuent près de 60'000 heures de vol par an, ce qui représente des redevances annuelles de plus de douze millions de francs. La SHA tient aussi expressément à ce que l'impôt sur les huiles minérales soit redistribué aux secteurs grevés par les redevances.

Lors des consultations sur les procédures de rapport non pénalisées et les tirs d'avalanches, les considérations de la SHA ont été prises en compte et mises à l'étude par les autorités.



Josef Felder



Flugplätze und Flughäfen

Schwierige Rahmenbedingungen

In kaum einem anderen Land ist die Luftfahrt solch schwierigen Rahmenbedingungen ausgesetzt wie in der Schweiz. In den Bereichen Sicherheit, Lärmkosten sowie Öffnungszeiten und Nachtflugsperrern sind die hiesigen Flughäfen und Flugplätze zum Teil massiven Einschränkungen unterworfen.

Im Bereich Sicherheit war das Jahr 2006 geprägt durch weitere neue Vorschriften, die äusserst schnell umgesetzt und von den Flughafenbetreibern finanziert werden mussten. Die bekannteste und aufwändigste Massnahme ist die Einführung der Flüssigkeitsbeschränkung im Handgepäck. Diese führt alleine an den Flughäfen Zürich und Genf zu monatlichen Mehrkosten von rund eineinhalb Millionen Franken und einer zusätzlichen Abfallmenge von mehr als einer Tonne täglich.

Wettbewerbsnachteile beseitigen

Im Bereich Lärmkosten fehlen in der Schweiz klare gesetzliche Grundlagen, welche die Ansprüche und Entschädigungen im Zusammenhang mit Fluglärm regeln. Eine politische Diskussion über ein solches Gesetz hat – obwohl von der Swiss

Aérodromes et aéroports

Des conditions-cadre défavorables

Il n'y a vraisemblablement qu'en Suisse que l'aviation soit exposée à des conditions-cadre aussi défavorables. Les aérodromes et aéroports locaux y sont parfois soumis à d'énormes restrictions dans les domaines de la sûreté, de la compensation financière du bruit, des horaires de fonctionnement et de l'interdiction des vols de nuit.

Pour ce qui est de la sûreté, l'année 2006 a été marquée par de nouvelles dispositions qui ont dû être appliquées et financées dans les plus brefs délais par les sociétés d'exploitation aéroportuaire. La plus significative – et la plus complexe – a été l'introduction d'une limitation sur le transport des liquides dans les bagages à main, entraînant dans les aéroports de Zurich et de Genève des surcoûts mensuels de près d'un million et demi de francs et plus d'une tonne de déchets supplémentaires quotidiens.



International Airports Association (SIAA) seit Jahren gefordert – bisher nur in Ansätzen stattgefunden. Die an den Schweizer Landesflughäfen anfallenden Lärmkosten, welche über spezielle Lärmgebühren refinanziert werden müssen, stellen einen erheblichen Wettbewerbsnachteil der Schweiz gegenüber den deutschen Konkurrenzflughäfen dar.

Ausserdem sind die Schweizer Flughäfen bei den Öffnungszeiten im Allgemeinen und den langen Nachtflugsperren im Speziellen gegenüber ihren ausländischen Konkurrenten stark benachteiligt. Speziell zu erwähnen ist der Fall des Flughafens Zürich, dem mit der Plafonierungsinitiative gar eine Beschränkung von mindestens neun Stunden Nachtflugsperre und maximal 250'000 Flugbewegungen pro Jahr auferlegt werden soll. Die Annahme der Plafonierungsinitiative durch das Zürcher Stimmvolk hätte zur Folge, dass sich der Flughafen Zürich nicht mehr der Nachfrage entsprechend entwickeln und somit den Konzessionsauftrag des Bundes nicht mehr erfüllen könnte.

1. Luftfahrtkongress

Diese Themen kamen am 1. Schweizerischen Luftfahrtkongress, der am 30. Mai 2006 am Flughafen Zürich stattfand,

von Economiesuisse durchgeführt und von der AEROSUISSE und der SIAA unterstützt wurde, zur Sprache. Mehr als 360 Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft nutzten den Anlass, um sich über die aktuelle Situation der Luftfahrt zu informieren. Die Luftfahrtbranche zeigte die im Vergleich zu ihren europäischen und globalen Mitbewerbern ungünstigen Rahmenbedingungen auf, mit welchen auch die Schweizer Flughäfen zu kämpfen haben.

Sehr zu begrüßen ist die aktive Rolle der AEROSUISSE, um die beschriebene Problematik bekannt zu machen und ihr entsprechend zu begegnen. Denn die Schweiz als rohstoffarmes Binnenland ist auf Exportwirtschaft und damit den Luftverkehr angewiesen.

Réduire le désavantage concurrentiel

La question de la compensation financière du bruit des avions se heurte à l'absence de dispositions légales bien définies concernant les revendications des riverains et les dédommagements y afférents. Malgré les efforts menés depuis des années par Swiss International Airport Association (SIAA) en vue d'instaurer un véritable débat politique à ce sujet, seules de timides initiatives ont été prises. Devant être financés par l'intermédiaire de redevances spécifiques, les coûts liés au bruit incombant aux aéroports nationaux suisses constituent un net désavantage pour la Suisse en comparaison avec les aéroports allemands concurrents.

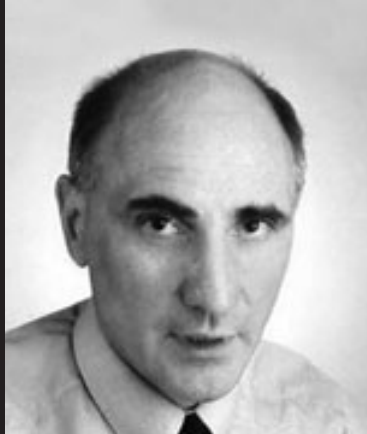
Sur le plan des horaires de fonctionnement et de l'interdiction des vols de nuit, les aéroports suisses sont aussi nettement défavorisés par rapport à leurs concurrents étrangers. Le cas de l'aéroport de Zurich mérite d'être cité car l'initiative de plafonnement prévoit une interdiction des vols de nuit de neuf heures et une limitation des mouvements aériens à 250'000 vols par an. L'acceptation de l'initiative de plafonnement par l'électorat zurichois aurait pour conséquence d'empêcher un développement de l'aéroport de Zurich en adéquation avec l'évolution de la

demande, ce en quoi unique ne pourrait plus honorer la mission de concession que lui a attribuée la Confédération.

1^{er} congrès de l'aviation

Ces thèmes ont été évoqués lors du 1^{er} congrès de l'aviation suisse qui s'est déroulé le 30 mai 2006 à l'aéroport de Zurich sous la houlette d'Economiesuisse avec le soutien d'AEROSUISSE et de la SIAA. Plus de 360 personnalités des sphères politiques, économiques et scientifiques en ont profité pour s'informer de la situation actuelle de l'aviation suisse. Il est apparu que le secteur était exposé à des conditions-cadre défavorables par rapport aux concurrents européens et mondiaux, situation contre laquelle les aéroports suisses doivent se battre.

Le rôle actif joué par AEROSUISSE est essentiel pour faire connaître la problématique évoquée et susciter des réactions. Privée de matières premières, la Suisse est dépendante de son économie d'exportation et par conséquent de l'aviation.



General Aviation

Für mehr gegenseitiges Verständnis

Trotz ihrer zahlenmässigen Überlegenheit, gemessen an Luftfahrzeugen, Flugbewegungen und Lizenzen, kämpft die General Aviation (GA) für den Erhalt angemessener räumlicher und normativer Rahmenbedingungen, die mehr und mehr für den gewerbsmässigen Luftverkehr geschneidert werden. Dies gilt auch verbandsintern und fordert von beiden Seiten viel Verständnis und Kompromisse.

