



A E R O  S U I S S E

JAHRESBERICHT 2011  
RAPPORT ANNUEL 2011  
RESOCONTO ANNUO 2011



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?

Über 130 Firmen und Organisationen aus allen Bereichen der Schweizer Luft- und Raumfahrt bilden die AEROSUISSE:

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

## Was bezweckt die AEROSUISSE?

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

## Wie wirkt die AEROSUISSE?

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

## Wie profitieren die Mitglieder von der AEROSUISSE?

- Anliegen der Mitglieder 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.
- Mittels LETTER und BULLETIN 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 2008 rund 34'000 Personen. In der ganzen Schweiz hängen insgesamt 178'900 Arbeitsstellen direkt, indirekt, induziert und katalytisch mit der Luftfahrt zusammen.
- Die Wertschöpfung der Schweizer Zivilluftfahrt betrug 2008 über 30 Milliarden Franken, was 5,6 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.
- Ein Drittel der wertmässigen Exporte verlässt die Schweiz per Luftfracht. Jeder dritte ausländische Tourist erreicht die Schweiz auf dem Luftweg.
- 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 2009 erzielten die Schweizer Raumfahrtunternehmen insgesamt einen Umsatz von etwa 150 Millionen Franken.

## Qu'est-ce qu'AEROSUISSE?

Plus de 130 entreprises et organisations suisses actives dans tous les domaines de l'aéronautique et de l'aérospatiale font partie d'AEROSUISSE. Il s'agit notamment:

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

## Quels sont les objectifs d'AEROSUISSE?

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

## Comment AEROSUISSE agit-elle?

- La Fédération faîtière informe régulièrement les parlementaires et, par le biais du secrétariat du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale, 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 2008, les aéroports internationaux suisses occupaient environ 34'000 personnes. Pour l'ensemble du pays, ce sont au total 178'900 emplois qui dépendent directement, indirectement, de manière induite et catalytique de l'aviation civile.
- En 2008, l'aviation civile suisse a généré des revenus se chiffrant à plus de 30 milliards de francs, ce qui représente 5,6 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 2009, l'industrie aérospatiale suisse a réalisé un chiffre d'affaire de près de 150 millions de francs.

## Inhalt      Contenu

Vorwort des Präsidenten	<b>4</b>	Introduction du président
Nachruf Ernst Wyler	<b>6</b>	Éloge funèbre de Ernst Wyler
Kommerzielle Luftfahrt	<b>7</b>	Aviation commerciale
Flugplätze und Flughäfen	<b>10</b>	Aérodromes et aéroports
Flugsicherung	<b>14</b>	Services de la navigation aérienne
Luft- und Raumfahrtindustrie	<b>16</b>	Industrie aéronautique et aérospatiale
General Aviation	<b>20</b>	Aviation générale
Bildung und Forschung	<b>23</b>	Formation et recherche
Risiko-Management und Versicherungen	<b>24</b>	Gestion du risque et assurances
Geschäftsstelle	<b>25</b>	Secrétariat
Kommunikation	<b>29</b>	Communication
Vorstand	<b>30</b>	Comité de direction
Organigramm	<b>31</b>	Organigramme
Erfolgsrechnung und Budget	<b>32</b>	Comptes de résultats et budget
Bilanz per 31. Dezember 2011	<b>33</b>	Bilan au 31 décembre 2011
Bericht der Revisionsstelle	<b>34</b>	Rapport du poste de révision
Die Mitglieder	<b>35</b>	Les membres

Herausgeber: AEROSUISSE, Druck SENSSIA AG, Dübigen - Bilder Inhalt: Hansjörg Bürgi ([www.skynews.ch](http://www.skynews.ch)).  
Édition : AEROSUISSE ; Impression : Druck SENSSIA AG, Dübigen - Photos : Hansjörg Bürgi ([www.skynews.ch](http://www.skynews.ch)).

**Titelbild:** Genève Aéroport  
**Couverture :** Genève Aéroport.

Foto Max Fankhauser

**Rückseite:** Swiss WorldCargo.  
**Verso :** Swiss WorldCargo.



Paul Kurrus



## Vorwort des Präsidenten

Liebe Leserin, lieber Leser

Für die Schweizer Luft- und Raumfahrt war 2011 ein Rekordjahr, aber gleichzeitig auch ein Jahr voller Herausforderungen. Die Frankenstärke, explodierende Treibstoffpreise und ausufernde internationale Regulierungen machten unseren Mitgliedern arg zu schaffen. Die zunehmende Verschlechterung der Rahmenbedingungen in Europa führen dazu, dass der Luftfahrtsektor auf unserem Kontinent weltweit am langsamsten wächst. Die Wettbewerbsfähigkeit unseres Luftfahrtsektors muss daher weiter verbessert werden.

### Abfuhr für Zürcher Blockierungsinitiativen

Auf nationaler Ebene durften wir dennoch einige ermutigende Zeichen ausmachen:

Das Zürcher Stimmvolk hat die beiden Blockierungsinitiativen gegen den Flughafen Zürich deutlich abgelehnt. Aller-

dings darf dieses erfreuliche Resultat nicht darüber hinwegtäuschen, dass die luftfahrtkritischen Kräfte nicht ruhen werden. Bereits hat der Zürcher Kantonsrat nämlich erneut einen dringlichen Vorstoss zur weiteren Einschränkung des Flughafens Zürich an die Regierung überwiesen.

Um die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken hat sich AEROSUISSE im Berichtsjahr in verschiedenen Geschäftsfeldern für bessere Rahmenbedingungen engagiert. Neben der Begleitung von diversen Gesetzgebungsverfahren ging es dabei primär um Massnahmen gegen die Auswirkungen der Frankenstärke, die Finanzierung der Aus- und Weiterbildung sowie um den auf Antrag von AEROSUISSE erstellten Bericht zur Wettbewerbsfähigkeit der Zivilluftfahrt Schweiz.

### Bundesrätin Doris Leuthard sprach zur Branche

Am 9. Forum der Luftfahrt hat die Vorsteherin des UVEK, Frau Bundesrätin Doris Leuthard, erstmals vor der versammelten Luft- und Raumfahrtbranche gesprochen. Das Thema «Nachhaltige Entwicklung der Schweizer Luftfahrt – Perspektive oder Illusion?» wurde gewählt, weil in der dicht besiedelten Schweiz der nachfragegerechte Ausbau der Luftfahrt-

## Introduction du président

Chers lecteurs,

2011 est une année record pour l'aéronautique et l'aérospatiale suisses, marquée toutefois par de nombreux défis. La cherté du franc suisse, l'explosion des prix du carburant et le flot de réglementation internationale ont mené la vie dure à nos membres. La détérioration croissante du cadre d'exercice de notre activité en Europe fait que l'évolution du secteur aérien sur le Vieux Continent est la plus lente en comparaison internationale. Notre compétitivité doit impérativement s'améliorer.

### Rejet des initiatives visant à geler le développement de l'aéroport de Zurich

Nous avons reçu quelques signes encourageants sur le plan national : les électeurs zurichoises ont clairement rejeté les deux initiatives en faveur d'un gel du développement de l'aéroport de Zurich. Mais ce résultat positif ne doit pas faire illusion :

la voix des opposants au transport aérien n'a pas fini de se faire entendre. Le conseil cantonal zurichoises a déjà déposé une nouvelle intervention urgente au parlement prévoyant d'autres restrictions au fonctionnement de l'aéroport de Zurich.

Afin de renforcer la compétitivité, AEROSUISSE s'est une fois de plus engagée pour que le cadre d'exercice de diverses activités s'améliore. Suivant de près plusieurs procédures législatives, elle a surtout réfléchi à des mesures d'accompagnement permettant de contrer les effets de la cherté du franc suisse, d'encourager le financement de la formation initiale et continue et de tirer parti des conclusions du rapport sur la compétitivité de l'aviation civile suisse, réalisé à l'instigation de la Fédération.

### La Conseillère fédérale Doris Leuthard s'adresse au secteur

Lors du 9<sup>e</sup> Forum de l'aviation, Madame Doris Leuthard, Conseillère fédérale et cheffe du DETEC, s'est adressée pour la première fois au secteur aéronautique et aérospatial. Le thème « Développement durable de l'aviation suisse – perspective ou illusion » a été choisi parce que l'extension de



infrastruktur zwar eine grosse Chance, aber gleichzeitig auch die grösste Herausforderung darstellt.

### **Neuer Geschäftsführer**

Mit grossem Bedauern haben wir von der freiwilligen und frühzeitigen Pensionierung unseres Geschäftsführers Kurt Howald erfahren. Während mehr als 19 Jahren hat er zuverlässig und mit Umsicht die Geschäfte des Dachverbandes der Schweizer Luft- und Raumfahrt geführt. Kurt Howald hat mit seiner ausgezeichneten Arbeit viel zu den luft- und raumfahrtpolitischen Erfolgen der letzten Jahre beigetragen. Dafür danke ich ihm in aller Form. Die Nachfolge von Kurt Howald hat Philip Kristensen angetreten. Durch seine bisherige Tätigkeit als politischer Sekretär ist Philip Kristensen mit der Bundespolitik bestens vertraut und wird die Arbeit als Geschäftsführer kompetent fortführen.

### **Luftfahrtpolitische Entscheide stehen an**

Auch im laufenden Jahr stehen bedeutende luftfahrtpolitische Entscheide an. Die Teilrevision II des Luftfahrtgesetzes, der Bundesratsentscheid zum SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich im Lichte des Staatsvertrages mit Deutschland, die

l'infrastructure aéronautique induite par la demande représente, dans un pays aussi densément peuplé que la Suisse, à la fois une excellente opportunité et un énorme défi.

### **Un nouveau secrétaire général**

Nous avons pris connaissance avec le plus grand regret de la décision de départ en retraite anticipée de notre secrétaire général. Kurt Howald a veillé pendant plus de 19 ans avec sérieux et circonspection à la bonne marche des affaires de la Fédération. Son travail irréprochable a largement contribué aux succès politiques enregistrés ces dernières années par l'aéronautique et l'aérospatiale. Je tiens ici à lui exprimer mes plus vifs remerciements. Sa succession est assurée par Philip Kristensen dont l'expérience de secrétaire politique fait un expert des rouages de la Confédération et un secrétaire général compétent pour AEROSUISSE.

### **Des décisions politiques sont attendues**

D'importantes décisions politiques doivent être prises cette année encore dans le cadre de la révision partielle II de la LA, de la décision du Conseil fédéral sur la fiche PSIA de l'aéroport de Zurich dans le contexte de l'accord avec

Lösung des Fluglärmkonfliktes mit Deutschland, die künftige Nutzung des Flughafens Dübendorf und die Haltung der Schweiz zum EU-ETS, sind nur einige Beispiele unter zahlreichen Geschäften.

Die AEROSUISSE wird sich auch in diesen Dossiers erneut und mit aller Kraft für die Interessen des Luftfahrtstandortes Schweiz einsetzen.

Paul Kurrus

l'Allemagne, la résolution du conflit avec l'Allemagne au sujet du bruit aérien, la future affectation de l'aérodrome de Dübendorf et la position de la Suisse envers le système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) pour ne citer que quelques exemples des nombreuses tâches qui nous attendent.

AEROSUISSE se plongera de nouveau dans ces dossiers avec l'enthousiasme qu'elle déploie habituellement pour la défense des intérêts de la place aérienne suisse.

Paul Kurrus



Ernst Wyler



## Zum Gedenken an Ehrenpräsident Ernst Wyler

Am 15. Februar 2011 ist Ernst C. Wyler im Alter von 86 Jahren friedlich eingeschlafen. Nach seiner Pensionierung als Kommandant der Flieger und Fliegerabwehrtruppen wirkte er während dreier Jahre als Präsident der AEROSUISSE und wurde daraufhin zum Ehrenpräsidenten ernannt. In seiner Zeit als AEROSUISSE-Präsident liess er das Verbandssekretariat vom «bern-kritischen» Zürich zum Centre Patronal nach Bern wechseln. Somit war die AEROSUISSE fortan näher beim Parlament und beim BAZL.

Die Entwicklung der schweizerischen Luftfahrt lag Ernst (oder «Aschi») Wyler besonders am Herzen: 1990 veröffentlichte Ernst Wyler sein erstes Buch, die «Chronik der Schweizer Militärvaviatik». Zehn Jahre später folgte sein viel beachtetes zweites Werk, das «Bordbuch des Schweizer Luftfahrt». In beiden Werken wird chronologisch auf die für die Schweizer Aviatik relevanten Ereignisse zurückgeblickt. Zudem präsidierte Ernst Wyler nach seiner aktiven Dienstzeit den

Verwaltungsrat der Farner Air Services und Aviation Holding, sowie während neun Jahren die Stiftung «Pro Aero». Regelmässig tauchte er auch als Autor historischer Beiträge auch in Luftfahrt-Fachzeitschriften auf.

Ernst Wyler war immer aufmerksam und neugierig, er konnte auf die Menschen eingehen und begegnete ihnen mit Respekt. «Aschi» versprührte Ruhe, Harmonie und Zuversicht sowie echte Bescheidenheit. Er genoss überall grosses Vertrauen. Er sprach nicht mit lauter Stimme, aber mit Überzeugung. Über 100 verschiedene Flugzeugtypen stehen in seinem Logbuch. Seine Lieblingsflugzeuge waren die P-51 Mustang, der Hunter, sein Staffelflugzeug, und die Alouette III.

An den Generalversammlungen der AEROSUISSE war Ernst Wyler immer ein gern gesehener Teilnehmer. Mit Ernst C. Wyler verliert die Schweiz eine grosse Persönlichkeit der Luftfahrt, einen echten «Aviatiker». Er wird der Schweizer Luftfahrt als unermüdlicher Förderer und profunder Kenner in Erinnerung bleiben. Seine Bücher werden weiterhin als wertvolle Nachschlagewerke dienen. Wir behalten Ernst Wyler in bester Erinnerung.

## En mémoire de Ernst Wyler, président honoraire

Ernst C. Wyler s'est éteint paisiblement le 15 février 2011 à l'âge de 86 ans. Retraité de sa fonction de commandant des troupes d'aviation et de défense contre avions, il a présidé AEROSUISSE pendant trois ans avant d'en être nommé président honoraire. Pendant son mandat, il a transféré notre secrétariat de Zurich – traditionnellement critique envers la capitale fédérale – au Centre Patronal de Berne, afin de rapprocher AEROSUISSE du parlement et de l'OFAC.

L'évolution du transport aérien suisse était au cœur des préoccupations d'Ernst Wyler, surnommé « Aschi ». Il a publié son premier livre, *Chronik der Schweizer Militärvaviatik* (Chronique de l'aviation militaire suisse), en 1990 puis, dix ans plus tard, un second ouvrage très remarqué, *Bordbuch des Schweizer Luftfahrt* (Livre de bord de l'aéronautique suisse). Dans l'un comme dans l'autre, il s'est attardé chronologiquement sur les évènements importants pour l'aviation suisse. Après avoir quitté l'armée, Ernst Wyler a également

siégé au conseil d'administration de Farner Air Services and Aviation Holding et présidé pendant neuf ans la fondation Pro Aero. Il a par ailleurs régulièrement rédigé des articles historiques pour des magazines spécialisés dans l'aviation.

Ernst Wyler a toujours été attentif et curieux. Il avait la faculté de s'adresser aux personnes les plus diverses avec une attitude de profond respect. « Aschi » évoquait la sérénité, l'harmonie, la confiance et une réelle modestie par lesquelles il s'attirait l'estime de tous. Il parlait d'une voix à la fois assurée et convaincante. Il a piloté plus de 100 types d'avions différents, ses préférés, hormis les planeurs, étant le Mustang P-51, le Hawker Hunter et l'Alouette III.

La présence d'Ernst Wyler aux assemblées générales d'AEROSUISSE a toujours été très appréciée. Avec lui disparaît une grande personnalité de l'aéronautique, un véritable « aviateur ». Il restera gravé dans la mémoire de l'aviation comme un battant infatigable et un spécialiste incontesté du secteur. Ses livres resteront des ouvrages de fond et nous continuerons à entretenir son souvenir.



Rainer Hiltebrand



## Kommerzielle Luftfahrt

### Schwieriges Marktumfeld trotz Passagierrekorden

2011 haben in der Schweiz mehr Passagiere als je zuvor das Flugzeug benutzt: Swiss hat mit 15,3 Millionen beförderten Fluggästen das Allzeithoch der Swissair übertroffen. Auch EasyJet erzielte 2011 mit 7,7 Millionen ab der Schweiz geflogenen Passagieren ein Rekordvolumen. Edelweiss Air hat mit einem zweiten Airbus A330 ihre Langstreckenflotte verdoppelt und damit neue Destinationen wie Peking oder Kapstadt bedient. Die Air Berlin Schweiz (Belair Airlines) ist vorläufig von den Restrukturierungsmassnahmen der Muttergesellschaft wenig betroffen. Auch die übrigen Schweizer Airlines haben ihre Positionen halten können.

