



A E R O  S U I S S E

JAHRESBERICHT 2007
RAPPORT ANNUEL 2007
RESOCONTO ANNUO 2007



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?

138 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 Luft- und Raumfahrt 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 Luftfahrtspolitik ein.
- Mit dem Frühwarnsystem AWACS werden politische Gefahren für die Luft- und Raumfahrt 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 Luft- und Raumfahrt informiert.

Zahlen und Fakten zur Luft- und Raumfahrt

- Die Schweizer Linienflughäfen beschäftigten 2004 rund 30'000 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 Prozent des Bruttoinlandproduktes 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 2005 haben 18 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer für ihre Reise in die Ferien das Flugzeug gewählt. 35 Prozent der ausländischen Feriengäste, die 2005 in die Schweiz reisten, kamen mit dem Flugzeug.
- Der zivile Luftverkehr ist mit rund zwei Prozent 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.
- Im Jahr 2006 erzielten die Schweizer Raumfahrtunternehmen insgesamt einen Umsatz von etwa 142 Millionen Franken.

Qu'est-ce qu'AEROSUISSE?

Quelque 138 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 faîtière de l'aéronautique 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 faîtière informe régulièrement les parlementaires et, par le biais du secrétariat du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatial, 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 l'aéronautique et l'aérospatiale.

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 et aérospatiale en Suisse.

Quelques faits et chiffres concernant l'aéronautique et l'aérospatiale

- En 2004, les aéroports internationaux suisses occupaient environ 30'000 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 pour cent 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.
- En 2006, l'industrie aérospatiale suisse a réalisé un chiffre d'affaire de près de 142 millions de francs.

Inhalt

Vorwort des Präsidenten	2
Kommerzielle Luftfahrt	4
Bildung und Forschung	9
Flugplätze und Flughäfen	10
Flugsicherung	14
General Aviation	16
Risiko-Management und Versicherungen	19
Flugzeugindustrie	20
Geschäftsstelle	22
Kommunikation	26
Organigramm	27
Vorstand	28
Stimmen zur AEROSUISSE	29
Erfolgsrechnung und Budget	30
Bilanzen per 31. Dezember 2007	31
Bericht der Revisionsstelle	32

Contenu

Introduction du président	
Aviation commerciale	
Formation et recherche	
Aérodromes et aéroports	
Services de la navigation aérienne	
Aviation générale	
Gestion du risque et assurances	
Industrie aéronautique	
Secrétariat	
Communication	
Organigramme	
Comité de direction	
A propos d'AEROSUISSE	
Comptes de résultats et budget	
Bilans au 31 décembre 2007	
Rapport du poste de révision	

Herausgeber: AEROSUISSE | Druck: Reinhardt Druck Basel | Bilder Inhalt: © Hansjörg Bürgi (www.skynews.ch), ausser Titelbild © DLR, Rückseite © AeCS

Titelbild: Mit dem neuen Forschungsflugzeug HALO (High Altitude and Long Range Research Aircraft) des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) soll vor allem die Atmosphäre und ihr Kohlenstoffkreislauf erforscht werden. Der Gulfstream 550 wurde dafür in 20 Monaten bei RUAG Aerospace umgebaut.
HALO – High Altitude and Long Range Research Aircraft – le nouvel avion de recherche de DLR (Deutsches Zentrums für Luft- und Raumfahrt) pour l'étude de l'atmosphère terrestre et des échanges de polluants atmosphériques. La transformation du Gulfstream 550, confiée à RUAG Aerospace, a duré 20 mois.

Rückseite: Im jährlich stattfindenden Jugendlager der Pro Aero und des Aero Clubs der Schweiz wird aktiv Nachwuchsförderung für die Schweizer Luftfahrt betrieben. *Au Camp de jeunesse de l'Aéro Club de Suisse et de Pro Aero la relève au sein de l'aéronautique suisse est activement encouragée.*



Paul Kurrus



Vorwort des Präsidenten

Sehr verehrte Damen und Herren

2007 wird als eines der besten Jahre des Luftfahrtstandortes Schweiz in die Geschichte eingehen. Eingebettet in ein günstiges konjunkturelles Umfeld haben sich alle Sparten sehr erfreulich entwickelt.

Um für die schweizerische Zivilluftfahrt günstige Rahmenbedingungen zu schaffen, hat die AEROSUISSE Einfluss auf zahlreiche Gesetzgebungsvorhaben genommen. Die Umsetzung des Luftfahrtberichtes im Luftfahrtgesetz stand dabei zuoberst auf der Agenda.

Politische Erfolge für die Luftfahrt

Die politische Arbeit der AEROSUISSE war von ermutigenden Erfolgen geprägt. Der Entscheid des Bundesrates und des Parlamentes zugunsten der Einführung von «Arrival Duty

Free», die Ablehnung der Plafonierungsinitiative durch den Zürcher Souverän und der positive Entscheid des Parlamentes bei der Spezialfinanzierung Luftverkehr sind nur drei Beispiele dafür.

Neue Abgaben verschlechtern Wettbewerbsfähigkeit

Besorgniserregend sind die jüngsten Absichten des Bundesrates, im Rahmen der Luftfahrtgesetz-Revision, mittels einer neuen Aufsichtsabgabe, der Luftfahrt zusätzliche Kosten in der Höhe von 18,5 Millionen Franken anzulasten. Dies nachdem die Luftfahrt erst vor Kurzem bereits mit massiven Gebührenerhöhungen konfrontiert wurde. Statt, wie in ihrem Luftfahrtbericht vorgegeben, die Wettbewerbsfähigkeit zu fördern, verursacht die Landesregierung damit eine deutliche Verschlechterung der Rahmenbedingungen. Darüber hinaus machen vielen Akteuren des Luftfahrtstandortes Schweiz die zunehmende Regulierungsdichte und der damit einhergehende administrative Mehraufwand zu schaffen.

Introduction du président

Chère Madame, cher Monsieur,

2007 s'inscrira dans l'histoire de l'aviation suisse comme l'une de ses années les plus fastes. Portées par une conjoncture dynamique, toutes les branches de l'aviation ont connu un développement remarquable.

AEROSUISSE a exercé son influence sur de nombreux projets de législation afin d'obtenir des conditions-cadre favorables à l'aviation civile suisse, la priorité absolue étant la prise en considération du rapport sur l'aviation dans la Loi sur l'aviation.

Succès politiques pour l'aviation

Les efforts politiques d'AEROSUISSE ont été récompensés par des résultats encourageants. La décision du Conseil fédéral et du Parlement en faveur de l'introduction du «Duty

Free» à l'arrivée, le rejet de l'initiative de plafonnement par vote souverain des Zurichois et la résolution positive du Parlement quant au financement spécial de l'aviation n'en sont que trois exemples.

De nouvelles redevances vont à l'encontre de la compétitivité

L'intention récente du Conseil fédéral de prélever une nouvelle taxe de surveillance, dans le cadre de la révision de la Loi sur l'aviation, entraînerait un accroissement de 18,5 millions de francs des frais encourus par l'aviation, et ce, peu de temps après que l'aviation ait été confrontée à une augmentation substantielle des redevances. Au lieu d'encourager la compétitivité, comme l'affirme le rapport sur l'aviation, le Gouvernement induit ce faisant une dégradation sensible de ses conditions-cadre. L'intensification de la réglementation et des tâches administratives corollaires inquiètent en outre de nombreux acteurs de l'aviation suisse.



Luftfahrt stellt sich umweltpolitischen Herausforderungen

Das 7. FORUM DER LUFTFAHRT leuchtete die Chancen des starken Wachstums der Luftfahrt und den umweltpolitischen Risiken aus. Dabei konnten Lösungen auf diese Herausforderung, insbesondere beim Beitrag der Luftfahrt zur Bekämpfung des Klimawandels, aufgezeigt werden. Gefährlich wäre ein regional begrenztes CO₂-Emissionshandelssystem gemäss den Plänen der EU, weil es der Luftfahrt die Mittel für den technischen Fortschritt entzieht und den Wettbewerb verzerrt. Die Schweiz muss sich daher alle Optionen offen halten und auch andere Möglichkeiten zur Emissionsbegrenzung prüfen.

Die Referenten des 2. Schweizer Luftfahrtkongresses in Basel stellten den Nutzen der Luftfahrt und Asymmetrien im Bereich der Security in den Vordergrund. Die erfolgreiche Arbeit der AEROSUISSE veranlasste wiederum zahlreiche Unternehmungen zu einem Beitritt zum Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt.

L'aviation se donne des défis environnementaux

Le 7^e FORUM DE L'AVIATION a fait apparaître les forts potentiels de croissance de l'aviation et les risques environnementaux connexes. Des solutions existent, notamment sur le plan de la contribution de l'aviation à la lutte contre le changement climatique. Un système régional d'échange de quotas d'émissions de CO₂ comme celui que prévoit l'UE aurait un effet pervers, car il priverait l'aviation de moyens permettant d'encourager le progrès technique et entraînerait une distorsion de la concurrence. La Suisse doit considérer toutes les options en analysant également d'autres possibilités de limitation des émissions.

Les conférenciers du 2^e Congrès de l'aviation suisse s'étant tenu à Bâle ont insisté sur l'utilité de l'aviation et les asymétries dans le domaine de la sûreté. Les efforts productifs d'AEROSUISSE en ce sens ont incité de nombreuses entreprises à adhérer à la Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses.

Stürmische Zeiten für die Zivilluftfahrt

Im laufenden Jahr bilden die Einflussnahme auf die Teilrevision des Luftfahrtgesetzes, die Spezialfinanzierung Luftverkehr und der Einbezug der Raumfahrt Schwerpunkte der Verbandsarbeit. Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit wird für uns dabei weiterhin eine zentrale Forderung bleiben. Dieses Ziel hat vor dem Hintergrund der konjunkturellen Abkühlung und der explodierenden Treibstoffkosten existentielle Bedeutung gewonnen.

Dank

Abschliessend bedanke ich mich bei den Mitgliedern der AEROSUISSE für das entgegengebrachte Vertrauen und bei meinen Kollegen im Vorstand und in den Kommissionen sowie beim Sekretär und seiner Assistentin für ihr Engagement und die ausgezeichnete Zusammenarbeit.

Mit herzlichen Grüßen

Paul Kurrus

Une ère mouvementée pour l'aviation civile

Pour l'année en cours, la Fédération s'attelle principalement à exercer une influence sur la révision partielle de la Loi sur l'aviation, au financement spécial de l'aviation et à l'intégration de l'aérospatiale. Le renforcement de la compétitivité reste au centre de nos préoccupations. Il est devenu essentiel dans la perspective d'un ralentissement conjoncturel et de l'explosion des prix du carburant.

Merci

Je tiens à remercier tous les membres d'AEROSUISSE de leur confiance, avant de saluer l'engagement sans relâche et l'excellente collaboration de mes collègues au sein du comité de direction ou des commissions, du secrétaire de la Fédération et de son assistante.

Cordiales salutations

Paul Kurrus



Gaudenz Ambühl



Kommerzielle Luftfahrt

Erfolgsjahr – aber deutliche Abschwächung danach

Gemäss Angaben der IATA (International Air Transport Association) war das Jahr 2007 für die kommerzielle Luftfahrt auf der ganzen Welt ein Erfolgsjahr. Das Passagierwachstum hat gegenüber 2006 um 7,4 Prozent zugenommen, die durchschnittliche Sitzauslastung aller Fluggesellschaften konnte mit 77 Prozent einen Rekord verbuchen, das Frachtaufkommen war gegenüber dem Vorjahr um 4,3 Prozent angewachsen. Alle diese Faktoren haben dazu beigetragen, dass die IATA-Fluggesellschaften erstmals seit 2000 keine Verluste schreiben mussten, sondern mit einem Gewinn von 5,6 Milliarden US-Dollar abschliessen konnten.

Diese sehr erfreuliche Entwicklung zeigte aber bereits in der zweiten Jahreshälfte 2007 deutliche Abschwächungstendenzen. Als Hauptgründe dazu müssen die stagnierende welt-

wirtschaftliche Entwicklung und im besonderen Masse die ansteigenden Treibstoffpreise erwähnt werden. Obwohl 2007 in den USA erstmals seit vielen Jahren keine Fluggesellschaften unter dem sogenannten «Chapter 11» geflogen sind, wird gerade in diesem Land eine grössere Konsolidierungswelle erwartet, die zum Verschwinden von namhaften Fluggesellschaften führen kann.

Die europäischen Fluggesellschaften und ihre Verbände haben gemeinsam einen aufwändigen Dialog mit Organen der EU und dem Europäischen Parlament zum Thema «Emission Trading System» (ETS) geführt. Dabei waren kaum Fortschritte zu verzeichnen. Zu Beginn der Diskussionen waren viele Fluggesellschaften überzeugt, dass das ETS ein wirksames Werkzeug zur Reduktion des CO₂-Ausstosses sein kann. Die vom EU-Parlament Anfang Juli 2008 verabschiedete Richtlinie trägt aber deutliche Züge einer reinen Gebühr mit den entsprechenden Konsequenzen der Wettbewerbsverzerrung. Das Verhalten der Schweiz in dieser Angelegenheit (als Nichtmitglied der EU) wird von der EU sehr aufmerksam verfolgt.

