



A E R O  S U I S S E

JAHRESBERICHT 2012
RAPPORT ANNUEL 2012
RESOCONTO ANNUO 2012



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.
- Zusammengerechnet erzielten die Schweizer Raumfahrtunternehmen einen Umsatz von rund 200 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 % 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 2'000 emplois sont induits.
- En moyenne, l'industrie aérospatiale suisse a réalisé un chiffre d'affaire d'environ 200 millions de francs.



Inhalt Contenu

Vorwort des Präsidenten	4	Introduction du président
Kommerzielle Luftfahrt	6	Aviation commerciale
Flugsicherung	9	Navigation aérienne
Flughäfen und Flugplätze	10	Aéroports et aérodromes
Luft- und Raumfahrtindustrie	14	Industrie aéronautique et aérospatiale
Bildung und Forschung	17	Formation et recherche
General Aviation	18	Aviation générale
Risiko-Management und Versicherungen	20	Gestion du risque et assurances
Geschäftsstelle	21	Secrétariat
Kommunikation	25	Communication
Vorstand	26	Comité de direction
Organigramm	27	Organigramme
Erfolgsrechnung und Budget	28	Comptes de résultats et budget
Bilanz per 31. Dezember 2012	29	Bilan au 31 décembre 2012
Bericht der Revisionsstelle	30	Rapport du poste de révision
Die Mitglieder	31	Les membres



Paul Kurrus



Vorwort des Präsidenten

Liebe Leserin, lieber Leser

Für die Schweizer Luft- und Raumfahrt war 2012 wiederum ein Rekordjahr, aber erneut auch ein Jahr voller Herausforderungen. Obschon bisher Zusatzbelastungen, wie beispielsweise durch Luftverkehrssteuern, erfolgreich abgewehrt werden konnten, haben unseren Mitgliedern die Frankenstärke, steigende Treibstoffpreise, die Rezession im Euroraum und ausufernde internationale Regulierungen arg zu schaffen gemacht.

Europa verliert rasant an Wettbewerbsfähigkeit

Die zunehmende Verschlechterung der Rahmenbedingungen in Europa führt dazu, dass der Luftfahrtsektor auf unserem Kontinent weltweit am langsamsten wächst. Die Wettbewerbsfähigkeit unseres Luftfahrtsektors muss daher dringend weiter verbessert werden.

Erstmals systematisches Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit

Leider gab es bis vor kurzem weder ein Instrument zur Beurteilung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz in seiner Gesamtheit, noch ein gemeinsames Verständnis über die Kriterien, an welchen diese gemessen wird. Damit fehlten der Regierung, dem Gesetzgeber, der Verwaltung und der Wirtschaft Indikatoren, welche den politischen Handlungsbedarf aufzeigen.

Auf Antrag der AEROSUISSE wurde deshalb das Münchner Planungsbüro Intraplan vom BAZL beauftragt, einen Bericht zur Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Zivilluftfahrt zu erstellen. Die Resultate wurden am 5. Schweizerischen Luftfahrtkongress am 6. November 2012 durch Frau Bundesrätin Doris Leuthard erstmals der Öffentlichkeit präsentiert.

Hohe Qualität und Effizienz, aber deutliche Benachteiligung der Schweizer Zivilluftfahrt bei den politischen und fiskalischen Rahmenbedingungen

Die Haupterkenntnisse des Berichtes lassen sich kurz zusammenfassen: Bezuglich Qualität und Effizienz steht die

Introduction du président

Chers lecteurs,

À l'instar de 2011, 2012 a été une année record pour l'aéronautique et l'aérospatiale suisses, bien qu'encore marquée par de nombreux défis. Si les charges supplémentaires, notamment les taxes aériennes, ont pu être contrebalancées, nos membres ont été confrontés à la surévaluation du franc, à l'augmentation du prix du kérosène, à la récession sévissant dans la zone euro et à une surenchère de réglementations internationales.