### Starker Schweizer Franken und schwieriges Marktumfeld in Europa drücken auf die Erträge

Trotz der erwähnten Rekordmengen an transportierten Passagieren und Fracht, haben sich bei allen Fluggesellschaften die finanziellen Ergebnisse unterdurchschnittlich entwickelt. Insbesondere lagen die Resultate des vierten Quartals

deutlich hinter den Vorjahren zurück. Die Hauptgründe sind im sehr starken Schweizer Franken gegenüber den Hauptwährungen Euro und US-Dollar zu suchen, bei höheren Treibstoffkosten und in einem weiteren Yield-Zerfall (Durchschnittsertrag pro verkauftes Ticket). Trotzdem wurden in der Schweiz weiterhin zusätzliche hochwertige Arbeitsplätze geschaffen. Damit dies auch in Zukunft so bleibt, sind die in diesem Zusammenhang von der AEROSUISSE geforderten Massnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit umso wichtiger.

Der so genannte «Arabische Frühling» in den Mittelmeerstaaten führte 2011 zu einem markanten Einbruch des Verkehrs in diese Regionen, namentlich nach Ägypten und Tunesien. Die Naturkatastrophe in Japan hat zudem einen vorübergehenden, aber nichts desto trotz markanten, Rückgang des Verkehrs mit diesen Land bewirkt.

### Auf und Ab in der Politik

Im Rahmen der Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG) hat der Bund einen Entwurf der Verordnung zur Festlegung der Flughafengebühren in die Vernehmlassung geschickt. Der Inhalt

## Aviation commerciale

### Des conditions de marché difficiles malgré un record de passagers

L'aviation commerciale suisse a transporté en 2011 plus de passagers que jamais : Swiss a battu le record de l'ancienne Swissair avec 15,3 millions de voyageurs. EasyJet s'est elle aussi dépassée en acheminant 7,7 millions de passagers depuis la Suisse. Edelweiss Air a doublé sa flotte long-courrier par l'achat d'un second Airbus A330 lui permettant désormais de desservir Pékin et Le Cap. Air Berlin Suisse (Belair Airlines) est jusqu'à présent peu touchée par les mesures de restructuration de la maison mère. Les autres compagnies suisses sont elles aussi parvenues à garder le cap.

### La cherté du franc suisse et la dégradation des conditions du marché européen pèsent sur les revenus

En dépit des records de passagers et de fret enregistrés par les compagnies aériennes, les résultats financiers n'ont pas atteint les espérances. Ils se sont montrés particulièrement décevants au 4<sup>e</sup> trimestre en comparaison annuelle. Les

raisons de ce fléchissement sont l'extrême solidité du franc suisse par rapport aux devises principales que sont l'euro et le dollar, la cherté des prix du carburant et une dégradation du « yield » (revenu moyen par billet d'avion vendu). De nouveaux emplois de qualité ont toutefois été créés dans le pays. Pour qu'il en soit encore ainsi à l'avenir, les mesures réclamées par AEROSUISSE visant à renforcer la compétitivité prennent toute leur importance.

Le « Printemps arabe » a entraîné un recul marquant du trafic dans les états méditerranéens, notamment en Égypte et en Tunisie. La catastrophe naturelle au Japon a elle aussi sérieusement amoindri le trafic, bien que sur une période relativement restreinte.

### Les hauts et les bas de la politique

Dans le cadre de la Révision de la loi sur l'aviation (LA), la Confédération a mis en consultation un projet d'ordonnance sur la détermination des redevances aéroportuaires dont le contenu fait, par nature, l'objet d'une vive controverse dans les milieux concernés (aéroports et utilisateurs). La mise en œuvre en 2011 de l'ordonnance sur l'affectation de l'impôt



wird naturgemäß von den involvierten Kreisen (Flughäfen und deren Nutzer) sehr kontrovers kommentiert. Die Verordnung über die Verwendung von Geldern aus der Mineralölsteuer (BV 86) ist in enger Begleitung mit der AEROSUISSE 2011 umgesetzt worden. Der Bund nimmt nun relevante Projekte zur Prüfung entgegen. Erste Entscheide über zu unterstützende Projekte werden im Herbst 2012 erwartet.

AEROSUISSE hat die Teilrevision II des LFG eng begleitet. Es geht dabei schwergewichtig um Infrastrukturfragen, die Verstärkung des Bundesinflusses auf Landesflughäfen, eine Teil-Liberalisierung der Flugsicherung und ein differenzierteres Konzessions- und Bewilligungssystem für Flugplätze. Zudem hat die AEROSUISSE mit weiteren Verbänden in diesem Zusammenhang kritisiert, dass der Bund die Verteilung der Treibstoffgelder (BV 86 Fonds) dem Subventionsgesetz unterstellen will.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat im Herbst seinen jährlichen Bericht zum Zürcher Fluglärmindex (ZFI) für das Jahr 2010 veröffentlicht und festgestellt, dass der Richtwert von 47'000 von Lärm gestörten Personen deutlich überschritten wurde. Dazu hat ein Anstieg der Flugbewegungen

sur les huiles minérales (art. 86 Cst.) a été accompagnée de très près par AEROSUISSE. La Confédération consent à présent à se pencher sur des projets y afférents. De premières décisions concernant les initiatives susceptibles d'être encourgées devraient être prises à l'automne 2012.

AEROSUISSE a participé à la Révision partielle II de la LA. Les modifications envisagées portent essentiellement sur des questions relatives aux infrastructures, le renforcement de l'influence de la Confédération sur les aéroports nationaux, une libéralisation partielle de la navigation aérienne et un système différencié de concessions et d'autorisations pour les aérodromes. AEROSUISSE et d'autres associations ont en outre critiqué l'intention de la Confédération de soumettre la répartition du produit des taxes sur le carburant (Fonds Cst. 86) à la loi sur les subventions.

Le Conseil d'État du canton de Zurich a publié à l'automne son rapport annuel sur l'indice de bruit aérien à l'aéroport de Zurich (ZFI) pour l'année 2010 et constaté que le seuil moyen de 47'000 riverains générés par le bruit avait été largement franchi. Si l'augmentation des mouvements aériens en

in den Tagesrandstunden beigetragen, aber der Hauptfaktor lag eindeutig bei der weiterhin überproportional wachsenden Bevölkerung in den flughafennahen Gemeinden. Die Region um den Flughafen Zürich ist der eigentliche Wirtschaftsmotor des Kantons geworden.

### **Business Aviation wieder im leichten Steigflug**

Nach zwei schwierigen Jahren befindet sich die Schweizer Business Aviation seit 2011 wieder im leichten Steigflug. Einerseits sind mehr Bestellungen für neue Jets eingegangen, andererseits wurden auch wieder mehr Flugstunden produziert. Bei den Ad-hoc-Chartern sind aber die Auswirkungen der Finanzkrise nach wie vor zu spüren. Die Schweiz lag 2011 mit 235 registrierten Businessjets in Europa mit Frankreich auf Platz Drei, hinter Deutschland und England.

Da die für die Business Aviation vom Bund in Aussicht gestellte Broschüre zur Mehrwertsteuer bis Ende 2011 nicht einmal im Entwurf vorgelegen ist, hat die EBAA (European Business Aviation Association) mit Support der AEROSUISSE einen diesbezüglichen Vorstoß unternommen. Das neue Gesetz zur Mehrwertsteuer ist aber bereits in Kraft.

journée y a contribué, le facteur principal est cependant la croissance disproportionnée de la population dans les communes voisines de l'aéroport. Cette région est devenue de facto le véritable moteur économique du canton.

### **L'aviation d'affaires est de nouveau en légère progression**

Au terme de deux années difficiles, l'aviation d'affaires a suivi en 2011 une courbe faiblement ascensionnelle s'expliquant, d'un côté, par la recrudescence de commandes de nouveaux jets, de l'autre, par la production d'un nombre supérieur d'heures de vol. Les vols charter à la demande, en revanche, ressentent toujours les effets de la crise financière. Avec ses 235 jets d'affaires immatriculés, la Suisse occupe la 3<sup>e</sup> place européenne, ex aequo avec la France derrière l'Allemagne et l'Angleterre.

Étant donné que la brochure sur la TVA concernant l'aviation d'affaires, projetée par la Confédération pour fin 2011, n'existe même pas sous forme d'avant-projet, l'EBAA (European Business Aviation Association) a préparé une intervention à l'aide d'AEROSUISSE. Mais la nouvelle loi sur la TVA est déjà en vigueur.



## **Businessplan für Flugplatz Dübendorf erstellt**

Mit Genugtuung hat die Schweizer Business Aviation festgestellt, dass Bundesrätin Doris Leuthard grundsätzlich mit einer zivil-militärischen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf einverstanden ist. Aufgrund eines von der AEROSUISSE und EBAA ausgearbeiteten Businessplans kann dem Bund für den Flugplatz Dübendorf ein jährlicher Deckungsbeitrag von mehr als sechs Millionen Franken in Aussicht gestellt werden. Zudem würden in Dübendorf rund 60 Millionen Franken seitens der Business Aviation investiert und gegen 500 neue Arbeitsplätze geschaffen.

## **Heli-Betreiber sind permanent gefordert**

Die AEROSUISSE hat sich zusammen mit der Swiss Helicopter Association (SHA) und anderen Verbänden der Luftfahrt vehement dafür eingesetzt, dass mit den Treibstoffzoll-geldern primär «vorgeschriften» Massnahmen finanziert werden. Es muss verhindert werden, dass aus diesen Mitteln praxisfremde Projekte oder Studien unterstützt werden. Die SHA setzt sich zudem weiter für eine praxisgerechte Verordnung zu den Aussenlandungen ein.

## **Le plan d'affaires concernant l'aérodrome de Dübendorf est établi**

L'aviation d'affaires suisse a constaté avec satisfaction que la Conseillère fédérale Doris Leuthard était d'accord sur le principe d'un usage mixte civil et militaire de l'aérodrome de Dübendorf. Selon un plan d'affaires rédigé conjointement par AEROSUISSE et l'EBAA, la Confédération peut tabler sur un montant annuel de plus de six millions de francs pour couvrir les activités de l'aérodrome. L'aviation d'affaires a par ailleurs investi près de 60 millions de francs à Dübendorf et créé près de 500 emplois.

## **Les exploitants d'hélicoptères sont sans cesse sollicités**

AEROSUISSE ainsi que la Swiss Helicopter Association (SHA) et d'autres associations aéronautiques se sont manifestement engagées pour que le produit de la taxe sur le carburants serve avant tout à financer des mesures nécessaires. Il faut éviter que ces fonds soient affectés au financement de projets ou d'études sans lien avec les besoins urgents du secteur. La SHA poursuit par ailleurs ses efforts pour que l'ordonnance sur les atterrissages en campagne soit axée sur la pratique.

Im Weiteren hat die SHA ein computerbasiertes Training für den Transport von Gefahrengütern (Dangerous Goods) entwickelt, welches vom BAZL zertifiziert worden ist. Durch die aktive und permanente Mitarbeit in der EHA (European Helicopter Association) und der EASA, konnte die SHA wichtige Anpassungen der vorgesehenen Regeln erreichen. Für weitere wichtige Punkte muss jedoch weiterhin gekämpft werden: Die Anerkennung von «Based on»-Lizenzen, also Schweizer Lizenzen, die auf ausländischen basieren, ist bisher nicht gegeben. Dies würde dazu führen, dass rund 50 inländische Helikopterpiloten die ganze Theorie wiederholen müssten, oder aber ab 2015 ihre Lizenz verlieren würden, und dies obwohl einige von ihnen über 8'000 Flugstunden geleistet haben. Weiter sollen nach den EASA-Richtlinien Piloten, die über 60 Jahre alt sind, keine «single pilot operations» mehr durchführen dürfen und müssten immer zu zweit im Cockpit fliegen. Dies würde faktisch einer Herabsetzung des Pensionsalters entsprechen. Aufgrund des bisher bekannten Zahlenmaterials (Unfallhäufigkeit) gibt es keine Argumente, welche diese Herabsetzung des Alters rechtfertigen würde. Auch da wird sich die SHA mit Support der AEROSUISSE für eine vernünftige Lösung einsetzen.

La SHA a mis au point une formation assistée par ordinateur pour le transport de marchandises dangereuses, entre-temps certifié par l'OFAC. Grâce à sa participation active et permanente aux activités de l'EHA (European Helicopter Association) et de l'EASA, la SHA a pu obtenir d'importantes modifications des règles prévues. Elle doit cependant poursuivre son combat sur d'autres points importants : la reconnaissance des licences dites « Based-on », à savoir des licences suisses basées sur des licences étrangères, n'est pas encore chose acquise. Cela signifie que près de 50 pilotes d'hélicoptères du pays devraient repasser l'ensemble des examens théoriques sous peine de se voir retirer leur licence à partir de 2015, indépendamment du fait que certains d'entre eux puissent se targuer de plus de 8'000 heures de vol. En vertu des dispositions de l'EASA, les pilotes âgés de plus de 60 ans en devraient plus assurer de « single pilot operations » et seraient contraints de voler en compagnie d'un second pilote. L'âge de leur retraite en serait de fait abaissé. Or d'après les statistiques disponibles (fréquence des accidents), aucun argument avéré ne justifie cet abaissement. La SHA s'engagera là encore aux côtés d'AEROSUISSE pour qu'une solution raisonnable soit trouvée.



Robert Deillon



## Flugplätze und Flughäfen

### Passagier-Rekord mit 43 Millionen

Die Anzahl Passagiere ist auch 2011 stärker als die Anzahl Flugbewegungen gewachsen. Allein an den sechs Schweizer Flughäfen mit regelmässigem Linienverkehr wurden 2011 total 42'989'594 Passagiere begrüsst und verabschiedet sowie 672'384 Flugbewegungen abgewickelt. Die Anzahl Passagiere nahm, wie bereits im Jahr 2010, proportional stärker zu als die Anzahl Flugbewegungen. Diese aus Sicht der Umwelt sehr erfreuliche Entwicklung ist auf den Einsatz grösserer Flugzeuge sowie eine höhere Auslastung der Flugzeuge zurückzuführen. An den drei Landesflughäfen wurden im Jahr 2011 insgesamt 624'009 Tonnen Luftfracht und -post umgeschlagen.

### Investitionen in die Infrastrukturen

Um den Passagier- und Luftfrachtverkehr sicher und effizient abwickeln zu können und die Qualität nachhaltig zu erhöhen, investieren die Betreibergesellschaften der Flughäfen konti-

nuerlich in ihre Infrastrukturen. So hat die Flughafen Zürich AG am 1. Dezember 2011 das neue Dock B und ein neues zentrales Sicherheitskontrollgebäude mit 26 Kontrolllinien auf vier Etagen dem Betrieb übergeben. Das neue Dock B ermöglicht eine flexible Nutzung für Schengen- und Non-Schengenflüge auf zwei Ebenen. Im zentralen Sicherheitskontrollgebäude kann nun noch flexibler auf Spitzenbelastungen reagiert werden, was die Wartezeiten verkürzt. Zudem wurden am Flughafen Zürich mit der neuen Speditionshalle im Frachtbereich, den Duty-Free-Geschäften im Ankunfts-bereich sowie der neuen Zuschauerterrasse auf dem Dock B neue Akzente gesetzt. Im Rahmen des Grossprojekts «The Circle» konnten erste Absichtserklärungen mit potenziellen Ankermietern unterzeichnet werden. Im Oktober 2011 wurde das Baugesuch bei der Stadt Kloten eingereicht.

Genève Aéroport eröffnete im Dezember 2011 auf der Ankunftsebene ein «Visitor's Center», ein zentraler Empfangs- und Informationsschalter. Mit dem Bau des Ostflügels des Terminals am Genève Aéroport wird voraussichtlich im Jahr 2012 begonnen. Am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg wurden 2011 die Sanierung der Hauptpiste und

## Aérodromes et aéroports

### Chiffres passagers : un record de 43 millions

Une fois de plus en 2011, le nombre de passagers a progressé plus rapidement que le nombre de mouvements aériens. À eux seuls, les six aéroports assurant un trafic de ligne ont accueilli 42'989'594 passagers et enregistré 672'384 mouvements aériens. À l'instar de 2010, le nombre de passagers affiche pour 2011 une croissance supérieure à celle des mouvements aériens. Cette évolution très satisfaisante sur le plan environnemental s'explique par l'utilisation d'avions de plus grande capacité et par de meilleurs coefficients d'occupation. Les trois aéroports nationaux ont en outre vu transiter 624 009 tonnes de fret et de courrier.

