



AERO SUISSE

JAHRESBERICHT 2008
RAPPORT ANNUEL 2008
RESOCONTO ANNUO 2008



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?

- 141 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 Regionalf Flughäfen 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 Luftfahrtpolitik 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 2007 erzielten die Schweizer Raumfahrtunternehmen insgesamt einen Umsatz von etwa 136 Millionen Franken.

Qu'est-ce qu'AEROSUISSE?

- Quelque 141 entreprises et organisations suisses actives dans tous les domaines de l'aéronautique et de l'aérospatiale font partie d'AEROSUISSE. Il s'agit notamment:
- des compagnies aériennes régulières et des compagnies charter
 - des entreprises de l'aviation d'affaires, de l'aviation professionnelle et de l'aviation générale
 - des écoles d'aviation et des clubs sportifs aéronautiques
 - des aéroports nationaux et régionaux et de nombreux autres aérodromes
 - de toutes les plus importantes organisations de l'aviation civile helvétique
 - du contrôle du trafic aérien et des entreprises responsables des services au sol et de maintenance
 - des avionneurs et des fabricants de pièces pour avions
 - de diverses entreprises de l'industrie aérospatiale et d'autres entreprises en relation avec l'aviation

Quels sont les objectifs d'AEROSUISSE?

La Fédération faitière de l'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 faitière 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 2007, l'industrie aérospatiale suisse a réalisé un chiffre d'affaire de près de 136 millions de francs.

Inhalt	Contenu
Vorwort des Präsidenten	4 Introduction du président
Kommerzielle Luftfahrt	6 Aviation commerciale
Flugplätze und Flughäfen	9 Aérodromes et aéroports
Flugsicherung	14 Services de la navigation aérienne
General Aviation	16 Aviation générale
Risiko-Management und Versicherungen	19 Gestion du risque et assurances
Bildung und Forschung	20 Formation et recherche
Luft- und Raumfahrtindustrie	21 Industrie aéronautique et astronautique
Geschäftsstelle	24 Secrétariat
Kommunikation	28 Communication
Stimmen zur AEROSUISSE	29 À propos d'AEROSUISSE
Vorstand	30 Comité de direction
Organigramm	31 Organigramme
Erfolgsrechnung und Budget	32 Comptes de résultats et budget
Bilanzen per 31. Dezember 2008	33 Bilans au 31 décembre 2008
Bericht der Revisionsstelle	34 Rapport du poste de révision
Die Mitglieder	35 Les membres



Paul Kurrus



Vorwort des Präsidenten

Sehr verehrte Damen und Herren

Im Herbst 2008 ist die Finanzmarktkrise wie ein heftiges Gewitter über die Welt hereingebrochen und hat auf die Realwirtschaft übergreifen. Dennoch dürfen wir auf ein insgesamt gutes Geschäftsjahr zurückblicken. Im Branchenvergleich meisterte die Luftfahrtbranche hierzulande die markanten nachfrageseitigen Einbrüche und die dramatische Entwicklung bei den Treibstoffpreisen erfolgreich und hat wiederum zahlreiche neue Arbeitsplätze geschaffen.

Entsprechend ihren Zielsetzungen hat sich die AEROSUISSE wiederum schwergewichtig auf den Gebieten der Bildung, Dienstleistungen, Information, Beratung und für gute Rahmenbedingungen und Netzwerke eingesetzt. Um für die schweizerische Zivilluftfahrt günstige Rahmenbedingungen zu schaffen, hat die AEROSUISSE Einfluss auf zahlreiche Gesetzgebungsvorhaben genommen.

Ein Schwerpunkt der Verbandsarbeit bildete die politische Interessenvertretung zu Gunsten der Raumfahrt. Das Rahmenprogramm der Generalversammlung und eine gut besuchte Veranstaltung der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt setzten dabei viel beachtete Akzente. Die auf Mitgliedernutzen fokussierte Arbeit der AEROSUISSE veranlasste wiederum zahlreiche Unternehmungen zu einem Beitritt zum Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt.

Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit

Die politische Arbeit der AEROSUISSE war von bemerkenswerten Erfolgen geprägt. Bei der parlamentarischen Beratung der Spezialfinanzierung Luftverkehr stärkte das Parlament die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt, indem es, entgegen dem Antrag des Bundesrates, entschied, die hoheitlichen Sicherheitskosten weiterhin aus allgemeinen Steuermitteln zu finanzieren. Als Erfolg darf auch das Ergebnis der Vernehmlassung zum Luftfahrtgesetz gewertet werden. Nahezu einhellig wurde beispielsweise die Einführung einer neuen Aufsichtsabgabe abgelehnt. Diese neue Abgabe kommt einer neuen Steuer gleich und würde die Luftfahrt jährlich mit zusätzlichen Kosten in der Höhe von 20,9 Millionen Franken belasten. Dies

nachdem die Luftfahrt im Berichtsjahr bereits mit massiven Gebührenerhöhungen konfrontiert wurde. Statt, wie in ihrem Luftfahrtbericht vorgegeben, die Wettbewerbsfähigkeit zu fördern, würde die Landesregierung damit eine deutliche Verschlechterung der Rahmenbedingungen verursachen. Darüber hinaus machen vielen Akteuren des Luftfahrtstandortes Schweiz die zunehmende Regulierungsdichte und der damit einhergehende administrative Mehraufwand zu schaffen.

Sich umweltpolitischen Herausforderungen stellen

Der 3. Schweizerische Luftfahrtkongress in Genf leuchtete die Chancen des starken Wachstums der Luftfahrt und die umweltpolitischen Risiken aus. Dabei konnten Lösungen auf diese Herausforderung, insbesondere beim Beitrag der Luftfahrt zur Bekämpfung des Klimawandels, aufgezeigt werden. Gefährlich ist ein regional begrenztes CO₂-Emissionshandelssystem gemäss den Beschlüssen 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.

Einmalige Herausforderungen und Chancen

Im laufenden Jahr bilden die Einflussnahme auf die Teilrevision des Luftfahrtgesetzes sowie die Volksabstimmung zur Spezialfinanzierung Luftverkehr Schwerpunkte der Verbandsarbeit. Der erfolgreiche Ausgang der Volksabstimmung zur Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung wird von allen Akteuren des Luftfahrtstandortes Schweiz einen Grosseinsatz abverlangen. Gleichzeitig bildet diese Abstimmung aber auch die Chance, die Bedeutung der Luftfahrt für das Wohl unseres Landes ins Bewusstsein breiter Bevölkerungskreise zu rücken.

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 Geschäftsführer und seiner Assistentin für ihr Engagement und die ausgezeichnete Zusammenarbeit.

Mit herzlichen Grüssen

Paul Kurrus

Introduction du président

Mesdames, Messieurs,

En automne 2008, la crise des marchés financiers s'est abattue telle un violent orage sur le monde, et s'est propagée à l'économie réelle. Mais nous pouvons quand même faire la rétrospective d'un exercice globalement positif. En comparaison par branches, le secteur aéronautique a surmonté avec succès, chez nous, les baisses significatives du côté de la demande et l'évolution dramatique dans les prix des carburants, et encore une fois créé de nombreux nouveaux emplois.

Conformément à ses objectifs, AEROSUISSE s'est de nouveau intensément impliquée dans les domaines de la formation, des prestations, de l'information et du conseil, de même que pour la qualité des conditions générales et des réseaux. Et pour créer des conditions de base favorables à l'aviation civile helvétique, AEROSUISSE a exercé une influence sur de nombreux projets de législation.

Un aspect dominant du travail associatif a été la représentation politique d'intérêts en faveur de l'astronautique. Le programme d'ensemble de l'Assemblée générale, ainsi qu'une manifestation des plus suivies, par le Groupe parlementaire aéronautique et aérospatial, ont marqué ici des orientations vivement prises en considération. Le travail d'AEROSUISSE, focalisé sur l'utilité pour les membres, a de nouveau donné lieu à de nombreuses démarches d'adhésion à la fédération faîtière de l'aéronautique et de l'astronautique suisses.

Le renforcement de la compétitivité

Le travail politique d'AEROSUISSE a été marqué par de remarquables succès. Lors de la consultation parlementaire sur le Financement spécial pour le transport aérien, le Parlement a consolidé la compétitivité de l'aviation en décidant (contrairement à la demande du Conseil fédéral) de continuer à financer les coûts de sécurité liés à la souveraineté à partir des ressources fiscales générales. Peut être également qualifié de succès: le résultat de la procédure de consultation relative à la Loi sur l'aviation. Ainsi par exemple, l'introduction d'une nouvelle taxe de surveillance a été rejetée presque à l'unanimité. Cette taxe inédite équivaldrait de fait à un nouvel impôt, et

pénaliserait chaque année l'aviation de coûts supplémentaires à hauteur de 20,9 millions. Et ceci après que durant l'exercice couru, le secteur aéronautique ait déjà été confronté à des hausses massives de redevances. Au lieu d'un encouragement de la compétitivité (comme prévu dans son rapport sur la politique aéronautique), notre Gouvernement provoquerait ainsi une nette détérioration des conditions générales. Par ailleurs, le poids croissant des réglementations, et les surcroûts de dépenses administratives en découlant, donnent bien des soucis à de nombreux acteurs de la place aéronautique.

L'aviation se lance des défis politico-écologiques

Le troisième congrès suisse de l'aviation à Genève a jeté un nouvel éclairage sur les opportunités liées à une forte croissance de l'aviation, de même que sur les risques politico-écologiques. Des solutions à ce défi (en particulier pour la contribution de l'aviation à la lutte contre le changement climatique) ont pu être ici mises en évidence. Un système de commerce des émissions de CO₂ conformément aux décisions de l'UE, limité régionalement, est dangereux puisque retirant à l'aviation les moyens de son progrès technique, et faussant la concurrence.

Défis uniques et chances pour l'aviation civile helvétique

Pour l'année en cours, la prise d'influence sur la révision partielle de la Loi sur l'aviation, de même que la votation populaire sur le Financement spécial pour le transport aérien, constituent les thèmes dominants du travail de la fédération. Pour que la votation populaire connaisse une issue positive quant à la modification de l'article 86 de la Constitution fédérale, il faudra un engagement majeur de la part de tous les acteurs de la place aéronautique suisse. Mais simultanément, cette votation représente aussi la chance, pour le bien de notre pays, d'ancrer la signification de l'aviation dans la conscience de vastes cercles de la population.

Remerciements

Pour conclure, je remercie les membres d'AEROSUISSE pour la confiance manifestée, et mes collègues du Comité et des commissions, de même que le secrétaire et son assistante, pour leur engagement et l'excellence de leur collaboration.

Avec mes cordiales salutations

Paul Kurrus



Gaudenz Ambühl



Kommerzielle Luftfahrt

Hochs und Tiefs sehr nah beieinander

Die Schweizer Flugunternehmen starteten positiv und mit guten Passagierzahlen ins Jahr 2008. Die Ladefaktoren erwiesen sich in der ersten Jahreshälfte als gut, ebenfalls die Entwicklung des Durchschnittsertrages (Yield). Doch der stetig steigende Treibstoffpreis machte der Branche arg zu schaffen. In der zweiten Jahreshälfte verspürten die Airline-Industrie und die Business Aviation zusätzlich die Auswirkungen der Finanzkrise, insbesondere die Luftfracht erlitt einen massiven Einbruch. So erfolgten in den letzten Monaten des Jahres bereits die ersten Kapazitätsanpassungen, einhergehend mit einem Yield-Zerfall.

Um der sinkenden Nachfrage zu begegnen, wurden gewisse Destinationen eingestellt oder nicht mehr regelmässig bedient. Die Situation in der Geschäftsfliegerei entwickelte sich gegen

Ende Jahr immer dramatischer. Wie die Luftfracht erlitt auch sie zweistellige Prozensteinbrüche bei der Nachfrage.

Swiss mit Passagierrekord

Ausgelöst durch die höchsten Treibstoffpreise aller Zeiten (Sommer 2008), die Wirtschaftskrise und die damit verbundene sinkende Nachfrage haben die IATA-Airlines 2008 gemeinsam einen Verlust von acht Milliarden US-Dollar erlitten. Viele Airlines haben weltweit Kapazitäten abgebaut, und nicht wenige mussten den Betrieb einstellen.

Die Swiss kann – nachdem sie in den letzten Jahren wettbewerbsfähig aufgestellt worden ist und den Turnaround geschafft hat – trotz allen Widrigkeiten auf ein gutes Geschäftsjahr zurückblicken. Die nationale Fluggesellschaft konnte sich 2008 im zunehmend verschlechterten Umfeld behaupten und hat sogar einen Rekord beim Passagier-volumen verbucht.

desservies. Dans l'aviation d'affaires, la situation a pris vers la fin de l'année un tour toujours plus dramatique. Comme pour le fret aérien, ce secteur a également connu des pourcentages de baisse à deux chiffres.

Nombre record de passagers pour Swiss

Déclenchée par les prix des carburants les plus élevés de tous les temps (en été 2008), la crise économique et la baisse connexe de la demande ont entraîné pour les compagnies de l'IATA, en 2008, une perte conjointe de huit milliards de dollars US. Nombreuses ont été les compagnies aériennes ayant procédé à des réductions de capacité dans le monde entier, et beaucoup d'entre elles ont même dû «mettre la clé sous la porte».

Swiss quant à elle, après son retour à la compétitivité ces dernières années et la réussite de son «turnaround», et malgré une foule de désagréments, peut quand même se retourner sur un exercice commercial profitable. En 2008, la compagnie aérienne nationale a pu s'affirmer dans un environnement en constante détérioration, et même enregistrer un nombre record en effectifs de passagers.

Wettbewerbsverzerrende Rahmenbedingungen im Visier der AEROSUISSE

Die Rahmenbedingungen für die Flugunternehmen in der Schweiz sind aber nach wie vor unbefriedigend. Die vielen Restriktionen, Einschränkungen und hohen Gebühren schmälern die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Fluggesellschaften und Business Aviation im internationalen Umfeld. Die Konkurrenzsituation gegenüber Anbietern aus der Golfregion verschärft sich weiter. Die ganze Branche leidet unter dem politischen, regulatorischen und fiskalischen Druck. Die AEROSUISSE hat in diesen Bereichen noch Schlimmeres abwenden können, ist jedoch weiterhin stark gefordert.