Die GA-Vertreter sind auf übergeordneter Stufe durch den Aero-Club im Swiss Aviation Leadership Team (SALT) vertreten und seit 2005 in einem General Aviation Steering Committee (GASCO) organisiert. Sie wissen sehr wohl um den Leistungsdruck, dem Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugsicherung sowie die Industrie ausgesetzt sind. Es gilt aber, ein gegenseitiges Verständnis zu pflegen, damit die Interessen der GA berücksichtigt werden und alle sich gemeinsam den Herausforderungen stellen, die unsere aviatische Zukunft bedrohen.

Ausdehnung der TMA Zürich und Basel

Angesichts der im Osten von Zürich verbleibenden erheblichen Einschränkungen für den Segelflugbetrieb mit der neuen TMA Zürich (ILS auf Piste 28) haben Vertreter der Leichtaviatik gegen die neue Luftraumstruktur Beschwerde einreichen müssen.

Die Einführung der ILS-Anflüge auf die Piste 34 des EuroAirports leitete zu einer massiven Ausdehnung der TMA in den Schweizer Luftraum. Dank dem Einsatz der GA-Vertreter konnte ein Konzept für eine flexible Luftraumbewirtschaftung und somit auch eine Berücksichtigung des Sichtflugverkehrs eingeführt werden. Als wesentlicher Beitrag zur Beherrschung des neuen Systems hat die AOPA ein massgeschneidertes Lehrmittel für Piloten erstellt und verbreitet.

Umzäunung der Flugplätze verunsichert

Das vom Regulator angekündigte «fencing» von Flugplätzen hat zu Verunsicherung und Reaktionen bei den Betreibern von Flugplätzen geführt. Das BAZL prüft nun jeden Einzelfall, um sowohl dem Gebot der Verhältnismässigkeit wie auch den Anforderungen von «safety» und «security»

L'aviation générale

Vers une meilleure compréhension mutuelle

Malgré sa supériorité en nombre en termes d'aéronefs, de mouvements aériens et de licences, l'aviation générale se bat pour bénéficier de conditions-cadre adéquates sur le plan spatial et normatif, celles-ci étant de plus en plus conçues pour l'aviation commerciale. Un tel état de fait réclame au sein même de la fédération beaucoup d'efforts de compréhension mutuelle et des compromis.

Les acteurs de l'aviation générale sont représentés à un échelon supérieur par l'Aéro-Club dans le Swiss Aviation Leadership Team (SALT) et font partie depuis 2005 du General Aviation Steering Committee (GASCO). Ils savent parfaitement à quelle obligation de réussite sont soumis les compagnies aériennes, les aéroports, la sécurité aérienne et l'industrie aéronautique. Il importe donc de cultiver la compréhension mutuelle pour que les intérêts de l'aviation générale soient pris en considération et que les défis menaçant l'avenir de l'aviation soient relevés conjointement.

Elargissement de la TMA à Zurich et Bâle

Au vu des restrictions considérables auxquelles sont encore soumis les vols à voile à l'est de Zurich du fait de la nouvelle TMA de Zurich (ILS sur la piste 28), les représentants de l'aviation légère ont dû porter plainte contre la nouvelle composition de l'espace aérien.

L'introduction de l'approche aux instruments sur la piste 34 de l'EuroAirport a entraîné une extension massive de la TMA dans l'espace aérien suisse. Grâce aux efforts fournis par les représentants de l'aviation générale, un concept en vue d'une exploitation souple de l'espace aérien et de la prise en considération des vols à vue a pu être introduit. L'AOPA (Aircraft Owners and Pilots Association) a apporté une contribution majeure à la maîtrise du nouveau système en créant et en diffusant un support d'apprentissage sur mesure à l'intention des pilotes.

Inquiétudes liées à l'obligation de clôtures

L'obligation d'installer des clôtures autour des aérodromes a suscité des inquiétudes et des réactions auprès des sociétés



gerecht zu werden. Das Projekt des neuen Flugplatzes Bressaucourt im Kanton Jura geht voran und die AEROSUISSE hat seine Unterstützung zu diesem Vorhaben ausgesprochen.

Für Zweckbindung der Mineralölsteuer

Der Bundesrat hat die von der AEROSUISSE erarbeiteten Argumente, insbesondere die Zweckbindung der Mineralölsteuer, übernommen und damit den Weg zu einer Volksabstimmung, die zwecks Änderung des Verfassungsartikels 86 nötig ist, geebnet. Die General Aviation hatte allen Grund, die Neuverteilung dieser Steuergelder für Zwecke zu beanspruchen, die mit ihren Aktivitäten verbunden sind: Die Mehrheit der Flüge auf regionalen und lokalen Flugplätzen verwendeten besteuerten Flugtreibstoff. Die GA-Verbände fordern zudem, dass solche Abgaben nicht zur Finanzierung von hoheitlichen Aufgaben verwendet werden.

Volkswirtschaftliche Bedeutung der Leichtaviatik

In der vom BAZL und der AEROSUISSE veröffentlichten Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Schweizer Luftfahrt wurde erstmals die Wertschöpfung der Leichtaviatik

erhoben. Regional ist diese von grosser Bedeutung. National steigt diese noch durch die enorme Ausbildungsfunktion, welche die Leichtaviatik für Luftfahrt insgesamt ausübt. Die EU-Richtlinie 2003/42, die in der Schweiz eingeführt wurde, verlangt die Schaffung eines straffreien Meldesystems von sicherheitsrelevanten Ereignissen. Die Vertreter der GA haben sich gegen die vom BAZL vorgeschlagene Lösung ausgesprochen, wonach sich die Meldestelle beim BAZL befindet. Spontane und freiwillige Meldungen können nur dann gefordert werden, wenn das Risiko einer Bestrafung wirklich ausgeschlossen werden kann.

Gegen weitere Flugplatzregulierungen

Der Schweizer Flugplatzverein hat sich gegen die geplante Ausdehnung der EASA-Tätigkeit auf Flugplätze ausgesprochen. Die ICAO und die einzelnen Staaten regeln diesen Bereich bereits genügend. In enger Zusammenarbeit mit den auch in der AEROSUISSE vertretenen anderen Spartenvertretern, wirkt die GA mit einer kompetenten Vertretung bei der Gestaltung der schweizerischen «Airspace Policy» mit.

d'exploitation aéroportuaire. L'OFAC étudie actuellement le dossier au cas par cas pour trouver une solution équitable tant sur le plan du respect de la proportionnalité que sur celui des exigences de sûreté et de sécurité. Le projet de nouvel aéroport à Bressaucourt dans le canton du Jura se précise: AEROSUISSE lui apporte son soutien.

De l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales

Le Conseil fédéral a pris en considération les arguments avancés par AEROSUISSE, notamment en ce qui concerne l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales, et préparé le terrain en vue de la modification de l'article constitutionnel 86ter par voie référendaire. L'aviation générale avait de bonnes raisons de demander à ce que la nouvelle ventilation de ces fonds tienne compte d'objectifs liés à ses activités: la majorité des vols effectués sur les aéroports régionaux et locaux sont effectués avec du carburant taxé. Les associations liées à l'aviation générale demandent également que de telles redevances ne soient pas utilisées pour le financement de tâches officielles.

Importance économique de l'aviation légère

La valeur ajoutée que constitue l'aviation générale a été prise en considération pour la première fois dans l'étude conjointement publiée par l'OFAC et AEROSUISSE sur l'importance économique de l'aviation suisse. Cette valeur ajoutée est considérable sur le plan régional. Sur le plan national, elle augmente du fait du rôle essentiel que joue l'aviation générale pour tout le secteur sur le plan de la formation.

Contre un contrôle supplémentaire des aéroports

L'association des aéroports suisses s'est prononcée contre l'extension prévue des compétences de l'EASA aux aéroports. L'OACI et chacun des états exercent déjà un contrôle suffisant dans ce domaine. En étroite collaboration avec d'autres représentants du secteur, également membres d'AEROSUISSE, l'aviation générale contribue efficacement à l'élaboration de la politique suisse de l'espace aérien.