### Investissements dans les infrastructures

Afin d'assurer en toute sécurité un trafic passagers et fret efficace tout en améliorant durablement la qualité de leurs services, les exploitants aéroportuaires investissent constamment dans leurs infrastructures. Le 1<sup>er</sup> décembre 2011,

l'aéroport de Zurich a ainsi équipé le tout récent Dock B et son nouveau bâtiment centralisant les contrôles de sécurité de 26 postes de contrôle répartis sur 4 étages. Le Dock B offre sur deux étages la possibilité de gérer les vols Schengen et non Schengen en fonction de l'affluence. Le bâtiment centralisant les contrôles de sécurité permet de faire face en souplesse aux heures de pointe, en raccourcissant le temps d'attente des passagers. La nouvelle halle de fret, les boutiques hors-taxes à l'arrivée et la terrasse visiteurs du Dock B ont mérité eux aussi toute l'attention des exploitants. De premières déclarations d'intention ont été signées par des magasins d'ancre dans le cadre du projet de grande envergure intitulé « The Circle » pour lequel un permis de construire a été déposé en octobre auprès de la municipalité de Kloten.

Genève Aéroport a inauguré en décembre son « Visitor's Center », guichet unique pour l'accueil et l'information des passagers à l'arrivée. La construction de l'aile est du terminal devrait débuter en 2012. L'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg a entrepris la consolidation de sa piste principale et achevé les deux premières phases de rénovation de l'ancien



die ersten zwei Bauphasen der Sanierung des ehemaligen Terminalgebäudes erfolgreich beendet. Das Frachtprojekt in der Zone 4 sowie die Anbindung des Flughafens an das Schienennetz konnten fortgesetzt werden. Mit den Bauarbeiten des dritten Hangars der Firma AMAC Aerospace wurde begonnen.

Um die Nachfrage nach Flugreisen und Luftfrachttransporten auch in Zukunft befriedigen und im Wettbewerb mit anderen europäischen Flughäfen bestehen zu können, benötigen die Flughäfen wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen.

#### **Behördeninitiative abgelehnt**

Am 27. November 2011 hat sich das Zürcher Stimmvolk einmal mehr klar für den Flughafen Zürich ausgesprochen und die Behördeninitiative sowie den noch weiter einschränkenden Gegenvorschlag abgelehnt. Die AEROSUISSE hat im Vorfeld mitgeholfen, die beiden Flugbeschränkungsinitiativen zu bekämpfen. Basierend auf diesem Volksentscheid liegt es nun am Bund, die raumplanerische Entwicklung in der Flughafenregion Zürich im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) zu verankern.

terminal. Le projet de fret de la zone 4 de même que le raccordement de l'aéroport au réseau ferroviaire ont avancé. La construction du troisième hangar de la société AMAC Aerospace a été entamée.

Les aéroports doivent pouvoir compter sur un cadre d'exercice favorisant la compétitivité pour répondre demain comme aujourd'hui à la demande de transport de personnes et de marchandises et de s'affirmer face à la concurrence exercée par d'autres aéroports européens.

#### **Non à l'initiative des autorités**

Le 27 novembre 2011, les électeurs zurichois se sont encore clairement prononcés en faveur de l'aéroport de Zurich et rejetant l'initiative des autorités ainsi que le contre-projet encore plus contraignant contre lesquels AEROSUISSE avait lutté en amont de la votation. Sur la base de cette décision populaire, il appartient désormais à la Confédération d'insérer l'aménagement du territoire voisin de l'aéroport de Zurich dans le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA).

#### **Staatsvertrag mit Deutschland**

Schwierige Verhandlungen zwischen Deutschland und der Schweiz über das künftige Nutzungskonzept des süddeutschen Territoriums für Überflüge haben 2012 zu einem Staatsvertrag geführt. Der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland zum Flugverkehr bietet Rechts-sicherheit für die Bevölkerung und den Flughafen. Er ermöglicht dem Flughafen eine gewisse Flexibilität im Betrieb und eine moderate Entwicklung. Dies ist eine entscheidende Voraussetzung, damit die Luftfahrt auch in Zukunft ihren Beitrag für die Standortattraktivität der Schweiz leisten kann.

Am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg hängt die nachhaltige Entwicklung der Flughafenplattform davon ab, Rechts-klarheit für die Schweizer Unternehmen im Schweizer Sektor zu schaffen. In diesem Zusammenhang konnten die Probleme im Arbeitsrecht bereinigt werden, während die Verhandlungen zum Steuerrecht zwischen der Schweiz und Frankreich noch weiter laufen. Bis das Ergebnis dieser Verhandlungen vorliegt, müssen einige Grossprojekte, wie der Bau einer neuen Frachtinfrastruktur, in Frage gestellt werden.

#### **Traité avec l'Allemagne**

Les négociations difficiles entre l'Allemagne et la Suisse sur l'utilisation future de l'espace aérien du sud de l'Allemagne par les avions en provenance et à destination de Zurich se sont soldées en 2012 par un traité entre les deux pays offrant à la fois des garanties à l'aéroport et aux populations concernées. Il concède à l'aéroport une certaine souplesse opérationnelle et une capacité modérée de développement, facteurs essentiels pour le transport aérien contribue demain encore à l'attrait de la place économique suisse.

À l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, l'évolution durable de la plateforme aéroportuaire est liée à la levée d'incertitudes juridiques concernant les entreprises suisses dans le secteur suisse. Dans ce contexte, les questions de droit du travail ont pu être résolues alors même que les pourparlers portant sur le droit fiscal en France et en Suisse se poursuivent. Les projets de grande envergure, tels que la construction d'une nouvelle infrastructure de fret, doivent être remis en cause jusqu'à la conclusion de ces négociations.



## Herausforderungen für die Regionalflughäfen

Die Regionalflughäfen sind sehr von der zunehmenden Regulierungsichte betroffen, da sie im Grundsatz die gleichen Auflagen zu erfüllen haben, wie die Landesflughäfen. So führte die Umsetzung der Schengen-Massnahmen zu hohen Investitionen in die Terminals. Aufgrund des niedrigeren Umsatzvolumens wirken sich diese Investitionen und der erhöhte Personalbedarf überproportional negativ auf die Geschäftstätigkeit der Regionalflughäfen aus. Aufgrund ihrer positiven volkswirtschaftlichen Effekte für die nähere Umgebung, muss die Konkurrenzfähigkeit der kleineren Flughäfen auch längerfristig erhalten bleiben. Auch da setzt sich die AEROSUISSE weiterhin für die Regionalflughäfen ein.

## Flugplätze sind weiterhin gefordert

Die im Verband Schweizer Flugplätze (VSF) vereinten Flugplatzbetreiber waren auch 2011 mit einer zunehmenden Zahl gröserer Herausforderungen konfrontiert. Das Verfahren zur Verteilung der Mineralölsteuererlöse ist nunmehr bekannt. Diese Mittel werden jedoch nur zum Teil den Aufwand decken, der durch die Übertragung der Verantwortung für die Finanzierung der Flugsicherung auf den regionalen Flughä-

fen entsteht. Denn dafür müssen bedeutende Einrichtungen geschaffen werden. In den anderen Bereichen hat der Bund beschlossen, nur freiwillige Massnahmen zu finanzieren.

Ganz allgemein wird der Druck auf die Flugplätze zunehmen. Die Übertragung von Kosten, die früher der Bund getragen hat, auf die Flugplätze und das Schwinden der positiven Auswirkungen des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) tragen dazu bei. Die Richtlinie AD I-010 des BAZL über die Umsetzung von Anhang 14 der ICAO hat zahlreiche Reaktionen hervorgerufen. Der Entwurf der Verordnung über die Flughafengebühren ebenfalls.

Die Teilrevision II des Luftfahrtgesetzes ist in dieser Hinsicht willkommen. Sie muss genutzt werden, um die Schweiz mit Instrumenten auszustatten, die besser auf die Diversität und auf die Entwicklung des Bedarfs abgestimmt sind, auf die sich unsere Flugplätze einstellen müssen. Diese erforderliche Diversität der Dienstleistungen, die von den kleinen und mittleren Flugplätzen zu erbringen sind, wurde nämlich durch die Eröffnung des Flugplatzes von Bressaucourt bestätigt, durch ein Urteil des Bundesgerichts, das die Bedeutung der

## Défis pour les aérodromes régionaux

Les aérodromes régionaux sont très touchés par le poids croissant d'une réglementation leur imposant pratiquement les mêmes exigences qu'aux aéroports nationaux. L'application des mesures Schengen dans les terminaux a entraîné de lourds investissements. En considération du faible volume de chiffres d'affaires réalisés par les aérodromes, ces investissements et les exigences accrues en personnel ont eu des répercussions particulièrement négatives sur les activités des aérodromes régionaux. Or la compétitivité des petits aérodromes doit être durablement assurée compte tenu de ses retombées économiques positives à l'échelle de proximité. AEROSUISSE poursuit bien évidemment ses efforts en faveur des aérodromes régionaux.

## Aérodromes: un nombre croissant de chantiers majeurs

Les aérodromes réunis au sein de l'Association Suisse des Aérodromes ont été confrontés à un nombre croissant de chantiers majeurs. Le mode de distribution du produit de l'impôt sur les huiles minérales est maintenant connu. Ces fonds n'amortiront toutefois que partiellement le transfert aux aéroports régionaux de la responsabilité du financement

de la sécurité aérienne. Celle-ci appelle donc des aménagements majeurs. Dans les autres domaines, la Confédération a pris le parti de ne financer que des mesures volontaires : des correctifs s'imposent.

De manière générale, la pression sur les aérodromes va croissant. Le report sur ceux-ci de charges autrefois fédérales et l'érosion des effets positifs du PSIA y contribuent. La directive AD I-010 de l'OFAC sur la transposition de l'Annexe 14 OACI a provoqué bien des réactions. Le projet d'ordonnance sur les redevances aéroportuaires aussi.

La révision partielle II de la Loi sur l'aviation est à cet égard bienvenue. Elle doit être mise à profit pour doter la Suisse d'instruments mieux adaptés à la diversité et à l'évolution des besoins auxquels nos aérodromes sont appelés à répondre. Cette nécessaire diversité des services rendus par les petits et moyens aérodromes a été confirmée notamment par l'ouverture de l'aérodrome de Bressaucourt, par un arrêt du Tribunal fédéral consacrant le rôle de la formation aéronautique et par une décision du Conseil d'Etat Valaisan soulignant la place de l'aérodrome de Rarogne dans le PSIA.



Luftfahrtbildung hervorhebt, sowie durch einen Beschluss des Walliser Staatsrates, der die Rolle des Flugplatzes Raron im SIL unterstreicht.

### Weitere EASA-Regelungen im Anflug

Auch Europa leistet einen Beitrag zu diesem Druck. Die EASA weitet ihre Aktivitäten auf Infrastrukturen aus. Ihr Vorschlag für eine Verordnung (NPA 2011-20) wurde im Dezember 2011 in die Vernehmlassung gegeben. Im Rahmen einer Koordination zwischen den betroffenen Flugplätzen und dem BAZL wurden die Kompetenzen und Standpunkte der verschiedenen Beteiligten gebündelt, mit dem Ziel, die Proportionalität und die Flexibilität der künftigen europäischen Regelungen sicherzustellen.

Die Europäische Kommission hat im November 2011 ein weiteres Paket mit Regelungen vorgeschlagen, die sich auf Bodenabfertigungsdienste bei Zwischenlandungen, Lärm und Zugangsrechte (Slots) beziehen. Im Bereich der Sicherheitsmassnahmen haben diese Regelungen schwerwiegende wirtschaftliche und betriebliche Konsequenzen. Je nach dem von der EU reglementierten Bereich werden die Flughäfen nach

verschiedenen Anwendungsschwellen unterschieden, die von bestimmten Verkehrswerten abhängen. Es besteht ein Hang zur Absenkung dieser Schwellen oder sogar zu ihrer Abschaffung. Diese Entwicklung läuft jedoch einem wichtigen Prinzip zuwider, nämlich «one rule does not fit all». Es muss also darauf geachtet werden, dass die internationalen Entwicklungen den einzelnen Staaten ausreichenden Spielraum lassen, und dass dieser umsichtig genutzt wird.

Eine Revision von Anhang 14 ICAO, die sich insbesondere auf die Sicherheitsflächen an den Pistenenden (RESA) beziehen, wurde in die Vernehmlassung gegeben. Sie wurde kontrovers diskutiert, und die Entscheidung der ICAO dürfte 2012 bekannt gegeben werden.

### EASA : autre paquet réglementaire

L'Europe contribue aussi à cette pression. L'EASA étend ses activités aux infrastructures. Sa proposition de réglementation (NPA 2011-20) fut mise en consultation en décembre 2011. Une coordination établie entre les aérodromes concernés et l'OFAC a mis en commun les compétences et les avis des uns et des autres, avec pour objectif la proportionnalité et la flexibilité des règles européennes à venir.

La Commission Européenne a proposé en novembre 2011 un autre paquet réglementaire portant sur les services d'assistance en escale, le bruit, les droits d'accès (slots). Quant aux évolutions dans le domaine de la sûreté, elles ont des conséquences économiques et opérationnelles très lourdes. Selon les domaines réglementés par l'UE, différents seuils d'application différencient les aéroports en fonction de certaines valeurs trafic ; la tendance est à l'abaissement de ces seuils, voire à leur suppression. Cette évolution heurte un principe pourtant essentiel: « one rule does not fit all » : il convient donc de veiller à ce que les développements internationaux laissent aux Etats une marge de manœuvre suffisante – et que celle-ci soit utilisée à bon escient.

Une révision de l'Annexe 14 OACI portant notamment sur les surfaces d'extrême de piste (RESA) fut mise en consultation. Elle fut controversée et le choix de l'OACI devrait être connu en 2012.



Daniel Weder



## Flugsicherung

### Positives in allen Bereichen

2011 war für die Schweizer Flugsicherung Skyguide ein wichtiges Jahr. In allen Bereichen hat sie mit positiven Resultaten abgeschlossen. Mit einer Pünktlichkeitsquote von 96,9 Prozent verbesserte sie die Leistungsbilanz erneut. Die verstärkte Flugverkehrsleiter-Ausbildung, die Neustrukturierung der oberen Lufträume sowie Systemanpassungen zeigen eine positive Wirkung – und dies bei einer starken Verkehrszunahme: Die unter Instrumentenflugregeln (IFR) kontrollierten Flüge nahmen um 3,1 Prozent auf 1'192'940 zu. Skyguide hat total 517'314 IFR-Landungen/Starts kontrolliert (plus 5,9 Prozent) und 225'722 Starts und Landungen im Sichtflug (VFR) (plus 6,3 Prozent).

### Modellcharakter für ganz Europa

Die Zusammenarbeit mit der Luftwaffe hat sich weiter verbessert. Beim täglichen operationellen Einsatz aber auch bei zukunftsweisenden Projekten wie «Chips», das die Satelliten-

navigation in der Schweiz entwickelt. Die Luftwaffe und Skyguide pflegen eine Zusammenarbeit, die für Europa Modellcharakter hat.

Im finanziellen Bereich kann Skyguide zum ersten Mal seit mehreren Jahren schwarze Zahlen schreiben. Dies dank konsequenter Kostenkontrolle, der positiven Verkehrsentwicklung und der erstmals vom Bund bezogenen Abgeltung für die Bewirtschaftung der delegierten Lufträume in Deutschland, Österreich und Italien. Dafür hat sich auch die AEROSUISSE stets stark gemacht. Mit Frankreich besitzt die Schweizer Flugsicherung ein vorbildliches Abkommen, das die Entgeltung des delegierten, französischen Luftraums regelt. Einen Teil der erwirtschafteten Mittel konnte Skyguide an ihre Kunden weitergeben. So senkte sie im Oktober 2011 die Anfluggebühren auf die Flughäfen Genf und Zürich um durchschnittlich drei Prozent für 2011 und 2012. Zugleich begann Skyguide, die angelaufene Kostenunterdeckung von insgesamt 122 Millionen Franken abzubauen – per Ende 2011 auf 99 Millionen Franken. Skyguide bedauert, dass die Entgeltung des Bundes für die erbrachten Leistungen im ausländischen Luftraum als Subvention deklariert werden.