Die Arbeiten am neuen Luftfahrtgesetz (LFG) haben begonnen, auch da steht die Wettbewerbsfähigkeit für schweizerische Luftfahrtunternehmen unter Druck. Die vorgesehene Aufsichtsabgabe des BAZL, die Flughafengebühren und die Entschädigung für Leistungen von skyguide im benachbarten Luftraum sowie die Ausbildungsförderung sind Dauerbrenner. Es ist zu hoffen, dass es 2009 gelingt, die Revision des Artikels 86 der Bundesverfassung von Volk und Ständen

genehmigen zu lassen. Dies wäre eine wichtige und positive Weichenstellung für die Zukunft der schweizerischen Luftfahrt.

Helikopter: Hohe Kosten drücken auf Marge

Die 28 Mitglieder der Swiss Helicopter Association (SHA), in der 75 Prozent der schweizerischen und liechtensteinschen Helikopterfirmen vertreten sind, die ihrerseits mit 220 Millionen Franken pro Jahr 85 Prozent des Umsatzes der Schweizer Helikopterindustrie erwirtschaften, haben 2008 rund 55'000 Flugstunden geleistet. Alle diese KMU, welche insgesamt 130 Hubschrauber betreiben, die hauptsächlich im Gebirge und unwegsamen Gelände einen Service Public erbringen, leiden unter dem enormen Kostendruck in der Schweiz.

Die hohen Treibstoffpreise haben 2008 die Margen in den Keller gedrückt. Am häufigsten klagten die schweizerischen Helikopterunternehmen über die neue Gebührenordnung des BAZL und die Zusatzkosten für Audits und weitere administrative Aufgaben. Wie die SHA feststellen musste,

Aviation commerciale

Des hauts et des bas très proches les uns des autres

Les entreprises suisses de transport aérien ont entamé positivement l'année 2008, avec des chiffres de passagers plus que corrects. Les coefficients de remplissage se sont avérés bons durant la première moitié de l'année, de même que l'évolution des recettes moyennes («yield»). Toutefois, le prix constamment croissant du carburant a donné bien du «fil à retordre» à la branche. Au deuxième semestre, le secteur des compagnies aériennes et la Business Aviation ont en outre ressenti les effets de la crise financière, le fret aérien souffrant en particulier d'un effondrement massif. Ainsi a-t-on déjà procédé, dans les derniers mois de l'année, aux premiers ajustements de capacité, accompagnés d'un déclin du «yield».

Pour faire face à la baisse de la demande, certaines destinations ont été suspendues, ou n'ont plus été régulièrement

Dans le «collimateur» d'AEROSUISSE: les conditions globales faussant la concurrence

Mais comme précédemment, les conditions générales pour les entreprises de transport aérien en Suisse demeurent insatisfaisantes. Les nombreuses restrictions, limitations et redevances élevées amoindrissent la compétitivité des compagnies aériennes helvétiques et de l'aviation d'affaires dans l'environnement international. La situation concurrentielle face aux offreurs de la région du Golfe continue de s'aggraver. La branche entière souffre, sous la pression politique, régulatrice et fiscale. Dans ces secteurs, AEROSUISSE est pour l'instant parvenue à éviter des situations encore plus graves, mais demeure fortement sollicitée.

Les travaux relatifs à la nouvelle Loi sur l'aviation ont commencé, et là aussi, la compétitivité des entreprises aéronautiques suisses est soumise aux pressions. La taxe de surveillance de l'OFAC prévue, les redevances aéroportuaires, l'indemnité pour les prestations de skyguide dans l'espace aérien limitrophe et l'encouragement de la formation constituent des thèmes de longue haleine. Il reste à espérer qu'en 2009, on parviendra à faire approuver la révision de

l'article 86 de la Constitution fédérale par le peuple et les États. Ce serait là une «préparation de terrain» essentielle et positive pour l'avenir des «ailes helvétiques».

Hélicoptères: marges comprimées par la pression des coûts

Les 28 membres de la Swiss Helicopter Association (SHA), au sein de laquelle sont représentées 75 pour cent des sociétés suisses et liechtensteinoises d'hélicoptères (qui réalisent pour leur part, avec 220 millions de francs par an, 85 pour cent du chiffre d'affaires de l'industrie suisse des hélicoptères), ont accompli en 2008 quelque 55'000 heures de vol. Toutes ces PME, qui exploitent au total 130 hélicoptères et rendent un «service public» principalement en montagne et dans des terrains impraticables, pâttissent de l'énorme pression des coûts en Suisse.

Et la hauteur des prix du carburant, en 2008, a encore repoussé leurs marges jusqu'au «trente-sixième dessous». Le plus fréquemment, les entreprises suisses d'hélicoptères se plaignent de la nouvelle Ordonnance sur les taxes de l'OFAC, et des coûts supplémentaires liés aux audits et



Robert Deillon



haben sich die BAZL-Gebühren gegenüber 2005 um nicht weniger als 240 Prozent erhöht. Die Einführung von neuen BAZL-Vorschriften hat zusätzlich auch den administrativen Aufwand enorm erhöht. Dieser ist bei einzelnen Helikopterfirmen gegenüber 2005 um 320 Prozent angestiegen. Nicht nur die kleinen Firmen mit einem bis drei Helikopter, auch die grossen Betriebe mit zehn bis 25 Helis leiden unter der Regulierungsdichte. Die AEROSUISSE wird hier weiter Druck ausüben. Eine umfassende Überprüfung der administrativen Abläufe und der damit einhergehenden Kosten ist dringend nötig. Mehr Papier führt nicht zwangsläufig zu mehr Sicherheit.

AEROSUISSE an vorderster Front gegen neue Aufsichtsabgabe

Die im Rahmen der Revision des Luftfahrtgesetzes LFG ins Spiel gebrachte neue Aufsichtsabgabe des BAZL ist mit allen Mitteln zu bekämpfen. Geht man von 20,9 Millionen Franken pro Jahr aus (soviel soll die Steuer mittel- und langfristig einbringen), würde dies einer Kostensteigerung von über 400 Prozent im Vergleich mit 2005 gleichkommen. Dies würde für viele kleinere Unternehmungen das Ende bedeuten.

Flugplätze und Flughäfen

Ein Jahr des Übergangs

Der Luftfahrtsektor muss sich ganz zweifellos darauf einstellen, eine der schwersten wirtschaftlichen Krisen durchzustehen, mit denen er jemals konfrontiert war. Unter diesen Turbulenzen haben die Fluggesellschaften, die Dienstleistungsunternehmen und natürlich auch die Flughäfen zu leiden. So teilten alle Flugplätze und Flughäfen in der Schweiz Ende 2008 einen Rückgang des Verkehrsaufkommens mit, der sich im 2009 fortsetzte. Am Ende des ersten Halbjahres 2009 ist ein Einbruch der Flugbewegungen in der Grössenordnung von rund zehn Prozent zu verzeichnen, während die Zahl der Passagiere im Durchschnitt um etwa sechs Prozent zurückging.

Aussergewöhnliche Jahresergebnisse

Dieses rückläufige Wachstum, das im Herbst 2008 einsetzte, hat die schweizerischen Flughäfen jedoch nicht davon abgehalten, aussergewöhnliche Ergebnisse auszuweisen. Das ändert allerdings nichts an der Tatsache, dass die Krise, die

wir durchmachen, eine echte Krise ist, die schwerwiegende Folgen haben wird. Denn der gleichzeitige Rückgang der Flugbewegungen und der Passagierströme zieht natürlich einen Rückgang der luftfahrtbezogenen Einnahmen und der kommerziellen Entgelte nach sich, der Ende des vergangenen Jahres bereits spürbar wurde.

Im Kielwasser dieser Entwicklung war auch ein Einbruch der nicht mit der Luftfahrt verbundenen Einnahmen zu verzeichnen: Insbesondere die Einkaufszentren an den Flughäfen zählten weniger Besucher, und die Fluggäste waren zurückhaltender mit ihren Ausgaben.

Ökonomen und andere Experten sind einhellig der Meinung, dass die Lage, in der sich der Luftfahrtsektor heute befindet, über die kommenden beiden Geschäftsjahre noch anhalten wird. Die Akteure der verschiedenen Flughäfen der Schweiz sind so fest davon überzeugt, dass sie diese Abwärtsprognosen schon ab 2008 in ihre Budgetplanungen mit einbezogen haben, um dieser Abschwächung des Wachstums vorzugreifen.

autres tâches administratives. Comme la SHA a dû le constater, les redevances pour l'OFAC, par rapport à 2005, ont augmenté de pas moins de 240 pour cent. En outre, l'introduction des nouvelles prescriptions de l'OFAC a également énormément accru les dépenses administratives. Et celles-ci, par rapport à 2005 dans certaines sociétés d'hélicoptères, ont crû de 320 pour cent. Non seulement les petites sociétés n'opérant qu'avec un à trois hélicoptères, mais les plus grandes exploitations également, comptant de 10 à 25 hélicos, croulent sous le poids des réglementations. AEROSUISSE entend continuer d'exercer des pressions en cette matière. Une vérification globale des processus administratifs, et des coûts associés, est instamment nécessaire. Un surcroît de paperasserie n'entraîne pas forcément un surcroît de sécurité.

AEROSUISSE en première ligne contre la nouvelle taxe de surveillance

La nouvelle taxe de surveillance de l'OFAC, mise «sur le tapis» dans le cadre de la révision de la Loi sur l'aviation, doit être combattue par tous les moyens. Si l'on table sur 20,9 millions de francs par an (c'est-à-dire ce que devrait rapporter cet impôt à moyen et long termes), ceci équivaldrait à une augmentation des coûts de plus de 400 pour cent par rapport à 2005. Ce qui signifierait l'«arrêt de mort» pour de nombreuses entreprises mineures.

Aérodromes et aéroports

Année charnière pour les infrastructures aéroportuaires suisses

L'économie du secteur aérien s'apprête incontestablement à traverser l'une des plus graves crises qu'elle n'ait jamais eu à connaître. Ces turbulences chahutent les compagnies aériennes, les sociétés de services et bien entendu également les aéroports. Toutes les plates-formes du territoire suisse ont ainsi annoncé, à la fin de l'année 2008, une baisse du trafic qui se confirme en 2009. Au sortir du premier semestre 2009, on constate une chute du nombre des mouvements de l'ordre de 10 pour cent, tandis que le nombre des passagers accuse un recul d'environ 6 pour cent en moyenne.

Des résultats exceptionnels

Ce recul de la croissance qui s'est amorcé à l'automne 2008 n'a pas empêché les aéroports suisses de présenter des résultats exceptionnels. Il n'en demeure pas moins que la crise que nous traversons en est réellement une, qui aura des conséquences sérieuses. Car la baisse conjuguée des mouvements et des flux de passagers induit bien entendu une baisse des recettes aéronautiques et des redevances commerciales, laquelle s'est déjà fait sentir en fin d'année dernière. En cascade, on a également assisté à une chute des recettes non aéronautiques : les centres commerciaux des aérogares, notamment, ont été moins fréquentés et les passagers sans doute plus regardants sur leurs dépenses.

Les économistes et les experts s'accordent à penser que la situation qui est celle du secteur aérien aujourd'hui va perdurer au cours des deux prochains exercices. Les acteurs des différents aéroports de Suisse en sont tellement persuadés que, dès 2008, ils avaient déjà intégré ces prévisions baissières dans leurs projets de budget et anticipé sur cette diminution de la croissance. Les quelques points de baisse actuellement annoncés par les exploitants des principales plates-formes



Die wenigen Prozentpunkte des Rückgangs, welche die Betreiber der bedeutendsten schweizerischen Flughafenplattformen zurzeit mitteilen, müssen jedoch mit Gelassenheit analysiert werden. Die genannten Prozentzahlen beziehen sich auf die Ergebnisse der ersten Monate des Jahres 2008, in denen eine ganze Reihe von Rekorden gebrochen wurde.

An Investitionspolitik festgehalten

Das bedeutet jedoch nicht, dass diese Krise nicht umso stärker wahrgenommen wird, als sie nach einer mehrjährigen Wachstumsphase eintritt. Auch in dieser erfreulichen Phase für die Luftfahrt gab es natürlich die eine oder andere vereinzelte Wolke am Himmel. So zogen die Attentate vom 11. September 2001 oder das SARS-Virus Konjunkturschwächen nach sich. Diese Unglücke konnten jedoch umso schneller überwunden werden, als die Konsequenzen daraus als zeitlich begrenzt betrachtet werden konnten.

In der aktuellen Krise haben wir es jedoch mit einer etwas anderen Gesamtsituation zu tun, die vielleicht in einer eher unüblichen Weise die strukturelle Anfälligkeit bestimmter Segmente des Luftfahrtsektors oder bestimmter Entwicklungsmodelle aufzeigt. Das erklärt die weit reichenden Massnahmen,

die von den Fluggesellschaften und den Dienstleistungsunternehmen ergriffen wurden, um ihre Leistung zu optimieren. Auch die Flughäfen haben sich bei diesem Hinterfragen nicht zurückgehalten. Aus diesem Grund haben die meisten von ihnen trotz des rückläufigen Wachstums entschieden, an ihrer Investitionspolitik festzuhalten, um bestens für das Wachstum gerüstet zu sein, wenn die Stunde des Aufschwungs schlägt. Es ist gewiss nicht überflüssig, nachdrücklich auf diese grundlegende Notwendigkeit hinzuweisen.

Wichtiger Arrival Duty Free

Die Gesamtsituation hat sich in den vergangenen Jahren verändert. Bei der Entscheidungsfindung haben sich die Schwerpunkte verschoben. Erinnern wir uns daran, dass es nicht mehr in erster Linie die Schweiz ist, die souverän entscheidet, welche Flughäfen als Hub fungieren. Die Entscheidung, neue Strecken zu eröffnen oder Zukunftsprognosen zu wagen, ist kaum noch das Ergebnis einer politischen Entscheidung. Der Punkt, an dem diese Entscheidungen getroffen werden, hat sich in Richtung der Fluggesellschaften verschoben. Sie diktieren ihre Entscheidungen – Entscheidungen, die im Wesentlichen von wirtschaftlichen Kriterien motiviert sind. Sie suchen sich die Standorte aus, von denen sie wissen, dass sie dort ein Maxi-

mum an Sitzplätzen ihrer Flugzeuge zu einem möglichst hohen Preis verkaufen können. Und zu einer Zeit, in der ein enormer Kostendruck herrscht, wählen sie die Standorte, an denen sie ein optimales Verhältnis zwischen Qualität des Service, Schnelligkeit der Wartung, Zügigkeit der Sicherheitskontrollen, Zuverlässigkeit der Flugpläne und den Preisen für die verschiedenen Dienstleistungen finden. Deshalb müssen die schweizerischen Flughäfen mehr als je zuvor investieren, um bei der Qualität ganz vorne zu liegen.