Aviation commerciale

Une année profitable – un net ralentissement s'annonce

Selon l'IATA (International Air Transport Association), l'année 2007 a été profitable pour l'aviation commerciale du monde entier. En comparaison annuelle, le nombre de passagers transportés s'est accru de 7,4 pour cent, le coefficient d'occupation moyen de toutes les compagnies a atteint le chiffre record de 77 pour cent et le transport de fret a enregistré une hausse de 4,3 pour cent. Tous ces facteurs ont contribué à ce que, pour la première fois depuis l'an 2000, les compagnies aériennes IATA n'affichent pas de pertes mais un bénéfice de 5,6 milliards de dollars US.

Cette évolution très positive a toutefois montré de nets signes de ralentissement dès le deuxième semestre 2007. Parmi les raisons principales, citons la stagnation économique mondiale et surtout l'augmentation massive des prix du carburant.

Bien qu'en 2007 aucune compagnie aérienne nord-américaine n'ait été placée sous la protection du régime des faillites («Chapter 11») – et ce pour la première fois depuis de nombreuses années – les États-Unis s'attendent à une grande vague de consolidation qui pourrait aboutir à la disparition de compagnies aériennes en renom.

Les compagnies aériennes européennes et leurs syndicats ont mené des discussions de longue haleine avec les organes de l'UE et le Parlement européen sur le thème de la «bourse du carbone» sans obtenir de résultats concluants. Au départ, de nombreuses compagnies étaient persuadées que ce système d'échange pourrait se révéler utile à la réduction des émissions de CO₂. Or les directives du Parlement européen en date de début juillet 2008 annoncent clairement une redevance pure et simple, avec toutes les conséquences d'une distorsion de la concurrence. L'attitude de la Suisse à ce propos (à titre de non-membre de l'UE) est suivie de très près par l'UE.



Positive Entwicklung in der Schweiz

Die kommerzielle Luftfahrt hat sich im Jahr 2007 auch in der Schweiz äusserst positiv entwickelt. SWISS International Air Lines konnte in ihrer noch jungen Geschichte ein hervorragendes Finanzresultat präsentieren. Mit über zwölf Millionen beförderten Passagieren und einem Streckennetz, welches alle Kontinente ausser Australien mit der Schweiz verbindet, zählt SWISS zu den erfolgreichsten und beliebtesten Fluggesellschaften in Europa und auch weltweit. Dieser Erfolg ermöglichte es der SWISS, die Flotte deutlich zu vergrössern und damit neben Zürich auch in Genf und in Basel zusätzliche Flüge anzubieten.

Mit der Übernahme von Belair durch Air Berlin ist zwar eine traditionsreiche Firma verschwunden, aber gleichzeitig ist das kombinierte Angebot in diesem Segment ausgebaut worden. Dass die Situation im schweizerischen Chartermarkt Änderungen erfordert, hat sich 2008 auch bezüglich der Zukunft von Edelweiss Air abgezeichnet.

Evolution positive en Suisse

L'aviation commerciale a également connu une évolution très positive en Suisse en 2007. SWISS International Air Lines, encore à ses débuts, a présenté d'excellents résultats financiers. Transportant plus de douze millions de passagers et forte d'un réseau aérien s'étendant sur tous les continents à l'exception de l'Australie, SWISS fait partie des compagnies les plus performantes et les plus prisées en Europe et dans le monde entier. Ce succès permet à la compagnie nationale d'agrandir substantiellement son parc aérien et de proposer des vols supplémentaires au départ de Zurich, Bâle et Genève.

Le rachat de Belair par Air Berlin équivaut certes à la disparition d'une compagnie de tradition, mais les propositions de vols sur ce segment s'en trouvent augmentées. Le fait que la situation sur le marché suisse des charters exige des changements se confirme en 2008 par les perspectives d'avenir d'Edelweiss Air.

Die fortschreitende Liberalisierung im Luftverkehrsmarkt und die stark ansteigenden Treibstoffpreise zeigen auch deutliche Spuren im Regionalsegment. Kleine Flugzeuge (50- bis 70-Plätzer) sind kaum noch wirtschaftlich zu betreiben, da die erzielbaren Einnahmen die Kosten nicht zu decken vermögen. Fluggesellschaften mit diesen Flugzeugen (Darwin, Baboo, etc.) sind vermehrt gezwungen, Nischen zu finden und diese so kostengünstig wie möglich zu betreiben.

AEROSUISSE für bessere Rahmenbedingungen

Mit zahlreichen Initiativen setzte sich die AEROSUISSE erfolgreich für die Anliegen des Luftfahrtstandortes Schweiz ein. Die Begleitung der Behörden bei der Umsetzung des Luftfahrtpolitischen Berichtes ist und bleibt das Schwerpunktthema Nummer eins für die AEROSUISSE. Die politischen Erfolge im Zusammenhang mit der Spezialfinanzierung Luftverkehr ist nur ein Beispiel für die politische Handlungsfähigkeit der AEROSUISSE. Trotz diesen deutlichen Erfolgen bleibt eine Vielzahl von Problemen, welche einer Lösung zugeführt werden müssen.

Les progrès de la libéralisation sur le marché des transports aériens et l'augmentation massive des prix du carburant laissent des traces très visibles sur le segment régional. Les petits avions (de 50 à 70 places) ne sont presque plus rentables du fait que les recettes potentielles peinent à couvrir les frais opérationnels. Les compagnies aériennes utilisant ce type d'avions (Darwin, Baboo, etc.) se trouvent de plus en plus dans l'obligation de trouver des créneaux commerciaux et d'abaisser autant que faire se peut les coûts d'exploitation de leur parc aérien.

Pour de meilleures conditions générales en Suisse

AEROSUISSE a défendu les intérêts des transports aériens suisses par de nombreuses initiatives. Son principal objectif est toujours de prêter main forte aux autorités dans l'application concrète du rapport sur la politique aéronautique. Les succès politiques liés au financement spécial de l'aviation ne sont qu'un exemple des capacités de négociation de la Fédération. De nombreuses questions sont toutefois en attente d'une réponse.



Während die betrieblichen Bedingungen auf den Flughäfen Basel und Genf im stabilen und akzeptablen Rahmen geblieben sind, kann die allgemeine Situation in Zürich den internationalen Entwicklungen nicht mehr folgen: Zwar wurde die Initiative über die Einführung eines Bewegungsplafonds in Zürich in einer entsprechenden Volksabstimmung deutlich abgelehnt. Ob aber der angenommene Gegenvorschlag mit der Einführung eines Lärmmonitorings (ZFI+) mittelfristig nicht zu ähnlichen Einschränkungen führen wird, bleibt abzuwarten. In diesem Zusammenhang bleibt es sehr stossend, dass raumplanerisch keine Baubeschränkungen verfügt werden und somit weiterhin grosse Bautätigkeiten bis an den Flughafenzaun beobachtet werden, was mit Sicherheit zu einem schnellen Erreichen des ZFI-Monitoringwertes führen wird. Die dannzumal zu ergreifenden Massnahmen und deren betriebliche Auswirkungen sind heute nicht bekannt. Dennoch ist zu erwarten, dass die schweizerische Luftfahrt auch unter diesem Aspekt als Bundessache anerkannt bleibt und somit lokale Interessen dem nationalen Interesse unterordnet verbleiben.

Si les conditions d'exploitation sont restées stables et acceptables aux aéroports de Bâle et de Genève, la situation générale à l'aéroport de Zurich ne peut plus être adaptée aux développements internationaux. L'initiative en faveur d'un plafonnement des mouvements aériens à Zurich a certes été clairement rejetée par votation populaire. Il reste encore à prouver que le contre-projet «ZFI+» visant la réduction des émissions de bruit n'aboutisse pas lui aussi à des restrictions analogues à moyen terme. Dans ce contexte, il est très surprenant qu'aucune limitation d'urbanisation ne soit imposée et que des chantiers de grande envergure soient visibles à proximité de la zone aéroportuaire. Les futurs occupants de ces bâtiments en construction contribueront certainement à ce que les limites de nuisances prévues par le dispositif de contrôle «ZFI» soient rapidement atteintes. Les mesures qu'il incombera alors de prendre et leurs répercussions sur les opérations aériennes ne sont pas encore connues. On ne peut qu'espérer que l'aviation suisse reste, sous cet aspect également, une préoccupation majeure pour la Confédération afin que l'intérêt national continue de prévaloir sur les intérêts locaux.

Auch bezüglich der Deutschen Durchführungsverordnung (DVO) sind 2007 keine Fortschritte erzielt worden. Der tägliche Betrieb in Zürich wird in den Randstunden und insbesondere an den Wochenenden und deutschen Feiertagen weiterhin stark behindert. Durch verschiedene Massnahmen konnte dennoch die generelle Pünktlichkeit marginal verbessert werden. Absolut betrachtet war die Pünktlichkeit aber nach wie vor auf einem unbefriedigenden Niveau.

Eine generelle Verbesserung der betrieblichen Möglichkeiten wird erst mit der Umsetzung der Konzepte erwartet, welche im SIL-Projekt diskutiert werden (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt). Allerdings sind die Varianten, die 2007 vom Bund mit den Standort- und Nachbarkantonen sowie skyguide und dem Flughafen Zürich bearbeitet wurden, eher konservativ und werden in der Umsetzung kaum zu den erforderlichen, notwendigen Verbesserungen führen. Dies ist insofern von Bedeutung, als dass auf allen übrigen Drehkreuzen in Europa deutliche Verbesserungen geplant sind.

Aucun progrès n'a été réalisé en 2007 en ce qui concerne l'*«Ordonnance d'application allemande»* (DVO). Les opérations quotidiennes à Zurich sont toujours fortement perturbées pendant les heures marginales et surtout le week-end ou les jours fériés allemands. L'application de diverses mesures a toutefois permis d'améliorer légèrement la ponctualité globale. En valeur absolue, la ponctualité s'est toutefois révélée insatisfaisante.

Une amélioration générale des possibilités opérationnelles n'interviendra que conjointement à la mise en œuvre du programme débattu dans le cadre du projet de plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Toutefois, les variantes envisagées en 2007 par la Confédération, le canton de Zurich, les cantons voisins, skyguide et l'aéroport de Zurich sont plutôt conservatrices. Il est peu probable que leur application mène aux améliorations nécessaires. C'est un point crucial étant donné que des améliorations sensibles sont prévues dans tous les autres carrefours aériens d'Europe.



Internationaler, nicht kantonaler Kontext

Immerhin sind auf nationaler Ebene in den Eidgenössischen Räten Beratungen über die Verwendung der Mineralölsteuer auf Inlandflügen aufgenommen worden. Die AEROSUISSE begrüßt die Absicht des Bundesrates, einen Teil dieses Geldes verursachergerecht wieder in Luftfahrt zurückfliessen zu lassen. Zu grossen Diskussionen hat aber auch die Revision der Gebührenverordnung des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) geführt. Der Luftfahrt insgesamt entstehen damit ohne ersichtlichen Mehrertrag erhebliche Zusatzkosten.

Die im Luftfahrtpolitischen Bericht formulierten Grundsätze zur Stärkung der Luftfahrt sind von grosser Bedeutung. Sie müssen aber umgesetzt werden, ansonsten wird der Standort Schweiz in diesem harten Wettbewerb verlieren. Die Erkenntnis, dass sich die Exponenten der kommerziellen schweizerischen Luftfahrt in einem internationalen und nicht kantonalen Kontext behaupten müssen, scheint hier zu Lande noch nicht überall Einzug gefunden zu haben. Die Bereitstellung wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen wird in den kommenden Jahren für die Entwicklung der schweizerischen Luftfahrt entscheidend sein.

Un contexte international et non cantonal

Des consultations sur l'affectation de l'impôt sur les huiles minérales prélevé sur les vols internes ont fait leur chemin au niveau national jusqu'au deux Chambres fédérales. AEROSUISSE accueille favorablement l'intention du Conseil fédéral de restituer à l'aviation une partie de cette somme en vertu du principe de causalité. La révision de l'Ordonnance sur les émoluments de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a provoqué de grands débats. Elle entraîne globalement pour l'aviation des coûts additionnels sans perspectives de recettes supplémentaires.

Les principes formulés dans le rapport sur la politique aéronautique sont essentiels: ils visent à renforcer l'aéronautique. Encore faut-il qu'ils soient appliqués, sinon la place économique perdra pied dans un environnement concurrentiel ardu. L'idée que les acteurs de l'aviation commerciale suisse doivent s'affirmer dans un contexte international et non cantonal n'est pas encore ancrée dans tous les esprits. La mise en œuvre dans années à venir de conditions générales plus compétitives sera décisive pour l'avenir de l'aéronautique suisse.