## Services de la navigation aérienne

### Un bilan positif sur toute la ligne

2011 fut une année faste pour Skyguide. La société suisse en charge des services de la navigation aérienne affiche des résultats positifs dans toutes ses branches d'activité. Elle s'est de nouveau surpassée côté ponctualité, obtenant un taux de 96,9%. Le perfectionnement de la formation des contrôleurs aériens, la restructuration de l'espace aérien supérieur et les modifications apportées aux systèmes techniques ont fait leurs preuves, indépendamment de la forte augmentation du trafic : les vols « IFR » (effectués selon les règles de vol aux instruments) ont progressé de 3,1% à 1'192'940. Skyguide a contrôlé un total de 517'314 atterrissages / décollages IFR (+ 5,9 %) et 225'722 atterrissages / décollages à vue ou « VFR » (+ 6,3%).

### Un exemple pour l'Europe

La collaboration avec les forces aériennes s'est encore améliorée, qu'il s'agisse des missions opérationnelles courantes

ou de projets futuristes prometteurs comme « Chips », voué à étendre en Suisse la navigation assistée par satellite. Les forces aériennes et Skyguide entretiennent des relations que l'on peut qualifier d'exemplaires au niveau européen.

Sur le plan financier, Skyguide a pu inscrire des résultats bénéficiaires pour la première fois depuis de nombreuses années grâce à un contrôle systématique de ses coûts, à la progression du trafic et à la première prise en charge par la Confédération des dépenses liées à la surveillance de l'espace aérien des pays limitrophes (Allemagne, Autriche et Italie). AEROSUISSE s'est fortement engagée sur ce point. Entre la Suisse et la France, il existe déjà un accord exemplaire portant sur le financement du contrôle de l'espace aérien français. Une partie des gains réalisés a été restituée par Skyguide à ses clients : en octobre 2011, les redevances d'approche perçues auprès des aéroports de Genève et de Zurich ont baissé en moyenne de 3% pour les années 2011 et 2012. Skyguide a également entrepris de combler à fin 2011 une partie de son déficit antérieur, le portant de 122 millions de francs à 99 millions. Skyguide déplore le fait que la compensation financière de la surveillance des espaces



Damit sind sie der Mehrwertsteuer unterzogen. Skyguide und die AEROSUISSE bleiben dran.

#### **Mehr Einfluss auf europäischer Ebene**

Aufgrund vieler Kunden-Feedbacks führte Skyguide im Rahmen der Änderung der Anfluggebühren eine formelle Konsultation durch. Die wichtigsten Themen waren die Änderung der EU-bestimmten Berechnungsformel für die Anfluggebühren und der schweizerische nationale Leistungsplan für die Festlegung der Streckenflugtarife zwischen 2012 und 2014. Skyguide will zusammen mit ihren Partnern Lösungen finden. Auf die Durchführung der gesetzlichen Vorschriften hat sie jedoch keinen Einfluss.

Ab 2012 ist Skyguide im Rahmen des europäischen Leistungsplans mit den Flugsicherungen des FABEC-Raums (Functional Airspace Block Europe Central) für ein gemeinsames operatives Leistungsziel verantwortlich. Im FABEC sind die Flugsicherungen von Deutschland, Frankreich, den Benelux Ländern und der Schweiz vereint. Die Europäische Kommission setzt neu auch nationale Finanzvorgaben fest. Es stehen grosse Aufgaben an, bevor die Vision eines ein-

aériens limitrophes versée par la Confédération soit considérée comme une subvention. Elle est ainsi soumise à la TVA. Skyguide et AEROSUISSE s'attellent au changement.

#### **Une influence accrue à l'échelon européen**

S'appuyant sur les réactions de nombreux clients, Skyguide a lancé une procédure formelle de consultation portant sur une modification des redevances d'approche. Les points essentiels en étaient la modification des formules de calcul de l'UE applicables aux redevances d'approche ainsi que le plan de performance national pour la détermination des tarifs des vols « en route » de 2012 à 2014. Skyguide souhaite trouver des solutions avec ses partenaires. Elle ne peut toutefois exercer aucune influence sur l'application des dispositions légales.

À partir de 2012 et conjointement aux services de navigation aérienne de l'espace FABEC (Functional Airspace Block Europe Central), Skyguide est responsable d'un objectif collectif de performance opérationnelle dans le cadre du plan de performance européen. Le FABEC réunit les services de la navigation aérienne d'Allemagne, de France, du Benelux

heitlichen europäischen Luftraums Realität ist, insbesondere auch institutionelle Fragen. Die Schweizer Flugsicherung ist aber überzeugt, dass sie die europäische Zusammenarbeit pflegen und kontinuierlich verbessern kann, um die optimale Flugsicherung für den Schweizer Luftraum anbieten zu können. Ob die Schweiz im europäischen Verbund eine starke Rolle spielen kann, hängt direkt von ihrer Leistung ab, aber auch von ihrer Fähigkeit, die Belastung des starken Schweizer Frankens zu verkraften.

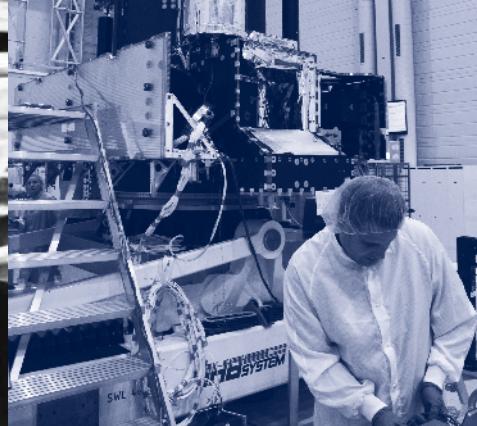
Hauptthema ist und bleibt der Auftrag in der Schweiz. Skyguide will auch in Zukunft den Flugverkehr sicher, effizient und möglichst kostengerecht führen. Dazu will sie – mit Unterstützung der AEROSUISSE – mit allen Partnern und Stakeholdern der Schweizer Luftfahrt zusammenarbeiten.

et de Suisse. La Commission Européenne définit désormais des objectifs financiers nationaux. La tâche est énorme afin que l'espérance d'un espace aérien européen unifié puisse devenir réalité. Des questions institutionnelles se posent. Les services suisses de la navigation aérienne sont toutefois persuadés du bien-fondé d'une collaboration européenne toujours perfectible par laquelle puissent être assurées les meilleures prestations dans l'espace aérien suisse. L'ampleur du rôle que la Suisse peut jouer au sein de l'Union Européenne dépend directement de ses prestations et de sa capacité à supporter la cherté du franc suisse.

Aujourd'hui comme demain, l'essentiel est la mission à accomplir en Suisse. Skyguide souhaite continuer à gérer efficacement le trafic aérien dans le plus grand respect de la sécurité tout en veillant à œuvrer au meilleur coût. Tablant sur l'aide d'AEROSUISSE, elle vise une collaboration avec tous les partenaires et publics concernés du secteur aéronautique suisse.



Markus Kälin



## Luft- und Raumfahrtindustrie

### Schwieriges wirtschaftliches Umfeld

Die Auswirkungen der Finanzkrise haben die Hersteller- und Unterhaltsbetriebe in einem noch nie da gewesenen Ausmass betroffen. Wie in der Luftfahrt üblich, werden viele Grossaufträge in Euro oder US-Dollar abgeschlossen. Der rasante Kurszerfall von Dollar und Euro gegenüber dem Schweizer Franken haben die kalkulierten Margen innert kürzester Zeit zunichte gemacht und zum Teil zu erheblichen Verlusten geführt. Dank Intervention der Schweizerischen Nationalbank konnten die Kurse zwar mittlerweile auf tiefem Niveau stabilisiert werden. Dennoch müssen die Schweizer Betriebe gegenüber den europäischen Konkurrenten immer noch einen Wettbewerbsnachteil von 10 bis 20 Prozent kämpfen.

### Steigende Produktionskosten

Die anhaltende Überreglementierung seitens der Behörden lässt den Unternehmungen immer weniger Handlungs-

spielraum für Rationalisierungen und innovative Lösungen. Mühsam erzielte Kosteneinsparungen werden durch den zunehmenden administrativen Aufwand und neue gesetzliche Auflagen wettgemacht. Es wird befürchtet, dass die Ende 2011 vom BAZL vorgestellte Rückerstattung von Geldern aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr auch zu keiner Entspannung führen wird, da diese, trotz massiver Einwände der AEROSUISSE, nur für freiwillige und nicht gesetzlich vorgeschriebene Massnahmen ausbezahlt werden.

### Massnahmen zur Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit

Mit verschiedenen Vorstössen hat die AEROSUISSE das BAZL aufgefordert, gezielte Massnahmen zur Milderung der Frankenstärke umzusetzen. Dazu gehören die Förderung der Aus- und Weiterbildung, die Unterstützung im Bereich der Forschung und Entwicklung aber auch die nachhaltige Einflussnahme des BAZL bei der EASA um den dringend notwendigen Marschhalt in der Überreglementierung einzuleiten.

### Herstellerbetriebe: Fokus auf Nischen

Dank innovativen Nischenprodukten und Fokussierung auf technologisch anspruchsvolle Prozesse konnten die Herstel-

## Industrie aéronautique et aérospatiale

### Un environnement économique difficile

La crise financière s'est répercutee dans une mesure encore jamais atteinte sur les entreprises de fabrication et les sociétés de maintenance. Les gros contrats étant généralement conclus en euros ou en dollars dans le monde de l'aéronautique, la chute spectaculaire du cours de ces deux devises par rapport au franc suisse a très vite anéanti les marges escomptées et parfois entraîné de lourdes pertes. Grâce à l'intervention de la Banque nationale suisse, les parités ont entre-temps été stabilisées à un niveau très bas, mais les entreprises suisses doivent encore faire face à un désavantage de 10 à 20% par rapport à leurs concurrentes européennes.

### Des coûts de production en hausse

La surréglementation durablement imposée par les autorités réduit de plus en plus l'espace de liberté dont disposent les entreprises pour trouver des solutions rationnelles et inno-

vantes. Les économies péniblement réalisées sur les coûts sont relativisées par l'augmentation des dépenses administratives et des nouvelles dispositions légales. Il est à craindre que la redistribution des montants provenant du Fonds spécial pour le transport aérien (FSTA), présentée fin 2011 par l'OFAC, n'apporte aucun soulagement puisqu'en dépit des injonctions répétées d'AEROSUISSE, ces montants ne seront versés que pour financer des mesures facultatives et non prescrites par la loi.

### Des mesures pour préserver la compétitivité

AEROSUISSE est intervenue à plusieurs niveaux auprès de l'OFAC pour que soient prises des mesures ciblées visant à atténuer les effets de la cherté du franc suisse. Ses interventions concernent en particulier l'encouragement de la formation initiale et continue, celui de la recherche et du développement ainsi que la nécessité d'un accroissement durable de l'influence de l'OFAC auprès de l'EASA pour endiguer au plus vite la progression de la surréglementation.



lerbetriebe insgesamt ihre Position im internationalen Markt halten. Dies darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass eine Vielzahl von Arbeitsplätzen abgebaut wurde oder die Produktion ins Ausland verschoben werden musste. Die wechselkursbedingte Margenerosion hat die Herstellerbetriebe stark gefordert und wird auch in absehbarer Zukunft eine grosse Herausforderung darstellen.

Die Schweizer Completion Centers zählen dank ihrer innovativen und technisch wie auch qualitativ hoch stehenden Innenausbauten von Businessjets zu den Besten weltweit. Der wechselkursbedingte Margendruck, aber auch die zunehmende ausländische Konkurrenz, haben auch in diesem Bereich Spuren hinterlassen und teilweise grössere Restrukturierungen notwendig gemacht.

#### **Unterschiedliche Auslastung der Unterhaltsbetriebe**

Die Unterhaltsbetriebe waren 2011 sehr unterschiedlich ausgelastet. Der Grossflugzeugunterhalt profitierte einerseits vom wachsenden Verkehrsvolumen und damit auch von der steigenden Nachfrage für Unterhaltsarbeiten. Andererseits sind auch in diesem Bereich die erzielten Margen aus-

den genannten Gründen stark geschrumpft. Im Bereich der Business und General Aviation blieb die Nachfrage nach Dienstleistungen konjunkturrell bedingt weiterhin unter den Erwartungen. Zudem muss festgestellt werden, dass von vielen Flugzeugeigentümern nur noch die minimal notwendigen Unterhaltsarbeiten in Auftrag gegeben werden. Grössere Umbauprogramme werden entweder aufgeschoben oder im Ausland ausgeführt. Diese ungünstigen wirtschaftlichen Voraussetzungen haben unter anderem auch dazu geführt, dass die Betriebe radikale Kosteneinsparungsprogramme eingeleitet haben und unter anderem deutlich weniger in die Aus- und Weiterbildung investiert haben.

Obwohl sich die Wechselkurse mittlerweile etwas stabilisiert haben, werden die Hersteller- und Unterhaltsbetriebe auch weiterhin mit rauen Marktbedingungen zu kämpfen haben. Um die Kosten nicht weiter explodieren zu lassen, wird von den Behörden erwartet, dass der dringend notwendige Marschhalt in der Regulierung nun endlich eingeleitet wird. Vor der Einführung von neuen Regelungen muss zwingend eine nachvollziehbare Kosten-/Nutzenanalyse erstellt und bei der Umsetzung der volle Handlungsspielraum ausgenutzt werden.

#### **Les entreprises de fabrication visent les niches de marché**

Grâce à des produits de niche novateurs et à leur spécialisation dans des processus technologiques exigeants, les entreprises de fabrication ont globalement réussi à conforter leur position sur le marché international. Ne nous y trompons pas : cela n'exclut pas qu'un grand nombre de postes de travail aient dû être supprimés ou que des unités de production aient été transférées à l'étranger. L'érosion des marges découlant des taux de change défavorables a exercé une forte pression sur les entreprises de fabrication et constitue encore un énorme défi à moyen terme.

Grâce à leurs aménagements intérieurs novateurs pour jets d'affaires, faisant appel à une technologie de pointe et satisfaisant aux plus hautes exigences de qualité, les *Completion Centers* (centres de finition) suisses figurent dans le peloton de tête de leur classement international. La pression sur les marges induite par les taux de change ainsi que la concurrence de plus en plus forte exercée par des sociétés étrangères ont, là aussi, laissé des traces et parfois rendues nécessaires d'importantes restructurations.

#### **Les entreprises de maintenance ne sont pas toutes aussi bien loties**

Les sociétés de maintenance n'ont pas toutes connu le même sort en 2011. Si la maintenance des gros porteurs a profité de la croissance du volume de trafic et donc d'une demande en hausse, elle n'a pas été épargnée par l'érosion des marges évoquée. Côté aviation d'affaires et générale, la demande de prestations de services est restée en deçà des attentes en raison de la conjoncture. Force est par ailleurs de constater que de nombreux propriétaires d'avions ne confient plus aux sociétés de maintenance que les travaux d'entretien indispensables. Les programmes plus importants de modification sont repoussés à une date ultérieure ou bien exécutés à l'étranger. Les conditions économiques défavorables ont notamment incité les entreprises à mettre en œuvre des programmes pour juguler radicalement leurs dépenses. Elles ont ainsi nettement moins investi dans la formation initiale et continue.

Bien que les taux de change se soient entre-temps un peu stabilisés, les entreprises de fabrication et les sociétés de maintenance devront à l'avenir encore lutter contre des



## Raumfahrtindustrie in stabilem Umfeld

Dank langfristig ausgerichteter Programme und eines hohen Anteils institutioneller Kunden, bewegt sich die Schweizer Raumfahrtindustrie unverändert in einem stabilen Marktumfeld. Die vor allem von kleinen und mittelständischen Unternehmen geprägte Industrie hat sich mit hochwertigen Nischenprojekten über einen langen Zeitraum im europäischen Markt gut platziert und ist auch auf den Exportmärkten ausserhalb Europas zunehmend erfolgreich. Beispiele für diese Exporterfolge sind etwa die Atomuhren der Neuenburger Firma Spectratime, die auf den amerikanischen GPS-Satelliten zum Einsatz kommen, oder die Nutzlastverkleidungen von RUAG Space, die nicht nur auf der europäischen Ariane-Rakete, sondern auch auf der amerikanischen Atlas V zum Einsatz verwendet werden.

Ausgangsbasis für diese Exporterfolge bilden die Programme der Europäischen Weltraumagentur ESA. Die Schweiz ist Gründungsmitglied der ESA und beteiligt sich an deren Programmen mit etwa 150 Millionen Franken pro Jahr. Dies ermöglicht auch der Schweizer Raumfahrtindustrie die Beteiligung an ESA-Projekten und damit den Erwerb von

conditions de marché éprouvantes. Pour éviter que l'explosion des coûts ne perdure, le secteur compte instamment sur les autorités pour prendre des mesures visant enfin à freiner la surréglementation. Avant que de nouvelles règles ne soient imposées, il faut impérativement que soit menée une étude coûts-bénéfices sensée. Et si elles sont appliquées, il faut veiller à garantir un maximum de liberté d'action aux acteurs concernés.