Die Flughäfen müssen sich vermehrt bemühen, Fluggesellschaften und Passagiere für sich zu gewinnen und so die luftfahrtspezifischen Einnahmen zu steigern, aber auch ihre nicht mit der Luftfahrt verbundenen Einnahmen zu optimieren. Aus diesem Grund verfolgen wir auch sehr aufmerksam das Vernehmlassungsverfahren, das eröffnet wurde, um zu prüfen, ob es sinnvoll ist, Zollfreiläden in den Flughäfen auch für ankommende Fluggäste zu öffnen. Dabei hat uns die AEROSUISSE massgeblich unterstützt. Diese Massnahme würde – sofern sie gutgeheissen wird – an den Schweizer Flughäfen Einnahmen in Höhe von 50 bis 60 Millionen Franken ermöglichen.

Schengen und Luftfahrtgesetz-Teilrevision

Im Jahr 2008 waren bestimmte Grossbaustellen unausweichlich. Das gilt beispielsweise im Hinblick auf die Umstellung auf Schengen, die an den schweizerischen Flughäfen sehr viel Arbeit gekostet hat und erhebliche Investitionen, massive Änderungen der Infrastrukturen und tief greifende Veränderungen zahlreicher Verfahren im Zusammenhang mit der Positionierung der Flugzeuge im Passagierfluss erforderlich machte.

Weitere Baustellen stehen uns im Jahr 2009 noch bevor, Baustellen, für die wir uns jedoch bereits im vergangenen Jahr gerüstet haben. Dies betrifft beispielsweise die Teilrevision des Luftfahrtgesetzes. Dieses gesetzgeberische Vorhaben birgt Keime einer Reihe von weit reichenden Veränderungen, die bedeutende Konsequenzen für den Betrieb unserer Plattformen haben könnten. Deshalb musste das Potenzial dieser Gesetzesrevision sorgfältig analysiert werden, so musste auch den Arbeiten der Parlamentarier vorgegriffen werden, und sie mussten aufmerksam verfolgt und während des gesamten Prozesses begleitet werden.

aéroportuaires suisses doivent toutefois être analysés avec sérénité : les pourcentages sont appliqués par rapport aux résultats des premiers mois de l’année 2008, premiers mois au cours desquels bon nombre de records ont été pulvérisés.

Une politique d’investissements volontariste

Il n’empêche : cette crise est ressentie d’autant plus fortement qu’elle intervient après une période de croissance de plusieurs années. Cette période faste pour le secteur aérien n’avait certes pas été sans traverser quelques nuages isolés. Ainsi les attentats du 11 septembre 2001 ou le SRAS avaient-ils engendré des ralentissements conjoncturels. Ces avatars avaient toutefois pu être surmontés d’autant plus rapidement que les conséquences de cette actualité politique et sanitaire étaient données pour limitées dans le temps. La donne est quelque peu différente avec la crise actuelle, qui révèle peut-être de façon plus inédite la fragilité structurelle de certains segments du secteur aéronautique ou de certains modèles de développement. D’où les grandes manœuvres entreprises par les compagnies aériennes et les sociétés de service pour rationaliser leur offre, optimiser leur performance.

Les aéroports ne font pas l’économie de ces remises en cause. C’est la raison pour laquelle, malgré la baisse de la croissance, ils ont pour une large majorité d’entre eux continué de mener une politique d’investissements volontariste, afin de faire face à la croissance dans les meilleures conditions lorsque l’heure de la reprise sonnera. Il n’est sans doute pas inutile d’insister sur cette exigence fondamentale. La donne a changé au cours des années passées.

Arrival Duty Free

En matière de prise de décision, les lignes de force ont bougé. Rappelons que ce n’est plus tant la Suisse qui décide souverainement des aéroports qui serviront de « hub ». La décision d’ouvrir de nouvelles routes ou de faire des paris sur l’avenir n’est plus guère le fruit d’une décision politique. Le lieu où ces décisions sont prises s’est déplacé vers les compagnies aériennes. Ces dernières dictent leurs choix, des choix qu’elles motivent essentiellement par des critères économiques. Elles s’installent là où elles savent qu’elles pourront remplir leurs avions, avec un maximum de sièges vendus au prix fort. Et à l’heure où la pression sur les coûts est énorme, elles s’installent là où le rapport entre la qualité du service, la rapi-

dité de la maintenance, la fluidité des contrôles de sécurité, la fiabilité des horaires et le prix de ces différents services leur paraissent optimales. Voilà pourquoi les aéroports suisses doivent plus que jamais investir afin d’être au top de la qualité. Les aéroports doivent s’efforcer de séduire les compagnies aériennes et les passagers, ceci pour doper non seulement leurs recettes aéronautiques, mais également celles non aéronautiques. C’est la raison pour laquelle nous suivons également très attentivement l’avancée de la procédure de consultation qui s’est ouverte pour juger de l’opportunité de pouvoir implanter des tax free shop dans les aéroports à l’arrivée. Cette mesure, si elle devait être adoptée, permettrait de générer des recettes estimées entre 50 et 60 millions de francs à l’échelle des aéroports suisses.

Schengen et le chantier législatif

En 2008, un certain nombre des grands chantiers que nous avons dû mener s’est en effet imposé à nous. Il en est allé ainsi du passage à Schengen qui s’est opéré au prix de beaucoup de travail dans tous les aéroports suisses, d’investissements conséquents, de modifications substantielles des infrastructures et d’un profond bouleversement de nom-

breuses procédures relatives au positionnement des avions, aux flux des passagers. D’autres grands chantiers nous attendent encore en 2009, des chantiers qui nous ont toutefois déjà mobilisés au cours de l’année écoulée. Il en va ainsi de la révision partielle de la Loi sur l’aviation. Ce chantier législatif contient les germes d’un certain nombre de changements d’importance, qui pourraient avoir des conséquences majeures sur le fonctionnement de nos plates-formes. C’est la raison pour laquelle le potentiel de cette révision législative a dû être analysé avec soin, qu’il a fallu anticiper sur les travaux des parlementaires, les suivre avec attention et les accompagner tout au long de ce processus.

Les questions environnementales revêtent un caractère de plus en plus prégnant

La croissance du trafic aérien au fil de la dernière décennie s’est accompagnée de progrès techniques significatifs en termes de réductions des nuisances. Il n’en demeure pas moins que les questions environnementales revêtent un caractère de plus en plus prégnant pour nos aéroports. On parle des exigences toujours plus drastiques en matière de pollu-



Umweltfragen gewinnen an Bedeutung

Das Wachstum des Luftverkehrs in den vergangenen zehn Jahren war begleitet von erheblichen technischen Fortschritten im Hinblick auf Belästigungen. Dennoch gewinnen Umweltfragen für unsere Flughäfen immer mehr an Bedeutung. Die Anpassung unserer Flughäfen an die Normen erfordert massive Investitionen für die Anschaffung und den Unterhalt von Messeinrichtungen, die Erfassung und Auswertung von gesammelten Daten und die Erneuerung des Fuhrparks. Zum Kampf gegen die Freisetzung von Schadstoffen gehören auch die Verbesserung der verkehrstechnischen Anbindung unserer Infrastrukturen und ein reibungsloser Verkehrsfluss ausserhalb unserer Flughäfen.

Beim Abbau der Lärmbelästigung werden von den Betreibern aller schweizerischen Flughäfen bedeutende Anstrengungen unternommen. Die geografische Lage unserer wichtigsten Flughäfen in unmittelbarer Nähe unserer französischen und deutschen Nachbarn bringen eine besondere Belastung bei der Behandlung dieser Themen mit all ihren strittigen Punkten und juristischen Aspekten mit sich.

Luftfahrtkongress in Genf

Um die Schwierigkeiten zu überwinden, die in den kommenden Monaten und Jahren auf den Luftfahrtsektor zukommen, müssen alle Beteiligten mobilisiert werden. So haben die schweizerischen Flughäfen gemeinsam mit der AEROSUISSE, Swiss International Air Lines, der SIAA und anderen Partnern des Luftverkehrs den 3. Schweizerischen Luftfahrtkongress unterstützt, der von economiesuisse am 28. Oktober 2008 am Flughafen Genf organisiert wurde.

Auch die kleinen aviatischen Infrastrukturen sind von der Entwicklung der verschiedenen gesetzlichen Regelungen betroffen. Da die Europäische Union den Geltungsbereich der neuen Grundsatzverordnung der EASA (Verordnung Nr. 216/2008) ausgeweitet hat und die ICAO eine neue Regelung für den Betrieb von Flugplätzen in Angriff genommen hat, spitzen sich die Befürchtungen einer erneuten Zunahme des Drucks internationaler Bestimmungen auf die Luftfahrtinfrastruktur zu. Der vom Bundesrat 2004 in seinem Bericht zur Luftfahrtpolitik zum Ausdruck gebrachte Wettbewerbswille erfordert ein konzertiertes Handeln von Staat und Luftfahrtgemeinde, um ein Ersticken unserer Luftfahrtinfrastruktur in einer Flut neuer internationaler Regelungen und Vorschriften zu verhindern. Es ist von

entscheidender Bedeutung, dass eine Abstimmung der Akteure in dieser Hinsicht auch wirklich stattfindet. Auch da werden die Flugplätze und Flughäfen die Unterstützung der AEROSUISSE in Anspruch nehmen.

Schweizer Bedürfnisse berücksichtigen

Die SIAA und der Verband Schweizer Flugplätze setzen verschiedene Mittel ein, um sich auf europäischer Ebene Gehör zu verschaffen. Gemeinsam mit der AEROSUISSE fordert sie eine bessere Berücksichtigung der Bedürfnisse und der Gegebenheiten der schweizerischen Luftfahrtinfrastruktur, auch seitens der zuständigen nationalen Behörden. Diese Aktionen müssen in Verbindung mit den Organisationen durchgeführt werden, welche die Flugzeugbetreiber vertreten, denn auch sie werden mit neuen Sachzwängen konfrontiert, von denen zu befürchten ist, dass sie in zu abstrakten Formulierungen nur höhere Anforderungen im Hinblick auf Infrastrukturen nach sich ziehen. Doch die Komplexität der Entscheidungsprozesse in der Schweiz lässt kaum eine Umsetzung in dem gewünschten Masse oder in dem gewünschten Zeitrahmen zu.

Intern werfen die Auswirkungen der weiteren Massnahmen, die der Bund beispielsweise durch die Revision des Luftfahrt-

gesetzes, durch Entscheidungen bezüglich nationaler Zuständigkeiten oder durch die Umsetzung von Vorschriften, insbesondere im Bereich der Sicherheit, ergriffen hat oder noch plant, existenzielle Fragen für bestimmte Flugplätze und Flughäfen auf. Die Flughafengemeinde beklagt, dass die öffentlichen Interessen, denen sie dient, nicht immer in vollem Umfang verstanden werden.

Auch wenn es positiv ist, und auch wenn es die Hürde der Volksabstimmung nimmt, wird das Ergebnis der parlamentarischen Debatten über die Revision von Art. 86 BV nur einen Teil des Defizits im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit ausräumen. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, dass diese Revision akzeptiert wird, und dass die Bemühungen um eine ausgewogenere Gestaltung des gesetzlichen Rahmens für den Betrieb unserer Flugplätze aktiv fortgesetzt werden. Auch die Entwicklung der Regelung von grenzüberschreitenden Flügen gibt Anlass zur Sorge. Die Umsetzung der Schengen-Regelung des freien Verkehrs bietet für die Passagiere gewiss einige Vorteile, aber sie bringt auch schwere Belastungen für die Flugplätze mit sich und paradoxerweise Einschränkungen, die mitunter noch strenger sind als vor der Öffnung der Grenzen. Für diese Probleme muss eine Lösung gefunden werden.

tion atmosphérique sur et aux alentours immédiats de nos plates-formes. La mise aux normes de nos aéroports continue d'exiger des investissements importants dans l'achat et l'entretien du matériel de mesurage, dans la collecte et l'interprétation des données collectées, dans le renouvellement du parc automobile. La lutte contre les rejets polluants passe également par l'amélioration des conditions de desserte de nos infrastructures et la fluidification du trafic à l'extérieur. Enfin, au titre de la réduction de la pollution sonore, d'importants efforts sont entrepris par les exploitants de tous les aéroports suisses afin d'appliquer les procédures aéronautiques les mieux adaptées. Mais l'exiguïté de notre territoire national et la situation géographique de nos principaux aéroports, à proximité immédiates de nos voisins allemands et français, font peser des contraintes particulières sur la gestion de ces dossiers, avec leur lot d'issues contentieuses et leurs volets juridiques.

Congrès suisse de l'aviation

Triompher des difficultés qui attendent le secteur aérien au cours des prochains mois et des prochaines années implique la mobilisation de tous les acteurs. Ainsi les aéroports suisses

ont-ils soutenu, de concert avec AEROSUISSE, Swiss International Air Lines, SIAA et d'autres partenaires issus du transport aérien, le troisième congrès suisse de l'aviation aérien organisé par economiesuisse le 28 octobre 2008 à l'aéroport de Genève.

Les petites infrastructures sont elles aussi concernés par l'évolution des législations diverses. L'Union Européenne ayant étendu aux aéroports la portée du nouveau règlement de base de l'AESA (règlement 216/2008) et l'OACI ayant mis en chantier une réglementation des opérations d'aérodrome, la crainte d'un nouvel accroissement de la pression réglementaire internationale sur l'infrastructure aéronautique se fait aiguë. La volonté de compétitivité exprimée par le Conseil fédéral dans son rapport sur la politique aéronautique en 2004 appelle une action concertée de l'Etat et de la communauté aéronautique, de sorte à éviter un étouffement de notre infrastructure aéronautique sous le flot de règles et de contraintes internationales nouvelles. Il est essentiel que cette concertation ait lieu.

Réalités de l'infrastructure aéronautique suisse

La SIAA et l'Association suisse des aérodromes mettent en œuvre divers moyens de se faire entendre sur le plan européen. Avec AEROSUISSE, elles en appellent à une meilleure prise en compte, par les autorités compétentes nationales aussi, des besoins et réalités de l'infrastructure aéronautique suisse. Ces actions doivent être entreprises en contact avec les organisations représentant les exploitants d'aéronefs ; en effet, ces derniers subissent aussi de nouvelles contraintes dont il est à craindre que, formulées de façon trop abstraites, elles n'entraient des exigences accrues en termes d'infrastructures ; or, la complexité des processus décisionnels en Suisse n'en permettent guère la réalisation dans la mesure ou les temps voulus.