La compétitivité de l'Europe en chute libre

La détérioration progressive des conditions générales en Europe se traduit pour le secteur aérien du Vieux Continent par la croissance la plus faible en comparaison internationale. La compétitivité de notre activité doit donc urgentement s'améliorer.

Premier suivi systématique de la compétitivité

Jusqu'à une date récente, nous ne disposions malheureusement pas d'un instrument nous permettant d'évaluer la compétitivité du pôle aérien suisse dans son ensemble, ni d'une compréhension globale des critères à même de la mesurer. Le Gouvernement, le Législateur, l'Administration et l'économie n'avaient pas d'indicateurs précis délimitant les actions politiques à entreprendre.

C'est la raison pour laquelle le bureau d'études munichois Intraplan a été chargé par l'OFAC, à l'instigation d'AEROSUISSE, de rédiger un rapport sur la compétitivité de l'aviation civile suisse. Les conclusions de l'étude ont été présentées pour la première fois au public le 6 novembre 2012 par la Conseillère fédérale Doris Leuthard, lors du 5e Congrès suisse de l'aviation.

Une qualité et une rentabilité remarquables, mais une discrimination évidente de l'aviation civile suisse sur le plan politique et fiscal

Les principales conclusions du rapport se résument en quelques mots : l'aviation civile suisse est très bien placée



Schweizer Zivilluftfahrt sehr gut da. Hingegen ist der hiesige Luftfahrtsektor bei den Rahmenbedingungen bezüglich Steuern, Gebühren und Auflagen sowie bei den Betriebsregelungen der Infrastruktur klar benachteiligt. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

AEROSUISSE präsentiert Massnahmenkatalog zur Verbesserung der Rahmenbedingungen

Die AEROSUISSE hat nun einen Vorschlag für ein Paket von Massnahmen zur Eliminierung der grössten Wettbewerbsnachteile erarbeitet und dem BAZL vorgelegt. Schwerge wichtig geht es dabei um die Entlastung des Luftfahrtsektors von sachfremden Kosten, wie beispielsweise für hoheitliche Sicherheitsmassnahmen, sowie für die Aus- und Weiterbildung. Es liegt nun an den politischen Behörden, konkrete Massnahmen zur Beseitigung dieser Schwachstellen zu ergreifen.

Anstehende Herausforderungen erfordern ein starkes Engagement der AEROSUISSE

Auch im laufenden Jahr stehen bedeutende luftfahrtpolitische Entscheide an. Die Teilrevision II des Luftfahrtgesetzes, der

en termes de qualité et de rentabilité. Le secteur est en revanche nettement désavantagé sur le plan des taxes, redevances et dépenses de même qu'en matière de règlements d'exploitation et d'infrastructure. Il est urgent de remédier à la situation.

AEROSUISSE présente un catalogue de mesures visant l'amélioration de nos conditions générales

AEROSUISSE a élaboré une série de mesures susceptibles de supprimer les principales entraves à la concurrence et les a présentées à l'OFAC. Il s'agit essentiellement de soulager le secteur aérien de dépenses non pertinentes induites par exemple par les mesures de sûreté relevant de la souveraineté de l'État ou la formation initiale et continue. Il appartient désormais aux autorités politiques de prendre des mesures concrètes pour pallier les points faibles.

Les défis qui s'annoncent exigent un fort engagement de la part d'AEROSUISSE

Cette année, d'importantes décisions de politique aérienne devront également être prises. La révision partielle II de la Loi sur l'aviation, la décision du Conseil fédéral sur le

Bunderatsentscheid zum SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich, die 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

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) pour l'aéroport de Zurich, la résolution du conflit avec l'Allemagne au sujet du bruit, la future utilisation de l'aérodrome de Dübendorf et la position de la Suisse sur la question du SCEQE n'en sont que quelques exemples parmi tant d'autres.

AEROSUISSE s'engagera une fois de plus sans relâche pour l'avancement de ces dossiers dans l'intérêt du pôle aérien suisse.