## L'industrie aérospatiale dans un contexte de stabilité

Grâce à des programmes à long terme et à une importante proportion de clients institutionnels, l'industrie aéros spatiale suisse continue à bénéficier d'un environnement stable. Composé essentiellement de petites et de moyennes entreprises, le secteur est depuis des années bien positionné sur le marché européen grâce à des projets de niche de qualité irréprochable. Il développe de plus en plus ses activités à l'export vers des pays non européens. Un exemple des produits prisés à l'export sont les montres atomiques de la société neuchâteloise Spectratime, utilisées sur les satellites GPS américains, ou encore les coiffes de RUAG Space, destinées à la protection de la charge utile non seulement

Technologien, die den Zugang zum Markt für kommerzielle Telekomsatelliten oder auch die aussereuropäischen Exportmärkte eröffnen.

Ende 2012 wird die Schweiz gemeinsam mit Luxemburg die Präsidentschaft der Europäischen Weltraumorganisation übernehmen. Für die Schweiz bietet sich dadurch die Chance, sich im Bereich Raumfahrt noch besser zu positionieren. Dazu bedarf es aber entsprechender politischer Entscheidungen, insbesondere im Vorfeld der ESA-Ministerratskonferenz im November 2012, bei der die für Raumfahrt zuständigen Minister der ESA-Länder über die Programme der kommenden Jahre entscheiden werden.

## AEROSUISSE fördert den Space-Dialog

Aber auch in der Schweiz selbst stehen Entscheide an: Zum Beispiel die Botschaft über die Förderung von Bildung, Forschung und Innovation in den Jahren 2013 bis 2016. Die Berücksichtigung der Raumfahrt in einem angemessenen Umfang ist die Grundvoraussetzung für das Schweizer Engagement in den europäischen Raumfahrtprogrammen. Im Rahmen der Forschungsbotschaft sollte die Schweiz auch in

des fusées européennes Ariane, mais aussi des lanceurs américains Atlas V.

À l'origine des ces succès à l'exportation se retrouvent les programmes de l'Agence spatiale européenne (ASE). La Suisse en est l'un des membres fondateurs et prend part à ses programmes à hauteur de 150 millions de francs par an. Cette contribution permet à l'industrie aérospatiale suisse d'être associée aux projets de l'Agence et d'acquérir des technologies qui ouvrent l'accès au marché des satellites de communication commerciaux ainsi qu'à d'autres marchés extra-européens.

Fin 2012, la Suisse assumera aux côtés du Luxembourg la présidence de l'Agence spatiale européenne. Ce sera pour notre pays une excellente opportunité pour conforter encore davantage sa position dans le secteur aérospatial. Cette avancée repose cependant sur des décisions politiques, surtout en amont de la conférence des ministres de l'ASE en novembre 2012 par laquelle les ministres désignés de chaque pays membre de l'Agence décideront des programmes à suivre dans les années à venir.



Betracht ziehen, Mittel für nationale Raumfahrtaktivitäten neben der ESA-Beteiligung zur Verfügung zu stellen. Das würde erlauben, Prioritäten gezielter umzusetzen und einen Beitrag dazu leisten, den Bildungs- und Forschungsstandort, den Denk- und Werkplatz Schweiz nachhaltig zu stärken.

Die AEROSUISSE unterstützte und förderte auch im Jahr 2011 den Dialog zwischen der Politik, den Anwendern der Raumfahrt in Wissenschaft und Wirtschaft sowie der Raumfahrtindustrie. Zum Beispiel im Rahmen einer Informationsveranstaltung der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt, die während der Frühjahrssession in Bern stattfand. Im Hinblick auf die anstehenden Entscheidungen sind auch für das Jahr 2012 weitere Massnahmen geplant, um Politik und Öffentlichkeit über die Belange der Schweizer Raumfahrt und ihrer Industrie in geeigneter Weise zu informieren.

#### **AEROSUISSE encourage le dialogue sur l'espace**

Même en Suisse s'imposent des décisions : par exemple, celle portant sur l'encouragement de la formation, de la recherche et de l'innovation pour les années 2013 à 2016. La prise en considération de l'aérospatiale dans une proportion raisonnable est une condition essentielle de l'engagement suisse en faveur des programmes européens. Le message sur la recherche doit veiller à ce que des fonds soient mis à disposition de la Suisse pour financer ses activités aérospatiales, indépendamment de ceux qui couvrent l'adhésion à l'ASE. Ces montants permettraient de régler les priorités de manière plus ciblée et de renforcer durablement le pays dans ses fonctions de formation, de recherche, de conception et de fabrication.

En 2011, AEROSUISSE a également soutenu et encouragé le dialogue entre le monde politique, les acteurs et les utilisateurs de l'aérospatiale dans les domaines scientifique, économique et industriel. Notamment dans le cadre d'une manifestation d'information du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale qui s'est tenue à Berne pendant la première session parlementaire. Dans la perspective des décisions qui

sont à prendre, de nouvelles mesures sont prévues en 2012 pour informer adéquatement le monde politique et le public des thèmes liés à l'aérospatiale suisse et à son industrie.



Felix Kiser



## General Aviation

Es sind vor allem die europäischen Gesetze und deren Vernehmlassungen, welche die General Aviation (GA) 2011 in nochmals verdichteter Kadenz herausforderten. In der AEROSUISSE werden diese von den drei Leichtaviatikverbänden, Aero-Club der Schweiz (AeCS,) Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA) und dem Schweizerischen Hängegleiterverband (SHV), direkt und in Koordination mit den europäischen Verbänden abgesprochen. Es bleiben aber genügend «Baustellen» in der Schweiz übrig.

### Forderungen an die Luftfahrt politik

Das vom BAZL angekündigte Mehrjahresprogramm 2012 bis 2015 über die Verwendung der Mineralölsteuermittel für Massnahmen im Luftverkehr (BV 86 Gelder) führte zu Anhörungen und der Vorbereitung von Antragsverfahren. Gleichzeitig planten die betroffenen Verbände, sich gegen die Freiwilligkeit zu wehren, welcher Massnahmen unterliegen sollen, um solche Unterstützungs gelder zu gewähren.

Die Vertreter der GA haben sich beim BAZL erfolglos gegen die in den Ausführungserlassen vorgesehenen Strafbestimmungen bei der Teilrevision LFG 1 gewehrt. Laut BAZL bedeutet diese eine Erleichterung gegenüber dem geltenden Gesetz, da dieses in jedem Falle eine Bestrafung ermöglicht, jetzt aber die Straftatbestände definiert werden.

Die in der Arbeitsgruppe GASCO (AOPA, SHV, Schweizerischer Verband Flugtechnischer Betriebe, Verband Schweizer Flugplätze, AeCS) für die Teilrevision LFG 2 vereinten Verbände bereiteten sich auf diese Fortsetzung der Gesetzesrevision vor und wollen sich zu folgenden Themen äussern: Gemischter Luftraum, IFR im Luftraum G, VFR auf Landesflughäfen, Sachplan Infrastruktur Luftfahrt SIL, Neuaustrichtung der Flugsicherungspflicht, Flugfunk, Auslagerung Sicherheitsaufsicht, Flugschulen, Verjährung, Nachwuchsförderung, strafloses Meldewesen, Grenzüberschreitender Verkehr, Gewerbsmässige Luftfahrt, Alkohol- und Drogenkontrollen, Hausdurchsuchungen, Gebührenverordnung, Gebirgslandeplätze, Zollflugplätze und hoheitliche Aufgaben.

## Aviation générale

En 2011, l'aviation générale a été confrontée une fois de plus aux lois européennes et à leurs procédures de consultation, et ce à un rythme encore plus soutenu. Les thèmes afférents sont débattus au sein d'AEROSUISSE par les trois associations représentant l'aviation légère – l'Aéro-Club de Suisse (AeCS,) l'Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA) et la Fédération suisse de vol libre (FSVL) – soit directement, soit en coordination avec les associations européennes. Mais la Suisse a bien d'autres « chantiers » à traiter.

### Appels aux sphères politiques

Annoncé par l'OFAC pour la période 2012-2015, le programme pluriannuel relatif à l'affectation du produit de l'impôt sur les huiles minérales aux dépenses du trafic aérien (article 86 de la Constitution fédérale) a donné lieu à des auditions et à la préparation de procédures de demande. Les associations concernées ont simultanément prévu de lutter contre le principe de volontariat présidant au versement de subsides.

Les représentants de l'aviation générale se sont érigés en vain auprès de l'OFAC contre les dispositions pénales prévues par les actes législatifs relatifs à la révision partielle I de la LA. Selon l'OFAC, ces dispositions représentent un allègement par rapport à la loi en vigueur puisqu'elles permettent une sanction dans tous les cas pour peu que l'infraction soit caractérisée.

Les associations regroupées au sein du comité GASCO pour la révision partielle II de la LA (AOPA, FSVL, Association Suisse des Entreprises Aérotechniques, Association Suisse des Aérodromes, AeCS) se sont préparées à cette révision et souhaitent s'exprimer sur les thèmes suivants : l'espace aérien mixte, les vols IFR en classe G, les vols VFR dans les aéroports nationaux, le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSA), la nouvelle applicabilité de la navigation aérienne, les communications air-sol, la réorganisation de la surveillance de la sécurité, les écoles de pilotage, la prescription, l'encouragement de la jeunesse, le système de compte-rendu non punitif, le trafic transfrontalier, les vols commerciaux, les contrôles alcoolémie et stupéfiants, les saisies, l'ordonnance sur les émolument perçus, les places d'atterrissage en montagne, les aérodromes douaniers et les tâches relevant de la souveraineté de l'Etat.



### **Empfehlungen sind keine Vorschriften**

Die Leichtaviatikverbände wehren sich gegen die vermehrt vom BAZL als zwingend erklärte Umsetzung von ICAO-Empfehlungen, so beispielsweise bei Pistenmarkierungen. Die AOPA setzt sich vehement dafür ein, dass ein Safety Assessment durchgeführt wird, welches die sichere Operation von VFR-Verkehr auf den Flughäfen Zürich und Genf beweisen soll.

Mehrere aviatische Verbände wehrten sich 2011 gegen die vom Flughafen Zürich beantragte Erhöhung der Landegebühren für Leichtflugzeuge. Diese hätte die schrittweise Auslagerung der VFR-Flüge vom Landesflughafen zur Folge. Das BAZL genehmigte die geplante Erhöhung nicht, machte aber Zugeständnisse, sodass die Gebührenerhöhung weit unter den Anträgen blieb.

### **Für zivil-militärische Nutzung in Dübendorf**

Der AeCS hat ein Positionspapier zu Dübendorf publiziert. Er fordert unter anderem, wie auch die AEROSUISSE, eine gemischte Nutzung mit militärischem und zivilem Flugbetrieb. Die verzögerte Eröffnung des neuen Flugplatzes Bressaucourt war überschattet von finanziellen Engpässen, hauptsächlich

verursacht durch unvorhersehbare Bodenarbeiten. In grossem Mass gesammelte Spenden lassen eine erfolgreich Zukunft für dieses einmalige Projekt wieder wahrscheinlicher werden.

Von den anlässlich der BAZL-BAFU-Infositzung am 16. September 2009 vorgeschlagenen zwölf Ruhezonen hat das BAZL lediglich vier ausgeschieden. Und diese zudem nicht mit einem Überflugverbot belegt, sondern lediglich mit einer Empfehlung. Es handelt sich bei den Zonen um den Nationalpark, einschliesslich einer Erweiterung im Norden und Osten, das Gebiet Adula/Greina im Grenzgebiet der Kantone Graubünden und Tessin sowie die Regionen Binntal/Weissmies VS.

### **Gebirgslandeplätze und Ultraleichte**

Verschiedene Beschwerdeführer, darunter auch die Schweizerische Gletscherpiloten-Vereinigung SGPV und der Schweizerische Alpenclub SAC, reichten Bundesverwaltungsgerichtsbeschwerde gegen die Verfügung der SIL-Gebirgslandeplätze im Oberwallis ein. Moniert wird insbesondere das nicht ergebnisoffene Verfahren des SIL-Prozesses und die gravierende Überkompensation (Öffnung von Heli-Plätzen und Schliessung von Flächenflugzeug-Plätzen). Das Bundesverwaltungsgericht hat

### **Les recommandations ne sont pas des directives**

Les associations de l'aviation légère se dressent contre l'application des recommandations de l'OACI auxquelles l'OFAC donne de plus en plus souvent un caractère obligatoire. Il en va ainsi du marquage des pistes. L'AOPA s'engage avec une grande détermination pour qu'un Safety Assessment visant à prouver la sécurité des vols VFR aux aéroports de Zurich et de Genève soit réalisé.

Plusieurs associations aéronautiques se sont élevées en 2011 contre la demande effectuée par l'aéroport de Zurich en vue d'un renchérissement des taxes d'atterrissement applicables à l'aviation légère. Cette augmentation aurait pour conséquence une exclusion progressive des vols VFR des aéroports nationaux. L'OFAC n'a pas autorisé l'augmentation prévue et a fait des concessions pour qu'elle demeure bien en deçà du niveau réclamé.

### **Pour un usage civil et militaire à Dübendorf**

L'AeCS a publié une prise de position. À l'instar d'AEROSUISSE, il réclame notamment une utilisation mixte de l'aéroport par des avions civils et militaires. L'attente du nouvel aérodrome

de Bressaucourt a été encore prolongée par des difficultés financières principalement engendrées par des travaux imprévisibles. Les dons récoltés rendent toutefois bien plus plausible l'avenir de ce projet exceptionnel.

Parmi les douze zones de silence suggérées lors de la réunion d'information OFAC-OFEV du 16 septembre 2009, seules quatre ont été exclues par l'OFAC. Ces zones n'ont pas été frappées d'une interdiction de survol mais seulement d'une recommandation. Il s'agit du Parc national et d'une extension au nord et à l'est, de la région d'Adula/Greina autour de la ligne de démarcation entre Grisons et Tessin ainsi que des régions de Binntal/Weissmies dans le Valais.

### **Places d'atterrissement en montagne et ultralégers**

Plusieurs requérants, dont l'Association suisse des pilotes de glaciers (ASPG) et le Club alpin suisse (CAS), ont adressé une plainte au Tribunal administratif fédéral contre la décision du PSIA relative aux places d'atterrissement dans le Haut-Valais. Ce qui est surtout décrié est essentiellement la procédure, jugée non axée sur les résultats, et la surcompensation caractérisée (ouverture de places d'atterrissement pour hélicoptères et



diese Beschwerden teilweise gut geheissen und das Dossier zur Neubeurteilung zurück ans BAZL verwiesen. Allerdings mit der unschönen Auflage, dass für Plätze in Gebieten des Bundesinventars für Landschaft- und Naturdenkmäler (BLN) ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission einzuholen sei.

Gemäss einem laufenden Ultralight (UL)-Zulassungsprojekt möchte das BAZL zwei Kategorien zulassen: Im heutigen Nicht-UL-Verbotsbereich (Flächenbelastung über  $20 \text{ kg/m}^2$ ) sollen Trikes und Gyrocopter nach denselben Verkehrsregeln wie andere Kleinflugzeuge zugelassen werden. Im heute noch gültigen UL-Verbotsbereich (Flächenbelastung kleiner als  $20 \text{ kg/m}^2$ ) sollen elektromotorbetriebene Hängegleiter und Flugzeuge zugelassen werden. Das Trike HB-STA erhielt am 5. Mai 2011 vom BAZL die definitive Betriebsbewilligung in der Experimental Sonderkategorie. Somit wurde im Bereich UL-Zulassung, auch mit dem Support der AEROSUISSE, nebst den Ecolights ein zweiter Meilenstein gesetzt.

fermeture de places d'atterrissement pour avions). Le Tribunal fédéral administratif a partiellement donné suite à la plainte et renvoyé le dossier à l'OFAC pour réexamen. Malheureusement sous réserve d'obtenir l'aval de la Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage pour les places d'atterrissement se trouvant dans des régions figurant à l'Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP).