A l'interne, l'impact des autres mesures prises ou envisagées par la Confédération, au travers de la révision de la Loi sur l'aviation par exemple, de décisions prises dans le champs de compétences national ou de l'implémentation des prescriptions dans le domaine de la sûreté et de la sécurité notamment est tel qu'il soulève des questions existentielles pour certaines infrastructures. La communauté aéroportuaire déplore que les

intérêts publics qu'elle sert ne soient pas toujours compris à leur juste valeur.

Bien que positive, et même si elle franchit le cap du scrutin populaire, l'issue des délibérations parlementaires portant sur la révision de l'article 86 de la Constitution fédérale ne comblera qu'une partie de ce déficit de compétitivité. Il est donc essentiel que cette révision soit acceptée et qu'au-delà de cette étape, les efforts de rééquilibrage du contexte légal applicable à l'exploitation de nos aérodromes soient activement poursuivis.

L'évolution des régimes de vol transfrontalier préoccupe aussi. La mise en œuvre du régime Schengen de libre circulation offre certes certains avantages aux passagers, mais il entraîne des charges très lourdes pour les aérodromes et, paradoxalement, des restrictions parfois plus sévères qu'avant l'ouverture des frontières. Ces problèmes doivent encore trouver une solution.



Daniel Weder



Flugsicherung

Leistungssteigerung bei konstanten Tarifen

Das Jahr 2008 begann mit einem steigenden Verkehrsaufkommen, das jedoch bald abflachte und am Ende des Jahres einbrach. Mit fast 1,24 Millionen kontrollierten Flügen fiel das Verkehrswachstum schliesslich kleiner aus als erwartet. Dank der neu organisierten operationellen Einheiten und der damit verbundenen Kapazitätserhöhung gelang skyguide eine ausserordentliche Leistung. Die Verspätungen konnten um bis zu 30 Prozent reduziert werden. Auch der Leistungsauftrag, den skyguide jedes Jahr mit der Luftwaffe ausarbeitet, wurde vollständig umgesetzt. Für die zivilen und militärischen Kunden bedeutete das Jahr 2008 somit besserer Service zu gleich bleibenden Tarifen.

Effizienzziele überschritten, Verlust in Grenzen gehalten

Mit der einsetzenden Finanz- und Wirtschaftskrise ist das Umfeld für skyguide noch anspruchsvoller geworden. Das Unternehmen ist direkt betroffen vom Verkehrseinbruch in Europa, der nicht vorhersehbar war. Skyguide erlitt 2008 einen betrieblichen Verlust von 5,1 Millionen Franken, obwohl die Ziele ihres Effizienzsteigerungsprogramms deutlich übertroffen wurden.

Konkretisierung der Unternehmensstrategie

Die Strategie von skyguide ist zum einen die Gewährleistung einer qualitativ einwandfreien Flugsicherungsleistung, deren Merkmale grösstmögliche Sicherheit, Effizienz und Wirtschaftlichkeit sind, zum anderen die Förderung der Marktposition in Europa. 2008 konkretisierte skyguide diese mit einem Vier-Punkte-Plan, der das Unternehmen auf die zukünftigen Veränderungen vorbereitet. Dieser Plan umfasst eine neu definierte Sicherheitskultur, die Lösung der strukturellen Einnahmelücke, die Erhöhung der Luftraumkapazität und eine Modularisierung der Leistungserbringung.

Unverändert weiterführen will skyguide die intensive und gute Zusammenarbeit mit der Luftwaffe, die eine flexible Nutzung des engen Schweizer Luftraums ermöglicht.

Massgebliche Rolle in Europa

Am 18. November 2008 unterzeichneten die Vertreter der zivilen und militärischen Luftfahrtverwaltungen aus Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden und der Schweiz eine Erklärung, welche die Schaffung eines gemeinsamen Funktionalen Luftraumblocks FABEC (Functional Airspace Block Europe Central) vorsieht. Parallel dazu legten die beteiligten Flugsicherungen, darunter auch skyguide, die Grundlage für eine intensive Zusammenarbeit. Die erfolgreiche Einführung des FABEC ist ein zentraler Baustein des Single European Sky und skyguide ist massgeblich daran beteiligt.

Skyguide erwartet eine politische Lösung

Nur wenn die Flugsicherung wie in der Vergangenheit Hand in Hand mit den Nutzern des Schweizer Luftraums zusammenarbeitet und täglich die Herausforderungen einer einwandfreien Luftverkehrsinfrastruktur gemeinschaftlich aufnimmt, kann sich der Luftverkehr in der Schweiz angemessen entwickeln. Dazu braucht es aber verbesserte Rahmenbedingungen. Sowohl die Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes als auch die Schaffung einer Spezialfinanzierung für den Luftverkehr können dazu beitragen. Skyguide zählt sich schon in der Vergangenheit auf die Unterstützung der AEROSUISSE und freut sich, in der Dachorganisation der schweizerischen Luft- und Raumfahrt einen kompetenten und zielorientierten Partner zu haben.

Services de la navigation aérienne

Le service s'améliore, les redevances restent constantes

L'exercice 2008 a démarré sur une hausse du volume de trafic, lequel n'a guère tardé à fléchir avant de s'effondrer en fin d'année. Au bout du compte, le chiffre de 1,24 million de vols contrôlés est inférieur aux prévisions. Grâce à la réorganisation des unités opérationnelles et à l'augmentation de la capacité qui en est le corollaire, skyguide a accompli une performance exceptionnelle, puisque les retards ont reculé de 30 %. Elle a aussi entièrement rempli le mandat de prestations qu'elle élabore chaque année avec les Forces aériennes. Dès lors, 2008 aura été synonyme, pour ses clients civils et militaires, d'amélioration du service pour des redevances inchangées.

Objectifs d'efficience dépassés, déficit maîtrisé

Avec la crise financière et économique, le contexte dans lequel skyguide évolue est devenu encore plus exigeant. L'entreprise est touchée de plein fouet par l'effondrement du trafic aérien en Europe qui n'était pas prévisible. En 2008, skyguide a ainsi enregistré une perte d'exploitation de 5,1 millions de francs en dépit du dépassement net de son programme d'efficience.

Concrétisation de la stratégie d'entreprise

Promouvoir notre position dans le marché européen d'une part, de l'autre garantir des services de la navigation aérienne irréprochables, caractérisés par la sécurité, l'efficience et la rentabilité portées à leur plus haut point: telle est la double stratégie de skyguide. En 2008, skyguide l'a concrétisée dans un plan en quatre points afin d'être parée pour les changements à venir. Ce plan porte sur la redéfinition de la culture de la sécurité, sur la résorption du déficit structurel, sur l'augmentation de la capacité de l'espace aérien et sur la fourniture modulaire des presta-

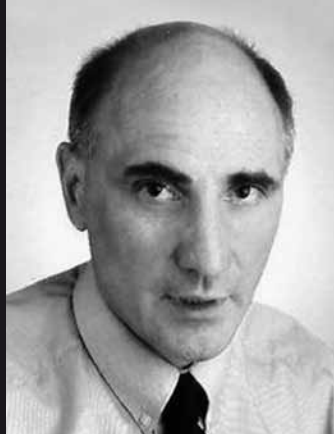
tions. Skyguide entend maintenir intacte la bonne collaboration avec les Forces aériennes, qui garantit la flexibilité de l'utilisation d'un espace aérien suisse exigu.

Rôle en vue dans le concert européen

Le 18 novembre 2008, les responsables de l'aviation civile et militaire de l'Allemagne, de la Belgique, de la France, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suisse signaient une déclaration prévoyant la création du bloc fonctionnel d'espace aérien commun FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). Parallèlement, les services de la navigation aérienne concernés, dont skyguide, posaient les bases d'une étroite collaboration. La mise en place de FABEC est l'une des pierres angulaires du Ciel unique européen, et skyguide y joue un rôle déterminant.

Skyguide attend une solution politique

L'aviation ne pourra connaître en Suisse le développement auquel elle est promise que si les services de la navigation aérienne reviennent à une étroite collaboration avec les utilisateurs de l'espace aérien suisse, comme il en allait par le passé, et s'attellent à garantir au quotidien le fonctionnement irréprochable des infrastructures du trafic aérien dans un esprit de partenariat. Pour cela, il faut cependant en améliorer les conditions cadre. Aussi bien la révision partielle I de la Loi sur l'aviation que la création d'un financement spécial pour les transports aériens pourront y contribuer. Déjà dans le passé, skyguide a pu profiter du soutien d'AEROSUISSE. Les services de la navigation aérienne sont heureux du partenariat compétent et orienté résultat avec la fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses.



General Aviation

Immer mehr Regulierungen und Restriktionen

Zunehmende Restriktionen, verursacht durch die unaufhalt-same Regulierung, erschwerten den Luftsportlern im Ein-zelnen und der General Aviation im Ganzen die Benützung des Luftraumes. Die Aufsichtsbehörde BAZL bemühte sich auch 2008 um ein intensives, konstruktives und prospektives Zusammenarbeiten mit allen Anspruchsgruppen. Die Herausforderungen, welchen sich die Leichtaviatik mit Hilfe der AEROSUISSE zu stellen hat, nehmen nicht ab:

Das mit Engagement und externem Berater vom BAZL im Jahr 2007 eingeführte Konsultationsverfahren (Stakeholder Involvement) beschränkte sich praktisch auf die Revision des Luftfahrtgesetzes und wurde dort auch erfolgreich eingesetzt. Weitere Geschäfte, welche den Luftraumbenützern frühzeitig ein Mitbestimmungsrecht einräumen sollen, lassen aber auf sich warten.

Unbefriedigende Revision des Luftfahrtgesetzes

Die Stellungnahme zur Revision I des Luftfahrtgesetzes (LFG) stellte hohe Anforderungen an die Vertreter der Leichtaviatik und deren Rechtsvertreter. Aber auch eine gehörige Porti-on Geduld, denn die aus den gleichen Personen bestehende Begleitgruppe suchte ihre in die Entwürfe eingebrachten Verbesserungsvorschläge im Gesetzesvorschlag vergebens. Der heute vorliegende Entwurf für ein neues LFG schadet der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz und wirkt sich ungünstig auf den fliegerischen Nachwuchs aus. Er beabsichtigt primär die Generierung neuer Einnahmen. Viel politische Überzeugungsarbeit steht uns bevor. Das gemein-same Vorgehen aller betroffenen Kreise unter der Schirmherr-schaft der AEROSUISSE erweist sich als äusserst wertvoll.

Das BAZL führt seit 1. Januar 2009 die Jahreskontrollen von privaten Fluggeräten im unkontrollierten Bereich (keine CAMO – Continuing Airworthiness Management Organization) mit eigenen Prüfern durch. Die Delegationsverträge mit den Verbänden SFVB (Flugtechnische Betriebe), SFVS (Segelflug), EAS (Flugzeugbauer), SBAV (Ballon) und der Firma Skytech wurden deshalb gekündigt. Die Halter müssen nun von sich aus für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit besorgt sein.

Mehrfache Luftraumrestriktionen

Das Bundesverwaltungsgericht hat die von den GASCO-Mitgliedern (AOPA, Hängegleiterverband, Verband Schweizer Flugplätze und AeCS) eingereichte Beschwerde gegen die Luftraumverfügungen nach der EURO'08 als gegenstandslos erklärt. Dies hat für die General Aviation aber positive, prä-judizielle Folgen: Das Gericht anerkannte der Beschwerde in mehrfacher Hinsicht ihre Berechtigung.

Die zur Routine gewordenen Luftraumbegrenzungen während des Weltwirtschaftsforums in Davos beinhalten unnötige Ein-schränkungen des Anflugs auf Samaden. Hier muss eine ver-nünftige Lösung gefunden werden.

Gesättigte Kapazität und damit die Verdrängung des VFR-Verkehrs auf den Landesflughäfen wird immer spürbarer, sei es auf dem regulatorischem Weg oder in finanzieller Art. Das Thema wird mit den betroffenen Verbänden AeCS, AOPA, Verband Schweizer Flugplätze und skyguide analysiert, unter anderem mittels einer Bestandesaufnahme bei Flughäfen, Regi-onalflughäfen und Flugfeldern, um es anschliessend im SALT (Swiss Aviation Leadership Team) des BAZL weiterzuverfolgen.

EASA Part M-Einführung verschoben

Nur wenige Tage vor dem geplanten Inkrafttreten der EASA-Unterhaltsvorschriften «Part M» gab das BAZL dem Druck der gesamten betroffenen Leichtaviatikkreisen nach, machte von der «Opt-out Frist» Gebrauch und verschob die Einfüh-rung der CAMO-Pflicht für Luftfahrzeuge im gewerbsmässigen Betrieb auf den 28. September 2009.

Überzeugungsarbeiten der AEROSUISSE bei den Politikern führten zum erfreulichen Ergebnis, dass die zu einem wesent-lichen Teil von der Leichtaviatik erbrachten Mineralölsteuer-abgaben im Luftverkehr auch diesem wieder zurückzuführen seien, was aber eine Volksabstimmung von Art. 86 BV im Jahre 2009 bedingt. Und sie liessen sich sogar davon über-zeugen, entgegen dem Willen des Bundesrates, diese Gelder nicht für hoheitliche Aufgaben, beispielsweise für «Tiger/Fox», zu verwenden.

Aviation générale

Toujours plus de réglementations et de restrictions

Pour les «sportifs de l'air» individuellement, autant que pour l'aviation générale globalement, l'usage de l'espace aérien a été rendu plus difficile par l'accroissement des restrictions, dû à l'irrésistible montée des réglementations. En 2008 également, l'autorité de surveillance OFAC s'est efforcée de parvenir à une collaboration intensive, constructive et prospective avec tous les groupes d'ayant droit. Les défis auxquels doit faire face l'aviation légère, avec l'aide d'AEROSUISSE, ne diminuent pas.

La procédure de consultation («Stakeholder Involvement») introduite avec motivation (et un conseiller externe) par l'OFAC en 2007 s'est pratiquement limitée à la révision de la Loi sur l'aviation, étant là aussi appliquée avec succès. Mais d'autres développements, devant accorder de bonne heure un droit de codétermination aux usagers de l'espace aérien, se font attendre.