Flugsicherung

skyguide prägt Europa mit

2006 stand für skyguide im Zeichen des Projektes des einheitlichen europäischen Luftraums Single European Sky. Mit der Übergabe des Zertifikats im Dezember 2006 bestätigte das BAZL der skyguide den planmässigen Abschluss der aufwändigen Arbeiten. 2006 konnte skyguide auch die Studie abschliessen, die sie mit Frankreich zusammen führte und die eine gemeinsame Bewirtschaftung eines funktionalen Luftraumblocks (Functional Airspace Block oder FAB) zum Inhalt hat. Der Bundesrat hat diese Initiative bekräftigt und die betrieblichen sowie wirtschaftlichen Vorteile, die den Luftraumbenutzern erwachsen werden, erkannt. Damit nicht genug, beteiligt sich skyguide doch seit Herbst 2006 an einem noch grösseren Projekt namens «FAB Europe Central». Dieses umfasst sieben Flugsicherungen aus sechs Nationen und prüft, wie die Lufträume von Deutschland, Belgien, der Niederlande, Luxemburg, Frankreich und der Schweiz operationell zusammengeschlossen werden könnten und welche

Vorteile den Nutzern daraus erwachsen würden. Die politischen Instanzen erwarten die Studie als Grundlage für die zukünftige Entwicklung des europäischen Luftverkehrsmanagements.

Unvermindertes Verkehrswachstum

Mit durchschnittlich fast 3'200 kontrollierten Flügen pro Tag verzeichnete skyguide die höchsten je gemessenen Werte in ihrem Wirkungskreis. Dank guter Wirtschaftslage steigt die Nachfrage nach Flügen trotz hoher Rohölpreise weiter. Die primäre Aufgabe der skyguide ist es, diesen Verkehr sicher durch den Luftraum zu leiten. Flugsicherung beschränkt sich jedoch nicht auf die operationelle Leistung, die skyguide jeden Tag erbringt. Das Unternehmen steht in einem Spannungsfeld zwischen steigender Nachfrage der Kunden, immer breiter abgestützten internationalen Normen, die die Arbeit reglementieren, und grossen technischen Herausforderungen, die aufgrund zunehmender Automatisierung gemeistert werden wollen.

Les services de la navigation aérienne

skyguide façonne l'avenir européen

Pour skyguide l'exercice 2006 a été dominé par le projet de Ciel unique européen ou «Single European Sky». En lui remettant le certificat ad hoc en décembre, l'OFAC a certifié que les travaux de grande envergure avaient été achevés dans les délais prévus. En 2006, skyguide a également achevé l'étude réalisée conjointement avec la France, qui portait sur la gestion partagée d'un bloc fonctionnel d'espace aérien («Functional Airspace Block» ou FAB). Le Conseil fédéral a entériné cette initiative et reconnu les avantages pratiques et économiques qu'en retireront les utilisateurs de l'espace aérien. skyguide ne comptait pas en rester là et s'est jointe, dès l'automne 2006, à un dessein encore plus ambitieux, baptisé «FAB Europe Central». Ce projet, qui regroupe sept services de la navigation aérienne provenant de six pays, s'attache à étudier la faisabilité d'un

espace aérien qui engloberait l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, la France et la Suisse, ainsi que les avantages qu'en retireraient les utilisateurs. Les instances politiques attendent les résultats de l'étude afin de décider de l'orientation future de la gestion de l'espace aérien européen.

Croissance continue du trafic

Avec une moyenne de près de 3'200 vols contrôlés, skyguide a enregistré la plus forte fréquence quotidienne jamais constatée dans la zone qu'elle surveille. La haute conjoncture stimule la navigation aérienne, en dépit des prix élevés du kérosène. La mission première de skyguide consiste certes à guider en toute sécurité les aéronefs qui utilisent l'espace aérien, mais les services de la navigation aérienne ne se limitent pas aux opérations que l'entreprise effectue chaque jour. En effet, skyguide doit à la fois satisfaire la demande croissante, respecter les normes internationales qui régissent ses activités et relever des défis techniques de taille en misant sur une automatisation croissante.



Bald 15 Standorte

Im Frühjahr 2006 hat skyguide das Flugsicherungspersonal des Flugplatzes Buochs in der Zentralschweiz fest übernommen. Anfang 2007 folgte das Personal von Grenchen und St. Gallen Altenrhein. Bis 2009 soll auch Les Eplatures integriert werden. Die Übernahme bekräftigt das Engagement für die sichere Abwicklung des Luftverkehrs im gesamten von skyguide kontrollierten Luftraum und die Harmonisierung der Abläufe.

AMIE Selfbriefing

Als Ersatz der bewährten AMIE-(AIS MET Information Environment)Terminals für die Flugvorbereitung wurden 62 über die ganze Schweiz verteilte Flugplätze und Flugfelder mit den neuen AMIE-Selfbriefing-Terminals ausgerüstet. Das in Kooperation mit Austro Control und den Partnern Meteo-Schweiz, Swisscom und Thales TS realisierte System bietet den Pilotinnen und Piloten eine verbesserte und effizientere Dienstleistung.

Einführung des UAC-CH wird verschoben

Die letzte Etappe des Programms Upper Area Control Center Switzerland (UAC-CH) konnte nicht eingeführt werden. Nachdem sieben von acht Etappen des UAC-CH erfolgreich realisiert werden konnten, sollte mit der achten die Zusammenlegung der Upper-Sektoren von Zürich (East) und Genf (West) in einem einzigen vom Genfer Zentrum aus kontrollierten Luftraum erfolgen. Nach eingehender Prüfung der verschiedenen anstehenden Projekte beschloss die Geschäftsleitung, das UAC-CH nicht vor 2010 einzuführen.

Beruf Flugverkehrsleiter eidgenössisch anerkannt

2006 erhielt der Beruf Flugverkehrsleiter vom Bund die eidgenössische Anerkennung. skyguide ist zuversichtlich, dass dies und ihre Bestrebungen, dem skyguide Training Center den Status einer höheren Fachschule zu verleihen, einen positiven Einfluss auf die Ausbildungssituation im operativen Bereich haben wird.

Bientôt 15 sites

Au printemps 2006, le personnel des services de la navigation aérienne de l'aérodrome de Buochs (Suisse centrale) a été intégré dans skyguide, suivi par celui des aérodromes de Granges (SO) et de St-Gall Altenrhein début 2007. Pour le personnel des Eplatures, ce sera chose faite en 2009. Cette intégration matérialise l'engagement de skyguide pour la sécurité de la navigation aérienne dans l'ensemble de l'espace aérien qu'elle contrôle et son souci d'harmoniser les processus.

Selfbriefing AMIE

Dans 62 aéroports et aérodromes de toute la Suisse, les nouveaux terminaux de selfbriefing AMIE (AIS MET Information Environment) remplacent les anciens terminaux de préparation de vol. Réalisé en collaboration avec Austro Control et les partenaires MétéoSuisse, Swisscom et Thales TS, le système fournit aux pilotes des prestations améliorées et plus efficaces.

Report de la mise en service du UAC-CH

La dernière étape du programme Upper Area Control Center Switzerland (UAC-CH) n'a pas pu être réalisée. Après la réussite de sept des huit étapes de l'UAC-CH, il ne manquait plus que le regroupement des secteurs de l'espace aérien supérieur de Zurich (East) et de Genève (West) pour en faire un espace d'un seul tenant contrôlé à partir du centre genevois. Après un examen approfondi de divers projets devant être réalisés ces prochains mois, le Comité de direction a décidé de ne pas introduire l'UAC-CH avant 2010.

Reconnaissance fédérale de la profession de contrôleur/euse de la circulation aérienne

La Confédération a reconnu l'an passé la profession de contrôleur/euse de la circulation aérienne. Conjugée à nos efforts visant à doter le Skyguide Training Center du statut d'école supérieure, cette réussite améliorera sans nul doute la situation de la formation dans le secteur des opérations.