Paul Kurrus



Rainer Hildebrand



Kommerzielle Luftfahrt

Kämpfen um Wettbewerbsfähigkeit

Der Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit beschäftigt die kommerzielle Luftfahrt stark. Hohe Produktionskosten, knappe Flughafenkapazitäten, strenge Umweltauflagen und Abgaben haben dazu geführt, dass die kommerzielle Luftfahrt in Europa im weltweiten Vergleich punkto Profitabilität das Schlusslicht bildet. Zudem steht sie im Wettbewerb mit Gesellschaften aus Staaten, welche die Luftfahrt strategisch fördern und Rahmenbedingungen geschaffen haben, die es erlauben, die kommerzielle Luftfahrt in Europa massiv unter Druck zu setzen. All dies trägt dazu bei, dass in Europa Airlines für immer am Boden bleiben müssen. In der Schweiz konnten 2012 Swiss International Air Lines, EasyJet Switzerland und Darwin Airline ihre Flotten zwar leicht vergrössern, doch Hello musste – auch aufgrund des schwierigen Umfeldes im europäischen Luftverkehr – im Oktober 2012 Konkurs anmelden.

Rahmenbedingungen stimmen für Airlines noch nicht

Der Bundesrat hat sich im Luftfahrtpolitischen Bericht 2004 dem Ziel verschrieben, durch die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit möglichst günstige Rahmenbedingungen für die Luftfahrt zu schaffen. In der konkreten Umsetzung hingegen ist davon für die Airlines wenig feststellbar. Nur wenn alle Akteure im Wettbewerb günstige Rahmenbedingungen vorfinden, leistet die Luftfahrt ihren Beitrag ans Gemeinwohl. Die Anbindung der Schweiz an die Welt wird nicht nur durch Flughäfen sichergestellt, sondern vor allem auch durch die Fluggesellschaften, die auf gut funktionierende, international wettbewerbsfähige Infrastrukturen angewiesen sind. Für eine erfolgreiche kommerzielle Luftfahrt braucht es deshalb eine faire Partnerschaft zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften. Diese ist mit der neu vom Bundesrat verabschiedeten Verordnung zu den Flughafengebühren, die klar zu Ungunsten der Airlines ausgefallen ist, nicht gegeben.

Wettbewerbsfähigkeitsstudie als gute Grundlage

Erfreulich ist, dass mit der von der AEROSUISSE initiierten Studie über die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer

Aviation commerciale

Le combat pour la compétitivité

Le maintien de la compétitivité est l'une des préoccupations majeures de l'aviation commerciale. En comparaison internationale, les coûts de production élevés, les capacités aéroportuaires restreintes, les exigences environnementales et les taxes ont relégué l'aviation commerciale européenne en queue de peloton en termes de rentabilité. Elle est de plus confrontée à des compagnies aériennes implantées dans des pays qui encouragent stratégiquement le transport aérien en le gratifiant de conditions d'exercice plaçant l'aviation commerciale européenne sous une énorme pression. Tout cela a contribué à clouer définitivement au sol certaines compagnies aériennes européennes. En Suisse, si Swiss International Air Lines, EasyJet Switzerland et Darwin Airline ont légèrement accru leur flotte en 2012, Hello a été contrainte de déposer son bilan en octobre, notamment en raison de l'environnement difficile dans lequel se trouve le transport aérien européen.

Un cadre inadapté aux compagnies aériennes

Dans son rapport de 2004 sur la politique aéronautique de la Suisse, le Conseil fédéral s'est fixé l'objectif de créer pour le transport aérien les conditions les plus avantageuses en renforçant sa compétitivité. Cette intention s'est peu concrétisée pour les compagnies aériennes. Or ce n'est que si l'ensemble des acteurs du secteur profite de conditions avantageuses que le transport aérien peut contribuer au bien commun. L'ouverture de la Suisse sur le monde n'est pas seulement due aux aéroports mais aussi aux compagnies aériennes qui doivent disposer d'infrastructures performantes et compétitives en comparaison internationale. Le succès de l'aviation commerciale repose ainsi sur un partenariat loyal entre aéroports et compagnies aériennes, ce qui n'est pas le cas en raison de l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires nouvellement adoptée par le Conseil fédéral, clairement défavorable aux compagnies.