Selon un processus de certification en cours portant sur un projet d'ultraléger (UL), l'OFAC souhaiterait autoriser deux catégories : parmi les aéronefs qui ne sont actuellement pas frappés par l'interdiction de vol applicable aux UL (charge alaire supérieure à  $20 \text{ kg/m}^2$ ), les trikes et autogires devraient être soumis aux mêmes règles de trafic que les autres avions légers. Parmi les aéronefs actuellement frappés par l'interdiction de vol applicable aux UL (charge alaire inférieure à  $20 \text{ kg/m}^2$ ), les parapentes et aéronefs à propulsion électrique devraient être autorisés. Le trike HB-STA a reçu le 5 mai 2011 une certification OFAC définitive en catégorie expérimentale. Parallèlement aux Ecolights, un second jalon a donc été posé dans le domaine de la certification des UL, notamment grâce au soutien d'AEROSUISSE.

### **Leichtfliegerei ist von Bedeutung**

Im Urteil A-775/2011 des Bundesverwaltungsgerichtes zum Flugplatz Zweisimmen gegen die «IG für weniger Fluglärm» wurde erstmals die Wichtigkeit der Motor- und Segelfliegerei festgehalten: So ist der Beschwerdegegnerin zuzustimmen, dass sowohl die Motor-, als auch die Segelfliegerei für die Zivil- und die Militäraviatik von nicht zu unterschätzender Bedeutung sind. Es trifft zu, dass nicht bloss die Ausbildung zum Militärpiloten, sondern auch die Berufs- und Linienpiloten-ausbildung grossmehrheitlich auf Kleinflugzeugen geschieht. Ohne genügende Aus- und Weiterbildungs- sowie Trainings-möglichkeiten können kaum genügend Piloten für die Zivil- und Militärluftfahrt in der Schweiz rekrutiert werden.

Die vom AeCS initiierte und von der AEROSUISSE bei der ZHAW in Auftrag gegebene Bachelor Arbeit «Gleichbehandlung der Verkehrsträger der Schweiz» wurde der AEROSUISSE am 17. August 2011 vom Studenten Uebelhart und Professor Kunz vorgestellt. Sie beschränkt sich weitgehend auf eine Auslegungsordnung der Rechtsgrundlagen.

### **Le poids de l'aviation légère**

L'arrêt A-775/2011 du Tribunal administratif fédéral, réglant un différend entre l'aérodrome de Zweisimmen et une communauté d'intérêts qui exigeait une réduction des nuisances sonores, a pour la première fois souligné l'importance de l'aviation motorisée et non-motorisée tant pour l'aviation civile que pour l'aviation militaire. Il est vrai que la formation des pilotes militaires comme celle des pilotes professionnels et des pilotes de ligne se déroule en grande partie à bord d'avions légers. Sans formation initiale et continue et sans possibilités d'entraînement suffisantes, il serait pratiquement impossible d'engager de nouvelles recrues pour l'aviation civile ou militaire en Suisse.

Le mémoire de Bachelor portant sur « L'égalité de traitement entre les transporteurs suisses », réalisé par la Haute école zurichoise des sciences appliquées (ZHAW) à l'initiative de l'AeCS et d'AEROSUISSE, a été présenté le 17 août 2011 à la Fédération par l'étudiant Uebelhart et le professeur Kunz. Il s'agit essentiellement d'une évaluation du cadre juridique.



Alois Schneider



## Bildung und Forschung

### Nachwuchsförderung

Ein qualifizierter Nachwuchs in der Luftfahrt ist unerlässlich. Mit der Revision I des Luftfahrtgesetzes (1. Oktober 2010) schuf das Parlament auf Initiative und Antrag der AEROSUISSE mittels Artikel 103a und 103b eine neue gesetzliche Grundlage, die den Bund dazu verpflichtet, die Aus- und Weiterbildung, sowie die Forschung und Entwicklung neuer Technologien, in den verschiedenen Bereichen der Luftfahrt zu fördern. Die AEROSUISSE arbeitet proaktiv mit den betroffenen Sparten an diesem Projekt. Eine Ist-Analyse wurde gemacht, um den Aufwand auszuloten und mit realistischen Zahlen in die Zukunft zu gehen. Die Kommission Bildung und Forschung (KBF) hat bis Herbst 2011 unter der Leitung von Roland Steiner einen Vorschlag bezüglich der zu schaffenden Ausführungsbestimmungen zum Artikel 103 a/b des Bundesgesetzes über die Luftfahrt und die entsprechende Botschaft ausgearbeitet. Ziel ist es, mit den betroffenen Bundesämtern ein koordiniertes Vorgehen sicherzustellen, damit die Umsetzung reibungslos verläuft und eine

finanzielle Unterstützung der Aviatik-Berufe zeitnah realisiert werden kann.

### Neuer Präsident der KBF

Per 1. Oktober 2011 wurde Roland Steiner beim BAZL zum neuen Vizedirektor als Head of Safety Division Operation ernannt. Bis als Nachfolger im Präsidium Christoph Regli gefunden wurde, führte Alois Schneider die Arbeiten in der KBF fort. 2012 wurde Christoph Regli, seines Zeichens Studiengangleiter Aviatik in der ZHAW, zum KBF-Präsidenten der Kommission Forschung und Bildung gewählt.

### Anerkennungsverfahren für Höhere Fachschulen

Als erste Höhere Fachschule für Piloten hat Swiss Aviation Training (SAT) im Dezember 2011 das Anerkennungsverfahren gemäss Verordnung des EVD erfolgreich abgeschlossen. Der Lehrgang für den Beruf Flugsicherungsfachmann/fachfrau bei Skyguide dauert noch bis ins erste Quartal 2012, um die Anerkennung ebenfalls zu erreichen.

## Formation et recherche

### L'encouragement de la jeunesse

L'aéronautique ne saurait se passer d'une relève qualifiée. À l'initiative et sur la proposition formelle d'AEROSUISSE, la Révision I de la loi sur l'aviation (1<sup>er</sup> octobre 2010) a présenté au parlement de nouvelles dispositions légales. En vertu des articles 103a et 103b, la Confédération se voit tenue d'encourager la formation initiale et continue ainsi que la recherche et le développement de nouvelles technologies dans des divers domaines de l'aéronautique. AEROSUISSE s'attèle à la mise en œuvre de ce projet avec les opérationnels concernés. Un état des lieux a été réalisé afin de déterminer les dépenses qu'il entraîne et d'aborder l'avenir avec un budget réaliste. Sous la direction de Roland Steiner, la Commission formation et recherche (CFR) a planché jusqu'à l'automne 2011 sur une proposition relative aux mesures exécutoires à créer en application des articles 103 a et b de la loi fédérale sur l'aviation, et sur le message correspondant. Son objectif est de coordonner les actions entreprises par les divers offices fédéraux concernés pour faciliter la mise en

œuvre du projet et mettre en place un soutien financier des métiers de l'aéronautique dans les meilleurs délais.

### Un nouveau président pour la CFR

Le 1<sup>er</sup> octobre 2011, Roland Steiner a été nommé sous-directeur de l'OFAC en charge de l'unité Safety Division Operation. Jusqu'à ce que son successeur Christoph Regli soit désigné, les affaires de la Commission formation et recherche ont été gérées par Alois Schneider. Christoph Regli, directeur des études aéronautiques auprès de la Hauteécole zurichoise des sciences appliquées (ZHAW), a été élu président de la CFR en 2012.

### Procédure de reconnaissance fédérale des écoles supérieures

Première école supérieure de formation des pilotes, Swiss Aviation Training (SAT) a réussi en décembre 2011 la procédure de reconnaissance prévue par une ordonnance du DFE. Le cursus de formation pour le métier de spécialiste des services de la navigation aérienne diplômé/e ES chez Skyguide s'est étendu jusqu'au 1<sup>er</sup> trimestre 2012 afin d'obtenir cette même reconnaissance fédérale.



Daniel Gaus



## Risiko-Management und Versicherungen

### Naturkatastrophen und ihre Folgen

Die weltweiten Erst- und Rückversicherungskosten aufgrund von Naturkatastrophen verliefen auch in 2011 unvermindert hoch. In nachhallender Erinnerung bleibt das Erdbeben vom 11. März 2011 im Nordosten Japans mit darauf folgendem Tsunami und der eingetretenen Kernschmelze im Kernkraftwerk Fukushima. Eine Kettenreaktion, welche auch für die weltweit eng verzahnte Wirtschaft unvorstellbare Ausmasse annahm und ökologisch noch über Jahrzehnte nachwirken wird. Unter Einrechnung des Hochwassers in Thailand sowie dem Erdbeben in Neuseeland ging 2011 ein geschätzter volkswirtschaftlicher Schaden von rund 370 Milliarden US-Dollar hervor.

### Tendenzen in der Luft- und Raumfahrt

Grossschadenereignisse innerhalb der Luftfahrt blieben erfreulicherweise aus, allerdings belastet die Versicherungsbranche seit Jahren mit Bezug auf den Linienverkehr häufig auftretende und kostspielige Teilschadenereignisse; insbesondere Kollisionen von Luftfahrzeugen auf Flughäfen. AEROSUISSE-Mitglieder bedienten sich der Möglichkeit einer unabhängigen «Zweitmeinung» oder suchten teils konkret unkonventionellen Risiko-Transfer im Bereich von gesetzlich möglichen Strafschadenzahlungen oder rückwirkendem Versicherungsschutz von Produktserien.

### Unerschöpftes Potential für Kosteneinsparungen

Die AEROSUISSE bietet in ihrer Eigenschaft als Dachverband eine ideale Plattform, gemeinsame Herausforderungen anzusprechen und Lösungsoptionen für ganze Geschäftszweige anzugehen. Stabile Rahmenbedingungen im eigenen Versicherungsportfolio sind zwar begrüßenswert, tragen jedoch kaum allen vorteilhaften Tarifanpassungen der zahlreichen Versicherungsanbieter Rechnung. Eine regelmässige Überprüfung hilft unweigerlich, Kostensparpotentiale besser zu nutzen.

## Gestion du risque et assurances

### Les catastrophes naturelles et leurs conséquences

Poussés à la hausse par plusieurs catastrophes naturelles, les coûts mondiaux d'assurance et de réassurance n'ont pas fléchi pendant l'année. Le tremblement de terre du 11 mars 2011 au nord-est du Japon, ainsi que le tsunami et la fonte du réacteur de la centrale de Fukushima qu'il a provoqués, resteront tristement célèbres. Ces réactions en chaîne ont pris des proportions inimaginables, y compris pour l'économie mondiale étroitement liée à celle du Japon. Leur impact écologique se mesurera encore pendant des décennies. Les inondations en Thaïlande et le tremblement de terre en Nouvelle-Zélande s'y sont rajoutés, portant les dommages à un montant estimé à près de 370 milliards de dollars américains.

### Les tendances du secteur aéronautique et aérospatial

Aucun sinistre dévastateur n'a heureusement marqué l'année 2011. Le budget des assurances relatives au trafic de ligne est cependant grevé depuis des années par des incidents fréquents et coûteux, notamment des collisions entre aéronefs dans les aéroports. Les membres d'AEROSUISSE se sont donné la possibilité de bénéficier d'un « second avis » ou ont, dans certains cas, cherché des solutions non conventionnelles de transfert de risque dans la limite légale des dommages-intérêts ou de la couverture d'assurance rétroactive de séries de produits.

### Des gisements d'économies encore inexploités

En sa qualité de fédération faîtière, AEROSUISSE offre une plateforme idéale permettant d'aborder des défis collectifs et de chercher des solutions viables pour des branches entières d'activités. Si une certaine stabilité est appréciable dans un portefeuille d'assurances, elle exclut toutefois les atouts que peuvent représenter les ajustements tarifaires de nombreux assureurs. Des comparaisons régulières révèlent indubitablement des gisements d'économies encore inexploités.



Kurt Howald



## Geschäftsstelle

2011 war von wichtigen Parlamentsgeschäften und Vernehmlassungen gekennzeichnet, die zwar nicht immer die Bezeichnung «Luftfahrt» im Titel trugen, aber trotzdem von grosser Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtystems Schweiz waren: so die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes, die Fortführung der Beratungen der Revision des Bundesgesetzes über die Verwendung der Mineralölsteuer (Spezialfinanzierung Luftfahrt), die Revision des Epidemiengesetzes, die Vernehmlassung über die Reglementierung von so genannten Agotreibstoffen im Mineralölsteuergesetz und im Umweltschutzgesetz sowie die Vernehmlassung zum Meteorologiegesetz und zum Mehrjahresprogramm Spezialfinanzierung Luftverkehr 2012 bis 2015.

### Revision CO<sub>2</sub>-Gesetz und EU-ETS für die Schweizer Luftfahrt

Die AEROSUISSE setzte sich im Zuge der Beratung der Revisionsvorlage durch den Ständerat im Frühjahr 2011 dafür

ein, dass die Bestimmung von Artikel 42 gestrichen wird. Diese hätte dem Bundesrat die Kompetenz gegeben, unter Umgehung des Parlamentes die schweizerische Luftfahrt dem Emissionshandelssystem der EU (EU-ETS) zu unterstellen. Nach dem Ständerat erkannte in der Differenzbereinigung im September auch der Nationalrat die Berechtigung der Vorschläge der AEROSUISSE und strich in der Herbstsession Artikel 42 ersatzlos.

### Rückführung der Mineralölsteuern zu Zwecken der Luftfahrt

Nachdem der Nationalrat die Vorlage in der Wintersession des Vorjahrs angenommen hatte, setzte sich die AEROSUISSE auch in der Beratung des Zweitrates (Ständerat) dafür ein, dass die Gelder der Spezialfinanzierung Luftverkehr (SFLV) im Bereich der Finanzierung der Flugsicherung allen Flugplätzen mit Flugsicherung zugute kommen und so zu einem guten Teil für die Anliegen der General Aviation verwendet werden. Zudem wies sie darauf hin, dass im Security-Bereich keine hoheitlichen Aufgaben aus diesen Mitteln finanziert werden dürfen.

## Secrétariat

L'année 2011 été jalonnée par d'importantes affaires parlementaires et projets en consultation dont l'aboutissement est crucial pour la compétitivité du système de transport aérien suisse, même si l'intitulé de ces questions ne contient pas nécessairement la mention de « transport aérien ».

Il en va ainsi de la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>, de la poursuite de l'examen de la révision de la loi fédérale sur l'affectation de l'impôt sur les huiles minérales (Financement spécial transport aérien – FSTA), de la révision de la loi sur les épidémies, de la consultation sur la réglementation relative aux carburants biogènes dans la loi sur l'imposition des huiles minérales (Limpmin) et de la loi sur la protection de l'environnement, ainsi que des consultations relatives à la loi sur la météorologie et au programme pluriannuel de financement spécial du transport aérien de 2012 à 2015.

### Révision de la loi sur le CO<sub>2</sub> et SCEQE pour l'aviation suisse

Lors de l'examen du projet de révision par le Conseil des États, à la session de printemps, AEROSUISSE a milité en faveur de la suppression de l'article 42. Cet article aurait autorisé le Conseil fédéral à contourner le parlement pour soumettre le transport aérien suisse au système communautaire d'échange de quotas d'émissions (SCEQE). À l'instar du Conseil des États, le Conseil national a lui aussi estimé, lors du processus d'élimination des divergences d'appréciation, que la suppression de l'article 42 s'imposait et l'a biffé sans le remplacer à la session d'automne.

### Répartition du produit de l'impôt sur les huiles minérales au profit du transport aérien

Suite à l'approbation du projet par le Conseil national lors de la session d'hiver de 2010, AEROSUISSE a œuvré, lors de son examen par le Conseil des États, pour que les fonds du FSTA destinés au financement de la navigation aérienne profitent à tous les aérodromes dotés de services de navigation aérienne et qu'ainsi, une bonne partie soit utilisée au profit de l'aviation générale. La Fédération a par ailleurs insisté sur



## **Epidemiengesetz: Kosten nicht der Luftfahrt anlasten**

Bei der parlamentarischen Beratung der Revision des Epidemiengesetzes im Februar intervenierte die AEROSUISSE zusammen mit ihren direkt betroffenen Mitgliedern mit Erfolg. Sie konnte verhindern, dass der Bund den Airlines und Flughäfen die Kosten für die Mitwirkungspflicht und die Vorbereitung von Massnahmen gegen Epidemien tragen müssen. Die AEROSUISSE unterstrich dabei, dass der Schutz der Bevölkerung vor ansteckenden Krankheiten eine hoheitliche Aufgabe des Bundes ist, der deshalb auch die Kosten dafür vollständig zu tragen hat. Im Februar 2012 folgte der Nationalrat einer Kommissionsminderheit und folgte den Anträgen der AEROSUISSE.