Paul Truniger



Flugzeugindustrie

Viele Aufträge – gedrückte Preise

Die schweizerische Flugzeugindustrie konnte zum überwiegenden Teil auch im Jahr 2006 von der weltweit guten konjunkturellen Lage profitieren. Dabei waren aber die finanziellen Ergebnisse noch nicht überall befriedigend. Die Hersteller von Komponenten arbeiten vielfach in begehrten Nischen, wo sie sich durch sehr hohe Kompetenz, fortschrittliche Produkte und beste Qualität auszeichnen und damit im globalen Geschäft erfolgreich sind. Die Unterhaltsbetriebe verfügten ebenfalls über gut gefüllte Auftragsbücher, sie leiden aber nach wie vor unter sehr gedrückten Preisen als Folge der rückläufigen Entwicklung der letzten Jahre sowie der wachsenden internationalen Konkurrenz.

Entscheidend für die weitere Entwicklung der heimischen Flugzeugindustrie ist die Entwicklung der Rahmenbedingungen, unter denen diese Betriebe – häufig KMUs – tätig sind. Die AEROSUISSE bemühte sich auch im vergangenen Jahr, der Flugzeugindustrie im relevanten schweizerischen Umfeld Gehör zu verschaffen. Die globale Tätigkeit

dieser Industrie erfordert eine internationale Ausrichtung der schweizerischen Rahmenbedingungen, was vor allem im politischen Umfeld und bei Behörden häufig vernachlässigt wird.

Bessere Ausbildungsmöglichkeiten

Folge der anziehenden Geschäftstätigkeit war für verschiedene Firmen ein Mangel an gut ausgebildeten Arbeitskräften. Die Ausbildungsmöglichkeiten, welche in den vergangenen Jahren mit Unterstützung von der AEROSUISSE auf den verschiedensten Ebenen deutlich verbessert und auch vernetzt werden konnten, sollen hier Erleichterung verschaffen.

Die AEROSUISSE konnte auch im letzten Jahr auf eine gute Zusammenarbeit mit dem BAZL zählen, wo eine offene Plattform besteht zum Austausch der gegenseitigen Interessen. Schwerpunkte für die Flugzeugindustrie waren die neue Gebührenordnung, die Folgen des Beitritts der Schweiz zur EASA, die Wirksamkeit von behördlichen Prozessen und Fragen der Sicherheitskultur. Die Weiterführung dieser Kontakte ist ein dringendes Erfordernis zur Sicherstellung einer leistungsfähigen Industrie, welche nicht durch behördliche Auflagen erdrückt wird.

L'industrie aéronautique

De nombreuses commandes – une pression sur les prix

L'industrie aéronautique suisse a globalement profité d'une conjoncture mondiale positive en 2006. Les résultats financiers n'ont cependant pas toujours été satisfaisants. Les fabricants de composants travaillent souvent sur des créneaux porteurs leur permettant de réaliser de bonnes performances en misant sur de grandes compétences, des produits d'avant-garde et une qualité exceptionnelle. Les sociétés de maintenance ont également pu tabler sur des livrets de commandes bien remplis, mais ils souffrent encore d'une forte pression sur les prix, conséquence du développement régressif de ces dernières années et de l'accroissement de la concurrence internationale.

L'évolution des conditions-cadre régissant les activités de ces entreprises – souvent des PME – sera décisive pour le développement de l'industrie aéronautique suisse. AEROSUISSE s'est de nouveau efforcée l'an passé d'attirer

sur ce point l'attention des milieux suisses concernés. Les activités mondiales du secteur supposent un alignement des conditions-cadre sur celles des autres pays, ce qui n'est pas toujours une priorité pour les autorités et la sphère politique.

De meilleures possibilités de formation

En raison du dynamisme de leur activité commerciale, certaines sociétés ont peine à trouver suffisamment de main d'œuvre qualifiée. Les possibilités de formation se sont entre-temps sensiblement améliorées et ramifiées sur les plans les plus divers, notamment grâce au soutien d'AEROSUISSE, ce qui devrait permettre de remédier à cette situation.

L'an passé, AEROSUISSE a pu compter sur une excellente collaboration avec l'OFAC, se traduisant par une politique de communication ouverte sur des thèmes d'intérêt commun. Les sujets brûlants pour l'industrie aéronautique étaient la nouvelle Ordonnance sur les émoluments de l'OFAC, les conséquences de l'adhésion de la Suisse à l'EASA, l'efficacité des processus administratifs et un questionne-



Beteiligung an Forschungsprojekten

Die AEROSUISSE hat sich im Jahr 2006 im Besonderen auch auf die zukünftigen Bedürfnisse der schweizerischen Herstellerbetriebe ausgerichtet. Erfreulich ist, dass das eidgenössische Parlament die Beteiligung der Schweiz am 7. Forschungsprogramm der EU beschlossen hat, was durch die AEROSUISSE stark unterstützt wurde. Hier kann die Industrie mit einer namhaften Beteiligung an europäischen Forschungsprojekten rechnen, welche die langfristige Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit sichern soll. Eine weitere Fragestellung befasst sich mit der finanziellen Absicherung von Entwicklungsaufträgen (Risk and Revenue Sharing). Hier kann die AEROSUISSE helfend zur Seite stehen, sobald die konkreten Absichten der Industrie bekannt sind.

Eine Herausforderung für die Industrie wird die Initiative sein zum Verbot der Ausfuhr von Kriegsmaterial, vor allem wegen deren Dual-Use-Klausel. Hier steht der langfristige Erfolg einiger Firmen zur Diskussion, obwohl deren Produkte auf zivile Anwendungen ausgerichtet sind. Die AEROSUISSE wird die Interessen der Industrie wirksam zu vertreten wissen.

ment sur les pratiques en matière de sécurité. Le contact avec l'OFAC doit absolument être maintenu pour que l'industrie aéronautique reste performante en n'étant pas exposée à trop de contraintes administratives.

Participation à des projets de recherche

En 2006, AEROSUISSE s'est particulièrement intéressée aux futurs besoins des fabricants suisses et s'est félicitée de la décision des Chambres fédérales de participer au 7^e programme de recherche de l'UE – projet de participation qu'AEROSUISSE avait activement soutenu. L'industrie aéronautique suisse pourra réellement s'investir dans ce projet européen qui devrait assurer durablement performance et compétitivité. Autre sujet d'actualité: le financement de projets de développement (Risk and Revenue Sharing). AEROSUISSE pourra jouer un rôle d'accompagnement dès que les objectifs concrets de l'industrie seront définis.

L'initiative en vue de l'interdiction d'exporter du matériel de guerre représentera un nouveau défi pour l'industrie aéronautique: elle concerne également les biens à double usage qui sont des produits ou des technologies

avant tout destinés à un usage civil pouvant cependant aussi avoir à un usage militaire. Elle remet en cause la pérennité de certaines entreprises, bien que les activités de ces dernières soient destinées à un usage civil. AEROSUISSE défendra sans relâche les intérêts de l'industrie aéronautique.