L'étude sur la compétitivité : un bon départ

L'étude lancée par AEROSUISSE sur la compétitivité du transport aérien suisse est de bon augure : elle constitue désormais un instrument utile à l'observation des



Luftfahrt nun ein Instrument existiert, das bei der Beobachtung der wesentlichen Faktoren hilft. Bleibt zu hoffen, dass die Politik aus den Resultaten die nötigen Schritte ableitet und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Luftfahrtsystems Schweiz beiträgt. Aufgrund der Studie hat die AEROSUISSE einen konkreten Katalog von Massnahmen erarbeitet und diesen dem BAZL zugestellt. In ersten Gesprächen mit der Behörde wurde dieser Katalog diskutiert und das weitere Vorgehen vereinbart.

Moderater Aufschwung der Business Aviation

Der moderate Aufschwung hält in der Schweizer Business Aviation an, was sich in mehr Flugbewegungen und Bestellungen von neuen Businessjets widerspiegelt. Allerdings ist dieser Aufwärtstrend vor allem dank der Corporate Aviation und im Langstreckenbereich zu spüren. Bei den Taxiflügen sind die Auswirkungen der Finanzkrise nach wie vor unverändert präsent. Mit 304 Geschäftsreiseflugzeugen lag die Schweiz 2012 hinter Deutschland, England und Frankreich in Europa auf Platz 4, weltweit rangiert sie unter den «Top Ten».

principaux paramètres. Il reste à présent à espérer que le monde politique en tire les conséquences nécessaires en contribuant au renforcement de la compétitivité de l'ensemble du système aéronautique suisse. En s'appuyant sur cette étude, AEROSUISSE a établi un catalogue de mesures concrètes et les a soumises à l'OFAC. De premiers entretiens avec les autorités ont eu lieu dans la foulée et une ligne de conduite a été définie.

Faible essor de l'aviation d'affaires

L'aviation d'affaires continue à suivre une courbe légèrement ascensionnelle se traduisant par davantage de mouvements aériens et de commandes de jets d'affaires. Ce faible essor est toutefois intimement lié au segment Corporate et surtout perceptible sur le long courrier. Les vols taxis sont toujours aussi impactés par les répercussions de la crise financière. Forte d'un parc de 304 avions d'affaires, la Suisse occupait en 2012 la 4e place européenne, derrière l'Allemagne, l'Angleterre et la France, et figurait au Top Ten mondial.

Inakzeptabler Entwurf für Mehrwertsteuer-Branchen-Info

Im Oktober 2012 wurde der European Business Aviation Association of Switzerland (EBAA) endlich der Entwurf zur Mehrwertsteuer-Branchen-Info «Luftverkehr» (E-MBI) zur Vernehmlassung zugestellt. Obwohl der Europäische Gerichtshof ausdrücklich festgehalten hat, dass die Lieferung und Vercharterung im internationalen Luftverkehr von der Mehrwertsteuer ausgenommen sind, versucht die Hauptabteilung Mehrwertsteuer des Finanzdepartements das Rad zurückzudrehen. Neben einer Verschärfung des Vorsteuerabzuges beim Kauf eines Flugzeugs, würde durch die Diskriminierung des Aircraft Managements die gesamte Branche in ihrem wirtschaftlichen Fortkommen in der Schweiz gehindert. Die EBAA und die AEROSUISSE geben hier ganz klar Gegensteuer, um auch für die Business Aviation bessere Rahmenbedingungen zu erreichen; so konnte die Inkraftsetzung der E-MBI per 1. Januar 2013 verhindert werden.