Schweizer Business Aviation auf Platz 3

Mit 203 registrierten Businessjets nahm die Schweiz 2007 im europäischen Ranking hinter Grossbritannien (327 Jets) und Deutschland (322 Jets) den dritten Platz ein. Dennoch hat der politische und fiskalische Druck auf die Schweizer Business Aviation laufend zugenommen, teilweise unter krasser Missachtung der Richtlinien des Luftfahrtpolitischen Berichtes des Bundesrates von 2004. Gemäss diesem sollte die Business Aviation in Anwendung einer einheitlichen europäischen Praxis grundsätzlich dem internationalen Linien- und Charterverkehr gleichgestellt werden.

Mittlerweile weichen vermehrt ausländische Kunden wegen der Steuerbelastung, den überhöhten Gebühren und den zunehmenden bürokratischen Hürden ins Ausland nach Österreich, Slowenien und sogar Malta aus. Das ist ein Zeichen dafür, dass der Luftfahrtstandort Schweiz für die Business Aviation bald nicht mehr wettbewerbsfähig sein wird.

L'aviation d'affaires suisse en 3^e place

203 jets d'affaires étaient immatriculés en Suisse en 2007, ce qui place le pays au 3^e rang européen derrière la Grande-Bretagne (327 jets) et l'Allemagne (322 jets). La pression politique et fiscale sur l'aviation d'affaires suisse n'a pourtant cessé d'augmenter, parfois dans un absolu mépris des dispositions prévues en 2004 par le rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique, en vertu duquel l'aviation d'affaires devrait théoriquement être traitée à égalité avec l'aviation de ligne et l'aviation charter, conformément à ce qui se pratique uniformément en Europe.

Entre-temps, les clients étrangers sont de plus en plus nombreux à opter pour l'Autriche, la Slovénie voire Malte au détriment de la Suisse en raison d'une fiscalité élevée, de redevances exagérées et de tracasseries administratives. C'est un signe indiquant que la place économique suisse ne sera prochainement plus compétitive pour l'aviation d'affaires.



Der Schweizer Verband der European Business Aviation Association, die EBAA Switzerland, hat sich 2007 schwerpunkt-mässig mit folgenden Themen befasst: Zürcher Plafonie-rungsintiative, künftige Nutzung des Flugplatzes Dübendorf, On-Top-Slots für die General Aviation in Zürich, geplante Einschränkungen in Genf, Rückführung der Treibstoffsteuer in die Luftfahrt, neue BAZL-Gebührenverordnung, 8. Freiheit (Cabotage), neues Luftverkehrsabkommen Schweiz-USA und dem Emissionshandelssystem. Dabei durfte die EBAA Switzerland durchwegs auf die Unterstützung der AERO-SUISSE zählen. Auch dank der AEROSUISSE pflegt die EBAA Switzerland einen engen Kontakt zum BAZL und führt einen regelmässigen Meinungsaustausch mit nationalen Parlamentariern durch.

L'EBAA Switzerland, branche suisse de l'European Business Aviation Association, s'est surtout concentrée sur les thèmes suivants en 2007: l'initiative de plafonnement zurichoise, l'affectation future de l'aérodrome de Dübendorf, les On-Top-Slots pour l'aviation générale à Zurich, les restrictions prévues à Genève, l'affectation de l'impôt sur le carburant au bénéfice de l'aéronautique, la nouvelle Ordonnance sur les taxes perçues par l'OFAC, la 8^e liberté (cabotage), le nouvel accord aérien entre la Suisse et les États-Unis et le système de négociation et d'échange des missions de carbone. L'EBAA Switzerland a pu compter sur toute la ligne sur le soutien d'AEROSUISSE. C'est aussi grâce à AEROSUISSE que EBAA Switzerland est en contact étroit avec l'OFAC et peut régulièremet se livrer à des échanges avec des parlementaires nationaux.



Dr. Roland Bentele



Bildung und Forschung

Viele Initiativen, wenig Koordination

In der schweizerischen Aviatikbranche gibt es sehr viele Stellen und Personen, die sich mit dem Thema Aus- und Weiterbildung sowie der Rekrutierung von Nachwuchs befassen. Ein koordiniertes Vorgehen fehlt. Mögliche Synergien werden nicht genutzt. Das führt dazu, dass in dieser Branche die zur Verfügung stehenden, knappen finanziellen Mittel nicht effizient genutzt werden.

Ausbildungsdelegierter der AEROSUISSE

Die AEROSUISSE hat den Handlungsbedarf für die Aviatikbranche erkannt. Gleichzeitig braucht es aber auch das «Commitment» aller Mitglieder, um die vereinbarten Massnahmen in nützlicher Frist umzusetzen. Einen ersten Meilenstein in diesem Zusammenhang ist die 2007 erfolgte

Ernennung des Ausbildungsdelegierten. Dieser übernimmt insbesondere die Funktion des «Single Point of Contact» für Industrie, Behörden und Ausbildungsinstitute.

Nachwuchsgewinnung und -förderung

Hauptthema im 2007 lag bei der Nachwuchsgewinnung. Gerade hier ist eine Zusammenarbeit aller Sparten der Luftfahrt notwendig. Aktionen von einzelnen Unternehmen greifen zu wenig. Die Arbeiten für die von der AEROSUISSE lancierte Rekrutierungsbrochure, welche eine Übersicht über die Berufe der Luftfahrt und die entsprechenden Anlaufstellen enthält, sind weit fortgeschritten. Zusätzlich fördert die AEROSUISSE die Koordination unter den verschiedenen Branchen.

Formation et recherche

Beaucoup d'initiatives, peu de coordination

Dans le secteur aérien suisse, nombreux sont les organes et les personnes s'occupant de formation initiale ou continue ainsi que du recrutement de nouvelles équipes. Une absence de coordination est cependant à regretter car de possibles synergies ne sont pas exploitées. La conséquence en est une utilisation inefficace des maigres ressources financières dont dispose la formation aérienne.

Délégué AEROSUISSE à la formation

AEROSUISSE s'est rendue compte de la nécessité d'agir en ce sens, mais doit pouvoir compter sur l'engagement de tous ses membres pour que les mesures envisagées soient suivies

d'effets en temps voulu. L'une des premières étapes en vue de la réalisation de cet objectif a été en 2007 la nomination d'un délégué à la formation, appelé à devenir un «point de contact unique» pour tous les représentants du secteur, les autorités et les instituts de formation.

Recrutement et encouragement de nouvelles équipes

Le recrutement de la relève a été le thème principal de 2007. C'est précisément sur ce terrain que la collaboration de tous les acteurs de l'aviation se révèle nécessaire. Les initiatives isolées lancées par quelques entreprises n'ont qu'une portée limitée. Une brochure formation-recrutement sous l'égide d'AEROSUISSE est en cours de réalisation. Déjà bien avancée, elle recense les métiers de l'aviation et les voies d'accès aux formations correspondantes. AEROSUISSE encourage sur ce plan la coordination entre les diverses branches du secteur.



Robert Deillon



Flugplätze und Flughäfen

Ein ausgezeichnetes Jahr

Das Jahr 2007 war für die Schweizer Flughäfen exzellent, da sie ihren Verkehr signifikant steigern konnten. So haben 2007 über 36 Millionen Passagiere die Schweizer Linienflughäfen benutzt. Das kommt einem Wachstum von acht Prozent gleich, mehr als der europäische Durchschnitt.

Diese guten Nachrichten dürfen aber nicht vergessen lassen, dass mit der Einführung von «Schengen» eine grosse Herausforderung auf die Flughäfen zukommt. Dem freien Personenverkehr, der im Abkommen von Schengen geregelt ist, hat das Schweizer Volk 2005 zugestimmt. Die Einführung ist noch 2008 geplant. Für die beiden grössten Schweizer Flughäfen, für Zürich und Genf, bedeutet die Einführung von «Schengen» erhebliche Zusatzkosten und betriebliche Umorganisationen. In Zürich wird das stillgelegte Terminal B wieder in Betrieb genommen, Genf muss einen neuen Satellit bauen. Alle diese Arbeiten dauern ihre Zeit und kosten Millionen von Franken. Deshalb fordern die Flughafen-Verantwortlichen, unterstützt von der Swiss International Airports Association (SIAA) und der AEROSUISSE, eine Verschiebung

Aérodromes et aéroports

Une année excellente

L'année 2007 a été excellente pour les aéroports suisses qui ont vu leur trafic augmenter d'une manière significative: en une année, plus de 36 millions de passagers ont fréquenté les aéroports nationaux du pays, soit une progression de huit pour cent, supérieure à la moyenne européenne.

Cette bonne nouvelle ne doit pas faire oublier qu'une échéance importante attend les exploitants d'aéroport, avec l'entrée en vigueur des Accords de «Schengen», approuvés par le peuple en 2005, et prévue pour cette année. Mais pour les deux principaux aéroports du pays, Zurich et Genève, l'adaptation aux conditions posées par la mise en application de ces accords s'est très vite révélée à la fois difficile et très onéreuse. Zurich doit réhabiliter un terminal, Genève construire un nouveau satellite; tous ces travaux demandent du temps et beaucoup de millions de francs, ce qui a poussé les responsables des aéroports, par le biais de la Swiss International Airports Association (SIAA), à demander le report de l'entrée en vigueur de ces accords, initialement prévue au 1^{er} novembre 2008.



der ursprünglich auf den 1. November 2008 geplanten Einführung des freien Personenverkehrs gemäss Schengen-Vertrag.

«Arrival Duty Free» schafft Arbeitsplätze

Die neuen Sicherheitsvorschriften, welche die Mitnahme von Flüssigkeiten im Handgepäck stark einschränken, haben die Flughäfen dazu bewogen, einmal mehr beim Bund die Einführung des «Arrival Duty Free» zu verlangen. Dank umfassender Überzeugungsarbeit der AEROSUISSE bei den Behörden haben schliesslich der Bundesrat und beide Kammern des Parlamentes diesem Anliegen zugestimmt. Damit werden Mehrkosten der Flughäfen im Sicherheitsbereich kompensiert und auch neue Arbeitsplätze geschaffen.

«Duty free» à l'arrivée

Un autre sujet a retenu particulièrement l'attention. Les nouvelles mesures de sûreté limitant le transport des liquides dans les bagages à main ont conduit les aéroports à réclamer aux autorités fédérales, une nouvelle fois, la possibilité d'installer des boutiques «duty free» dans les zones d'arrivée. Grâce aux efforts de persuasion fournis par AEROSUISSE auprès des autorités, le Conseil fédéral et les deux Chambres ont finalement approuvé ce projet. Cette idée permettra de compenser un manque à gagner évident, tout en créant de nouveaux postes de travail.

Flugplätze und Flugfelder unter Druck

Die Zunahme des reglementarischen und administrativen Drucks bereitet den regionalen Flugplätzen und Flugfeldern grosse Sorgen. Die zunehmenden staatlichen Interventionen haben dazu beigetragen, den Graben zwischen der im Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates geforderten Wettbewerbsfähigkeit und der Realität zu vergrössern.

Besorgniserregend sind die Auswirkungen dieses vom Bund eingeleiteten Prozesses, welcher unter anderem auch die Zertifikation der Flughäfen vorsieht. Dies wiederum würde die vollständige Umsetzung der Normen und Empfehlungen (SARPS) der «International Civil Aviation Organization», ICAO, an den Flughäfen bedingen. Solche Massnahmen sind von bislang beispiellosem Ausmass und mit ungewissen Konsequenzen verbunden.

Aérodromes et champs d'aviation

L'accroissement de la pression réglementaire et administrative constitue un souci majeur pour les aérodromes régionaux et les champs d'aviation également. L'intervention accrue de l'État a contribué à élargir le fossé entre la volonté de compétitivité exprimée par le Conseil fédéral dans son rapport sur la politique aéronautique en 2004 et la réalité des faits.

Préoccupante est l'emprise des processus voulus par la Confédération, tendant entre autres à la certification des aéroports et à la mise en œuvre des normes et recommandations (SARPS) de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI. Ces démarches sont d'une ampleur sans précédent et leurs conséquences incertaines.



Die Vorteile der neuen vom Bund angeordneten Regeln für Security und Safety vermochten bislang nicht zu überzeugen.

Den Regionalflugplätzen bereitet die zukünftige Finanzierung der Flugsicherung und die Abkehr vom bislang angewendeten Briefmarkenprinzip weitere Sorgen. Diese Entwicklung schmälernt die Wettbewerbsfähigkeit und die Solidarität unter den verschiedenen Luftraumbenützern.

Die Entwicklung der Regeln für grenzüberschreitende Flüge hat ebenfalls lebhafte Reaktionen ausgelöst: Im Frühling 2008 hat der Bund angekündigt, dass mit der Einführung der «Schengen»-Regeln grenzüberschreitende Flüge nur noch ab wenigen Schweizer Flugplätzen möglich würden. Diese Massnahme, die im Flugverkehr Hindernisse und unnötige Umwege bewirkt, erstaunt, da mit dem freien Personenverkehr ja gerade das Gegenteil erreicht werden sollte. Die massiven Erhöhungen der BAZL-Gebühren haben auch bei den Flughäfen und Flugplätzen zu Aufruhr geführt.