Geschäftsstelle

Unverzichtbare Drehscheibenfunktion

Die Geschäftsstelle der AEROSUISSE wird im Teilzeitmandat geführt. Von ihren zahlreichen Tätigkeiten seien nachfolgend die wichtigsten erwähnt:

Politische Geschäfte und Vernehmlassungen

- Eingabe an die KVF-Nationalrat zugunsten einer etappenweisen Revision des Luftfahrtgesetzes (Motion Stadler)
- Durchführung einer verbandsinternen Vernehmlassung zum Rahmenlehrplan Pilot/Pilotin HF
- Eingabe an die Spezialkommission NFA-Ständerat gegen die Abschaffung von Artikel 101a des Luftfahrtgesetzes und zur Beibehaltung der Kompetenz des Bundes, an Flugplätze zins- und amortisationsgünstige Darlehen gewähren zu können
- Vernehmlassung zur Beteiligung der Schweizer Industrie am EU-Projekt «SESAR»

Le secrétariat

Une cheville ouvrière indispensable

Bien que les affaires traitées ne cessent de s'additionner, le secrétariat d'AEROSUISSE est exercé à temps partiel. Cet organe est une plateforme sans laquelle une organisation milicienne comme AEROSUISSE ne pourrait fonctionner. Voici une liste non exhaustive des nombreuses tâches incombant au secrétariat:

Affaires politiques et consultations

- Requête auprès de la CTT du Conseil national en vue d'une révision par étapes de la Loi sur l'aviation (Motion Stadler)
- Mise en consultation interne à la fédération du plan d'études cadre pilote diplômé(e) ES
- Requête auprès de la commission spéciale RPT du Conseil des Etats contre la suppression de l'article 101a de la Loi sur l'aviation et sur le maintien de la compétence fédérale en vue de l'attribution de prêts à taux et plan d'amortissement avantageux destinés aux aérodromes
- Consultation sur la participation de l'industrie helvétique au projet «SESAR» de l'UE
- Collaboration à divers documents de synthèse d'AEROSUISSE



- Mitarbeit an Positionspapieren der AEROSUISSE
- Stellungnahme im Rahmen der Anhörung zum Vorentwurf des BAZL für die Schaffung eines straffreien Meldesystems sowie Abgabe einer Stellungnahme zum zweiten Entwurf
- Stellungnahme zum Konzept des BAZL zur Überprüfung der Gebirgslandeplätze (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, Teil III B6A)
- Vernehmlassung zum Finanzierungskonzept für die Flugsicherung in der Schweiz (Bericht des BAZL zuhanden der KVF-Nationalrat)
- Stellungnahme zur Vorlage der UREK-Nationalrat zur Änderung des Enteignungsgesetzes, des Luftfahrtgesetzes sowie anderer Gesetze zur Verbesserung der Stellung der Grundeigentümer bei Anpassungen der Betriebsreglemente der Flughäfen und von Entschädigungsbegehren (parlamentarische Initiative 02.418 Hegetschweiler)
- Eingabe an beide Kammern der Eidgenössischen Räte zugunsten einer Beteiligung der Schweiz am 7. EU-Rahmenprogramm Forschung und Entwicklung
- Kampagne der AEROSUISSE gegen die Einführung einer Abgabe auf Flugtickets zur Finanzierung der Entwicklungshilfe (Teilnahme des Sekretärs an einem Streitgespräch am westschweizerischen Radio, Versand eines Positionspapiers der ICC an die parlamentarischen Kommissionen «Verkehr» und «Aussenpolitik» sowie an die Europaratsdelegation beider Räte und an verschiedene Kreise der Wirtschaft)
- Aktive Mitarbeit an der koordinierten Lobbyaktion von 13 Wirtschaftsorganisationen gegen das Sicherheitskontrollgesetz (SKG), unter der Federführung der Electrosuisse (Die Luftfahrt konnte einen der drei Wirtschaftsvertreter stellen, die von der UREK-Ständerat an ein Hearing zum SKG eingeladen wurden.)
- Organisation, thematische Vorbereitung und Koordination der Kontaktgespräche mit der Direktion des BAZL
- Vorbereitung und Nachbearbeitung der Informationsgespräche der Wirtschaft und der Verwaltung im Hinblick auf die jährliche Zusammenkunft des Gemischten Ausschusses Schweiz–EU für den bilateralen Luftverkehrsvertrag
- Avis sur la présentation de l'avant-projet de l'OFAC concernant la création d'une procédure de rapport non pénalisée, suivi d'un avis sur la seconde ébauche
- Avis sur la stratégie de l'OFAC concernant la vérification des aires d'atterrissage en montagne (Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique, 3^e partie B6A)
- Consultation sur le projet de financement de la sécurité aérienne en Suisse (Rapport de l'OFAC à l'intention de la CTT du Conseil national)
- Avis sur la proposition de la CEATE du Conseil national concernant la modification de la Loi sur l'expropriation, de la Loi sur l'aviation et d'autres lois en vue de l'amélioration du statut des propriétaires fonciers en cas de réajustement du règlement d'exploitation des aéroports et de révision des indemnisations (initiative parlementaire 02.418 Hegetschweiler)
- Requête auprès des deux Chambres fédérales en vue de la participation de la Suisse au 7^e programme cadre de l'UE sur la recherche et le développement
- Campagne d'AEROSUISSE contre l'introduction d'une redevance sur les billets d'avion pour le financement de l'aide au développement (participation du secrétaire à un face à face sur les ondes de la RSR, envoi d'un document de synthèse de la CCI aux commissions parlementaires «Transport» et «Politique extérieure» ainsi qu'à la délégation du Conseil de l'Europe des deux Chambres et à divers cercles économiques)
- Participation active à la coordination de l'action de 13 organisations économiques contre la Loi sur le contrôle de la sécurité (LCS), sous la houlette d'Electrosuisse (grâce aux démarches du secrétaire d'AEROSUISSE, l'aviation a pu déléguer l'un des trois représentants de l'économie invités par CEATE du Conseil des Etats à une audience concernant la LCS)
- Organisation, préparation des thèmes et coordination des entretiens institutionnalisés avec la direction de l'OFAC
- Préparation et réexamen des briefings destinés à l'économie et à l'administration en vue de la réunion annuelle du Comité mixte Suisse-UE au sujet de l'accord bilatéral sur le transport aérien
- Entretiens du secrétaire avec diverses associations de l'économie et des transports en vue de soutenir la position du secteur aéronautique pour l'obtention d'un financement spécial aéronautique (révision de l'article 86 de la Constitution fédérale)

GPA – un groupe de pression actif à Berne

Le secrétaire d'AEROSUISSE assume également le secrétariat du Groupe parlementaire aviation (GPA) des Chambres



- Gespräche des Sekretärs mit verschiedenen Wirtschafts- und Verkehrsverbänden zugunsten einer Unterstützung der Haltung der Luftfahrt für die Schaffung einer Spezialfinanzierung Luftverkehr (Revision Artikel 86 Bundesverfassung)

PGL – aktive Lobbygruppe in Bundesbern

Der Sekretär der AEROSUISSE führt ebenfalls das Sekretariat der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt (PGL) der Eidgenössischen Räte. Er organisiert in dieser Funktion jährlich drei oder vier Informationsveranstaltungen für die eidgenössischen Parlamentarier während den Sessionen in Bern. Im Berichtsjahr wurden folgende Anlässe durchgeführt:

- Frühjahrssession 2006: Standortfaktor Luftverkehr – Politik ist gefordert (Josef Felder, CEO Unique, René Schmid, General Manager Airport Altenrhein)
- Sommersession 2006: Die allgemeine Luftfahrt als Teil des «Gesamtsystems Luftfahrt» (Beat Neuenschwander,

Präsident Aero-Club der Schweiz, Nationalrat Rudolf Joder, Präsident Swiss Helicopter Association)

- Herbstsession 2006 in Flims: Präsentation der INFRAS-Studie über die volkswirtschaftliche Bedeutung der zivilen Luftfahrt in der Schweiz (Raymond Cron, Direktor BAZL, Markus Maibach, Büro INFRAS)

Politisches Frühwarnsystem AWACS

Ziel des Konzeptes «AWACS» ist es, frühzeitig auf politische Entwicklungen auf Ebene der Verwaltung oder des Parlamentes und seiner Kommissionen reagieren zu können. Zu dieser Aufgabe gehören neben der Redaktion der «AWACS-Factsheets» die regelmässige Überwachung der politischen Geschäfte sowie das Verfolgen der Arbeit der Verwaltung an relevanten Geschäften. Hinzu kommt das Schmieden und Pflegen von sachorientierten Allianzen und Kontakten mit befreundeten Organisationen und Institutionen aus der Welt der Wirtschaft und Politik. Der Sekretär vertritt die Interessen der Luftfahrt in verschiedenen Gre-

fédérales. A ce titre, il organise trois ou quatre manifestations d'information annuelles pour les parlementaires fédéraux pendant les sessions à Berne. Les manifestations suivantes ont eu lieu pendant la période sous revue:

- Session de printemps 2006: Le transport aérien en tant que facteur d'attractivité pour la place économique suisse – les défis politiques (Josef Felder, Président de SIAA et CEO de unique Zurich Airport, René Schmid, Directeur général de Airport Altenrhein)
- Session d'été 2006: L'aviation générale et sa fonction dans l'aéronautique suisse (Beat Neuenschwander, Président de l'Aéro-Club de Suisse, Rudolf Joder, Conseiller national et Président de Swiss Helicopter Association)
- Session d'automne 2006 à Flims: Présentation de l'étude INFRAS sur la portée économique de l'aviation civile en Suisse (Raymond Cron, Directeur de l'OFAC, Markus Maibach, INFRAS)

Système d'alerte politique AWACS

L'objectif du système de veille et d'alerte politique «AWACS» est de pouvoir réagir le plus vite possible aux développements politiques en intervenant au niveau de l'administration ou du Parlement et de ses commissions. AWACS se traduit par la rédaction des «AWACS-Factsheets» et par la surveillance

régulière des affaires politiques et des avancées administratives sur les questions pertinentes. AWACS signifie également la création et l'entretien d'alliances ciblées et de contacts avec des organisations amies et des institutions des sphères économiques et politiques. Le secrétaire représente les intérêts de l'aéronautique auprès de différents groupes, tels que la commission des transports des l'Union suisse des arts et métiers. L'adhésion d'AEROSUISSE à l'organisation faîtière economiesuisse pendant l'année sous revue, initiée par le président et le secrétaire d'AEROSUISSE, a ouvert de nouvelles perspectives en matière d'influence politique. En 2006, le secrétaire a publié 26 AWACS-Factsheets à l'intention des groupes dirigeants d'AEROSUISSE. Ces lettres informent le plus tôt possible des affaires aéro-politiques et des activités du Parlement et de ses commissions.

FORUM DE L'AVIATION: les leçons de la crise

Le 6^e FORUM DE L'AVIATION s'est déroulé conjointement à l'assemblée générale du 28 septembre 2006 au Musée Suisse des Transports de Lucerne. Au terme d'un discours introductif de Jürgen Weber, Président du conseil de surveillance de Lufthansa AG, un ensemble de personnalités de premier rang ont débattu des enseignements de la crise de l'aviation des années passées. Le FORUM DE L'AVIATION,



mien, unter anderem der Verkehrskommission des Schweizerischen Gewerbeverbandes. Im Hinblick auf das Konzept «AWACS» hat auch der Beitritt der AEROSUISSE zum Dachverband economiesuisse, der vom Präsidenten und Sekretär der AEROSUISSE in die Wege geleitet wurde, neue Möglichkeiten der politischen Einflussnahme eröffnet. Im Berichtsjahr hat der Sekretär 26 AWACS-Factsheets zuhanden der leitenden Gremien der AEROSUISSE publiziert. Sie informieren in einem möglichst frühzeitigen Stadium über politische Luftfahrtgeschäfte sowie die Tätigkeit des Parlaments und seiner vorberatenden Kommissionen.

Die Lehren aus der Luftfahrtkrise

Das sechste FORUM DER LUFTFAHRT fand zusammen mit der Generalversammlung am 28. September 2006 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern statt. Nach einem Impulsreferat von Dipl. Ing. Dr. ing. e. h. Jürgen Weber, Vorsitzender des Aufsichtsrates der Deutschen Lufthansa AG, diskutierte ein hochkarätiges Podium die Lehren, welche aus der über-

wundenen Luftfahrtkrise der vergangenen Jahre zu ziehen sind. Das FORUM DER LUFTFAHRT, das von einem beauftragten externen Dienstleistungsunternehmen organisiert wird, registrierte einen Rekordaufmarsch von weit über 250 Teilnehmern. Im Anschluss an diese Veranstaltung verlieh die AEROSUISSE bereits zum zweiten Mal den AEROSUISSE AVIATION AWARD: Er ging diesmal an die Firma Pilatus, als Anerkennung für die weltweit erfolgreiche Innovationskraft dieses Unternehmens.

Erweiterung auf die Raumfahrt – neue Mitglieder

Mit den neuen Statuten haben die Mitglieder der AEROSUISSE an der Generalversammlung 2006 unter anderem die Erweiterung des Verbandszweckes auf Belange der Raumfahrt beschlossen. Die Mitgliederzahl hat sich weiter erhöht: Bei Drucklegung dieses Berichts gehören der AEROSUISSE 124 Firmen und Organisationen aus der Luft- und Raumfahrt an.

organisé par une société des services externe mandatée, a enregistré la participation record de plus de 250 personnes. Au terme de la manifestation a été remis pour la 2^e fois l'AEROSUISSE AVIATION AWARD. Le bénéficiaire en 2006 en a été la société Pilatus, en reconnaissance de sa capacité d'innovation sur le plan international.

Ouverture à l'aérospatiale – des finances saines

Lors de l'assemblée générale du 28 septembre 2006, les membres d'AEROSUISSE ont approuvé une révision des statuts confiée au vice-président de la fédération, par laquelle les objectifs d'AEROSUISSE s'étendent à présent à l'aérospatiale.

Le nombre des membres d'AEROSUISSE a encore augmenté. Au moment de l'impression de ce rapport, la fédération comptait 124 entreprises et organisations en rapport avec l'aéronautique et l'aérospatiale.

Les finances d'AEROSUISSE sont saines. Le compte de résultat 2006 s'achève sur un excédent de CHF 31'967.77. En dépit des activités très intensifiées d'AEROSUISSE, les dépenses administratives ont pu être maintenues dans les limites du budget prévu tandis que des fonds supplémentaires ont été alloués aux relations publiques.

Hansjörg Bürgi



Kommunikation

Luftfahrt interessiert die Medien

Das Interesse der Medien am FORUM DER LUFTFAHRT am 28. September 2006 war enorm. Die zahlreich anwesenden Journalisten nutzten die Gelegenheit, die hochkarätigen Vertreter von Lufthansa und Swiss zu aktuellen Themen zu befragen. Mit der Berichterstattung fanden auch die Generalversammlung und die Verleihung des AEROSUISSE AVIATION AWARDS an die Pilatus Flugzeugwerke in den Medien grössere Beachtung.

Volkswirtschaftsstudie und Luftfahrtkongress

Einen weiteren Höhepunkt der Öffentlichkeitsarbeit stellte die Veröffentlichung der vom BAZL und der AEROSUISSE gemeinsam in Auftrag gegebenen Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Luftfahrtstandortes Schweiz dar. Die wichtigsten Botschaften der Studie fand man in den Medien wieder. Vom grossen Medienecho des 1. Luftfahrt-

kongresses in der Schweiz konnte die AEROSUISSE ebenfalls profitieren.

Gut beachtete Medienmitteilungen

Zudem veröffentlichte die AEROSUISSE Medienmitteilungen zu den Themen «Arrival Duty Free», Zürcher Fluglärm-Index, zum Entscheid des Zürcher Regierungsrates zur Plafonierungsinitiative, zur Rückführung der Treibstoffzölle und zur Generalversammlung und zum Luftfahrtkongress. Auch der in einer Auflage von 5'000 Stück zweimal gedruckte AEROSUISSE LETTER stiess bei den Mitgliedern auf ein ebenso gutes Echo wie der illustrierte Jahresbericht. Die seit der Neulancierung festgestellte markante Steigerung der Besucherzahlen auf der AEROSUISSE-Website (www.aerosuisse.ch) hält weiter an.

La communication

L'aviation intéresse les médias

Les médias se sont montrés très intéressés par le FORUM DE L'AVIATION du 28 septembre 2006. Venus en grand nombre, les journalistes ont profité de l'occasion pour interroger des personnalités de Swiss et de Lufthansa sur des thèmes d'actualité. L'assemblée générale et la remise de l'AEROSUISSE AVIATION AWARD dans les ateliers de Pilatus ont également fait l'objet d'une large couverture médiatique.