## **Biotreibstoffe verringern CO<sub>2</sub>-Emissionen**

In ihrer Vernehmlassungsantwort zu einem Revisionsvorschlag der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates im Bereich der Anforderungen ökologischer und sozialer Art an alternativen Treibstoffen auf biologischer Basis, setzte sich die AEROSUISSE für eine EU-kompatible Ausgestaltung der betroffenen Vorschriften des Umweltschutzgesetzes ein. Sie wies dabei darauf hin,

dass die zukünftige Beimischung von biogenen Treibstoffen zum Kerosin ein wichtiger Beitrag zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Rahmen der Vier-Säulen-Strategie der IATA zur Reduktion der klimaschädlichen Emissionen darstellt. Der Import solcher Biotreibstoffe in die Schweiz muss deshalb auch in Zukunft unter Beachtung sozialer und ökologischer Anforderungen möglich sein.

## **Soll Luftfahrt als einziger privater Nutzniesser für die Meteo bezahlen?**

Obwohl die AEROSUISSE zur Vernehmlassung über die Revision des Meteorologiegesetzes nicht eingeladen worden war, gab sie trotzdem eine engagierte Stellungnahme ab. Sie wehrte sich namentlich dagegen, dass die Luftfahrt als einziger privater Nutzniesser für die Kosten des Wetterdienstes aufkommen solle, während andere Branchen diese Leistungen weiterhin gratis beziehen können. Aus der Sicht der AEROSUISSE muss entweder der Flugwetterdienst kostenlos durch Meteo Schweiz erbracht werden, oder es muss ein Wettbewerb innerhalb verschiedener Lieferanten von Meteo-Dienstleistungen ermöglicht werden.

le fait que le FSTA n'avait pas pour vocation de financer des tâches de sûreté relevant de la souveraineté de l'État.

## **Loi sur les épidémies : les coûts ne doivent pas peser sur le transport aérien**

Lors de l'examen parlementaire de la loi sur les épidémies en février, AEROSUISSE et ses membres directement concernés sont intervenus avec succès. Ils ont pu éviter que la Confédération impute aux compagnies aériennes et aux aéroports les coûts relatifs à l'obligation de collaborer et à la préparation de mesures préventives contre les épidémies. AEROSUISSE souligne que la protection de la population contre les maladies transmissibles est une tâche relevant de la souveraineté de l'État et que la Confédération doit de ce fait en assumer intégralement le coût. En février 2012, le Conseil national a suivi l'avis d'une minorité de la commission et s'est rallié aux propositions d'AEROSUISSE.

## **Les carburants biogènes réduisent les émissions de CO<sub>2</sub>**

Dans sa réponse de consultation portant sur un projet de révision de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil

national (CEATE-N) relatif aux exigences écologiques et sociales applicables aux carburants alternatifs d'origine biologique, AEROSUISSE s'est prononcée en faveur de dispositifs compatibles avec ceux de l'UE dans la loi sur la protection de l'environnement. Elle a souligné que la future adjonction de carburants biogènes au kérosène apporterait une précieuse contribution à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans le cadre de la stratégie à 4 piliers de l'IATA visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'importation en suisse de ce type de carburants biogènes doit donc être possible à l'avenir, en considération des exigences écologiques et sociales qui s'imposent.

## **L'aviation doit-elle payer pour la météo en tant qu'unique utilisateur privé ?**

Bien qu'AEROSUISSE n'ait pas été invitée à prendre part à la consultation relative à la révision de la loi sur la météorologie, elle n'a pas manqué de faire clairement connaître sa position. Elle s'est opposée contre le fait que le secteur aérien, en qualité d'utilisateur des services météorologiques, en soit l'unique contribuable alors que d'autres secteurs continuent d'en bénéficier gratuitement. Selon la Fédération, les



### Schwerpunkte Spezialfinanzierung Luftverkehr

Auch zum Mehrjahresprogramm 2012 bis 2015 der Schwerpunkte in der Spezialfinanzierung Luftverkehr liess sich die AEROSUISSE vernehmen. Sie beantragte, es sei der Grundsatz der Freiwilligkeit der Massnahmen als Voraussetzung für deren Unterstützung aus SFLV-Geldern zu überdenken. Zudem verlangte sie, dass im Bereich von Studien zum Umweltschutz nur solche Projekte zu unterstützen seien, welche im Sinne der Umweltstrategie der ICAO, also fokussiert auf die Bereiche «technologischer Fortschritt», «Effizienzsteigerung der Infrastruktur» und «operative Innovationen», berücksichtigt werden.

### Gegen zu kurze Fristen bei Vernehmlassungen

Im Rahmen einer Studie der eidgenössischen Parlamentskontrolle über die Beurteilung der Effizienz der Vernehmlassungsverfahren des Bundes äusserte sich der AEROSUISSE-Geschäftsführer namentlich kritisch zu den oftmals viel zu kurzen Fristen, die massiv unter der üblichen Frist von drei Monaten liegen.

services météorologiques devraient être assurés gratuitement par Météo Suisse. À défaut, les utilisateurs devraient pouvoir bénéficier d'une libre concurrence entre différents prestataires.

### Les priorités du Financement spécial pour le transport aérien

AEROSUISSE a également fait entendre son point de vue au sujet du programme pluriannuel 2012-2015 énonçant les priorités du Financement spécial pour le transport aérien (FSTA). La Fédération a demandé que soit remis en question le principe selon lequel les mesures découlant du FSTA n'étaient pas soumises à une obligation légale. Elle a en outre insisté pour que parmi les études menées sur la protection de l'environnement, seuls soient encouragés les projets répondant à la stratégie environnementale de l'OACI, c'est à dire axés sur le « progrès technologique », « l'amélioration de l'efficacité des infrastructures » et « les innovations opérationnelles ».

### Verkehrspolitik und Luftfahrt

Der Geschäftsführer vertritt die AEROSUISSE in der Verkehrskommission des Schweizerischen Gewerbeverbands. In diesem Zusammenhang wirkte er an der Überarbeitung des Strategiepapiers zur Verkehrspolitik der Dachorganisation der KMU-Wirtschaft mit. Ferner erläuterte er in einem ausführlichen Interview in der deutschen und französischen Ausgabe der Schweizerischen Gewerbezeitung die aktuellen Herausforderungen des Luftfahrtstandortes Schweiz. Er betonte darin auch die Anstrengungen der schweizerischen Airlines und Flughäfen für eine nachhaltige Luftfahrt.

### Erfolgreiche Veranstaltungen der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGL)

Der Geschäftsführer der AEROSUISSE betreut ebenfalls das Sekretariat der PGL der Eidgenössischen Räte. Er organisierte in dieser Funktion die folgenden, gut besuchten parlamentarischen Informationsveranstaltungen zu aktuellen Themen der Luftfahrtpolitik:

- Frühjahrssession 2011: Raumfahrt in der Schweiz – Politik und Umsetzung (Ständerat Peter Briner, Präsident

### Procédures de consultation : la stigmatisation de délais trop courts

Dans le cadre d'une étude du contrôle parlementaire de l'administration visant à mesurer l'efficacité des procédures de consultation de la Confédération, le directeur d'AEROSUISSE a déploré des délais souvent bien trop courts, nettement inférieurs aux trois mois habituellement accordés.

### Aviation et politique des transports

Le directeur représente AEROSUISSE au sein de la commission des transports de l'Union suisses des arts et métiers (USAM). En cette qualité, il a participé à l'élaboration du document stratégique sur la politique des transports de l'organisation faîtière représentant les PME du pays. Il a par ailleurs présenté les défis auxquels est actuellement exposée la place aérienne suisse lors d'une interview détaillée retranscrite dans l'édition allemande et française du magazine de l'USAM. Il a fortement insisté sur les efforts consentis par les compagnies aériennes et les aéroports suisses en faveur de la pérennité du transport aérien.



Eidgenössische Kommission für Weltraumfragen, Dr. Axel Deich, Präsident Swiss Space Industries Group)

- Sommersession 2011: INFRAS-Studie über die volkswirtschaftliche Bedeutung der zivilen Luftfahrt in der Schweiz: Deutliche Zunahme der Wertschöpfung, der Arbeitsplätze und der Effizienz (Matthias Suhr, stellvertretender Direktor BAZL, Markus Maibach, Leiter Verkehrsökonomie und –politik sowie Mitglied der Geschäftsleitung INFRAS)
- Herbstsession 2011: Chancen und Herausforderungen von Biotreibstoffen in der Luftfahrt (Dr. Peter Müller, Direktor BAZL, Jean-Pierre Tappy, Managing Director Head of External Affairs Swiss)
- Wintersession 2011: Schweizerische Rettungsflugwacht Rega und ihr Service public zum Nulltarif – Chancen und Risiken (alt Nationalrat Franz Steinegger, Vizepräsident Stiftung Rega, Ernst Kohler, CEO Rega)

### **AWACS – Früherkennung des politischen Handlungsbedarfs**

Mit dem Konzept «AWACS» will die AEROSUISSE frühzeitig auf politische Entwicklungen reagieren. Dies bedingt eine regelmässige Überwachung der Geschäfte auf Ebene der Verwaltung und der parlamentarischen Institutionen. Zudem vertritt der Geschäftsführer die Luftfahrt in verschiedenen Gremien und Organisationen. Die entscheidenden Organe werden vom Geschäftsführer mittels so genannter «AWACS-Factsheets» über politische Luftfahrtgeschäfte sowie die Tätigkeit von Parlament und Kommissionen informiert. Im Berichtsjahr publizierte der Geschäftsführer 21 AWACS-Factsheets.

### **Les manifestations très réussies du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale (GPA)**

Le directeur d'AEROSUISSE dirige également le secrétariat du GPA des Chambres fédérales. À ce titre, il a organisé plusieurs séances d'information largement fréquentées destinées aux parlementaires, portant sur des thèmes d'actualité aéropolitique :

- Session de printemps 2011: L'aérospatiale en Suisse – politique et mise en œuvre (Conseiller aux États Peter Briner, Président de la Commission fédérale pour les affaires spatiales, Dr Axel Deich, Président Swiss Space Industries Group)
- Session d'été 2011: L'Étude INFRAS sur le poids économique de l'aviation civile en Suisse: nette progression de la valeur ajoutée, de l'emploi et de l'efficience (Matthias Suhr, Directeur adjoint OFAC, Markus Maibach, Directeur de l'économie et de la politique des transports et membre de la direction d'INFRAS)
- Session d'automne 2011: Opportunités et défis de biocarburants pour le transport aérien (Dr Peter Müller, Directeur OFAC, Jean-Pierre Tappy, Managing Director Head of External Affairs Swiss)

- Session d'hiver 2011: La Garde suisse aérienne fournit une prestation dans le cadre du service public au tarif gratuit pour l'État – chances et risques (ancien Conseiller national Franz Steinegger, Vice-président du Conseil de fondation Rega, Ernst Kohler, CEO Rega)

### **AWACS – Détection précoce des interventions politiques nécessaires**

Par ses «AWACS», AEROSUISSE s'efforce de réagir le plus tôt possible aux évolutions politiques. Cette vigilance suppose la surveillance régulière des affaires au niveau des administrations et des institutions parlementaires. Le directeur représente par ailleurs les intérêts du secteur dans divers groupes et organisations. Les organes exécutifs d'AEROSUISSE sont informés par le directeur au moyen de «factsheets AWACS» sur les affaires politiques de l'aviation ainsi que sur les activités du parlement et des commissions. Au cours de l'année de référence, le directeur a publié 21 factsheets AWACS.



Hansjörg Bürgi



## Kommunikation

### Vielbeachteter Auftritt von Bundesrätin Doris Leuthard

Mit den regelmässigen Bulletins für die Mitgliederfirmen und weitere Interessierte, dem Jahresbericht, dem AEROSUISSE-Letter, aber insbesondere mit mehreren Medienmitteilungen, so zur INFRAS-Studie über die Wertschöpfung der Schweizer Luftfahrt, zum positiven Abstimmungsresultat beim Flughafen Zürich und zum AEROSUISSE-Forum der Luftfahrt mit Bundesrätin Doris Leuthard, hat die AEROSUISSE 2011 die breite Öffentlichkeit informiert. Der erstmalige Auftritt von UVEK-Vorsteherin Bundesrätin Doris Leuthard vor der versammelten schweizerischen Luft- und Raumfahrtbranche am 14. Oktober 2011 im Verkehrshaus Luzern hatte zu einer sehr grossen Resonanz in den Medien geführt.

### INFRAS-Studie von Medien aufgenommen

In über 25 Beiträgen in Fachzeitschriften ist die AEROSUISSE ein Thema gewesen. Mehr als doppelt so viel Mal wurde die AEROSUISSE in Tages- und Wochenzeitungen erwähnt und konnte so ihre Botschaft unter die Leser bringen. Dabei stachen die Resultate der INFRAS-Studie, welche der Schweizer Aviatik eine Wertschöpfung von 30 Milliarden Franken pro Jahr attestiert, sowie das AEROSUISSE-Forum der Luftfahrt mit Bundesrätin Doris Leuthard heraus.

### AEROSUISSE Award für Nationalrat Max Binder

Die am Forum der Luftfahrt vorgenommene Verleihung des AEROSUISSE Award 2011 an Nationalrat Max Binder fand auch in den Medien entsprechenden Niederschlag. Max Binder war massgeblich für die Umsetzung des Luftfahrtpolitischen Berichtes und am positiven Ausgang zur Abstimmung über die Spezialfinanzierung Luftverkehr beteiligt. Zudem setzt er sich vehement für eine künftige zivil-militärisch-aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf ein.

Alles über die AEROSUISSE erfährt man auf:

[www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)

## Communication

### L'intervention très suivie de la conseillère fédérale

#### Doris Leuthard

AEROSUISSE a informé un large public de l'actualité aérienne et de ses activités par divers moyens : les bulletins régulièrement adressés à ses membres et aux cercles intéressés, le rapport annuel, la lettre d'AEROSUISSE et surtout plusieurs communiqués de presse portant entre autres sur l'étude INFRAS chiffrant la création de valeur du secteur aérien suisse, sur les résultats positifs de la votation populaire concernant l'aéroport de Zurich et sur le Forum de l'aviation auquel a participé la conseillère fédérale Doris Leuthard. La première apparition de la cheffe du DETEC devant les responsables du secteur de l'aéronautique et de l'aérospatiale, le 14 octobre 2011, au Musée des transports de Lucerne a suscité un très large écho médiatique.

### L'Étude INFRAS citée dans les médias

Plus de 25 articles parus dans la presse spécialisée en 2011 font référence à AEROSUISSE et plus du double dans la pres-

se quotidienne ou hebdomadaire. La Fédération a donc pu faire entendre ses messages et notamment communiquer les résultats de l'étude INFRAS qui attestent d'une création de valeur annuelle de 30 milliards de francs par le secteur aérien. L'intervention de la conseillère fédérale Doris Leuthard au Forum de l'aviation a été, elle aussi, été très remarquée.

### L'Award AEROSUISSE décerné au conseiller national Max Binder

La remise de l'Award AEROSUISSE 2011 au conseiller national Max Binder, lors du Forum de l'aviation, a également fait l'objet d'une large couverture médiatique. Max Binder est fortement impliqué dans la mise en œuvre du Rapport sur la politique aéronautique et dans la réussite de la votation sur le Financement spécial transport aérien. Il milite également pour une future utilisation civile et militaire de l'aérodrome de Dübendorf.