Le bénéfice en termes de sûreté et de sécurité des règles nouvelles et des interventions de l'Administration n'est pas convaincant.

Les aérodromes régionaux sont également préoccupés par l'avenir du financement de la sécurité aérienne et par l'abandon annoncé du principe du timbre-poste. Cette évolution fait craindre une perte de capacité concurrentielle et une désolidarisation au sein de la communauté aéronautique.

L'évolution du régime des vols transfrontaliers a également suscité de vives réactions. Au printemps 2008, l'Administration fédérale a révélé une limitation des futurs points de passage de la frontière «Schengen» et annoncé sa volonté de réduire de manière considérable les possibilités de vols transfrontaliers à l'intérieur de l'espace «Schengen». Ce repli, les effets et les coûts des nouvelles mesures dans ce contexte, prises à l'heure de l'extension de la libre circulation des personnes, laissent perplexe.



Die Summe der zahlreichen staatlichen Einschränkungen und die zunehmende Regeldichte belastet die Infrastruktur der Flugplätze sehr und muss unbedingt überdacht werden. Es braucht eine entschiedene Richtungsänderung durch den Bund, damit die Flugplätze nicht von den zunehmenden gesetzlichen Einschränkungen und Vorschriften der Verwaltung erdrückt werden.

2. Schweizer Luftfahrtkongress

Der 2. Schweizer Luftfahrtkongress, organisiert von economiesuisse mit der Unterstützung der AEROSUISSE und der SIAA, fand am 30. Oktober 2007 in Basel statt. Über 300 Persönlichkeiten aus Kreisen der Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Luftfahrt haben über aktuelle Themen diskutiert. Im Zentrum der Ausführungen standen namentlich die neuen Sicherheitsvorschriften und ihre umstrittene Wirksamkeit.

Der 3. Schweizer Luftfahrtkongress wird am 28. Oktober 2008 in Genf stattfinden.

Le renchérissement provoqué par la nouvelle Ordonnance sur les émoluments de l'OFAC a provoqué un tollé dans la communauté aéroportuaire également.

L'ensemble des éléments constitutifs d'une pression accrue sur l'infrastructure aéronautique doit impérativement être réexaminié. Il doit s'en suivre une sérieuse correction de cap, faute de quoi les aérodromes étoufferont progressivement sous le poids des contraintes normatives et des interventions de l'Administration.

2^{ème} Congrès de l'aviation

Le 2^{ème} Congrès de l'aviation, organisé par economiesuisse avec le soutien d'AEROSUISSE et de la SIAA, s'est déroulé le 30 octobre 2007 à Bâle. Plus de 300 personnalités des cercles économiques, scientifiques, politiques et aériens ont débattu sur des thèmes liés en place dans les aéroports, ainsi que de l'avenir en général de l'aviation au développement durable, aux nouvelles mesures de sûreté mises.

Concernant 2008, un 3^{ème} Congrès aura lieu à Genève le 28 octobre avec comme fil rouge le développement durable.



Daniel Weder



Flugsicherung

Auftrag erfüllt

2007 verzeichnete die Flugsicherung skyguide absolute Spitzenwerte. Das kontrollierte Verkehrsvolumen stieg um über sechs Prozent auf 1,23 Millionen Flüge, und die Marke der zwei Millionen Flugbewegungen wurde zum ersten Mal in der Geschichte gebrochen. Eine zurückhaltende Hochrechnung zeigt, dass über 110 Millionen Flugpassagiere Dienstleistungen von skyguide bezogen haben. Heute wissen wir, dass skyguide eine der guten Flugsicherungen in Europa ist und sich laufend verbessert. Eine jüngere Kundenbefragung bestätigte das. Die Bewältigung des grossen Wachstums war nur möglich dank einer engen Zusammenarbeit mit allen Partnern im System Luftfahrt. Ein wichtiges Forum zum Austausch bildet die AEROSUISSE.

Services de la navigation aérienne

Mission accomplie

Les services de navigation aérienne skyguide ont enregistré en 2007 des indices record. Le volume de trafic contrôlé a augmenté de plus de six pour cent à 1,23 millions de vols et la limite des deux millions de mouvements aériens a été dépassée pour la première fois. Un calcul estimatif prudent montre que plus de 110 millions de passagers aériens ont bénéficié des services de skyguide. Comme en témoigne un récent sondage auprès de la clientèle, skyguide fait partie des prestataires de services de navigation aérienne européens les plus efficaces, veillant à des améliorations constantes. Il n'a été possible d'en maîtriser la croissance que par une étroite collaboration entre tous les partenaires du système des transports aériens. AEROSUISSE représente sur ce plan un important carrefour d'échanges.



Neue Unternehmensführung

Daniel Weder übernahm im Oktober 2007 die Leitung von skyguide als neuer CEO. Er hat die Mission, die Sicherheit kontinuierlich weiter auszubauen und ein internes Effizienzsteigerungsprogramm konsequent durchzuführen. Die strukturelle Ertragsunterdeckung des Unternehmens kann jedoch nur mit Hilfe von Bund und Politik gelöst werden. Dank der Unterstützung der AEROSUISSE kann sich skyguide auf der politischen Ebene besser Gehör verschaffen.

Europäische Flugsicherung mit FABEC

In der täglichen Praxis beweist skyguide, dass es möglich ist, den Luftverkehr in erster Linie nach operationellen Kriterien zu kontrollieren. Auch das Schweizer Modell der zivil-militärischen Integration ist wegweisend in Europa. Zusammen mit Belgien, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und Luxemburg arbeitet skyguide an einer Studie, welche die Vorteile eines grossen zentraleuropäischen Luftraums FABEC (Functional Airspace Block Europe Central) prüft.

Nouvelle direction d'entreprise

Daniel Weder a repris la direction de skyguide en octobre 2007, à titre de CEO. Il a pour mission de renforcer continuellement la sécurité et de mettre en œuvre un programme interne d'amélioration du rendement. L'insuffisance structurelle des ressources ne peut toutefois être compensée sans l'aide de la Confédération et du monde politique. Grâce au soutien d'AEROSUISSE, skyguide peut compter sur une meilleure écoute au niveau politique.

Navigation aérienne européenne avec FABEC

Jour après jour, skyguide montre dans la pratique qu'il est possible en premier lieu de contrôler le trafic aérien selon des critères opérationnels. Le modèle suisse d'intégration civil-militaire est exemplaire en Europe. Conjointement à la Belgique, l'Allemagne, la France, les Pays-Bas et le Luxembourg, skyguide se penche sur une étude portant sur les avantages d'un vaste espace aérien au centre de l'Europe: le FABEC (Functional Airspace Block Europe Central).

Fortschrittliches Sicherheitsmanagement

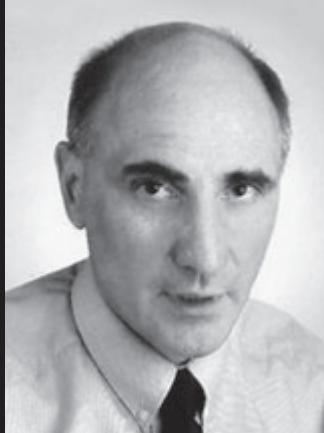
Das BAZL hat skyguide Ende 2007 nach einem gründlichen Audit erneut bestätigt, dass ihr Sicherheitsmanagement die gestellten Ansprüche erfüllt. Dennoch baut skyguide dieses weiter aus mit dem Ziel, eine anerkannte «High Reliability Organisation» zu werden.

Gestion exemplaire de la sécurité

Au terme d'un audit, l'OFAC a de nouveau confirmé fin 2007 à skyguide que son système de gestion de la sécurité répondait à toutes les exigences. skyguide en poursuit l'élaboration dans l'objectif de devenir une «Organisation à Haute Fiabilité» reconnue.



Felix Kiser



General Aviation

Nationale und internationale Herausforderungen

Vom konjunkturellen Höhenflug der Luftfahrt profitierte auch die Leichtaviatik, beispielsweise in einem erhöhten Ausbildungsbedarf, was sich in mehr Jugendmitgliedern und konsistenten Mitgliederzahlen bei den Verbänden auswirkt. Dies trotz der weiterhin zunehmenden Regulierungen, welche den Luftsport nicht attraktiver machen: International (EASA, die Europäische Agentur für Flugsicherheit, ICAO) wie national (Luftraum, Lufttüchtigkeit, Gebühren, Umwelt) nehmen die Herausforderungen zu und übersteigen oft die Kapazitäten der Verbände, welche grösstenteils ehrenamtlich arbeiten oder mindestens als nicht Profit orientierte Unternehmen funktionieren. An Geschäften mangelte es nicht:

Gebührenverordnung mit, Vernehmlassung ohne Folgen

Die trotz heftigem Widerstand seitens der AEROSUISSE und seiner Verbände am 1. Januar 2008 in Kraft getretene Gebührenverordnung des BAZL trifft die Leichtaviatik empfindlich. Aber nicht nur die Höhe der Gebühren hat den Unmut der Betroffenen geweckt, sondern auch die mangelnde Kommunikation vor der Einführung und das Ignorieren unserer Anliegen in der Vernehmlassung. Die Folge davon werden Einsprachen sein, auch wenn diese für die Betroffenen hohe Kosten und unsichere Erfolgsaussichten bedeuten.

CAMO – Continuing Airworthiness Management Organization

Das Kürzel CAMO für Continuing Airworthiness Management Organization wurde für die Leichtaviatik im Berichtsjahr zum Begriff, denn alle Luftfahrzeughalter mussten sich damit auseinandersetzen. Für gewerbsmäßig operierende Halter ist eine CAMO obligatorisch. Aber auch Halter von privat betriebenen, kleinen Luftfahrzeugen können vertraglich einen

Aviation générale

Défis nationaux et internationaux

L'aviation légère a elle aussi profité de la conjoncture favorable aux transports aériens qui a notamment suscité une plus grande demande de formation, comme en témoigne l'adhésion de jeunes membres et l'augmentation des effectifs des diverses associations. Et ce, malgré l'intensification de la réglementation qui ne rend pas le sport aérien plus attractif: les défis internationaux (AESA, l'Agence européenne de la sécurité aérienne, OACI) et nationaux (espace aérien, aéronavigabilité, redevances, environnement) prennent de l'ampleur et dépassent fréquemment les capacités des associations à but non lucratif dont les dirigeants œuvrent le plus souvent à titre gracieux. Les objectifs ne manquent pas:

Ordonnance sur les émoluments perçus par l'OFAC

L'Ordonnance sur les émoluments de l'OFAC est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008, malgré les vives protestations d'AEROSUISSE et de ses associations. Elle touche l'aviation légère en un point sensible non seulement en considération du montant des sommes réclamées mais aussi du manque de communication avant son entrée en vigueur et du mépris témoigné envers les arguments avancés lors de la mise en consultation. Les conséquences de cette ordonnance feront l'objet de contestations, même si cela entraîne, pour les entités concernées, des dépenses élevées en regard de perspectives incertaines.

CAMO – Continuing Airworthiness Management Organization

L'abréviation CAMO – pour «Continuing Airworthiness Management Organization» ou «Organisme de gestion du maintien de la navigabilité» est rentrée dans le vocabulaire courant de l'aviation légère dans la période sous revue car



bedeutenden Teil ihrer Verantwortung für die Lufttüchtigkeit einer CAMO übertragen, ebenso die jährliche Nachprüfung. CAMO wurde nach Aussage der EASA geschaffen, um den Luftfahrzeughalter unabhängiger von den Herstellern und von den nationalen Aufsichtsbehörden zu machen. Zudem soll der dadurch angestrebte grenzüberschreitende Wettbewerb eine Kostensenkung zur Folge haben.

Die Flut neuer Informationen seitens der Behörden verunsicherte viele Flugzeughalter und hatte einen Aufschub des Entscheids zur Folge, den es zu fällen gilt: Gründung einer eigenen CAMO, sich einer CAMO anschliessen oder die Verantwortung für die Lufttüchtigkeit weiterhin selber tragen und die periodischen Kontrollen zum Beispiel vom BAZL durchführen zu lassen.

Luftwaffe – Der Luftraum wird knapper

Die Luftwaffe unterstützt die Leicht- und Sportaviatik, denn sie ist Nachwuchsschmiede und Trainingsorganisation zugleich, also ein traditioneller Partner der Luftwaffe. 2007 aber kollidierten die Interessen beträchtlich bei der Erneue-

rung von «Danger und Restricted Areas» sowie den neu erstellten PC-21-Trainingsräumen. Es bedurfte vieler Gespräche, vereinter Kräfte und Überzeugungsarbeit, um die Luftwaffe zu einer leichten Reduktion der PC-21-Räume zu bewegen. Damit ist für mehrere Aero-Clubs, viele Hängegleiter, Ballonfahrer und andere Luftraumbenutzer ein Grounding abgewendet.