Etude économique et Congrès de l'aviation

Autre temps fort sur le plan des relations publiques: la publication de l'étude à l'initiative de l'OFAC et d'AEROSUISSE sur la portée économique de l'aéronautique suisse, dont les principaux messages ont été repris par les médias. Le 1^{er} Congrès de l'aviation en Suisse a également fait l'objet

d'une large couverture médiatique, à la grande satisfaction d'AEROSUISSE.

Communiqués de presse efficaces

AEROSUISSE a publié des communiqués de presse sur les thèmes suivants: «Arrival Duty Free», index du bruit aérien à Zurich, décision du Conseil d'Etat zurichois sur l'initiative de plafonnement, affectation de l'impôt sur les huiles minérales, assemblée générale d'AEROSUISSE et 1^{er} congrès de l'aviation. Par ailleurs, l'AEROSUISSE LETTER, tirée deux fois dans l'année à 5'000 exemplaires, a trouvé un écho aussi favorable auprès des membres de la fédération que le rapport annuel illustré. Enfin, le nombre de visiteurs du site Internet d'AEROSUISSE (www.aerosuisse.ch) ne cesse de s'accroître depuis son re-lancement.

Erfolgsrechnung und Budget vom 1. Januar bis 31. Dezember 2006

Comptes de résultats et budget du 1^{er} janvier au 31 décembre 2006

	2005	Budget 2005	2006	Budget 2006
Ertrag / Produits				
Mitgliederbeiträge/Cotisations des membres	323'619.50	275'000.00	391'086.00	305'500.00
Zinsen und WS-Ertrag/Intérêts et produit des titres	5'762.50	2'000.00	4'034.17	2'000.00
Übriger Ertrag/Autres produits	1'828.14	-	6'932.45	-
Total Ertrag/Total des produits	331'210.14	277'000.00	402'052.62	307'500.00
Aufwand / Charges				
Honorar Präsidium/Honoraire Présidence und/et Honorar Auslagen des Sekretariates/ Honoraire, débours du secrétariat	150'052.20	147'300.00	147'265.45	147'300.00
Sitzungs- und Reisespesen/ Frais de séances et de déplacements	7'902.50	8'000.00	18'085.70	9'000.00
Veranstaltungen PGL/Manifestations GPA	9'853.31	5'000.00	9'742.30	10'000.00
Sekretariat PGL/Secrétariat GPA	26'900.00	26'900.00	26'900.00	26'900.00
PC- und Bankspesen/Frais CCP et banques	588.20	400.00	546.05	400.00
Wertschriftenkauf/Prime sur titres	1'000.00	-	-	-
Revision/Révision	1'915.30	1'900.00	1'915.30	1'900.00
Steuern/Impôts	1'779.20	1'000.00	3'487.55	1'000.00
Öffentlichkeitsarbeit/Relations publiques	64'352.48	22'500.00	93'375.55	45'000.00
Aerosuisse Aviation Award (AAA)	8'184.40	3'000.00	6'188.20	6'000.00
Mitgliederakquisition/Acquisition membres	4'545.00	5'000.00	4'365.00	4'000.00
Forum der Luftfahrt/Forum de l'aviation	16'897.36	20'000.00	13'485.95	20'000.00
AWACS	32'280.00	32'300.00	32'280.00	32'300.00
Schiedsgerichtsverfahren/Procédure d'arbitrage	-	-	31.40	-
Beiträge an Wirtschaftsorganisationen	3'806.83		5'045.78	
Debitorenverluste/Pertes sur débiteurs	1'750.00		2'310.00	
Übriger Aufwand/Frais divers	8'953.20	3'000.00	5'060.62	3'000.00
Ausserordentlicher Aufwand/Frais extraordinaires	-	-	-	-
Total Aufwand/Total des charges	340'759.98	276'300.00	370'084.85	306'800.00
Ergebnis / Résultat				
Total Ertrag/Total des produits	331'210.14	277'000.00	402'052.62	307'500.00
Total Aufwand/Total des charges	340'759.98	276'300.00	370'084.85	306'800.00
Ertrags-/Aufwandüberschuss (-) Excédent des produits/des charges (-)	-9'549.84	700.00	31'967.77	700.00

Bilanzen per 31. Dezember 2006

Bilans au 31 décembre 2006

	2005	2006
Aktiven / Actifs		
Umlaufvermögen/Fonds de roulement		
Postcheck/Compte de chèques postaux	27'921.57	95'297.27
Credit Suisse/Crédit Suisse	30'370.55	51'910.21
Debitor Verrechnungssteuer/Impôt anticipé	49.00	88.56
Übrige Debitoren/Autres débiteurs	28'028.00	12'675.90
- Delkredere/Ducreire	-1'000.00	-1'000.00
Aktive Rechnungsabgrenzungen/Actifs transitoires	2'783.00	83.00
Anlagevermögen/Capital immobilisé		
Wertschriften/Titres	212'000.00	213'000.00
Total Aktiven/Total des actifs	300'152.12	372'054.94
Passiven / Passifs		
Fremdkapital/Capital étranger		
Kreditoren/Créanciers	19'446.55	30'048.80
Schiedsgericht/Tribunal d'arbitrage	2'807.45	-
Passive Rechnungsabgrenzungen/Passifs transitoires	3539.75	35'680.00
Zweckgebundene Rückstellungen/Réserve affectée	55'000.00	55'000.0
	80'793.75	120'728.80
Eigenkapital / Capital propre		
Kapital per 1.1./Capital au 1.1.	228'908.21	219'358.37
Aufwandüberschuss/Excédent des charges (-)		
Ertragsüberschuss/Excédent des produits	-9'549.84	31'967.77
Kapital per 31.12./Capital au 31.12.	219'358.37	251'326.14
Total Passiven/Total des passifs	300'152.12	372'054.94

BERICHT DER REVISIONSSTELLE

an die Vereinsversammlung der

AEROSUISSE

Dachverband der Schweizerischen Luftfahrt, Bern

Sehr geehrte Damen und Herren

Als Revisionsstelle Ihres Vereins haben wir die auf den 31. Dezember 2006 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen und statutarischen Vorschriften geprüft.

Wir stellen fest, dass

die Bilanz und die Erfolgsrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen,

die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist,

bei der Darstellung der Vermögenslage die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze eingehalten sind und das ausgewiesene Rechnungsergebnis den tatsächlichen Verhältnissen entspricht.

Aufgrund der Ergebnisse unserer Prüfungen empfehlen wir, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Köniz, 9. März 2007

SIEGENTHALER TREUHAND

Paul Siegenthaler ppa. *Josef*

Beilagen:

- Bilanz per 31. Dezember 2006
- Erfolgsrechnung 2006

PAUL SIEGENTHALER · BLÄUACKER 4 · CH - 3098 KÖNIZ
DIPL. BUCHHALTER & BÜCHEREXPERTE



TELEFON: 031 971 10 50 · FAX: 031 971 10 56
MITGLIED DER TREUHAND-KAMMER



Der Vorstand Le comité de direction

Ehrenpräsidenten

Dr. Moreillon Pierre, Rechtsanwalt
Ehrenpräsident (1)

Wylar Ernst, alt Korpskommandant
Ehrenpräsident (2)

Ausschuss

Kurrus Paul, a. Nationalrat, Vizedirektor Swiss,
Präsident (3)

Dr. Neupert Dieter, Rechtsanwalt,
Vizepräsident, Business Aviation (4)

Brennwald Manfred, COO Swiss, Member of the
Management Board, Kommerzielle Luftfahrt (5)

Felder Josef, CEO unique (Flughafen Zürich AG) und
Präsident der SIAA, Flugplätze (6)

Kiser Felix, Generalsekretär Aero-Club der Schweiz,
General Aviation (7)

Schubert Francis, CEO skyguide,
Flugsicherung (8)

Truniger Paul, dipl. Ing. ETH, Vorstand SVFB,
Unterhalt/Hersteller (9)

Howald Kurt, lic. rer. pol.,
Sekretär (10)

Vorstand

Denzler Hanspeter, Rechtsanwalt, Direktor
Schweizerischer Hängegleiter-Verband SHV (11),
Hängegleitersport