Retrouvez AEROSUISSE et ses activités sur :

[www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)



## Der Vorstand Le comité de direction

### Ehrenpräsident/Président d'honneur

**Dr. Pierre Moreillon**, Rechtsanwalt  
Ehrenpräsident (1)

### Ausschuss/Comité exécutif

**Paul Kurrus**, a. Nationalrat,  
Präsident (2)

**Dr. Dieter Neupert**, Rechtsanwalt,  
Vizepräsident, Business Aviation (3)

**Rainer Hildebrand**, COO Swiss, Member of the  
Management Board, Kommerzielle Luftfahrt (4)

**Robert Deillon**, Direktor Genève Aéroport,  
Präsident der SIAA, Flugplätze (5)

**Felix Kiser**, Generalsekretär Aero-Club der Schweiz,  
General Aviation (6)

**Daniel Weder**, CEO Skyguide,  
Flugsicherung (7)

**Markus Kälin**, Executive Assistant to the Chairman  
Pilatus Flugzeugwerke AG, Unterhalt/Hersteller (8)

**Kurt Howald**,  
Geschäftsführer (9)

### Vorstand/Comité

**Hanspeter Denzler**, Rechtsanwalt, Direktor  
Schweizerischer Hängegleiter-Verband SHV,  
Hängegleitersport (10)

**Peter Huber**, CEO Meggitt SA,  
Swiss Aeronautical Industries Group SAIG (11)

**Philippe Hauser**, CEO AOPA,  
General Aviation, AOPA (12)

**Adrian Stäger**, Geschäftsführer Swiss Helicopter Association SHA,  
Helikopterbetriebe (13)

**Davide Pedrioli**, Delegato cantonale aviazione civile,  
Region Südschweiz (14)

**Dr. Peter Guggenbach**,  
CEO RUAG Space, Raumfahrt (15)

**Ernst Kohler**, CEO Rega,  
Rettungsflugwesen (16)

**Hansjörg Bürgi**, Medienbeauftragter  
(Gast im Vorstand) (17)

**Stefan Conrad**, COO Flughafen Zürich AG (18)

**Daniel Gaus**, Branch Manager Zurich, Global Aerospace  
Underwriting Managers, Kommission Risiko-Management und  
Versicherungen (19)

**Heinz Aebi**, Senior VP Jet Aviation,  
Unterhaltsbetriebe (20)

**Adrian Melliger**, CEO Swissport International Ltd.,  
Senior Vice-President Switzerland & Germany,  
Abfertigungsgesellschaften (21)

**Andreas Wegier**, Direktor Airport Grenchen,  
Flugplätze (22)

# AEROSUISSE Organigramm

Stand: 1. Januar 2012 / En date du 1er janvier 2012

Generalversammlung Assemblée générale		
Vorstand/Comité de direction <b>Paul Kurrus, Präsident* / Président*</b>		
<b>Roland Steiner, Alois Schneider</b> Kommission für Bildung und Forschung Commission Formation et recherche	<b>Dr. Dieter Neupert*</b> Business Aviation, Vizepräsident Vice-président	<b>Kurt Howald*</b> Geschäftsführer Directeur
<b>Daniel Gaus</b> Kommission Risiko-Management und Versicherungen Commission Gestion du risque et assurances	<b>Rainer Hildebrand*</b> Kommerzielle Luftfahrt Aviation commerciale	<b>Hansjörg Bürgi</b> Medienbeauftragter Attaché de presse
<b>Dr. Dieter Neupert*</b> Rechtskonsulent Consultant juridique	<b>Dr. Peter Guggenbach</b> Raumfahrt Aérospatiale	
	<b>Robert Deillon*/Stefan Conrad*/ Andreas Wegier</b> Flughäfen und Flugplätze Aéroports et aérodromes	
	<b>Hanspeter Denzler</b> Schweizerischer Hängegleiter-Verband SHV Fédération Suisse de Vol Libre	
	<b>Philippe Hauser</b> Aircraft Owners and Pilots Association AOPA	
	<b>Peter Huber</b> Swiss Aeronautical Industries Group SAIG	
	<b>Markus Kälin*</b> Flugzeugindustrie und Raumfahrt Industrie aéronautique et aérospatiale	
	<b>Heinz Aebi</b> Unterhaltsbetriebe Entreprises d'entretien	
	<b>Felix Kiser*</b> Aero-Club der Schweiz Aéro-Club de Suisse	
	<b>Ernst Kohler</b> Rettungsflugwesen Vols de sauvetage	
	<b>Adrian Melliger</b> Abfertigungsgesellschaften Sociétés d'assistance au sol	
	<b>Davide Pedrioli</b> Delegierter der Zivilluftfahrt Kanton Tessin Délégué de l'aviation civile du canton du Tessin	
	<b>Adrian Stäger</b> Swiss Helicopter Association SHA	
	<b>Daniel Weder*</b> Flugsicherung Services de la navigation aérienne	

\* Diese Vorstandsmitglieder gehören auch dem Ausschuss an.  
Ces membres du comité de direction font également partie du comité exécutif.

# Erfolgsrechnung und Budget

## vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

# Comptes de résultats et budget

## du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2011

		Budget		Budget
	2010	2010	2011	2011
<b>Ertrag/Produits</b>				
Mitgliederbeiträge / Cotisations des membres	446'663.30	410'000.00	451'507.65	430'000.00
Verkauf Broschüren / Vente de brochures	3'344.00	-	-	-
Inserate AEROSUISSE Newsletter / Annonces Newsletter	2'000.00	-	1'500.00	-
Zinsen und WS-Ertrag / Intérêts et produit des titres	2'283.67	2'000.00	2'804.95	2'000.00
Uebriger Ertrag / Autres produits	12'869.11	-	3'303.40	-
Wertschriften Kursdifferenz / Différence de cours des titres	1'000.00	-	900.00	-
Forum der Luftfahrt Sponsoring /			22'500.00	-
Forum de l'aviation sponsoring	-	-	716.45	-
Courtagen Versicherungen / Courtages assurances	649.20	-	18'750.00	-
Auflösung zweckgebundene Rückstellung /				
Dissolution des réserves	-	-		
Total Ertrag/Total des produits	468'809.28	412'000.00	501'982.45	432'000.00
<b>Aufwand/Charges</b>				
Honorar Präsidium sowie Honorar und Auslagen Sekretariat /				
Honoraire Présidence et honoraires + débours du secrétariat	166'046.40	165'500.00	179'711.45	186'000.00
Honorar Ausbildungsdelegierter /				
Honoraire délégué questions formation	13'689.00	16'500.00	13'742.00	13'500.00
Sitzungs- und Reisespesen /				
Frais de séances et de déplacements	13'697.45	19'000.00	9'909.20	13'000.00
Veranstaltungen PGL / Manifestations GPA	12'140.45	12'000.00	9'861.70	10'000.00
Sekretariat PGL / Secrétariat GPA	27'020.25	26'900.00	27'000.00	26'900.00
PC- und Bankspesen / Frais CCP et banques	228.25	1'000.00	305.05	1'000.00
Revision / Révision	2'098.20	2'000.00	2'106.00	2'000.00
Steuern / Impôts	3'975.40	1'000.00	800.00	1'000.00
Oeffentlichkeitsarbeit / Relations publiques	77'421.70	80'000.00	100'318.15	88'000.00
Aerosuisse Award (AA)	4'219.35	6'000.00	9'373.90	6'000.00
Mitgliederakquisition / Acquisition membres	1'530.00	5'300.00	1'170.00	1'000.00
Forum der Luftfahrt / Forum de l'aviation	450.00	20'000.00	38'624.55	20'000.00
AWACS	32'280.00	32'300.00	32'400.00	32'300.00
Beiträge an Wirtschaftsorganisationen /				
Contributions org. économiques	18'042.00	15'500.00	17'592.00	14'500.00
Debitorenverluste / Pertes sur débiteurs	4'500.00	-	-	-
Zuweisung Rückstellungen / Attributions réserves	28'750.00	-	-	-
Übriger Aufwand / Frais divers	7'146.35	7'500.00	6'047.75	5'000.00
Wertschriften Kursdifferenz /				
Différence de cours des titres	5'000.00	-	5'200.00	-
Total Aufwand/Total des charges	418'234.80	410'500.00	454'161.75	420'200.00
<b>Ergebnis/Résultat</b>				
Total Ertrag / Total des produits	468'809.28	412'000.00	501'982.45	432'000.00
Total Aufwand / Total des charges	418'234.80	410'500.00	454'161.75	420'200.00
Ertrags-/Aufwandüberschuss (-) /				
Excédent des produits/des charges (-)	50'574.48	1'500.00	47'820.70	11'800.00

# Bilanzen per 31. Dezember 2010 & 2011

## Bilans au 31 décembre 2010 & 2011

	2010	2011
<b>Aktiven/Actifs</b>		
Umlaufsvermögen / Fonds de roulement		
Postcheck / Compte de chèques postaux	204'052.06	167'567.07
Credit Suisse / Crédit Suisse	194'012.61	265'848.54
Debitor Verrechnungssteuer / Impôt anticipé	775.86	536.92
Übrige Debitoren / Autres débiteurs	21'596.75	15'349.70
Aktive Rechnungsabgrenzungen / Actifs transitoires	500.00	
- Delkredere / Ducroire	<u>-1'000.00</u>	<u>21'872.61</u>
		-1'000.00
Anlagevermögen/Capital immobilisé		14'886.62
Wertschriften / Titres	96'000.00	91'700.00
Total Aktiven / Total des actifs	<u>515'937.28</u>	<u>540'002.23</u>
<b>Passiven/Passifs</b>		
Fremdkapital / Capital étranger		
Kreditoren / Crédanciers	17'627.10	16'122.75
Passive Rechnungsabgrenzungen / Passifs transitoires	<u>5'879.65</u>	<u>2'378.25</u>
Rückstellung INFRAS / Provision étude INFRAS	18'750.00	18'501.00
Rückstellung Monitoring-Studie / Provision étude Monitoring	<u>10'000.00</u>	<u>10'000.00</u>
		28'501.00
Eigenkapital / Capital propre		
Kapital per 1.1. / Capital au 1.1.	413'106.05	463'680.53
Aufwandüberschuss / Excédent des charges (-)		
Ertragsüberschuss / Excédent des produits	<u>50'574.48</u>	<u>47'820.70</u>
Kapital per 31.12. / Capital au 31.12.	<u>463'680.53</u>	<u>511'501.23</u>
Total Passiven / Total des passifs	<u>515'937.28</u>	<u>540'002.23</u>

## **BERICHT DER REVISIONSSTELLE ZUR EINGESCHRÄNKTE REVISION**

an die Generalversammlung der  
**AEROSUISSE, BERN**

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) der Aerosuisse für das am 31. Dezember 2011 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Vorstand verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Zulassung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Revision erfolgte nach dem Schweizer Standard zur Eingeschränkten Revision. Danach ist diese Revision so zu planen und durchzuführen, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung erkannt werden. Eine Eingeschränkte Revision umfasst hauptsächlich Befragungen und analytische Prüfungshandlungen sowie den Umständen angemessene Detailprüfungen der beim geprüften Unternehmen vorhandenen Unterlagen. Dagegen sind Prüfungen der betrieblichen Abläufe und des internen Kontrollsysteams sowie Befragungen und weitere Prüfungshandlungen zur Aufdeckung deliktischer Handlungen oder anderer Gesetzesverstöße nicht Bestandteil dieser Revision.

Bei unserer Revision sind wir nicht auf Sachverhalte gestossen, aus denen wir schliessen müssten, dass die Jahresrechnung sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns nicht Gesetz und Statuten entsprechen.

Köniz, 21. März 2012

SIEGENTHALER REVISION AG  
K. Geissbuhler ppa. H. Schmid

Beilage Jahresrechnung

SIEGENTHALER REVISION AG  
MITGLIED DER TREUHAND - KAMMER



BLÄUACKER 4 • CH - 3098 KÖNIZ  
TEL: 031 971 10 50 • FAX: 031 971 10 56

## 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 de Neuchâtel SA**, Colombier  
**Aéroport de Sion**, Sion  
**Aéroport Régional Les Eplatures SA**, La Chaux-de-Fonds  
**Air-Espace Sàrl**, Colombier  
**Airline Assistance Switzerland AG**, Zürich Flughafen  
**Air Safety Security Services LLC**, Vessy  
**Air Service Basel AG**, Basel-Flughafen  
**Aircraft Service Grenchen**, Grenchen  
**Airport Altenrhein AG**, Altenrhein  
**Airport Buochs AG**, Stans  
**Alp-Air Bern**, Belp  
**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  
**Avex Aviation Experts AG**, Wallisellen  
**Aviasuisse**, Zürich  
**Aviation Experts Group**, Zürich  
**Aviation Media AG**, Teufen ZH  
**AviSwiss GmbH**, Zollikon  
**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  
**Clin d'Ailes – Musée de l'Aviation Militaire de Payerne**, Payerne  
**Darwin Airline SA**, Lugano  
**Dasnair SA**, Genève  
**Dnata Switzerland AG**, Kloten  
**Dufry International AG**, Basel  
**Easyjet Switzerland SA**, Cointrin  
**Ecole de parachutisme de Château d'Oex**, Le Vaud  
**EFO 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 Aviation Holding AG**, Solothurn  
**Farner Air Services Swiss SA**, Sion  
**Fischer Road Cargo AG**, Bassersdorf  
**Fliegerschule Birrfeld AG**, Birr-Lupfig  
**FliegerWeb.com**, Mägenwil  
**FLUBAG Flugbetriebs AG**, Neudorf  
**Flughafen Zürich AG**, Zürich-Flughafen  
**Flugschule Basel AG**, Basel-Flughafen  
**Flugschule Eichenberger AG**, Buttswil  
**Franke Industrie AG**, Aarburg  
**Gate Gourmet Switzerland GmbH**, Zürich-Flughafen  
**General Aviation Genossenschaft Basel**, Basel-Flughafen  
**Genève Aéroport**, Genève  
**Global Aerospace Underwriting Managers**, Zurich Branch, Zürich  
**Great Circle Services AG**, Horw  
**groWing of Switzerland GmbH**, Hünenberg  
**H. Bodmer & Co. AG**, Zürich  
**Hello AG**, Basel-Flughafen  
**Helvetic Airways AG**, Zürich-Flughafen  
**HLF Aviation**, Kloten  
**Holly Ballon AG**, Bremgarten  
**Horizon Swiss Flight Academy Ltd.**, Kloten  
**Huber + Suhner AG**, Pfäffikon

**IG AirCargo**, Zürich Flughafen  
**IG Berner Luftverkehr**, Bern  
**IG Luftverkehr Vereinigung Pro EuroAirport**, Basel  
**ISS Aviation**, Zürich-Flughafen  
**Japat AG/Novartis International AG**, Basel  
**Jet Aviation Management 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  
**Marencos Swisshelicopter AG**, Niederurnen  
**Mathys Aviation Ltd.**, Grenchen  
**Mecaplex AG**, Grenchen  
**Meggitt SA**, Fribourg  
**MFG Thurgau**, Lommis  
**Motorflug-Veteranen des AeCS** – Vétérans du vol à moteur de l'AeCS, Châtel-sur-Montsalvens  
**The Nuance Group AG**, Glattbrugg  
**Pilatus Flugzeugwerke AG**, Stans  
**Premium Jet AG**, Zürich  
**Priora Facility Management AG**, Zürich-Flughafen  
**Privatair SA**, Cointrin  
**Rabbit-Air**, Bachenbülach  
**Rega Schweiz. Rettungsflugwacht**, Zürich-Flughafen  
**Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG**, Grenchen  
**Resource Consulting AG**, Baar  
**Revue Thommen AG**, Waldenburg  
**RUAG Schweiz AG**, Emmen  
**SAIG Swiss Aeronautical Industries Group**, Zürich  
**Schweiz. Gletscherpiloten-Vereinigung SGPV** – Association suisse des pilotes de glaciers ASPG, Hergiswil  
**Schweiz. Hängegleiter-Verband** – Fédération Suisse de Vol Libre, Zürich  
**Schweiz. Verband Flugtechnischer Betriebe** – Association suisse des entreprises aérotechniques, Basel  
**Schweiz. Vereinigung für Flugwissenschaften** – Association suisse des sciences aérotechniques, Emmen  
**Seaplane Pilots Association Switzerland**, Eglisau  
**SimAviatik AG**, Pratteln  
**Sirius AG**, Zürich-Flughafen  
**Skyguide**, Genève  
**Sky Jet AG**, Zürich-Flughafen  
**Sky Work Airlines AG**, Belp  
**Slot Coordination Switzerland**, Zürich-Flughafen  
**Solenix GmbH**, Kappel  
**SR Technics Switzerland**, Zürich-Flughafen  
**SSIG Swiss Space Industries Group**, Zürich  
**Super Constellation Flyers Association**, Basel  
**Swiss Aerospace Cluster**, Greppen  
**Swiss Helicopter Association**, Küsnacht  
**SWISS International Air Lines AG**, Basel  
**Swiss Jet. Ltd.**, Zürich-Flughafen  
**Swiss Pilot School Association**, Meisterschwanden  
**Swissport International Ltd.**, Zürich-Flughafen  
**TAG Aviation SA**, Genève  
**Travcon AG**, Oberuzwil  
**Unidelta AG**, Rapperswil  
**Verlag Cockpit Jordi AG**, Belp  
**Vulcanair SA**, Vésenaz  
**VZ Aviation Insurance Services**, Zürich  
**Zimex Aviation Ltd.**, Glattbrugg  
**Zürich Versicherungsgesellschaft**, Zürich

### Einzelmitglieder

Herr Dr. Pierre Moreillon, Ehrenpräsident, Lausanne  
 Herr Christian P. Tschudi, Ehrenmitglied, Rüschlikon



A E R O  S U I S S E

Dachverband der schweizerischen Fédération faîtière de l'aéronautique  
Luft- und Raumfahrt et de l'aérospatiale suisses  
Kapellenstrasse 14 Kapellenstrasse 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@centrepatrional.ch](mailto:aerosuisse@centrepatrional.ch)  
[www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)