Zweckgebundene Treibstoffabgaben – nicht nur für die Strasse

Damit eine Volksabstimmung zur Änderung des Verfassungsartikels 86 auch ihrem Zweck dient, nämlich der Rückführung der Mineralölsteuerabgaben in die Luftfahrt, bedurfte und bedarf es weiterhin vieler Überzeugungsarbeit auf politischer Ebene. Das Risiko, dass eine solche Zweckbindung zur Finanzierung staatlicher, allgemeiner Aufgaben missbraucht wird, ist weiterhin nicht gebannt. Immerhin hat die von der AERO-SUISSE und ihren Verbänden geleistete politische Aufklärungsarbeit dazu geführt, dass die Zweckbindung nicht mehr in Frage gestellt ist, sondern deren Verwendung.

tous les propriétaires d'avions y ont été exposés. La certification CAMO est obligatoire pour l'aviation légère commerciale. Les propriétaires de petits avions utilisés à des fins privées peuvent quant à eux transférer contractuellement à un CAMO une importante partie de la responsabilité qui leur incombe en matière d'aéronavigabilité ainsi que la vérification de conformité annuelle. Selon l'AESA, le CAMO a été créé afin de rendre les propriétaires d'avions plus indépendants vis-à-vis des fabricants et des autorités nationales de surveillance. Le CAMO doit en outre s'accompagner d'une compétitivité dépassant les frontières et incidemment d'une baisse des coûts.

Le flot d'informations émanant des autorités déroute de nombreux propriétaires d'avions, les poussant à trancher parmi les possibilités qui leur sont offertes: créer leur propre CAMO, se rattacher à un CAMO existant ou bien continuer à assumer seuls la responsabilité de l'aéronavigabilité et confier par exemple les contrôles périodiques à l'OFAC.

Armée de l'air – l'espace aérien se réduit

L'armée de l'air soutient l'aviation légère et le sport aérien, creusets et organes de formation de leurs jeunes recrues. Ce sont des partenaires de longue date qui se sont toutefois opposés les uns aux autres en 2007 à la suite d'un conflit d'intérêts au sujet du renouvellement des zones dangereuses et réglementées ainsi que des nouveaux espaces requis pour la formation sur PC-21. Il a fallu de nombreux entretiens, des efforts conjoints et de grands talents de persuasion pour obtenir de l'armée de l'air une légère réduction des espaces destinés au PC-21. Cette concession de l'armée de l'air a permis d'éviter la cessation d'activités de plusieurs aéroclubs, adeptes du vol libre, aérostiers et autres utilisateurs de l'espace aérien concerné.



ILS 34 Basel TMA Sektoren – flexibler Luftraum, für wen?

Die Erfahrungen der General Aviation, insbesondere der Hängegleiter und Segelflieger, unter den im März 2008 eingeführten ILS-Anflügen auf die Piste 34 waren ernüchternd. Vom in Aussicht gestellten «Flexible Use of Airspace» konnte keine Rede sein. Zu Kritik Anlass gaben die mit der Einführung verbundenen übermässigen Einschränkungen. Bemängelt wurden insbesondere die grosse Anzahl und unverhältnismässige Dauer der Aktivierungen der Tangosektoren Basel 1–3, aber auch vorsorgliche Aktivierungen bei Südwind. Aus den von der französischen Flugsicherung zur Verfügung gestellten Statistiken ging hervor, dass an zahlreichen Tagen Aktivierungen stattfanden, ohne dass es überhaupt zu Landungen auf der Piste 34 gekommen wäre. Auch eine Aussprache mit der Flugsicherung brachte keine Verbesserung. Das BAZL wurde deshalb von den Verbänden der General Aviation aufgefordert, sich für eine Optimierung der Verfahren einzusetzen. Immerhin gehört die Region Balsthal zu einem der meistfrequentierten Fluggebiete für Hängegleiter und Segelflugpiloten. Positiv durfte festgestellt werden, dass sich die Piloten vorbildlich an die neuen Regelungen über dem Jura halten.

Affectation de l'impôt sur les carburants – pas tout pour la route

De grands efforts de persuasions restent à fournir au niveau politique afin qu'une votation populaire sur la modification de l'article 86 de la Constitution soit fructueuse, c'est-à-dire qu'elle mène à ce que l'impôt sur les huiles minérales soit reversé au bénéfice de l'aéronautique. Le risque que les sommes prélevées soient allouées à tort à d'autres postes de dépenses d'ordre général n'est toujours pas écarté. Les explications politiques circonstanciées à ce sujet fournies par AEROSUISSE et ses associations ont au moins mené à ce que le principe d'affectation obligatoire ne soit plus remis en cause, seules ses modalités.

ILS 34 Bâle secteurs TMA – Espace aérien flexible pour qui?

Les expériences des atterrissages en piste 34, guidés par ILS depuis mars 2008, ont été décevantes pour l'aviation générale, en particulier pour le vol libre et les planeurs. La fameuse «utilisation flexible de l'espace aérien» annoncée

ne s'est pas avérée. Trop nombreuses au départ, les restrictions ont suscité des critiques. Les utilisateurs ont surtout déploré la fréquence élevée et la durée disproportionnée des activations des secteurs tango 1 à 3 de Bâle, de même que les activations préventives par vent du sud. A en juger par les statistiques fournies par la navigation aérienne française, il est apparu que des activations ont été déclenchées à maintes reprises sans pourtant s'ensuivre d'atterrissages en piste 34. Même un entretien avec la navigation aérienne n'a pas permis d'apporter d'amélioration. L'OFAC a donc été prié par les associations de l'aviation générale d'entreprendre des démarches en vue d'optimiser les procédures. La région de Balsthal est l'une des zones aériennes les plus fréquentées par les pilotes de vol libre et les vélivoles. Constatation positive: les pilotes ont parfaitement respecté les nouvelles dispositions de survol du Jura.



Daniel Gaus



Risiko-Management und Versicherungen

Spartenübergreifende Perspektive

Finanzdienstleister erbringen seit Jahrzehnten einen wesentlichen Beitrag zu Gunsten der Luft- und Raumfahrtindustrie. Mit der 2007 neu gegründeten Fachkommission Risiko-Management und Versicherungen führte die AEROSUISSE eine spartenübergreifende Perspektive ein, welche primär die Schaffung und Erhaltung von nachhaltigen Vorteilen für Verbandsmitglieder bezweckt.

Unsere Versicherungslösungen

Die Unterzeichnung von zwei Rahmenverträgen durch die AEROSUISSE ermöglichte Mitgliedern den Zugang zu vorteilhaften Konditionen. Dies einerseits bei klassischen kollektiven Personenversicherungen (Unfall, Unfallzusatz, Krankentaggeld) und andererseits bei Privatversicherungen (Motorfahrzeug, Haushalt, Gebäude etc.) für Mitarbeiter bzw. Mitarbeiterinnen der Mitgliedunternehmen.

Gestion du risque et assurances

Perspectives transversales

Les prestataires de services financiers prêtent concours au secteur aéronautique et spatial depuis des décennies. En créant en 2007 la commission spécialisée Gestion du risque et assurances, AEROSUISSE a ouvert de nouvelles perspectives transversales se traduisant surtout par des avantages durables pour les membres de la Fédération.

Nos solutions d'assurance

AEROSUISSE a négocié deux contrats-cadre offrant à ses membres des conditions d'assurance avantageuses. Ces contrats portent d'une part sur des assurances collectives classiques (accident, complément accident, indemnités journalières de maladie), d'autre part sur des assurances privées (automobile, ménage, immobilière) destinées à l'ensemble des collaborateurs des sociétés membres.

Vorteile im Fokus

Nebst der Gewissheit sorgfältig ausgearbeiteter Vertragsbestandteile belegten Beispiele mit Mitgliedern das massive Prämieneinsparungspotenzial von bis zu 40 Prozent. Die gebündelte Kaufkraft auf Verbandsstufe durch einen gemeinsam koordinierten Einkauf wurde somit monetär umgehend messbar. Nicht nur der Vertragsabschluss, sondern bereits der Vergleich mit den bestehenden Verträgen sorgte dabei für Transparenz und erlaubte gar Verhandlungsspielraum mit bestehenden Versicherern.

Der Wechsel des Versicherungsträgers sollte vor allem im Unternehmensbereich frühzeitig geplant sein und reduziert sich kaum auf den Vergleich von Prämienkosten. Die AEROSUISSE ist überzeugt, mit den beiden Versicherungsgesellschaften «CSS Versicherung» und «Zurich Connect» marktführende und professionelle Partner zu präsentieren, welche den wesentlichsten Ansprüchen der Mitglieder gerecht werden. Nutzen Sie die Gelegenheit einer unverbindlichen Anfrage. Weitere Informationen unter: www.aerosuisse.ch/mitglieder

Objectif avantages

Certains exemples concrets ont démontré non seulement l'intérêt de négocier scrupuleusement certains points contractuels, mais aussi la possibilité de réaliser des économies sur les primes pouvant parfois atteindre les 40 pour cent. La coordination des achats au niveau de la Fédération a entraîné une hausse financièrement quantifiable du pouvoir d'achat des sociétés membres. La négociation de nouveaux contrats, de même que la simple comparaison de prestations, ont engendré une plus grande transparence et accru la marge de manœuvre des contractants auprès des assureurs.

Un changement d'assureur doit être planifié suffisamment à l'avance par l'entreprise. Il ne se réduit pas à la simple comparaison du montant des primes. AEROSUISSE est persuadée d'avoir trouvé auprès de «CSS Assurance» et de «Zurich Connect» deux partenaires leaders sur le marché, réputés pour leur professionnalisme, à même de répondre aux attentes les plus spécifiques des compagnies membres. N'hésitez pas à leur demander des devis sans engagement. Informations complémentaires sur: www.aerosuisse.ch/membres



Markus Kälin

Flugzeugindustrie

Schweizer Aviatikindustrie im Allzeithoch

Die weltweit gute konjunkturelle allgemeine Lage hat auch direkt den Geschäftsgang der schweizerischen Luftfahrt-industrie begünstigt. Die hoch spezialisierten schweizerischen Herstellerbetriebe wie auch die gesamte Unterhaltsindustrie, welche grossmehrheitlich ihre Produkte und Dienstleistungen an Abnehmer im Ausland anbieten, konnten im Jahre 2007 dank hoher Qualität und Liefertreue Rekordumsätze verzeichnen. Vielerorts sind die Betriebe an deren Kapazitätsgrenzen gestossen; dies einerseits als Folge von nur limitiert verfügbarer Produktionsinfrastruktur und andererseits mangels qualifiziertem Fachpersonal. Der Druck auf die Margen als Folge des Dollarkurszerfalls konnte durch Effizienzsteigerungen zum Teil aufgefangen werden und schmälerte die Ergebnisse teilweise beträchtlich.

Verbesserung der internationalen Konkurrenzfähigkeit

Damit die Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt-industrie im internationalen Umfeld verbessert werden kann, hat sich die AEROSUISSE denn auch für günstige Rahmenbe-

Industrie aéronautique

L'industrie aéronautique affiche des résultats record

La conjoncture mondiale positive s'est directement répercutee sur les activités de l'industrie aéronautique suisse. Les fabricants de composants spécifiques de même que l'ensemble des sociétés de maintenance – proposant essentiellement leurs produits et services à des entreprises étrangères – ont enregistre des résultats record en 2007 grâce à la qualité de leurs prestations et à leur ponctualité. De nombreuses sociétés ont atteint leur limite de capacité, les infrastructures de production et le personnel qualifié faisant défaut. La pression sur les marges induite par la chute du cours du dollar n'a pu être que partiellement compensée par une amélioration du rendement. Elle a dans certains cas sérieusement grevé les recettes.

Amélioration de la compétitivité internationale

AEROSUISSE s'est engagée pour l'obtention de conditions-cadre permettant l'accroissement de la compétitivité de l'industrie aéronautique suisse à l'international. La Fédération a clairement pris position contre la nouvelle Ordonnance sur



dingungen eingesetzt. Im Zentrum dieser Bemühungen stand die Einsprache gegen die vom BAZL vorgeschlagene neue Gebührenverordnung, welche zum Teil massiv höhere Gebühren für Dienstleistungen des BAZL vorsah. Im Weiteren wurde das BAZL auch immer wieder darauf hingewiesen, in der Schweiz nicht strengere Normen anzuwenden als dies durch ausländische Behörden praktiziert wird.