Le projet unacceptable de l'Info TVA sectorielle

En octobre 2012, l'European Business Aviation Association of Switzerland (EBAA) a enfin reçu un exemplaire de la consultation relative à l'Info TVA concernant le secteur « Transport aérien » (E-MBI). Bien que la Cour européenne ait clairement stipulé que les livraisons et les affrètements effectués dans le cadre de vols internationaux étaient exempts de TVA, le département principal TVA du Département des finances cherche à revenir en arrière. Avec le renforcement de la déduction d'impôt préalable lors de l'achat d'un avion, l'évolution économique de l'ensemble du secteur en Suisse serait affectée par la discrimination à l'encontre de la gestion d'aéronefs. L'EBAA et AEROSUISSE œuvrent à contre-courant afin d'améliorer les conditions d'exercice de l'aviation d'affaires. C'est ainsi que l'entrée en vigueur de l'E-MBI au 1er janvier 2013 a pu être évitée.

Atterrissages en campagne et en montagne

La branche des hélicoptères suisses doit faire face à un regain de réglementation ainsi qu'à de nouvelles restrictions. AEROSUISSE soutient la Swiss Helicopter Association (SHA) dans ses efforts pour éviter des dépenses



Aussenlandungen und Gebirgslandeplätze

Die schweizerische Helikopterbranche wird laufend durch die zunehmende Regulierung und neue Einschränkungen weiter gefordert. Die AEROSUISSE unterstützt dabei die Swiss Helicopter Association (SHA) in ihrem Bestreben, die Arbeitsfliegerei nicht weiteren Auflagen zu unterwerfen. Die SHA setzt sich auch dafür ein, dass auch Ausbildungsflüge weiterhin in Schutzgebieten stattfinden können, es sei denn, entsprechende Kompensationsräume stünden zur Verfügung. Da scheint sich eine Lösung abzuzeichnen. Der Bundesrat hat bereits in seinem Bericht zur Luftfahrtpolitik festgehalten, dass Flüge zur Hilfeleistung sowie Transportflüge in schwierigem Gelände als wichtig erachtet werden, weil ja der Lufttransport oft der einzige Weg ist, um Arbeiten in Schutzgebieten möglichst schonungsvoll durchzuführen.

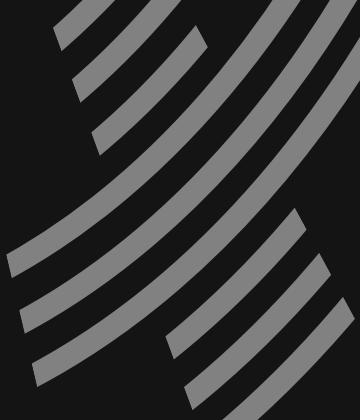
Die Diskussion um die Gebirgslandeplätze reisst nicht ab: Tourismus- und Heliskiflüge sind die einzige Möglichkeit für Jungpiloten, wertvolle Erfahrungen im Gebirgsflug über 1'100 Meter über Meer zu sammeln. Dies machte die SHA auch in einer Besprechung mit Bundesrätin Doris Leuthard

supplémentaires au travail aérien. La SHA s'engage également pour que les vols de formation puissent encore être effectués en zones protégées, à moins que d'autres espaces ne soient mis à disposition en guise de compensation. Une solution semble se dessiner. Dans son rapport sur la politique aéronautique, le Conseil fédéral a déjà reconnu l'importance des vols de secours et des vols de transport en terrain difficile, le transport aérien étant souvent la seule possibilité d'effectuer des travaux dans les zones protégées avec un moindre impact environnemental.