Farner Konrad
Unterhaltsbetriebe (12)

Dr. Gaide Albert, dipl. ing. Ph.D., Präsident SAIG,
Swiss Aeronautical Industries Group SAIG (13)

Hauser Philippe, CEO AOPA,
General Aviation, AOPA (14)

Hustinx Leon, CMO Jet Aviation Management AG,
Abfertigungsgesellschaften (15)

Rüegg Martin, Swiss Pool for Aviation Insurance
Luftfahrtversicherungen (16)

Stäger Adrian, Sekretär SHA,
Helikopterbetriebe (17)

Pedrioli Davide, Delegato cantonale aviazione civile,
Region Südschweiz (18)

Seiler Markus, CEO / Accountable Manager Hello AG,
Charter (19)

Stünzi Walter, lic. iur., PR-Leiter REGA,
Rettungsflugwesen (20)

Deillon Robert, Directeur
Aéroport International de Genève (AIG), Flugplätze (21)

Bürgi Hansjörg, Medienbeauftragter
(Gast im Vorstand) (22)

AERO SUISSE

Die Mitglieder – Les membres

Aero-Club der Schweiz, Luzern
Aero Insurance Service AG, Zürich-Flughafen
Aerolite max Bucher AG, Ennetbürgen
Aéroport International de Genève, Genève
Aéroport de Neuchâtel SA, Colombier
Aéroport de Sion, Sion
Aéroport Régional Les Eplatures SA, La Chaux-de-Fonds
Air Business Consultants AG, Belp
Air-Espace Sàrl, Colombier
Air Safety Security Services LLC, Vessy
Air Service Basel AG, Basel-Flughafen
Aircraft Consulting Group Ltd., Allschwil
Airport Altenrhein AG, Altenrhein
Airport Buochs AG, Stans
ALPAR Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Belp
Alpine Air Support GmbH, Brütten
AOA Switzerland, Opfikon
Association suisse des aérodromes – Schweizer Flugplatzverein, Lausanne
Aviation Media AG, Teufen ZH
BAT Bodmer Lufttaxi AG, Zürich
Belair Airlines AG, Zürich-Flughafen
Breitling SA, Grenchen
Caminada & Partner AG, Küssnacht am Rigi
Cargologic AG, Zürich-Flughafen
Cat Aviation AG, Zürich-Flughafen
CGS Corporate Group Service AG, Zürich-Flughafen
Cirrus Swiss Eagle Ltd., Belp
Clin d'Ailes – Musée de l'Aviation Militaire de Payerne, Payerne
Comlux Aviation AG, Zürich
Darwin Airline SA, Lugano
Dasnair SA, Genève
Easyjet Switzerland SA, Cointrin
Ecole de parachutisme de Château d'Oex, Le Vaud
EDS Schweiz AG, Zürich
EFOS Flight Charter AG, Kloten
Engadin Airport, Samedan
Erdöl-Vereinigung, Zürich
EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, Basel-Flughafen
European Business Aviation Association EBAA (Switzerland), Zollikon
ExecuJet Charter AG, Zürich-Flughafen
ExecuJet Operation Center AG, Zürich-Flughafen
ExecuJet Europe AG, Zürich-Flughafen
Farnair Switzerland AG, Basel-Flughafen
Farner Airwings, Solothurn
Farner Aviation Holding AG, Solothurn
Farner Air Services Swiss SA, Sion
FAST Aero Space Technologies AG, Grenchen
Fliegerschule Birrfeld AG, Birr-Lupfig
FLUBAG Flugbetriebs AG, Neudorf
Flugschule Basel AG, Basel-Flughafen
Flugschule Eichenberger AG, Buttwil
Flybaboo SA, Genève-Aéroport
Gate Gourmet Switzerland GmbH, Zürich-Flughafen
General Aviation Genossenschaft Basel, Basel-Flughafen
Hello AG, Basel
Helog-Heliswiss AG, Küssnacht
Helvetic Airways AG, Zürich-Flughafen
Holly Ballon AG, Bremgarten
Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Bülach
Huntsman Advanced Materials (Switzerland) GmbH, Basel
IG Berner Luftverkehr, Bern
IG Luftverkehr Vereinigung Pro EuroAirport, Basel
ISS Aviation AG, Dietikon
Japat AG/Novartis International AG, Basel
Jet Aviation Management AG, Zürich

Jet Bird AG, Zug
Jet Club AG, Zürich-Flughafen
Ju-Air, Dübendorf
Kessler Consulting Inc., Zürich
Lantal Textiles, Langenthal
Legendair Ltd., Reinach
Lightwing Aircraft AG, Stans
Lions Air AG, Zürich-Flughafen
Lugano Airport, Agno
Malbuwit AG Flight Training Center, Belp
Mathys Aviation Ltd., Bettlach
Mecaplex AG, Grenchen
MFG Thurgau, Lommis
Motorflug-Veteranen des AeCS – Vétérans du vol à moteur de l'AéCS, Corcelles-près-Payerne
The Nuance Group AG, Glattbrugg
Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans
Privatair SA, Cointrin
Rabbit-Air, Zürich-Flughafen
REGA Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen
Regionallugplatz Jura-Grenchen AG, Grenchen
Revue Thommen AG, Waldenburg
RUAG Aerospace, Emmen
SAIG Swiss Aeronautical Industries Group, Zürich
Schweiz. Gletscherpiloten-Vereinigung SGPV – Association suisse des pilotes de glaciers ASPG, Hergiswil
Schweiz. Hänggleiter-Verband – Fédération Suisse de Vol Libre, Zürich
Schweiz. Verband Flugtechnischer Betriebe – Association suisse des entreprises aérotechniques, Zollikofen
Schweiz. Vereinigung für Flugwissenschaften – Association suisse des sciences aérotechniques, Emmen
Schweizer Pool für Luftfahrtversicherungen – Pool suisse d'assurance d'aviation, Zürich-Flughafen
Seaplane Pilots Association Switzerland, Eglisau
Servair Private Charter AG, Zürich-Flughafen
Sirius AG, Zürich-Flughafen
SkyBus AG, Schneisingen
Skycruise Switzerland AG, Lindau
Skyguide, Genève
Sky Jet AG, Zürich-Flughafen
Sky Work Airlines AG, Belp
Slot Coordination Switzerland, Zürich-Flughafen
Sphinx Wings Ltd., Solothurn
SR Technics Switzerland, Zürich-Flughafen
Super Constellation Flyers Association, Basel
SWISS International Air Lines Ltd., Basel
Swiss Helicopter Association, Küssnacht
Swiss Pilot School Association, Meisterschwanden
Swissport International Ltd., Zürich-Flughafen
TAG Aviation SA, Genève
Twinair SA, Lausanne
Unique Zürich-Flughafen
Verein Fliegermuseum Altenrhein, Altenrhein
Verlag Cockpit, Winterthur
Vibro-Meter SA, Fribourg
Vulcanair SA, Petit-Lancy
VZ Insurance Services, Zürich
Zimex Aviation Ltd., Zürich-Flughafen

Einzelmitglieder

Herr Ernst Wyler, Ehrenpräsident, Gümligen
Herr Dr. Pierre Moreillon, Ehrenpräsident, Lausanne
Herr Prof. Dr. Bernhard Staehelin, Ehrenmitglied, Basel
Herr Christian P. Tschudi, Ehrenmitglied, Rüschlikon
Herr Max Bachmann, Kloten
Herr Rolf Stüssi, Dielsdorf



A E R O S U I S S E

Dachverband der schweizerischen	Fédération faîtière de l'aéronautique
Luft- und Raumfahrt	et de l'aérospatiale suisses
Monbijoustrasse 14	Monbijoustrasse 14
Postfach 5236	Case postale 5236
3001 Bern	3001 Berne

Tel. +41 (0)31 390 98 90, Fax +41 (0)31 390 99 03

E-Mail: aerosuisse@centrepatronal.ch
www.aerosuisse.ch