Aufnahme der Raumfahrtindustrie in die AEROSUISSE

Seit über 30 Jahren sind Schweizer Unternehmen im international hart umkämpften Raumfahrtmarkt mit Spitzentechnologien äusserst erfolgreich tätig. Um auch die Interessen dieser Sparte besser vertreten zu können, hat sich die AEROSUISSE entschlossen, zukünftig einen Spartenvertreter im Vorstand aufzunehmen. Mit einem Besuch der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt wurde im Frühsommer 2008 das Thema Raumfahrt innerhalb der AEROSUISSE erfolgreich gestartet.

les émoluments de l'OFAC qui prévoyait une nette augmentation des charges liées aux prestations de l'OFAC. La Fédération a par ailleurs réitéré à maintes reprises auprès de l'OFAC l'opinion selon laquelle la Suisse ne devrait pas appliquer des normes plus contraignantes que celles auxquelles se conforment les autorités de l'aviation civile étrangères.

Accueil de l'industrie aérospatiale au sein d'AEROSUISSE

Les entreprises suisses sont présentes depuis plus de 30 ans sur le marché international très concurrentiel de l'aérospatiale auquel elles offrent des technologies de pointe fort appréciées. Afin de mieux représenter les intérêts de cette branche économique, AEROSUISSE a convié l'un de ses représentants à siéger en son comité de direction. Le thème de l'aérospatiale a été abordé avec succès au sein d'AEROSUISSE dans le cadre d'une visite du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatial au début de l'été 2008.

Mangel an Fachpersonal

Der Luft- und Raumfahrtindustrie in der Schweiz mangelt es seit Jahren an höherem Fachpersonal und Ingenieuren, da in der Schweiz mit Ausnahme von Luftfahrzeugmechanikerlehrgängen zu wenig Ausbildungsmöglichkeiten für Fachspezialisten bestehen. Die AEROSUISSE hat mit ihrem Bekenntnis zu Bildung und Forschung in der Schweiz klare Zeichen gesetzt und damit den Grundstein für eine breitere aviatische Ausbildungstätigkeit geschaffen. Davon wird die schweizerische Aviatikindustrie zukünftig sicherlich profitieren können.

Pénurie de personnel qualifié

L'industrie aéronautique et aérospatiale suisse manque depuis des années de personnel qualifié et d'ingénieurs étant donné que la Suisse offre trop peu de possibilités de formation pour des spécialistes du secteur, exception faite de celles qui se destinent aux mécaniciens d'avions. AEROSUISSE s'est nettement engagée en faveur de la formation et de la recherche en Suisse, préparant le terrain en vue d'un élargissement des formations dont l'industrie aéronautique profitera certainement à l'avenir.



Kurt Howald



Geschäftsstelle

Trotz der kontinuierlichen Ausweitung der Aktivitäten der AEROSUISSE wird ihre Geschäftsstelle nach wie vor im Teilzeitmandat geführt. Im Berichtsjahr war sie an vielen Fronten engagiert. Aus den zahlreichen Tätigkeiten seien die wichtigsten nachstehend erwähnt.

Vernehmlassungen und Eingaben ans Parlament

- Vernehmlassung zur Schaffung der verfassungsrechtlichen Grundlagen für die zweckgebundene Verwendung der Erträge aus den Mineralölsteuern auf Inlandflügen für Aufgaben der Luftfahrt: Unter anderem forderte die AEROSUISSE, es seien weder hoheitliche noch bereits bestehende Aufgaben des Bundes aus diesen Mitteln zu finanzieren. Zu Anlass der Beratung dieser Vorlage durch den Nationalrat in der Wintersession 2007 erhielten überdies die Parlamentarier ein von der Geschäftsstelle verfasstes Positionspapier.
- Vernehmlassung zur Verordnung über die Gebühren des BAZL: Die AEROSUISSE wandte sich namentlich gegen die

Secrétariat

Bien que les activités d'AEROSUISSE ne cessent de s'étendre, le secrétariat de la Fédération n'est toujours exercé qu'à temps partiel. Il s'est engagé sur plusieurs fronts pendant la période sous revue. Voici la liste des principales affaires traitées en 2007:

Mises en consultation et requêtes au Parlement

- Consultation sur l'élaboration des principes du droit fédéral concernant l'affectation des recettes fiscales sur les huiles minérales prélevées sur les vols intérieurs, en considération des dépenses des transports aériens: AEROSUISSE a notamment insisté sur le fait que ces fonds ne doivent pas être employés pour des tâches incomptant déjà à la Confédération. Le secrétariat d'AEROSUISSE a fait parvenir une prise de position aux parlementaires confrontés à ce débat en Conseil national (session d'hiver 2007).
- Consultation concernant l'Ordonnance sur les émoluments de l'OFAC: AEROSUISSE s'est élevée contre l'augmentation massive des redevances et a demandé une révision des principes de base.
- Utilisation des dossiers d'enquête sur les accidents d'avion: AEROSUISSE a protesté par requête au Bureau d'enquête sur les accidents d'avion (BEAA) contre l'évolution récente des pratiques, en montrant les effets néfastes pour la «cul-



massive Erhöhung der Gebühren und verlangte eine grundlegende Überarbeitung der Vorlage.

- Verwendung von Akten aus Flugunfalluntersuchungen: In einer Eingabe an das Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) protestierte die AEROSUISSE gegen die jüngsten Entwicklungen in diesem Bereich und wies auf die kontraproduktiven Folgen für die Sicherheitskultur hin; kritisiert wurde auch die vorgesehene Abschaffung der eidgenössischen Flugunfallkommission (EFUK).
- Vernehmlassung zur Revision des Mehrwertsteuergesetzes (MWSTG): Hier unterstützte die AEROSUISSE die Vorschläge der Swiss International Airports Association (SIAA) zur Schaffung der gesetzlichen Grundlagen für die Einführung des «Arrival Duty Free». Zudem wurde ein Positionspapier der AEROSUISSE zum zollfreien Einkauf für ankommende Passagiere verschiedenen Parlamentariern und Kommissionsmitgliedern zugestellt.
- Vernehmlassung zu den Änderungen der Verordnung der Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) und dem Erlass einer Verordnung des UVEK über die Aufgaben des Flugplatzlei-

ters: In dieser sehr detaillierten Stellungnahme wandte sich die AEROSUISSE namentlich gegen die zunehmenden Auflagen und einschränkenden Vorschriften im Bereich der Infrastruktur und die daraus entstehenden administrativen Umtriebe. Sie verlangte eine maximale Ausnutzung der nationalen Handlungsmarge durch die Behörden bei der Umsetzung internationaler Normen ins schweizerische Recht.

- Im Rahmen der Beratung der parlamentarischen Initiative von Nationalrat Hegetschweiler zu den Verfahrensgarantien bei Entschädigungsfordernungen wegen Fluglärm (02.418) wurde zusammen mit den Verbänden der Infrastruktur ein Positionspapier erarbeitet, welches an die zuständigen parlamentarischen Kommissionen sowie die Mitglieder beider Kammern gerichtet wurde.

Parlamentarische Gruppe Luft- und Raumfahrt: gutbesuchte Veranstaltungen

Der Sekretär der AEROSUISSE führt ebenfalls das Sekretariat der parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGL)

ture de la sécurité». La Fédération a notamment critiqué le projet de suppression de la Commission fédérale sur les accidents d'aviation.

- Consultation sur la révision de la Loi sur la TVA (LTVA): AEROSUISSE soutient les propositions de Swiss International Airports Association (SIAA) concernant l'élaboration des principes juridiques s'appliquant au «Duty Free» à l'arrivée. AEROSUISSE a également fait parvenir à divers parlementaires et membres de commissions une prise de position concernant les achats dédouanés pour les passagers à l'arrivée.
- Consultation sur la révision de l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA) et une requête d'Ordonnance du DETEC sur les tâches des directeurs d'aérodromes: dans cette prise de position très détaillée, AEROSUISSE s'est élevée contre l'accroissement des frais et l'aspect contraincant de la réglementation concernant les infrastructures, entraînant une surcharge administrative. La Fédération a exigé l'optimisation de la marge de manœuvre nationale par les autorités lors de l'adaptation des normes internationales au droit suisse.
- Dans le cadre de l'instruction de l'initiative parlementaire du Conseiller national Hegetschweiler portant sur les garanties de procédure de l'indemnisation pour nuisances sonores dues au trafic aérien (02.418) a été rédigé, en

collaboration avec les syndicats, l'ébauche d'une prise de position qui a été transmise aux commissions parlementaires responsables ainsi qu'aux membres des deux Chambres.

Groupe parlementaire aéronautique et aérospatial: des manifestations fréquentées

Le secrétaire d'AEROSUISSE assume également le secrétariat du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatial (GPA) des Chambres 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, très fréquentées (parfois plus de 30 parlementaires) ont eu lieu pendant la période sous revue:

- Session de printemps 2007: l'Initiative de plafonnement dans le canton de Zurich ou la relégation en 2^e ligue de la place aérienne et économique suisse (Christoph Franz, CEO de SWISS, Gerold Bührer, Conseiller national et Président d'economiesuisse; Rita Fuhrer, Conseillère d'Etat, Directrice de l'économie publique du canton de Zurich)
- Session d'été 2007: l'impact des transports aériens sur le climat et les réponses possibles (Helmut Richter, Rolls-Royce Deutschland Ltd. & Co. KG; Johannes Staehlin, professeur EPF Zurich)



der Eidgenössischen Räte. Er organisiert in dieser Funktion jährlich drei oder vier Informationsveranstaltungen für die eidgenössischen Parlamentarier während den Sessionen in Bern. Im Berichtsjahr fanden folgende sehr gut beachtete Anlässe (zum Teil über 30 Parlamentarier anwesend) statt:

- Frühjahrssession 2007: Die Plafonierungsinitiative im Kanton Zürich – Relegation des Luftfahrt- und Wirtschaftsstandortes Schweiz in die zweite Liga (Dr. Christoph Franz, CEO SWISS; Nationalrat Gerold Bührer, Präsident economiesuisse; Regierungsrätin Rita Fuhrer, Volkswirtschaftsdirektorin Kanton Zürich)
- Sommersession 2007: Der Einfluss der Luftfahrt auf das Klima und die Antworten darauf (Dr. Helmut Richter, Rolls-Royce Deutschland Ltd. & Co. KG; Prof. Johannes Staehlin, ETH Zürich)
- Herbstsession 2007: Die Infrastruktur der Luftfahrt und die Spezialfinanzierung Luftverkehr/Revision Artikel 86 der Bundesverfassung (Josef Felder, Präsident SIAA und CEO unique; Dr. Pierre Moreillon, Sekretär Schweizer Flugplatzverein und Ehrenpräsident der AEROSUISSE)

- Session d'automne 2007: l'infrastructure de l'aviation et le financement spécial du trafic aérien / révision de l'article 86 Constitution (Josef Felder, Président de SIAA et CEO de unique; Pierre Moreillon, Secrétaire de l'Association suisse des aérodromes et Président d'honneur d'AEROSUISSE)

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 (Administration, Parlement, commissions). Il suppose la surveillance régulière des affaires politiques au niveau de l'Administration et des institutions parlementaires, de même que 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 de l'Union suisse des arts et métiers. Les instances dirigeantes d'AEROSUISSE sont informées le plus tôt possible par le secrétaire – au moyen des «AWACS-Factsheets» – des affaires aéro-politiques ainsi que des activités du Parlement et de ses commissions. En 2007, le secrétaire a publié 21 «AWACS-Factsheets».

AWACS – Früherkennung des politischen Handlungsbedarfs

Ziel des Konzeptes «AWACS» ist es, frühzeitig auf politische Entwicklungen im Bereich der Politik (Verwaltung, Parlament, Kommissionen) reagieren zu können. Dies bedingt eine regelmässige Überwachung der politischen Geschäfte auf Ebene der Verwaltung und der parlamentarischen Institutionen. Hinzu kommt das Schmieden und Pflegen von sach-orientierten Allianzen und Kontakten mit befreundeten Organisationen und Institutionen aus der Welt der Wirtschaft und Politik. Der Sekretär vertritt die Interessen der Luftfahrt in verschiedenen Gremien, unter anderem der Verkehrs-kommission des Schweizerischen Gewerbeverbandes. Die leitenden Organe der AEROSUISSE werden vom Sekretär mittels «AWACS-Factsheets» in einem möglichst frühzeitigen Stadium über politische Luftfahrtgeschäfte sowie die Tätigkeit von Parlament und Kommissionen informiert; im Berichtsjahr redigierte der Sekretär 21 «AWACS-Factsheets».