Révision insatisfaisante de la Loi sur l'aviation

La prise de position sur la révision I de la Loi sur l'aviation (LA) a imposé de hautes exigences aux tenants de l'aviation légère et à leurs représentants légaux. De même qu'elle leur a demandé une bonne dose de patience, car c'est en vain que le groupe d'accompagnement, composé des mêmes personnes, a recherché dans la proposition de loi ses propres propositions d'amélioration, incluses dans les projets. L'ébauche existant aujourd'hui pour une nouvelle LA nuit à la compétitivité de la place aérienne suisse, et se répercute défavorablement sur notre relève aéronautique. Elle se focalise en premier lieu sur la génération de nouvelles recettes. Un gros travail de persua-sion politique reste à faire. La démarche commune de tous les milieux concernés, sous l'égide d'AEROSUISSE, se révèle émi-nemment fructueuse.

Depuis le 1er janvier 2009, l'OFAC effectue avec ses propres examinateurs les contrôles annuels des aéronefs privés, dans le domaine non contrôlé (pas de CAMO – Continuing Airworthi-ness Management Organization). Les contrats de délégation avec les fédérations / associations ASEA (entreprises aéro-techniques), FSVV (vol à voile), EAS (constructeurs d'avions)

et FSA (aérostation), de même qu'avec la société Skytech, ont donc été résiliés. Les détenteurs doivent maintenant se soucier eux-mêmes du maintien de la navigabilité.

Multiples restrictions pour l'espace aérien

Le Tribunal administratif fédéral a déclaré comme sans objet la plainte déposée contre le décret sur l'espace aérien, après l'EURO 08, par les membres du GASCO (AOPA, Fédération suisse de vol libre, Association suisse des aérodromes et AeCS). Mais il en résulte des conséquences positives pour la General Aviation, pouvant faire jurisprudence: pour maints aspects, le Tribunal a reconnu la légitimité de la plainte.

Les limitations en matière d'espace aérien, faisant maintenant «partie du paysage» lors du Forum économique de Davos, comportent d'inutiles restrictions affectant l'approche sur Samedan. Une solution plus raisonnable doit être ici trouvée.

Suite à la saturation de capacité, l'éviction du trafic VFR des aérodromes nationaux devient toujours plus perceptible, que ce soit par voie de règlements ou par contraintes financières. Ce thème est en cours d'analyse par les fédérations / associations

directement touchées (AeCS, AOPA, Association suisse des aérodromes et skyguide), entre autres par le biais d'un «état des lieux» sur les aérodromes, les aérodromes régionaux et les terrains d'aviation, pour ensuite y donner suite au sein du SALT (Swiss Aviation Leadership Team) de l'OFAC.

Introduction de l'EASA Part M reportée

À peine quelques jours avant l'entrée en vigueur prévue des prescriptions d'entretien «Part M» de l'EASA, l'OFAC s'est incliné face à la pression de l'ensemble des milieux de l'aviation légère concernés, a fait usage du délai d'«opt-out» et repoussé jusqu'au 28 septembre 2009 l'introduction de l'obligation de CAMO pour les aéronefs faisant l'objet d'une exploitation commerciale.

Les travaux de persuasion menés par AEROSUISSE auprès des politiciens ont abouti à un heureux résultat, selon lequel les impôts sur les huiles minérales (versés pour une part notable par l'aviation légère) perçus dans le transport aérien devaient également revenir à ce dernier, ce qui implique toutefois une votation populaire sur l'article 86 de la CF en 2009. Les per-sonnalités politiques ainsi démarchées se sont même laissées



Daniel Gaus

Dauerbrenner Gebühren

Die unbefriedigende neue Gebührenverordnung und deren Anwendung durch das BAZL war Gegenstand einer Informationstagung von BAZL und AeCS vom 13. Mai 2008. Nach dem Meeting kündigte das BAZL an, in sechs Dienstleistungen des Amtes die Gebühren massiv zu senken. Die stark kritisierte Gebührenerhöhung bescherte dem BAZL über 20 Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht. Diese Gebühren dürften aber auch uns noch weiter beschäftigen!

Die Oberzolldirektion (OZD) hat 16 Kleinflugplätzen den Entzug der Bewilligung für grenzüberschreitende Auslandsflüge per Ende Oktober 2008 angekündigt. Zusammen mit dem Schweizerischen Flugplatzverein und der AOPA konnten wir die OZD dazu bewegen, diese angedrohte Kündigung aufzuheben und den betroffenen Flugplätzen bis am 29. März 2009 Gelegenheit zu einer neuen Lösung zu geben.

100 Jahre Luftfahrt Schweiz – im 2010

Für die Feierlichkeiten zum 100-jährigen Jubiläum der schweizerischen Luftfahrt im Jahre 2010 hat der Aero-Club der Schweiz ein umfassendes Organisationskomitee gegründet und namhafte Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft in Patronatskomitee berufen. Das Programm der Jubiläumsfeierlichkeiten sieht eine Reihe von zentralen und dezentralen Veranstaltungen vor.

Die seit 50 Jahren vom AeCS geleistete administrative Unterstützung für die fliegerische Vorschulung, neu Abklärung, hat Änderungen erfahren und erforderte eine Anpassung des Vertrages, welcher seit 2004 nicht mehr mit dem BAZL, sondern mit der Luftwaffe besteht. Eine Einigung kam rechtzeitig per 1. Januar 2009 nach eingehenden Verhandlungen zu Stande.

2008 hat einmal mehr gezeigt, wie wichtig das gemeinsame Vorgehen aller Luftraumbenutzer ist, um politische und regulatorische Ziele zu erreichen. Ohne die AEROSUISSE geht es nicht!

convaincre (à l'encontre de la volonté du Conseil fédéral) de ne pas employer ces fonds à des tâches de souveraineté.

Sujet de longue haleine: les redevances

La contrariante nouvelle Ordonnance sur les taxes, et son application par l'OFAC, ont fait l'objet d'une conférence d'information entre l'OFAC et l'AéCS, le 13 mai 2008. Après la rencontre, l'OFAC a annoncé un abaissement massif des redevances dans six services de l'Office. La hausse des redevances, fortement critiquée, a gratifié l'OFAC de plus de 20 procédures devant le Tribunal administratif fédéral. Mais ces redevances ne manqueront pas de continuer de nous préoccuper!

La Direction générale des douanes (DGD) avait annoncé que 16 petits aérodromes se verraient retirer, pour fin octobre 2008, leur autorisation d'assurer des vols transfrontaliers vers l'étranger. De concert avec l'Association suisse des aérodromes et l'AOPA, nous avons pu convaincre la DGD de lever cette menace de résiliation, et donner aux aérodromes concernés l'occasion de trouver une solution jusqu'au 29 mars 2009.

Pour les festivités accompagnant le 100e anniversaire de l'aviation en Suisse, en 2010, l'Aéro-Club de Suisse a créé un Comité d'organisation global, et appelé des personnalités renommées du monde politique et économique dans le Comité de patronage. Le programme des célébrations prévoit toute une série de manifestations, centrales et décentralisées.

Le support administratif assuré depuis 50 ans par l'AéCS pour l'Instruction Aéronautique Préparatoire (désormais qualifiée de «mise en lumière des talents aéronautiques») a subi des changements, nécessitant une adaptation du contrat qui depuis 2004, n'est plus conclu avec l'OFAC, mais avec les Forces aériennes. Après des négociations approfondies, une entente a été obtenue en temps voulu, au 1er janvier 2009.

Une fois de plus, l'année 2008 a montré combien est essentielle la démarche commune de tous les usagers de l'espace aérien, pour atteindre des objectifs politiques et réglementaires. Sans AEROSUISSE, point de salut!

100 ans d'aviation en Suisse – en 2010

Risiko-Management und Versicherungen

Unsicherheitsfaktor Finanzindustrie

Das zweite Halbjahr 2008 stand im Zeichen von einschneidenden Veränderungen in der Finanzwirtschaft. Während die Ursachen heute grösstenteils bekannt sind, wurden die weltwirtschaftlichen Auswirkungen bislang nur schrittweise in vollem Umfang ersichtlich. Es drängten sich für viele Staaten und Unternehmen in kürzester Zeit neue Unsicherheiten und Risiken auf, welche teilweise nur auf nationaler oder industrieübergreifender Ebene angegangen werden können. Der Schweizer Versicherungsmarkt blieb erfreulicherweise in vielen Bereichen stabil, obschon vorab die berufliche Vorsorge und viele Pensionskassen mit erheblichen Herausforderungen konfrontiert sind.

Gestion du risque et assurances

Secteur des finances: facteur d'incertitude

Le deuxième semestre 2008 a été placé sous le signe de mutations radicales dans le secteur financier. Alors que les causes en sont aujourd'hui majoritairement connues, leurs répercussions sur l'économie mondiale ne sont jusqu'à présent apparues dans toute leur ampleur que par étapes. En très peu de temps, bon nombre d'États et d'entreprises se sont vus confrontés à de nouveaux risques et incertitudes, n'ayant encore pu être que partiellement abordés aux plans national ou «trans-industriel». Par bonheur, le marché suisse des assurances est demeuré stable dans de nombreux domaines, bien que dans un premier temps, la prévoyance professionnelle et maintes caisses de pension aient dû affronter des défis considérables.

Positive Rahmenbedingungen schaffen Vertrauen

Die AEROSUISSE stand durch die Fachkommission sowie ihre unabhängig agierenden Partnerunternehmen aktiv im Einsatz. Mitgliederunternehmen nahmen das Angebot zur Einholung einer Zweitmeinung zu Umfang und Kosten des eingekauften Versicherungsschutzes sowie die Beantwortung von diversen Fragestellungen in Anspruch. Nebst der qualitativen Beratung, insbesondere in Bereichen wie Personen- und Haftpflichtversicherungen, setzte die AEROSUISSE unvermindert auf die Möglichkeit von Mitgliedervorteilen durch Kollektivversicherungslösungen, sofern sinnvoll und wertschöpfend.

Gelegenheiten nutzen

Die AEROSUISSE ist überzeugt, dass auch mittels aktiver Bewirtschaftung des Versicherungsportfolios die Konkurrenzfähigkeit einer Unternehmung im nationalen sowie internationalen Umfeld gestärkt werden kann. Die Zielsetzung der AEROSUISSE bleibt daher, den Mitgliederunternehmen solide Rahmenbedingungen bedarfsgerecht und jederzeit zur Verfügung zu stellen.

Conditions générales positives pour créer la confiance

Au travers de la commission technique comme de ses entreprises partenaires agissant indépendamment, AEROSUISSE est restée activement mobilisée. Les entreprises membres ont fait usage de l'offre quant à la sollicitation d'un deuxième avis sur l'ampleur et les coûts de la protection d'assurance acquise, de même que de la réponse à diverses questions. En sus du conseil qualitatif, AEROSUISSE a constamment misé sur la possibilité d'obtenir des avantages pour les membres via des solutions d'assurances collectives, pour autant qu'elles soient judicieuses et accompagnées de plus-value.

Tirer profit des occasions

AEROSUISSE est convaincue qu'au travers d'une gestion active du portefeuille d'assurance également, la compétitivité d'une entreprise peut être renforcée, dans un environnement tant national qu'international. L'objectif d'AEROSUISSE reste donc de mettre à tout moment à la disposition des entreprises membres, conformément à leurs besoins, des conditions générales solides.



Dr. Roland Bentele



Alois Schneider



Markus Kälin



Bildung und Forschung

Einführungskurs Luftfahrt lanciert

Die Kommission Bildung und Forschung (KBF) ermöglichte interessierten Teilnehmern einen mehrtägigen Einführungskurs in die Luftfahrt. Die Durchführung wurde von skyguide übernommen. Die ersten Feedbacks zeigen, dass die Bedürfnisse der Branchen noch nicht optimal abgedeckt werden. Anpassungen sind eingeleitet.

Positive Resultate sind bei der Nachwuchsförderung festzuhalten. Durch eine verbesserte Koordination bei SPHAIR mit den Hauptabnehmern gelingt es jungen Talenten, besser und transparenter den Zugang zu den gewünschten Branchen zu finden. Die AEROSUISSE ist zudem die Organisation der Arbeitswelt (ODA) für den Bereich Transport und Verkehr, im Speziellen für Swiss Aviation Training (SAT) als Höhere Fachschule.

Die im 2009 erscheinende, von der AEROSUISSE lancierte neue Broschüre «Welt der Aviatik» wird die verschiedensten Berufe in und um die Fliegerei unserem Nachwuchs näher bringen und die Tür mit zielgerichteten Links öffnen. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten lohnt es sich, jetzt in eine mehrjährige Ausbildung einzusteigen, um zur richtigen Zeit erfolgreich abzuschliessen. Die Perspektiven sind gut.

Bei den Höheren Fachschulen gehören skyguide und Swiss Aviation Training (SAT) zu den Ersten im Bereich Transport und Verkehr. Beide sind noch im Anerkennungsverfahren des Bundesamtes für Berufsbildung und Technologie (BBT).

Änderung bei der KBF

Der Leiter der Kommission Bildung und Forschung, Dr. Roland Bentele, wird sich im Jahr 2009 beruflich neu orientieren und leider seine Funktion bei der AEROSUISSE abgeben. An dieser Stelle sei ihm herzlich gedankt für seine Arbeit. Die begonnen Projekte wird der Ausbildungsdelegierte, Alois Schneider, zu Ende führen und weiterhin für Ausbildungsfragen der «Single Point of Contact» sein.

Luft- und Raumfahrtindustrie

Regulierungsdruck und weniger Aufträge

Der Start ins 2008 war fulminant und in der Luftfahrtindustrie geprägt von übervollen Auftragsbüchern, dem Mangel an qualifiziertem Fachpersonal und Lieferengpässen für Material bei Lieferanten. Doch mit dem Ausbruch der Finanz- und Wirtschaftskrise im Herbst ging der Bestellungseingang rapide zurück, die meisten Betriebe waren aber Ende Jahr immer noch gut ausgelastet. Bei den Herstellern gingen ab Herbst 2008 Auftragsannulationen ein, und Lieferprogramme wurden gestreckt. Die Produktionskapazitäten mussten angepasst werden.

Keine Krise bei der EASA

Nur im regulatorischen Umfeld ist von der Krise nichts zu spüren: Die EASA arbeitet an neuen Auflagen weiter, wie wenn nichts geschehen wäre. Die CAMO-Zulassungen bei Unterhaltsbetrieben haben viele personelle und finanzielle Mittel gebunden. Die überstürzte Einführung des Sicherheits-Management-Systems SMS bei den Unterhaltbetrieben hat nochmals einen enormen finanziellen und zeitlichen Aufwand ausgelöst. Falsch verstandene und übertriebene Forderungen

Formation et recherche

Lancement d'un cours d'introduction à l'aviation

La Commission pour la formation et la recherche (KBF) a permis l'organisation, pour les participants intéressés, d'un cours d'introduction de plusieurs jours à l'aviation. Sa tenue a été assurée par skyguide. Les premiers feed-back montrent que les besoins des branches ne sont pas encore couverts de manière optimale. Des adaptations ont été initiées.