Le débat sur les places d'atterrissement en montagne se poursuit : les vols de tourisme et de ski héliporté sont la seule façon dont les jeunes pilotes puissent acquérir de précieuses compétences de vol en montagne à plus de 1'100 mètres au-dessus du niveau de la mer. La SHA a notamment insisté sur ce point lors d'un entretien avec la Conseillère fédérale Doris Leuthard. La branche héliportée se bat de surcroît contre l'abaissement de l'âge maximal des pilotes de 65 à 60 ans pour les vols commerciaux, prévu par l'AESA à partir de 2016. Les exploitants d'hélicoptères bénéficient en revanche de la répartition

klar. Im Weiteren wehrt sich die Helibranche gegen eine Herabsetzung des maximalen Pilotenalters für kommerzielle Flüge von 65 auf 60 Jahre, so wie es die EASA per 2016 durchsetzen möchte. Positiv für die Helikopterbetreiber wirkt sich die Verteilung der Gelder der Mineralölsteuer aus: Sie erhalten 390'000 Franken für die Erarbeitung von Standard Operating Procedures (SOP), welche für alle Helibetriebe obligatorisch werden.

des fonds provenant de l'impôt sur les huiles minérales, empochant 390'000 francs pour l'élaboration des procédures normalisées d'exploitation (Standard Operating Procedures - SOP) qui deviennent obligatoires pour tous les exploitants d'hélicoptères.



Daniel Weder



Flugsicherung

Rund 97 Prozent pünktliche Flüge

Sicherheit, Pünktlichkeit, Kosteneffizienz und Umweltschutz: Auf diesen Gebieten konnte sich Skyguide 2012 erneut beweisen. Ihr Sicherheitsmanagementsystem und die operationelle Leistung gehören europaweit zur Spitz. 96,7 Prozent aller von Skyguide kontrollierten Flüge verkehren ohne Verspätung.

Liberalisierung auf Regionalflugplätzen

Von Natur aus ist und bleibt Skyguide ein Schweizer Unternehmen im Dienst des nationalen Luftfahrtstandortes. Sie engagiert sich voll für die Partnerschaft mit der Luftwaffe. Für den Fall, dass der Flugsicherungsbetrieb auf den Regionalflugplätzen ab 2016 liberalisiert werden sollte, möchte Skyguide für ihre Kunden der bevorzugte Dienstleisterbringer werden. Auch die Zusammenarbeit mit den Landesflughäfen Genf und Zürich ist hervorragend. Trotz einer anspruchsvollen Infrastruktur operiert der Flugverkehr sicher und pünktlich.

Weniger Verkehr – weniger Einnahmen

Bei leicht rückläufigem Verkehrsaufkommen (minus 1,8 Prozent) und einem immer noch überbewerteten Schweizer Franken, wird die europäische Wettbewerbsfähigkeit für Skyguide zu einer echten Herausforderung. Zum ersten Mal in der Geschichte der europäischen Flugsicherung ist Skyguide zusammen mit den FABEC-Partnern Deutschland, Frankreich und den Benelux-Flugsicherungen gemeinsam für Leitziele verantwortlich, die von der Europäischen Kommission vorgegeben wurden. Die vereinten Anstrengungen lohnen sich für die Nutzer des FABEC-Luftraums und schlagen sich, allein dank hoher Pünktlichkeit, in rechnerischen Einsparungen von über 35 Millionen Euro pro Jahr nieder.

AEROSUISSE ist für Skyguide unverzichtbar

Skyguide begrüßt die zielstrebige Tätigkeit der AEROSUISSE für die Förderung des Luftfahrtstandortes Schweiz. Die Aviatik in der Schweiz wird sich nur dann erfolgreich behaupten, wenn sie ein gemeinsames Verständnis entwickelt und Lösungen findet, die allgemein verträglich sind. Bei dieser Aufgabe ist die AEROSUISSE unverzichtbar.

Navigation aérienne

Un taux de ponctualité avoisinant les 97%

Sécurité, ponctualité, efficience des coûts et protection de l'environnement : Skyguide s'est une fois de plus investie dans ces domaines. Son système de gestion de la sécurité et ses performances opérationnelles arrivent en tête au niveau européen. Le taux de ponctualité de l'ensemble des vols contrôlés par Skyguide atteint 96,7%.