Perspectives du trafic aérien – risques et opportunités

Le 7^e FORUM DE L'AVIATION s'est une fois de plus déroulé conjointement à l'assemblée générale, le 27 septembre 2007, au Musée suisse des transports de Lucerne. Des allocutions ont été prononcées par Jean-Daniel Gerber (Secrétaire d'État, Directeur du SECO), Gerold Bührer (Conseiller national, Président d'economiesuisse), Raymond R. Cron (Directeur de l'Office fédéral de l'aviation civile), Ulrich Schumann (professeur, Directeur du Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) et Detlef Reimers (Airbus Allemagne, Recherche et Technologie). Au terme des allocutions, cet éminent panel de conférenciers s'est entretenu des risques et opportunités pour les transports aériens lors d'une table ronde animée par Peter Marthaler (Directeur de la communication d'entreprise de La Mobilière et journaliste spécialisé dans l'aviation). Le FORUM DE L'AVIATION, organisé sous mandat par un prestataire externe, a été sponsorisé par SR Technics, SWISS, VZ Aviation Insurance Services et le Musée suisse des transports. Le nombre de participants n'a fait que croître au fil des années, atteignant près de 300 personnes en 2007. Au terme de la manifestation, a été décerné pour la troisième fois l'AEROSUISSE AVIATION AWARD. Le bénéficiaire en 2007 en a été Bruno Bagnoud, en hommage à son rôle de pionnier dans le domaine du sauvetage aérien privé en montagne.



Perspektiven des Luftverkehrs – Risiken und Chancen

Das 7. FORUM DER LUFTFAHRT fand wiederum zusammen mit der Generalversammlung am 27. September 2007 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern statt. Die Impulsreferate hielten Staatssekretär Jean-Daniel Gerber (Direktor SECO), Nationalrat Gerold Bührer (Präsident economiesuisse), Raymond R. Cron (Direktor Bundesamt für Zivilluftfahrt), Prof. Dr. Ulrich Schumann (Direktor Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) sowie Detlef Reimers (Airbus Deutschland, Forschung und Technologie). Im Anschluss daran diskutierte dieses hochkarätige Referentenpanel unter der professionellen Leitung von Peter Marthaler (Leiter Unternehmenskommunikation Mobiliar Versicherung, Aviatikjournalist) über die kommenden Risiken und Chancen des Luftverkehrs.

Dieses FORUM DER LUFTFAHRT, welches von einem beauftragten externen Dienstleistungsunternehmen organisiert wird, war von SR Technics, SWISS, VZ Aviation Insurance

Services sowie dem Verkehrshaus der Schweiz unterstützt worden. Die Teilnehmerzahl hat sich im Laufe der Jahre stetig erhöht und betrug nun rund 300 Teilnehmer.

Im Anschluss an die Veranstaltung wurde bereits zum dritten Mal der AEROSUISSE AVIATION AWARD verliehen. Preisträger 2007 war Bruno Bagnoud, als Anerkennung für seine Pioniertätigkeit im Bereich der privaten Gebirgsrettungsfliegerei.

Wachsende Mitgliederzahl

Wiederum sind neue Mitglieder zur AEROSUISSE gestossen: Bei Drucklegung dieses Berichts gehören dem Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt nun 138 Firmen und Organisationen an. Hervorzuheben ist insbesondere der Beitritt der Organisation der schweizerischen Raumfahrtindustrie, der Swiss Space Industries Group (SSIG).

Augmentation des membres

De nouveaux membres ont rejoint AEROSUISSE. Au moment de l'impression de ce rapport, la Fédération comptait 138 entreprises et organisations en rapport avec l'aéronautique et l'aérospatiale. Signalons principalement l'adhésion de l'organisation de l'industrie aérospatiale suisse: Swiss Space Industries Group (SSIG).



Hansjörg Bürgi



Kommunikation

AEROSUISSE-Website immer gefragter

Immer mehr Personen rufen unsere Website www.aerosuisse.ch auf, um sich über die AEROSUISSE, ihre Stellungnahmen oder ihre Mitglieder zu informieren. Mittlerweile ist auch dem Wunsch der Romandie entsprochen worden, und die Infos auf www.aerosuisse.ch sind auch Französisch abrufbar. Auf der Website findet man zudem die Presseausschnitte, in denen die AEROSUISSE erwähnt wird.

Luftfahrt und Umwelt im Fokus des FORUM

Das Interesse der Medien am FORUM DER LUFTFAHRT am 27. September 2007 war wiederum sehr gross. Dies ist auch auf die hochkarätigen Referenten und das brennende Thema «Luftfahrt und Umwelt» zurückzuführen.

Der Luftverkehr verursacht zwar nur zwei Prozent der globalen CO₂-Emissionen. Trotzdem seien die Politik, die Flugsicherung, Airlines und Flugzeug- und Triebwerkshersteller gefordert, im Klimaschutz noch aktiver zu werden. Dieses Fazit

zogen Politiker und Fachleute am FORUM DER LUFTFAHRT. Unter anderen Jean-Daniel Gerber, Direktor des Staatssekretariates für Wirtschaft (SECO) und economiesuisse-Präsident Nationalrat Gerold Bührer.

Viel beachtete Medienmitteilungen

Zudem veröffentlichte die AEROSUISSE im 2007 insgesamt sieben Medienmitteilungen zu den Themen Zürcher Plafonierungsinitiative, gegen neue Gebühren, zur Umweltbelastung und Klimaschutz, zu den Security-Kosten und zum positiven Entscheid des Nationalrates in Sachen Treibstoffsteuer aus dem Inlandflugverkehr. Auch der in einer Auflage von über 10 000 Stück gedruckte AEROSUISSE LETTER stiess bei den Mitgliedern auf ein ebenso gutes Echo wie der illustrierte Jahresbericht und das VADEMECUM 2007 mit den Fakten zur Schweizer Luft- und Raumfahrt.

Communication

Le site Internet d'AEROSUISSE est de plus en plus visité

Les internautes sont de plus en plus nombreux à consulter notre site www.aerosuisse.ch pour y glaner des informations sur AEROSUISSE, ses prises de position ou ses membres. La Suisse romande a entre-temps exprimé le souhait d'y trouver des informations en français. Le site présente également des coupures de presse dans lesquelles AEROSUISSE est citée.

Transports aériens et environnement: le point de mire du FORUM

Les représentants des médias se sont de nouveau montrés très intéressés par le FORUM DE L'AVIATION du 27 septembre 2007. Le succès de cette rencontre annuelle s'explique par le profil des intervenants et la pertinence du thème choisi: «Aviation et environnement».

Les transports aériens ne sont responsables que de deux pour cent des émissions globales de CO₂. Cela n'empêche pas les politiciens, la sécurité aérienne, les compagnies de même que les avionneurs et fabricants de moteurs de se pencher encore plus activement sur la protection climatique. C'est ce qu'ont affirmé politiciens et experts lors du FORUM DE L'AVIATION, notamment Jean-Daniel Gerber, Directeur du secrétariat d'État à l'économie (SECO), Gerold Bührer, Président d'economiesuisse et Conseiller national.

Des communiqués de presse très lus

AEROSUISSE a publié en 2007 sept communiqués de presse sur l'initiative de plafonnement, les nouvelles redevances, la pollution et la protection climatique, les coûts liés à la sûreté ainsi que la décision positive du Conseil national en matière d'imposition des huiles minérales sur les vols internes. Tirée à plus de 10 000 exemplaires, l'AEROSUISSE LETTER a trouvé auprès des membres un écho aussi favorable que le rapport annuel illustré et l'édition 2007 du VADEMÉCUM, présentant les faits et chiffres de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses.



AEROSUISSE Organigramm

Stand: 1. Januar 2008

Generalversammlung Assemblée générale		
Vorstand / Comité Paul Kurrus, Präsident		
Dr. Roland Bentele Kommission für Bildung und Forschung	Dr. Dieter Neupert* Business Aviation, Vizepräsident	Kurt Howald Sekretariat
Alois Schneider Ausbildungsdelegierter	Gaudenz Ambühl* Kommerzielle Luftfahrt	Hansjörg Bürgi Medienbeauftragter
Daniel Gaus Kommission Risikomanagement und Versicherungen	Dr. Roland Bentele Kommission für Bildung und Forschung	
Dr. Dieter Neupert* Rechtskonsulent	Robert Deillon* Flughäfen und Flugplätze	
	Hanspeter Denzler Schweizerischer Hängegleiter-Verband SHV	
	Philippe Hauser Aircraft Owners and Pilots Association AOPA	
	Peter Huber Swiss Aeronautical Industries Group SAIG	
	Markus Kälin* Flugzeugindustrie und Raumfahrt	
	Felix Kiser* Aero-Club der Schweiz	
	Davide Pedrioli Delegato per l'aviazione civile	
	Markus Seiler Chartergesellschaften	
	Adrian Stäger Swiss Helicopter Association SHA	
	Walter Stünzi Rettungsflugwesen	
	Daniel Weder* Flugsicherung	

* Diese Vorstandsmitglieder gehören auch dem Ausschuss an



Der Vorstand Le comité de direction

Ehrenpräsidenten/Présidents d'honneur

Dr. Moreillon Pierre, Rechtsanwalt
Ehrenpräsident (1)

Wyler Ernst, alt Korpskommandant
Ehrenpräsident (2)

Ausschuss/Comité exécutif

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

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

Ambühl Gaudenz, COO SWISS, Member of the
Management Board, Kommerzielle Luftfahrt (5)

Deillion Robert, Direktor Aéroport International
de Genève (AIG), Präsident der SIAA, Flugplätze (6)

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

Weder Daniel, CEO skyguide,
Flugsicherung (8)

Kälin Markus, Executive Assistant to the Chairman
Pilatus Flugzeugwerke AG, Unterhalt / Hersteller (9)

Howald Kurt,
Sekretär (10)

Vorstand/Comité

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

Huber Peter, CEO Vibro Meter SA,
Swiss Aeronautical Industries Group SAIG (12)

Hauser Philippe, CEO AOPA,
General Aviation, AOPA (13)

Stäger Adrian, Sekretär Swiss Helicopter Association SHA,
Helikopterbetriebe (14)

Pedrioli Davide, Delegato cantonale aviazione civile,
Region Südschweiz (15)

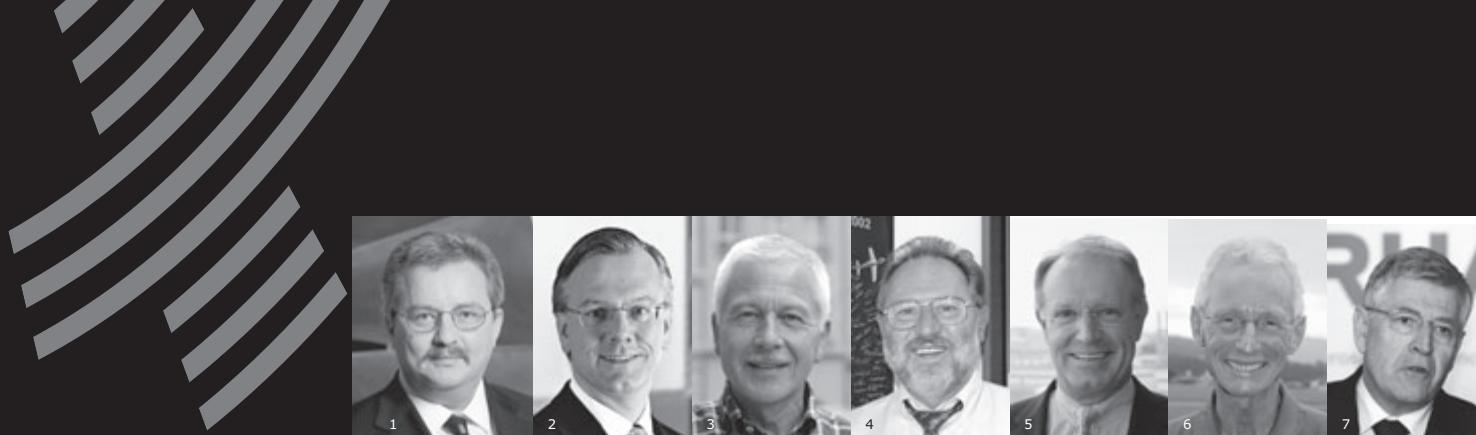
Seiler Markus, Aviation Consultant,
SCAG Aviation Consulting, Charter (16)

Stünzi Walter, PR-Leiter REGA,
Rettungsflugwesen (17)

Bürgi Hansjörg, Medienbeauftragter
(Gast im Vorstand) (18)

Dr. Bentele Roland, Head of Human Resources
unique (Flughafen Zürich AG), Kommission Bildung
und Forschung (19)

Gaus Daniel, Branch Manager Zurich, Global Aerospace
Underwriting Managers, Kommission Risiko-Management und
Versicherungen (Gast im Vorstand) (20)



Stimmen zur AEROSUISSE

«SR Technics ist der grösste flugtechnische Arbeitgeber in der Schweiz und gehört weltweit zu den führenden unabhängigen Anbietern von technischen Dienstleistungen in der Aviatik. Unser Schweizer Standort bietet viele Vorteile, stellt uns aber im internationalen Wettbewerb auch vor Herausforderungen. Zur Sicherung der schweizerischen Aviatikindustrie und ihren Arbeitsplätzen ist es für SR Technics wichtig, dass unsere Anliegen bei Behörden und Politik gut vertreten sind.