Des résultats positifs peuvent être constatés en matière de promotion des nouvelles générations. Par le biais d'une coordination améliorée chez SPHAIR avec les «principaux acquéreurs», les jeunes talents parviennent à mieux trouver l'accès, dans une transparence accrue, aux branches souhaitées. AEROSUISSE apparaît en outre comme l'Organisation du monde du travail (ODA) pour le secteur transport / circulation, et comme école supérieure professionnelle pour Swiss Aviation Training (SAT) spécialement.

La nouvelle brochure «Monde de l'aviation», lancée par AEROSUISSE et paraissant en 2009, rapprochera de notre

relève les professions les plus diverses dans l'aéronautique et autour, et ouvrira leur porte au travers de «liens» ciblés. Dans les périodes économiques difficiles justement, il vaut la peine d'entamer maintenant une formation de plusieurs années, afin de l'achever avec succès au moment opportun. Les perspectives sont bonnes.

Parmi les écoles supérieures professionnelles, skyguide et Swiss Aviation Training (SAT) se situent dans les premières dans le domaine transport / circulation. Les deux passent encore par la procédure de reconnaissance de l'Office fédéral de la formation professionnelle et de la technologie (OFFT).

Changement à la KBF

Le chef de la Commission pour la formation et la recherche (KBF), le Dr Roland Bentele, s'engageant dans une réorientation professionnelle en 2009, quittera malheureusement ses fonctions chez AEROSUISSE. Qu'il soit ici cordialement remercié pour son travail au sein du Comité et de la KBF. Les projets entamés seront menés à leur terme par Alois Schneider, délégué pour la formation.

Industrie aéronautique et astronautique

Pression des réglementations et baisse des commandes

L'année 2008 avait démarré «sur les chapeaux de roues», avec une industrie aéronautique marquée par des carnets de commandes archipeins, une pénurie de personnel professionnel qualifié et des blocages de livraisons pour les matériels chez les fournisseurs. Avec l'irruption de la crise financière et économique cependant, en automne, les entrées de commandes ont rapidement reculé, bien que la plupart des entreprises aient encore été occupées à pleine capacité à la fin de l'année. Chez les fabricants, les annulations de commandes ont commencé en automne 2008, les programmes de livraisons étant alors rallongés. Et les capacités de production ont dû être adaptées.

Pas de crise à l'AESA

Le seul secteur où la crise ne se fait pas sentir est celui des réglementations: imperturbablement, l'AESA continue de travailler sur les nouvelles charges qu'elle compte imposer, comme si de rien n'était. Dans les entreprises de maintenance, les certifications CAMO ont mobilisé de lourds moyens, financiers comme en personnel. L'introduction précipitée du Safety Management System (SMS) auprès des



gen nach noch mehr Sicherheit verursachen Kosten, die in keinem Verhältnis mit der zusätzlich gewonnenen Sicherheit stehen. Die AEROSUISSE wird dafür bei den Behörden und im Parlament auf mehr Augenmass pochen. Und die beabsichtigte Aufsichtsabgabe hätte einschneidende Konsequenzen für alle Hersteller- und Unterhaltsbetriebe zur Folge. Auch da setzt die Industrie auf die Arbeit der AEROSUISSE, dank der immerhin die Höhe der Aufsichtsabgabe vorerst beschränkt werden konnte. Ziel muss jedoch sein, diese neue Steuer aus dem Gesetzesentwurf zu kippen, da diese die schweizerischen Betriebe in den international hart umkämpften Märkten nachhaltig benachteiligen würde.

Berufsanerkennung für Luftfahrzeugtechniker

Nach langjährigen Bemühungen ist es dem Schweizerischen Verband Flugtechnischer Betriebe SVFB – auch Dank der Unterstützung durch die AEROSUISSE – gelungen, die eidgenössische Berufsanerkennung für den Luftfahrzeugtechniker Mechanik (B1) und Avionik (B2) zu erlangen. Der enorme Bedarf an Fachpersonal hat auch die SVFB-Schule stark gefordert.

Das Jahr 2009 wird für die gesamte Luftfahrtindustrie der Schweiz zu einer riesigen Herausforderung. Einzelne Betriebe werden nicht darum herum kommen, die Produktionskapazitäten anzupassen. Es ist deshalb unabdingbar, dass die Firmen in den schwierigen bevorstehenden Zeiten nicht noch durch zusätzliche Kosten für Abgaben, Gebühren und Bürokratie belastet werden. Daher ist es wichtig, dass die Industrie in der AEROSUISSE einen kompetenten und wirkungsvollen Partner hat, der sich auf der politischen Bühne für tragbare Rahmenbedingungen einsetzt.

Weiteres Wachstum in der Raumfahrtbranche

Die Schweizer Raumfahrtunternehmen blicken auf ein erfolgreiches Jahr 2008 zurück. Während viele Branchen die globale Wirtschafts- und Finanzkrise zu spüren bekamen, konnte die Raumfahrtindustrie ihren Wachstumstrend fortsetzen. So stieg die Zahl der Beschäftigten in dieser zukunftssträchtigen High-Tech-Branche auf rund 750 Personen (gegenüber 700 im Jahr 2007).

Es sind aber keineswegs nur Beschäftigungs- oder Umsatzzahlen, an denen sich der Erfolg der Schweizer Raumfahrt ablesen lässt. Vor allem sind es die Missionen der ESA, in denen die Schweiz ihre technologische Kompetenz eindrucksvoll unter Beweis gestellt hat. Herausragendes Beispiel ist der Erstflug des unbemannten europäischen Raumtransporters ATV zur Internationalen Raumstation im April 2008, an dessen Entwicklung und Bau zahlreiche Schweizer Unternehmen mitgewirkt haben.

Schweizer Firmen gut positioniert

Die Weichenstellungen, welche die Raumfahrtminister der ESA-Staaten bei ihrer Konferenz im November 2008 getroffen haben, geben auch für die Zukunft Anlass zu Optimismus. Die Minister brachten für die nächsten drei Jahre Programme mit einem Gesamtvolumen von rund zehn Milliarden Euro auf den Weg. In vielen dieser Programme sind Schweizer Firmen sehr aussichtsreich positioniert.

Nachdem die Suisse Space Industries Group (SSIG) im Jahr 2007 geschlossen der AEROSUISSE beigetreten ist, konnten die Raumfahrtunternehmen erstmals von der erfolgreichen politischen Arbeit des Verbandes profitieren. Highlight der AEROSUISSE-Aktivitäten war zweifellos der Informationsausflug der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt zu Oerlikon Space in Zürich. Mit zwei Helikoptern kamen 15 Parlamentarier von Bern nach Zürich, um sich beim grössten Schweizer Raumfahrtunternehmen über die Branche im Detail zu informieren.

sociétés de maintenance s'est une fois de plus accompagnée d'un énorme effort, tant en finances qu'en temps. Ces exigences mal comprises et exagérées, cherchant à obtenir encore plus de sécurité, génèrent des coûts totalement disproportionnés avec le surcroît de sécurité effectivement gagné. Pour y remédier, AEROSUISSE réclamera avec insistance un plus juste sens de la mesure, auprès des pouvoirs publics et au Parlement. Et la taxe de surveillance envisagée, encore, aurait des conséquences plus que néfastes pour toutes les entreprises de construction et d'entretien. En cette matière également, l'industrie mise sur le travail d'AEROSUISSE, grâce auquel la hauteur de la taxe de surveillance a au moins pu être limitée pour le moment. Le but doit être toutefois d'«extirper» ce nouvel impôt du projet de loi, car il aurait pour effet de pénaliser durablement les entreprises helvétiques dans l'impitoyable compétition internationale sur les marchés.

Reconnaissance professionnelle pour les techniciens aéronautiques

Après de longues années d'efforts, l'Association suisse des entreprises aérotechniques (ASEA) – et grâce aussi au soutien d'AEROSUISSE – est parvenue à obtenir la reconnaissance professionnelle fédérale pour les techniciens aéronautiques Mécanique (B1) et Avionique (B2). L'énorme besoin en personnel spécialisé a également intensément sollicité l'école de l'ASEA.

Pour l'ensemble de l'industrie aéronautique en Suisse, l'année 2009 sera un immense défi. Certaines entreprises ne réussiront pas à adapter leurs capacités de production. C'est pourquoi il est indispensable qu'au cours des temps difficiles à venir, les sociétés ne soient pas encore accablées par d'inutiles coûts supplémentaires pour taxes, redevances et bureaucratie. Il est donc essentiel que l'industrie trouve dans AEROSUISSE un partenaire compétent et efficace, s'impliquant au plan politique également, en faveur de conditions générales supportables.

Poursuite de la croissance dans la branche spatiale

Les entreprises spatiales suisses peuvent se féliciter d'une année 2008 positive. Alors que de nombreux secteurs ont commencé à subir la crise économique et financière globale, l'industrie astronautique a pu confirmer sa tendance à la croissance. Ainsi l'effectif des employés œuvrant dans cette branche «high-tech» porteuse d'avenir est-il arrivé à 750 personnes (contre 700 en 2007).

Mais le succès du secteur astronautique helvétique ne se déduit aucunement de ces seuls taux d'occupation ou chiffres d'affaires. C'est surtout dans les missions de l'ESA que la Suisse a apporté les preuves impressionnantes de sa compétence technologique. Un exemple éminent en est le premier vol du véhicule de transport spatial inhabité européen ATV, vers la station spatiale internationale en avril, au développement et à la construction duquel maintes entreprises helvétiques ont collaboré.

Firmes suisses bien positionnées

Les grandes orientations initiées par les ministres des États de l'ESA en charge de l'espace, lors de leur conférence de novembre 2008, donnent matière à l'optimisme pour l'avenir également. Pour les trois prochaines années, ces ministres ont «mis sur les rails» des programmes d'un volume total atteignant une dizaine de milliards d'euros. Et dans bon nombre de ces programmes, des sociétés suisses occupent des positions on ne peut plus prometteuses.

Après qu'en 2007, le Swiss Space Industries Group (SSIG) ait adhéré en bloc à AEROSUISSE, les entreprises spatiales ont pu profiter pour la première fois du fructueux travail politique de la fédération. Le «grand moment» des activités d'AEROSUISSE a été sans aucun doute l'excursion d'information du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatial, chez Oerlikon Space à Zurich. À bord de deux hélicoptères, 15 parlementaires se sont rendus de Berne à Zurich, pour s'informer en détail sur le secteur auprès du «numéro 1» des entreprises aérospatiales helvétiques.



Kurt Howald



Geschäftsstelle

Spezialfinanzierung Luftverkehr und LFG-Revision als Schwerpunkt

Die Schwergewichte der vom Geschäftsführer bearbeiteten politischen Geschäfte waren im Berichtsjahr die Spezialfinanzierung Luftverkehr (Zweckbindung der Mineralölsteuer auf Inlandflügen für Zwecke des Luftverkehrs) sowie die Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes (LFG). Bei der Spezialfinanzierung Luftverkehr wurden die verschiedenen Stufen der parlamentarischen Beratung eng begleitet, indem an die Verkehrskommissionen der beiden Kammern sowie die Mitglieder des National- und des Ständerates insgesamt fünf jeweils an den aktuellen Beratungsstand und die Argumentationslage angepasste Eingaben gerichtet wurden. So gelang es, trotz dem anfänglichen Nichteintretensantrag der nationalrätlichen Kommission, das Geschäft doch noch zum glücklichen Abschluss zu bringen.

Bei der Revision des LFG redigierte der Geschäftsführer eine vorgezogene Vernehmlassungsstellungnahme, welche zahlreichen Wirtschaftsorganisationen, den politischen Parteien sowie verschiedenen Kantonen zugestellt wurde. Auf diese Weise gelang es, die wichtigen Anliegen der Luftfahrt in die

Vernehmlassungsantworten dieser Institutionen einfließen zu lassen. Zur Koordination der Haltung der Luftfahrt in diesem Vernehmlassungsverfahren organisierte der Geschäftsführer einen Workshop für die Mitglieder der AEROSUISSE, welcher mit einem Arbeitspapier gründlich vorbereitet wurde.

Unter den Schwerpunkten ist schliesslich die frühzeitige Vorbereitung der kommenden Abstimmungskampagne zur Spezialfinanzierung Luftverkehr zu erwähnen: Da es dafür eine eidgenössische Volksabstimmung zur Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung braucht, wurden sehr frühzeitig die ersten Grundlagen für die künftige Abstimmungskampagne der Luftfahrt geschaffen (namentlich Redaktion Argumentarium, Moderation einer AEROSUISSE-internen Projektgruppe). Zudem wurden Kontakte zur *economiesuisse* sowie zum Generalsekretariat der CVP geknüpft, welche für den kommunikativen und politischen Teil der Kampagne zuständig sein werden, aber auch zum Schweizerischen Gewerbeverband (SGV).

Vernehmlassungen und Eingaben ans Parlament

Zu zahlreichen Geschäften hat die AEROSUISSE im Berichtsjahr gegenüber Verwaltung und Parlament schriftlich Stellung genommen:

- Weiterführung des Freizügigkeitsabkommens mit der EU sowie dessen Ausdehnung auf Bulgarien und Rumänien (Vernehmlassungsantwort der AEROSUISSE an die *economiesuisse* und an den SGV)
- Neue Verordnung über die Gebühren des BAZL (Eingabe der AEROSUISSE an das BAZL)
- Änderung der Verordnung über die Lizenzen für das Personal der Flugsicherungsdienste (VLPF) durch das BAZL (Eingabe der AEROSUISSE an das BAZL)
- ICAO Annex 6 Part II (Vernehmlassungsantwort der AEROSUISSE an das BAZL)
- Verschiebung des Umsetzungstermins der Schengener Vorschriften auf den schweizerischen Flughäfen (Eingabe der AEROSUISSE an das EJPD)
- Güterkontrollgesetz (Eingabe «Pilatus» der AEROSUISSE an das EVD)
- Haltung der Schweiz zum EU-ETS Luftverkehr (Eingabe der AEROSUISSE an das EVD und das UVEK)

Secrétariat

Financement spécial pour le transport aérien et révision de la LA comme thèmes dominants

Durant l'année de référence, les thèmes dominants des affaires politiques traitées par le Secrétaire ont été le Financement spécial pour le transport aérien (affectation aux fins du transport aérien de l'impôt sur les huiles minérales prélevé sur les vols intérieurs), de même que la révision partielle I de la Loi sur l'aviation (LA). Pour ce qui est du Financement spécial du transport aérien, les divers niveaux de la consultation parlementaire ont fait l'objet d'un suivi étroit, en ce sens que cinq pétitions au total, systématiquement adaptées à l'état des consultations du moment comme à la situation de l'argumentation, ont été soumises aux Commissions des transports des deux Chambres ainsi qu'aux membres du Conseil national et du Conseil des États. Il a donc été possible, malgré la requête initiale de non entrée en matière de la Commission du Conseil national, d'amener quand même l'affaire à une conclusion positive.