AEROSUISSE spielt dabei eine wichtige Rolle.» *Bernd Kessler, CEO SR Technics (1)*

«Die AEROSUISSE ist für uns ein sehr wichtiger Partner, weil sie sich auf dem politischen Parkett für bessere Rahmenbedingungen für die Schweizer Luftfahrt einsetzt, und hier gibt es noch gemeinsam viel zu tun.» *Dr. Christoph Franz, CEO Swiss International Air Lines (2)*

«Die AEROSUISSE ist ein wichtiger, politisch aktiver Dachverband mit der anspruchsvollen Aufgabe, die unterschiedlichen Interessen innerhalb der Schweizer Luftfahrt zu koordinieren. Der Aero-Club der Schweiz ist Mitglied und vertritt als Dachverband der Leichtaviatik primär die Anliegen des VFR-Verkehrs und Luftsportes und schätzt die konstruktive Zusammenarbeit. Aktive politische Verbandsarbeit ist wichtiger denn je.» *Beat Neuenschwander, Zentralpräsident des Aero-Clubs der Schweiz (3)*

«AEROSUISSE setzt sich konsequent für eine nachhaltige Entwicklung der schweizerischen Luft- und Raumfahrtindustrie ein.» *Oscar J. Schwenk, VR-Präsident Pilatus Flugzeugwerke AG (4)*

«Wir begrüssen die aktive Rolle der AEROSUISSE und ihren Einsatz zugunsten besserer Rahmenbedingungen für die Schweizer Luftfahrt.» *Thomas E. Kern, CEO unique, Flughafen Zürich AG (5)*

«Luftfahrtorganisationen vereinigt euch! Meiner Ansicht nach müssen wir acht geben, dass wir Fliegende uns nicht auseinander dividieren. Die AEROSUISSE kann dabei eine wichtige Rolle einnehmen.» *Divisionär Markus Gygax, Kommandant ad interim Schweizer Luftwaffe (6)*

«Die AEROSUISSE nimmt als Dachverband die Interessen der schweizerischen zivilen Luft- und Raumfahrt eine bedeutende Rolle wahr. Für die RUAG ist dabei wichtig, dass auch die Industrieinteressen vertreten werden.» *Toni J. Wicki, CEO und VR-Delegierter RUAG Holding AG (7)*

A propos d'AEROSUISSE

«SR Technics est en Suisse le plus gros employeur dans le domaine technique aéronautique, et l'un des principaux prestataires internationaux du secteur. Son implantation en Suisse s'accompagne de nombreux avantages tout en représentant de véritables défis en termes de compétitivité. Il est essentiel que nos intérêts soient correctement défendus auprès des instances officielles et du monde politique afin de garantir l'existence de l'industrie aéronautique suisse et la pérennité de ses emplois. AEROSUISSE joue un rôle capital sur ce plan.» *Bernd Kessler, CEO SR Technics (1)*

«AEROSUISSE est pour nous un partenaire très utile, s'engageant sur le plan politique en vue de conditions générales plus favorables à l'aéronautique suisse. Un vaste sujet pour lequel il reste encore fort à faire.» *Dr. Christoph Franz, CEO Swiss International Air Lines (2)*

«AEROSUISSE est une fédération de poids, engagée sur le plan politique, dont la tâche ambitieuse consiste à coordonner les divers intérêts du secteur aéronautique suisse. L'Aero-Club de Suisse en est membre et représente avant tout, en qualité d'association faîtière de l'aviation légère, les intérêts du trafic VFR et du sport aérien. Notre association ne peut que se féliciter de son partenariat constructif avec AEROSUISSE dont l'engagement sur le plan politique est plus important que jamais.» *Beat Neuenschwander, président central de l'Aero-Club de Suisse (3)*

«AEROSUISSE s'engage fermement en faveur du développement durable de l'industrie aéronautique et aérospatiale suisse.» *Oscar J. Schwenk, président du CA de Pilatus Flugzeugwerke SA (4)*

«Nous saluons le rôle actif d'AEROSUISSE et son engagement en faveur de meilleures conditions générales pour l'aviation suisse.» *Thomas E. Kern, CEO unique, Aéroport de Zurich SA (5)*

«Associations aéronautique, regroupez-vous! Nous devons impérativement, selon moi, veiller à ne pas nous diviser. AEROSUISSE peut jouer un rôle pivot sur ce point.» *Divisionnaire Markus Gygax, commandant des Forces aériennes suisses ai. (6)*

«AEROSUISSE assume un rôle essentiel en qualité de fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale. Pour RUAG, il importe que les intérêts de l'industrie soient également défendus.» *Toni J. Wicki, CEO et délégué du CA de RUAG Holding SA. (7)*

Erfolgsrechnung und Budget vom 1.Januar bis 31.Dezember 2007

Comptes de résultats et budget du 1er janvier au 31 décembre 2007

	2006	Budget 2006	2007	Budget 2007
Ertrag/Produits				
Mitgliederbeiträge/Cotisations des membres	391.086,00	305.500,00	407.243,00	355.000,00
Zinsen und WS-Ertrag/Intérêts et produit des titres	4.034,17	2.000,00	3.600,63	3.000,00
Übriger Ertrag/Autres produits	6.932,45	–	4.126,70	–
Titel Kursdifferenz/Différence de cours des titres			5.744,80	–
Total Ertrag/Total des produits	402.052,62	307.500,00	420.715,13	358.000,00
Aufwand/Charges				
Honorar Präsidium/Honoraire Présidence und/et				
Honorar Auslagen des Sekretariates/				
Honoraires, debours du secrétariat	147.265,45	147.300,00	145.656,95	150.000,00
Honorar Ausbildungsdelegierter/			2.284,00	
Honoraires du délégué à la formation				
Sitzungs- und Reisespesen/Frais de séances				
et de déplacements	18.085,70	9.000,00	16.220,15	15.500,00
Veranstaltungen PGL/Manifestations GPA	9.742,30	10.000,00	15.478,30	10.000,00
Sekretariat PGL/Secrétariat GP	26.900,00	26.900,00	26.900,00	26.900,00
PC- und Bankspesen/Frais CCP et banques	546,05	400,00	2.228,05	500,00
Wertschriftenkauf/Prime sur titres	–	–	–	–
Revision/Révision	1.915,30	1.900,00	2.000,00	1.900,00
Steuern/Impôts	3.487,55	1.000,00	2.241,30	1.800,00
Öffentlichkeitsarbeit/Relations publiques	93.375,55	45.000,00	59.054,25	66.500,00
Aerosuisse Aviation Award (AAA)	6.188,20	6.000,00	6.001,70	6.000,00
Mitgliederakquisition/Acquisition membres	4.365,00	4.000,00	4.950,00	4.000,00
Forum der Luftfahrt/Forum de l'aviation	13.485,95	20.000,00	12.881,40	20.000,00
AWACS	32.280,00	32.300,00	32.280,00	32.300,00
Schiedsgerichtsverfahren/Procédure d'arbitrage	31,40	–	1.883,00	–
Beiträge an Wirtschaftsorg./cotisations à des org. économiques	5.045,78		8.905,00	8.800,00
Debitorenverluste/Pertes sur débiteurs	2.310,00		–	–
Übriger Aufwand/Frais divers	5.060,62	3.000,00	3.148,31	8.500,00
Ausserordentlicher Aufwand/Frais extraordinaires	–	–	–	–
Titel Kursdifferenz/Différence de cours des titres	–	–	16.256,00	–
Total Aufwand/Total des charges	370.084,85	306.800,00	358.368,41	352.700,00
Ergebnis/Résultat				
Total Ertrag/Total des produits	402.052,62	307.500,00	420.715,13	358.000,00
Total Aufwand/Total des charges	370.084,85	306.800,00	358.368,41	352.700,00
Ertrags-/Aufwandüberschuss (–)				
Excédent des produits/des charges (–)	31.967,77	700,00	62.346,72	5.300,00

Bilanzen per 31. Dezember 2007

Bilans au 31 décembre 2007

	2006	2007
Aktiven/Actifs		
Umlaufsvermögen/Fonds de roulement		
Postcheck/Compte de chèques postaux	95.297,27	22.907,22
Credit Suisse/Crédit Suisse	51.910,21	32.455,53
Debitor Verrechnungssteuer/Impôt anticipé	88,56	151,91
Übrige Debitoren/Autres débiteurs	12.675,90	5.888,50
- Delkredere/Ducroire	<u>-1.000,00</u>	<u>-1.000,00</u>
Aktive Rechnungsabgrenzungen/Actifs transit.	11.764,46	5.040,41
	83,00	
Anlagevermögen/Capital immobilisé		
Wertschriften/Titres	213.000,00	358.000,00
Total Aktiven/Total des actifs	<u>372.054,94</u>	<u>418.403,16</u>
Passiven/Passifs		
Fremdkapital/Capital étranger		
Kreditoren/Créanciers	30.048,80	25.130,30
Schiedsgericht/Tribunal d'arbitrage	-	-
Passive Rechnungsabgrenzungen/Passifs transitoires	35.680,00	34.600,00
Zweckgebundene Rückstellungen/Réserve affectée	<u>55.000,00</u>	<u>45.000,00</u>
	120.728,80	104.730,30
Eigenkapital/Capital propre		
Kapital per 1.1./Capital au 1.1.	219.358,37	251.326,14
Aufwandüberschuss/Excédent des charges (-)		
Ertragsüberschuss/Excédent des produits	<u>31.967,77</u>	<u>62.346,72</u>
Kapital per 31.12./Capital au 31.12.	251.326,14	313.672,86
Total Passiven/Total des passifs	<u>372.054,94</u>	<u>418.403,16</u>

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 2007 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen und statutarischen Vorschriften geprüft.

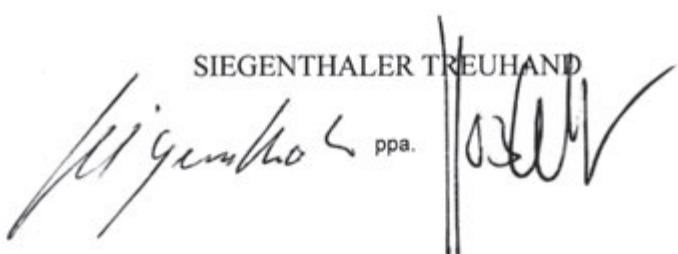
Wir stellen fest, dass

- 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, 25. März 2008

SIEGENTHALER TREUHAND



Beilagen:

- Bilanz per 31. Dezember 2007
- Erfolgsrechnung 2007

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



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

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
Airline Assistance AG, Zürich Flughafen
Air Safety Security Services LLC, Vessy
Air Service Basel AG, Basel-Flughafen
Airport Altenrhein AG, Altenrhein
Airport Buochs AG, Stans
Airport Development Partners, Lausanne
Allianz Global Corporate & Specialty, Zürich
AFS all financial solutions gmbh, Lupfig
ALPAR Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Belp
Alpine Air Support GmbH, Brütten
AMAC Aerospace Switzerland AG, Basel
AOPA Switzerland, Opfikon
Association suisse des aérodromes – Schweizer Flugplatzverein, Lausanne
Aviation Media AG, Teufen ZH
Avireal AG, Glattbrugg
AXA Winterthur Luftfahrtversicherungen, Winterthur
BAT Bodmer Lufttaxi AG, Zürich
Belair Airlines AG, Glattbrugg
Breitling SA, Grenchen
Caminada & Partner AG, Küssnacht am Rigi
Cargologic AG, Zürich-Flughafen
Cat Aviation AG, Zürich
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
Dnata Switzerland AG, Kloten
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
Flight Ops AG, Allschwil
FLUBAG Flugbetriebs AG, Neudorf
Flugschule Basel AG, Basel-Flughafen
Flugschule Eichenberger AG, Buttswil
Flybaboo SA, Genève-Aéroport
Franke Industrie, Aarburg
Gate Gourmet Switzerland GmbH, Zürich-Flughafen
General Aviation Genossenschaft Basel, Basel-Flughafen
Global Aerospace Underwriting Managers, Zurich Branch, Zürich
groWing of Switzerland GmbH, Hünenberg
Hello AG, Basel
Helog-Heliswiss AG, Küssnacht
Helvetic Airways AG, Zürich-Flughafen
Holly Ballon AG, Bremgarten
Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Bülach
Huber + Suhner AG, Pfäffikon
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, Châtel-sur-Montsalvens
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
Ressource Consulting AG, Baar
Revue Thommen AG, Waldenburg
RUAG Aerospace, Emmen
SAIG Swiss Aeronautical Industries Group, Zürich
SCAG Aviation Consulting, Rubigen
Schweiz. Gletscherpiloten-Vereinigung SGPV – Association suisse des pilotes de glaciers ASPG, Hergiswil
Schweiz. Hängegleiter-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
Seaplane Pilots Association Switzerland, Eglisau
Servair Private Charter AG, Zürich-Flughafen
Sirius AG, Zürich-Flughafen
Sim Aviatik AG, Bubendorf
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
SSIG Swiss Space Industries Group, Zürich
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 (Flughafen Zürich AG), 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
Zürich Versicherungsgesellschaft, Zürich

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



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