Pour la révision de la LA, le Secrétaire a rédigé une prise de position anticipée comme procédure de consultation, ayant été expédiée à de nombreuses organisations économiques, aux partis politiques ainsi qu'à divers cantons. Il a été possible, par ce biais, de faire figurer les aspirations essentielles de l'aviation dans les réponses de ces institutions à la procédure de consultation. Pour la coordination de l'attitude de l'aviation dans cette procédure de consultation, le Secrétaire a organisé un atelier destiné aux membres d'AEROSUISSE, ayant fait l'objet d'une préparation minutieuse au moyen d'un document de travail.

Parmi les sujets porteurs, on mentionnera enfin la préparation entamée de bonne heure pour l'imminente campagne de scrutin portant sur le Financement spécial du transport aérien: étant donné qu'une votation populaire fédérale, sur la modification de l'article 86 de la Constitution fédérale, est nécessaire pour ce faire, les premières bases pour la future campagne de vote sur l'aéronautique (à savoir la rédaction de l'argumentaire et l'animation d'un groupe de projet interne à AEROSUISSE) ont été créées très tôt. De plus, des contacts ont été établis avec *economiesuisse* ainsi qu'avec

le Secrétariat général du PDC (contacts qui seront en charge de la partie communication et politique de la campagne), de même qu'avec l'Union suisse des arts et métiers.

Procédures de consultation et requêtes au Parlement

Durant l'année de référence, face à l'administration et au Parlement, AEROSUISSE a pris position par écrit sur de nombreux sujets :

- Reconduite de l'accord de libre passage avec l'UE, de même que son extension à la Bulgarie et à la Roumanie (réponse d'AEROSUISSE à *economiesuisse* et à l'USAM, en procédure de consultation).
- Nouvelle Ordonnance sur les redevances de l'OFAC (requête d'AEROSUISSE envers l'OFAC).
- Modification de l'Ordonnance sur les licences du personnel des services de la sécurité aérienne par l'OFAC (requête d'AEROSUISSE envers l'OFAC).
- OACI Annex 6 Part II (réponse d'AEROSUISSE à l'OFAC, en procédure de consultation).



- Parlamentarische Initiativen Fluglärm, Verfahrensgarantien (Eingabe der AEROSUISSE an alle Nationalräte)
- Teilrevision Verordnung über die Wasser- und Zugvogelreservate von nationaler und internationaler Bedeutung (Vernehmlassungsantwort der AEROSUISSE an das UVEK)
- Änderung Verordnung über die Luftfahrt / Sicherheitsmanagementsystem (Vernehmlassungsantwort der AEROSUISSE an das BAZL)
- Anhörung zum Entwurf des Bundesgesetzes über die Prüfung und Kontrolle der technischen Sicherheit (SKG) (Vernehmlassungsantwort der AEROSUISSE an das UVEK)

Parlamentarische Gruppe Luft- und Raumfahrt

Der Geschäftsführer der AEROSUISSE führt ebenfalls das Sekretariat der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGL) der eidgenössischen Räte. Er organisierte in dieser Funktion die folgenden gut besuchten parlamentarischen Informationsveranstaltungen:

- Frühjahrssession 2008: Für eine starke Schweizer Flugsicherung – die Strategie der skyguide im europäi-

schen Umfeld (Daniel Weder, CEO skyguide, Dr. Francis Schubert, stellvertretender CEO skyguide)

- Sommersession 2008: Ausflug zur Firma Oerlikon Space AG: Schweizerische Technologie im Weltraum (Dr. Axel Deich, CEO Oerlikon Space AG und Präsident SSIG)
- Herbstsession 2008: Emission Trading System für die Luftfahrt – Präsentation der aktuellen Vorhaben – Chancen und Gefahren – Haltung der schweizerischen Luftfahrtkreise (Le Thi Mai, Association of European Airlines AEA, Raymond Cron, Direktor BAZL, Paul Kurrus, Präsident AEROSUISSE)
- Wintersession 2008: Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt in turbulenten Zeiten – die Revision des LFG aus Sicht von Swiss (Dr. Christoph Franz, CEO Swiss)

AWACS – Früherkennung des politischen Handlungsbedarfs und Vertretung in befreundeten Organisationen und Institutionen

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 sachorientierten Allianzen und Kontakten mit befreundeten Organisationen und Institutionen aus der Welt der Wirtschaft und Politik. Der Geschäftsführer vertritt die Interessen der Luftfahrt in verschiedenen Gremien, unter anderem der Verkehrskommission des Schweizerischen Gewerbeverbandes. Die leitenden Organe der AEROSUISSE werden vom Geschäftsführer mittels «AWACS-Factsheets» in einem möglichst frühzeitigen Stadium über politische Luftfahrtgeschäfte sowie die Tätigkeit von Parlament und Kommissionen informiert; im Berichtsjahr redigierte der Geschäftsführer 30 AWACS-Factsheets, das waren neun mehr als im Vorjahr. Diese Entwicklung zeigt, dass die Luftfahrt vermehrt

im Fadenkreuz der politischen Ereignisse und der Regulierungstätigkeit steht.

Verbreiterung der Mitgliederbasis

Erfreulicherweise sind im Berichtsjahr weitere Akteure der Luftfahrt der AEROSUISSE beigetreten. Ende 2008 gehörten dem Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt nun 141 Mitglieder an.

- Report de l'échéance de mise en œuvre des prescriptions de Schengen sur les aéroports suisses (requête d'AEROSUISSE envers le DFJP).
- Loi sur le contrôle des marchandises (requête «Pilatus» d'AEROSUISSE envers le DFE).
- Attitude de la Suisse quant au transport aérien / EU-ETS (requête d'AEROSUISSE envers le DFE et le DETEC).
- Initiatives parlementaires sur les bruits d'avions, garanties de procédures (requête d'AEROSUISSE envers tous les conseillers nationaux).
- Révision partielle de l'Ordonnance sur les réserves aquatiques et pour oiseaux migrateurs, ayant une importance nationale et internationale (réponse d'AEROSUISSE au DETEC, en procédure de consultation).
- Modification de l'Ordonnance sur l'aviation / système de gestion de la sécurité (réponse d'AEROSUISSE à l'OFAC, en procédure de consultation).
- Audition quant au projet de Loi fédérale sur l'examen et le contrôle de la sécurité technique (LCS) (réponse d'AEROSUISSE au DETEC, en procédure de consultation).

Groupe parlementaire aéronautique et aérospatial

Le Secrétaire d'AEROSUISSE dirige également le secrétariat du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatial (GPA) des Conseils fédéraux. Dans cette fonction, il a organisé les manifestations d'information parlementaires suivantes, bien fréquentées.

- Session de printemps 2008: Pour des services du contrôle aérien suisse forte – la stratégie de skyguide dans le contexte européen (Daniel Weder, CEO de skyguide; Dr Francis Schubert, CEO de skyguide suppléant).
- Session d'été 2008: excursion chez la société Oerlikon Space AG: Technologie aérospatiale suisse (Dr Axel Deich, CEO d'Oerlikon Space AG et Président du SSIG).
- Session d'automne 2008: Le système d'échange de droits d'émission pour l'aéronautique – état des lieux, opportunités et risques, position des milieux aéronautiques suisse (Le Thi Mai, Association of European Airlines AEA; Raymond Cron, Directeur de l'OFAC; Paul Kurrus, Président d'AEROSUISSE).

- Session d'hiver 2008: L'aviation et le développement durable – étude scientifique de l'Université de St-Gall et de l'EPFZ sur les effets de l'aéroport de Zurich (Dr Christoph Franz, CEO de Swiss).

AWACS – Identification précoce du besoin d'action politique, et représentation dans les organisations et institutions amies

L'objectif du concept «AWACS» est de pouvoir réagir de bonne heure aux développements politiques survenant dans le domaine politique (administration, Parlement, commissions). Ceci implique une surveillance régulière des affaires politiques, au niveau de l'administration et des institutions parlementaires. À quoi s'ajoute l'établissement et l'entretien d'alliances et de contacts à orientation pertinente, avec des organisations et des institutions amies, appartenant au monde de l'économie et de la politique. Le Secrétaire représente les intérêts de l'aviation au sein de divers organes, parmi lesquels la Commission des transports de l'Union suisse des arts et métiers. Les instances dirigeantes d'AEROSUISSE sont informées par le Secrétaire, au moyen des «AWACS-Factsheets» et au stade le plus précoce

possible, sur les affaires de politique aéronautique de même que sur l'activité du Parlement et des commissions; durant l'année de référence, le Secrétaire a rédigé 30 AWACS-Factsheets, soit neuf de plus que l'année précédente. Cette évolution montre que les événements politiques et l'activité de réglementation se focalisent de plus en plus sur l'aviation.

Élargissement de la base des membres

On se réjouira de constater qu'au cours de l'année traitée, d'autres acteurs de l'aviation ont rejoint AEROSUISSE. À la fin 2008, la fédération faîtière de l'aéronautique et de l'astronautique helvétiques comptait 141 membres.

Hansjörg Bürgi

Kommunikation

Neues AEROSUISSE-Bulletin

Um die Kommunikation nach Innen zu verstärken, hat der AEROSUISSE-Vorstand 2008 beschlossen, quartalsweise ein Bulletin per E-Mail an alle Mitglieder und an weitere interessierte Kreise zu versenden. Darin werden jeweils aktuelle Geschäfte und Mitteilungen publiziert. Auf Wunsch kann das AEROSUISSE-Bulletin auch in gedruckter Form bezogen werden.

Steigende Besucherzahlen auf der Website

Nach der vollständigen Übersetzung der Website ins Französische sind erneut mehr Besucher auf www.aerosuisse.ch zu verzeichnen. Auf der Website findet man zudem die Presseauschnitte, in denen die AEROSUISSE erwähnt wird.

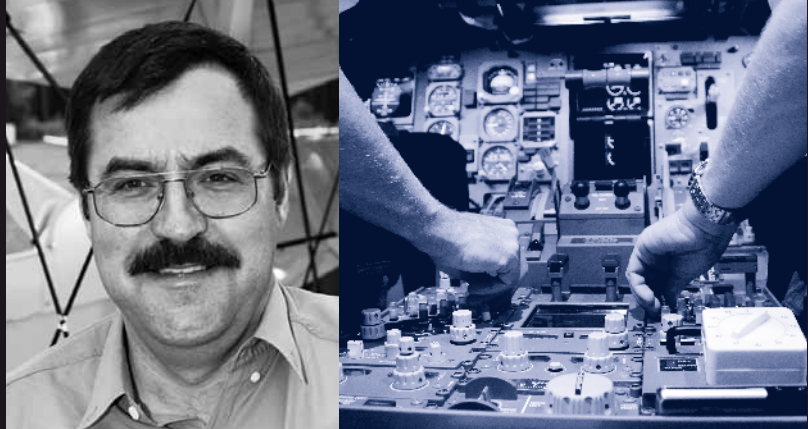
Communication

Nouveau Bulletin d'AEROSUISSE

Pour renforcer sa communication vis-à-vis de l'extérieur, le Comité d'AEROSUISSE a décidé en 2008 d'envoyer tous les trimestres, par e-mail, un bulletin à tous ses membres et à d'autres milieux intéressés. Les communiqués et affaires actuels y seront systématiquement publiés. Sur demande, le Bulletin d'AEROSUISSE peut être aussi obtenu sous forme imprimée.

Nombres de visiteurs croissants sur le site web

Après la traduction complète du site web en français, on enregistre de nouveau davantage de visiteurs sur www.aerosuisse.ch. Sur le site web se trouvent en outre des extraits de presse mentionnant AEROSUISSE.



Die AEROSUISSE veröffentlichte 2008 insgesamt sechs Medienmitteilungen zu den Themen Personenfreizügigkeit, Emissionshandel, zur Verwendung der Flugtreibstoffsteuern (Artikel 86 BV), Fluglärmstreit mit Deutschland und zum eigenen Vademecum. Die von der AEROSUISSE in diesem Faktenblatt zusammengetragenen Zahlen stiessen bei den Medien auf sehr grosses Interesse.

In den Medien kompetent vertreten

Mit den Medienmitteilungen, dem AEROSUISSE-Letter, dem Vademecum, dem Prospekt und neuen Bulletin sowie dem Jahresbericht verfügt der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt über geeignete Mittel, um bei den Medien zu landen. Wichtig ist jedoch, dass auch eine kompetente Ansprechperson den Medienschaffenden für Auskünfte zur Verfügung steht: Der Präsident der AEROSUISSE hat in diversen Interviews die Position der Luftfahrt dargelegt und auch damit den Bekanntheitsgrad des Luft- und Raumfahrt-Dachverbandes weiter erhöht.

En 2008, AEROSUISSE a publié au total six communiqués de presse, avec pour thèmes la libre circulation des personnes, le commerce des émissions, l'emploi des impôts sur les carburants d'aviation (article 86 de la CF), la querelle avec l'Allemagne sur les bruits d'avions et le Vadémécum propre. Les chiffres rassemblés par AEROSUISSE dans ce feuillet factuel ont rencontré un très vif intérêt chez les médias.

Représentée avec compétence dans les médias

Avec les communiqués de presse, la Lettre d'AEROSUISSE, le Vadémécum, le prospectus et le nouveau bulletin, de même qu'avec le rapport annuel, la fédération faïtière de l'aviation et de l'aérospatiale helvétiques dispose des moyens appropriés pour se faire entendre des médias. Il est cependant essentiel qu'un interlocuteur compétent se tienne également à la disposition des producteurs en médias, pour tous renseignements: au fil de diverses interviews, le Président d'AEROSUISSE a exposé la position de l'aviation, accroissant ainsi davantage le degré de notoriété de la fédération faïtière aéronautique et astronautique.

Stimmen zur AEROSUISSE

«Als Aufsichtsbehörde ist das BAZL auf verlässliche Ansprechpartner angewiesen, wenn es gilt, die Auswirkungen von Sicherheitsmassnahmen auf die betroffenen Unternehmen abzuschätzen. Mit der AEROSUISSE verfügt das BAZL über einen solchen Ansprechpartner. Auch wenn der Auftrag des Amtes und die Interessen der AEROSUISSE nicht immer deckungsgleich sind, ist doch die Sicherheit und das Wohl von Passagieren, Personal, aber auch der Allgemeinheit ein vorrangiges Anliegen beider Seiten.» *Peter Müller, Direktor BAZL (1)*

«Rüstungspolitik und Beschaffungsstrategie der armasuisse fordern und fördern eine starke Industriebasis. Die von der armasuisse beschafften militärischen Luftfahrzeuge nähern sich technologisch immer mehr zivilen Produkten. Die AEROSUISSE stärkt das «Gesamtsystem Luftfahrt der Schweiz», indem sie schweizweit Firmen und Interessen verbindet. So fördert die AEROSUISSE das Umfeld für strategische Kooperationen und eine starke Industriebasis.» *Jakob Baumann, Rüstungschef (2)*

«Die AEROSUISSE ist für uns ein sehr wichtiger Partner, weil sie die Interessen der schweizerischen Zivilluftfahrt gegenüber der Politik, Verwaltung und in der Öffentlichkeit auf effiziente und wirkungsvolle Weise vertritt. Dies ist in der laufenden gesetzgeberischen Umsetzung der eidgenössischen Luftfahrtspolitik für die künftige Entwicklung der Schweizer Zivilluftfahrt von entscheidender Bedeutung.» *Harry Hohmeister, CEO Swiss International Airlines (3)*

«Auch der öffentliche und der private Luftverkehr brauchen Unterstützung. Und diese setzt bei der allgemeinen Luftfahrt ein, wie sie AOPA Switzerland vertritt. Die AEROSUISSE weiss um die Bedeutung der kleinen neben den grossen Flugzeugen im Luftraum und sorgt für Partnerschaft, weil die sichere und erfolgreiche Zukunft der Zivilluftfahrt in der Gegenwart der allgemeinen Luftfahrt beginnt.» *Rudolf Gerber, Präsident AOPA Switzerland 1988–2009 (4)*

«Für den EuroAirport ist die AEROSUISSE ein wichtiger Branchenverband. Es bündelt die Anliegen von mehr als 140 Luftfahrtpartnern. In einer zunehmend fragmentierten Welt macht es auch Sinn, zu aktuellen Themen wie Umwelt, Energie und Klimawandel Ressourcen zusammenzulegen und gegenüber der Politik, der Wirtschaft und der Gesellschaft mit einer Stimme zu sprechen.» *Jürg Rämi, Direktor, EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (5)*



À propos d'AEROSUISSE

«En tant qu'autorité de surveillance, l'OFAC doit pouvoir compter sur des interlocuteurs fiables lorsqu'il s'agit d'estimer les effets des mesures de sécurité sur les entreprises concernées. Avec AEROSUISSE, l'OFAC dispose justement d'un tel interlocuteur. Même si la mission de l'Office et les intérêts d'AEROSUISSE présentent parfois quelques divergences, la sécurité et le bien-être des passagers comme du personnel, tout autant que de la collectivité, constituent une aspiration prioritaire pour les deux parties.» *Peter Müller, Directeur de l'OFAC (1)*

«La politique d'équipement et la stratégie d'acquisition d'armasuisse exigent et encouragent une base industrielle forte. Technologiquement, les aéronefs militaires acquis par armasuisse se rapprochent toujours davantage des produits civils. La fédération faïtière AEROSUISSE renforce le «système aéronautique global de la Suisse», en reliant entreprises et intérêts au plan «pan-helvétique». Ainsi AEROSUISSE encourage-t-elle l'environnement favorable aux coopérations stratégiques, ainsi qu'une base industrielle solide.» *Jakob Baumann, Chef de l'équipement (2)*

«AEROSUISSE est pour nous un partenaire tout à fait essentiel, puisque représentant avec efficience et efficacité les intérêts de l'aviation civile suisse face au monde politique, à l'administration et au public. Ceci revêt une signification décisive dans l'actuelle mise en œuvre législative de la politique aéronautique fédérale, pour le développement futur de l'aviation civile helvétique.» *Harry Hohmeister, CEO de Swiss International Airlines (3)*

«Car le transport aérien, tant public que privé, nécessite d'être soutenu. Et dans l'aviation générale, ce soutien se déploie comme le préconise l'AOPA Switzerland. AEROSUISSE connaît l'importance des petits avions à côté des grands dans l'espace aérien et cultive le partenariat, dans la mesure où l'avenir sûr et prospère de l'aviation civile commence dans le présent de l'aviation générale.» *Rudolf Gerber, Président de l'AOPA Switzerland, 1988–2009 (4)*

«Pour l'EuroAirport, AEROSUISSE est une fédération interprofessionnelle essentielle. Dans un monde de plus en plus fragmenté, il est également judicieux de réunir des ressources dédiées à des thèmes d'actualité, tels que l'environnement, l'énergie et le changement climatique, et de parler d'une seule voix face à la politique, à l'économie et à la société.» *Jürg Rämi, Directeur, EuroAirport Bâle-Mulhouse-Freiburg (5)*



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)

Deillon 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,
Geschäftsführer (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)

Dr. Deich Axel,
CEO Oerlikon Space, Raumfahrt (16)

Stünzi Walter, Leiter Kommunikation 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 (20)

Kessler Bernd, CEO SR Technics Ltd,
Unterhaltsbetriebe (21)

Melliger Adrian, CEO Swissport International Ltd,
Senior Vice-President Switzerland & Germany,
Abfertigungsgesellschaften (22)

AEROSUISSE Organigramm

Stand: 1. Januar 2009

Generalversammlung Assemblée générale				
		Vorstand / Comité Paul Kurrus, Präsident		
Dr. Roland Bentele Kommission für Bildung und Forschung Alois Schneider Ausbildungsdelegierter Daniel Gaus Kommission Risikomanagement und Versicherungen Dr. Dieter Neupert* Rechtskonsulent		Dr. Dieter Neupert* Business Aviation, Vizepräsident Gaudenz Ambühl* Kommerzielle Luftfahrt Dr. Roland Bentele Kommission für Bildung und Forschung 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 Delegierter der Zivilluftfahrt Kanton Tessin Dr. Axel Deich Raumfahrt Adrian Stäger Swiss Helicopter Association SHA Walter Stünzi Rettungsflugwesen Daniel Weder* Flugsicherung Bernd Kessler Unterhaltsbetriebe Adrian Melliger Abfertigungsgesellschaften		Kurt Howald Geschäftsführer Hansjörg Bürgi Medienbeauftragter

* Diese Vorstandsmitglieder gehören auch dem Ausschuss an

* Diese Vorstandsmitglieder gehören
auch dem Ausschuss an

Erfolgsrechnung und Budget
vom 1. Januar bis 31.Dezember 2008
Comptes de résultats et budget
du 1er janvier au 31 décembre 2008

	2007	Budget 2007	2008	Budget 2008
Ertrag/Produits				
Mitgliederbeiträge/Cotisations des membres	407'243.00	355'000.00	434'019.00	395'000.00
Inserate AEROSUISSE Newsletter/Annonces Newsletter			3'000.00	
Zinsen und WS-Ertrag/Intérêts et produit des titres	3'600.63	3'000.00	7'430.39	3'000.00
Übriger Ertrag/Autres produits	4'126.70	–	2'416.80	
Wertschriften Kursdifferenz auf Verkäufe/ différence de cours des titres vente	5'744.80	–	1'000.00	
Wertschriften Kursdifferenz am 31.12.08/ différence de cours des titres au 31.12.08			2'000.00	
Sponsoring Generalversammlung/Sponsoring Assemblée Générale			3'250.00	
Courtages Versicherungen/Courtages assurances			4'486.50	
Total Ertrag/Total des produits	420'715.13	358'000.00	457'602.69	398'000.00
Aufwand/Charges				
Honorar Präsidium/Honoraire Présidence und/et Honorar + Auslagen des Sekretariates/ Honoraire + débours du secrétariat	145'656.95	150'000.00	152'883.50	154'000.00
Honorar Ausbildungsdelegierter/ Honoraire délégué questions formation	2'284.00		12'905.85	
Sitzungs- und Reisespesen/Frais de séances et de déplacements	16'220.15	15'500.00	21'125.20	18'000.00
Veranstaltungen PGL/Manifestations GPA	15'478.30	10'000.00	13'839.80	10'000.00
Sekretariat PGL/Secrétariat GPA	26'900.00	26'900.00	26'900.00	26'900.00
PC- und Bankspesen/Frais CCP et banques	2'228.05	500.00	1'104.55	500.00
Revision/Révision	2'000.00	1'900.00	1'936.80	1'900.00
Steuern/Impôts	2'241.30	1'800.00	520.35	3'500.00
Öffentlichkeitsarbeit/Relations publiques	59'054.25	66'500.00	74'598.15	72'000.00
AEROSUISSE Award (AA)	6'001.70	6'000.00	4'955.45	6'000.00
Mitgliederakquisition/Acquisition membres	4'950.00	4'000.00	5'284.35	4'000.00
Forum der Luftfahrt/Forum de l'aviation	12'881.40	20'000.00	–	19'000.00
AWACS	32'280.00	32'300.00	32'280.00	32'300.00
Schiedsgerichtsverfahren/Procédure d'arbitrage	1'883.00	–	–	
Beiträge an Wirtschaftsorganisationen/ Contributions org. économiques	8'905.00	8'800.00	10'660.00	14'000.00
Übriger Aufwand/Frais divers	3'148.31	8'500.00	7'716.00	6'500.00
Wertschriften Kursdifferenz am 31.12.08/ Différence de cours des titres au 31.12.08	16'256.00	–	40'125.80	
Total Aufwand/Total des charges	358'368.41	352'700.00	406'835.80	368'600.00
Ergebnis/Résultat				
Total Ertrag/Total des produits	420'715.13	358'000.00	457'602.69	398'000.00
Total Aufwand/Total des charges	358'368.41	352'700.00	406'835.80	368'600.00
Ertrags-/Aufwandüberschuss (-)/ Excédent des produits/des charges (-)	62'346.72	5'300.00	50'766.89	29'400.00

Bilanzen per 31. Dezember 2007 & 2008
Bilans au 31 décembre 2007 & 2008

	2007	2008
Aktiven/Actifs		
Umlaufvermögen/Fonds de roulement		
Postcheck/Compte de chèques postaux	22'907.22	95'431.22
Credit Suisse/Crédit Suisse	32'455.53	159'685.00
Debitor Verrechnungssteuer/Impôt anticipé	151.91	566.63
Übrige Debitoren/Autres débiteurs	5'888.50	9'746.60
- Delkredere/Ducroire	-1'000.00	-1'000.00
	5'040.41	9'313.23
Anlagevermögen/Capital immobilisé		
Wertschriften/Titres	358'000.00	201'000.00
Total Aktiven/Total des actifs	418'403.16	465'429.45
Passiven/Passifs		
Fremdkapital/Capital étranger		
Kreditoren/Créanciers	25'130.30	21'389.70
Passive Rechnungsabgrenzungen/Passifs transitoires	34'600.00	34'600.00
Zweckgebundene Rückstellungen/Réserve affectée	45'000.00	45'000.00
	104'730.30	100'989.70
Eigenkapital/Capital propre		
Kapital per 1.1./Capital au 1.1.	251'326.14	313'672.86
Aufwandüberschuss/Excédent des charges (-)		
Ertragsüberschuss/Excédent des produits	62'346.72	50'766.89
Kapital per 31.12./Capital au 31.12.	313'672.86	364'439.75
Total Passiven/Total des passifs	418'403.16	465'429.45

BERICHT DER REVISIONSSTELLE

an die Vereinsversammlung der
AEROSUISSE

Dachverband der Schweizerischen Luftfahrt, Bern

Sehr geehrte Damen und Herren

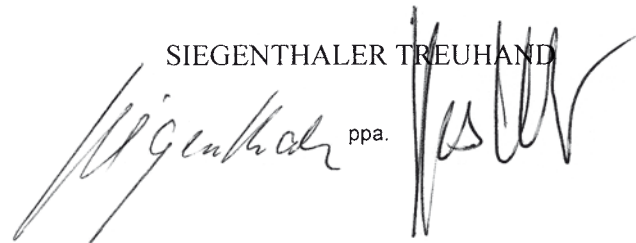
Als Revisionsstelle Ihres Vereins haben wir die auf den 31. Dezember 2008 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen und statutarischen Vorschriften geprüft.

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, 22. April 2009

SIEGENTHALER TREUHAND
 ppa.

Beilagen:

- Bilanz per 31. Dezember 2008
- Erfolgsrechnung 2008

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



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

AERO SUISSE

Die Mitglieder – Les membres

A + I aviation insurance, Glausen u. Partner AG, Thun
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 & Speciality, 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, Zürich
Association suisse des aérodromes – Verband Schweizer Flugplätze, Lausanne
Aviation Media AG, Teufen ZH
Avireal AG, Zürich-Flughafen
AXA Winterthur Luftfahrtversicherungen, Winterthur
BAT Bodmer Lufttaxi AG, Zürich
Belair Airlines AG, Glattbrugg
Breitling SA, Grenchen
Bureau de Travaux et d'Etudes en Environnement BTEE SA, Genève
Caminada & Partner AG, Zug
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
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 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, Buttwil
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
Great Circle Services AG, Luzern
groWing of Switzerland GmbH, Hünenberg
Hello AG, Basel
Helvetic Airways AG, Zürich-Flughafen
Holly Ballon AG, Bremgarten
Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Kloten
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
Open Connect AG, Zürich
The Nuance Group AG, Glattbrugg
Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans
Privatair SA, Cointrin
Rabbit-Air, Bachenbülach
REGA Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen
Regionallflugplatz 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. Hänggleiter-Verband – Fédération Suisse de Vol Libre, Zürich
Schweiz. Verband Flugtechnischer Betriebe – Association suisse des entreprises aérotechniques, Zollikofen
Schweiz. Vereinigung für Flugwissenschaften – Association suisse des sciences aérotechniques, Emmen
Seaplane Pilots Association Switzerland, Eglisau
Sirius AG, Zürich-Flughafen
SimAviatik AG, Bubendorf
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 AG, Basel
Swiss Helicopter Association, Küsnacht
Swiss Pilot School Association, Meisterschwanden
Swissport International Ltd., Zürich-Flughafen
TAG Aviation SA, Genève
Unidelta AG, Rapperswil
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



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