Libéralisation des aérodromes régionaux

Skyguide est par vocation une entreprise nationale au service du pôle aéronautique suisse. Elle collabore étroitement avec les Forces aériennes. Dans la perspective d'une éventuelle libéralisation de la navigation aérienne dans les aérodromes régionaux en 2016, elle souhaite se positionner auprès de ses clients comme un prestataire de premier ordre. Son partenariat avec les aéroports nationaux de Genève et Zurich est, lui aussi, très fructueux. Les opérations aériennes se distinguent par leur sécurité et leur ponctualité malgré la complexité du système.

Moins de trafic – moins de recettes

En raison d'une légère diminution du trafic (moins 1,8%) et de la surévaluation persistante du franc suisse, la compétitivité devient une préoccupation majeure pour Skyguide. Pour la première fois dans l'histoire de la navigation aérienne européenne, Skyguide et ses partenaires au sein du FABEC (Allemagne, France et Benelux) doivent atteindre ensemble des objectifs fixés par la Commission européenne. Ces efforts conjoints sont profitables aux utilisateurs de l'espace aérien FABEC et se traduisent, sur la simple base d'une excellente ponctualité, par des économies comptables de plus de 35 millions d'euros par an.

AEROSUISSE indispensable à Skyguide

Skyguide approuve les activités ciblées d'AEROSUISSE en faveur du pôle aéronautique suisse. Le secteur aérien ne peut réellement s'affirmer en Suisse que si une compréhension mutuelle s'instaure entre ses acteurs et que des solutions profitables à tous sont trouvées. AEROSUISSE joue sur ce plan un rôle essentiel.



Robert Deillon



Flughäfen und Flugplätze

44,5 Millionen Passagiere – so viele wie noch nie

Das Passagierwachstum auf den Schweizer Flughäfen hat sich auch 2012 ungebrochen fortgesetzt: Rund 44,5 Millionen Fluggäste (Vorjahr rund 43 Millionen) haben für einen neuen Allzeitrekord gesorgt. Der Flughafen Zürich verzeichnete rund 24,8 Millionen Passagiere, Genève Aéroport gegen 13,9 Millionen und der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg nahezu 5,4 Millionen. Die Zahl der Flugbewegungen hat auf den Schweizer Linienflughäfen 2012 um knapp sechs Prozent auf rund 665'400 erneut abgenommen. Dies verdeutlicht den seit einigen Jahren festzustellenden Trend hin zu grösseren Flugzeugen und einer höheren Auslastung der Flugzeuge.

Investitionen in die Flughafeninfrastrukturen

Die Flughäfen investierten auch 2012 in ihre Infrastrukturen, um den hohen Qualitätsstandard aufrechtzuerhalten. Bereits seit 2010 saniert der Flughafen Zürich den Terminal 2 und wertet ihn auf. Die Sanierung umfasst neben

neuen Ankunfts- und Check-in-Anlagen, den Anschluss an die Gepäcksortierung sowie neue Fassaden und neue Büro-räumlichkeiten. Der Flughafen Genf hat mit der Vorbereitung der Bauarbeiten für den neuen Terminal «aile EST» begonnen, einem 500 Meter langen Gebäude, an dem in Zukunft gleichzeitig sechs Langstreckenflugzeuge abgefertigt werden können. Auch hat Genève Aéroport 282 thermische Vakuum-Flachkollektoren erworben. Diese neuartigen Solarpanels sind aus einer am CERN entwickelten Technologie hervorgegan-gen. Der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg hat beschlos-sen, für über 40 Millionen Franken im südöstlichen Gebiet des Flughafens ein neues Cargo Terminal mit temperatur-gesteuerten Anlagen zu errichten. Der Flughafen Bern weihte im Januar 2012 den Non-Schengen Terminal ein. Zudem hat der Bundesrat das revidierte SIL-Objektblatt für den Flug-hafen Bern genehmigt.

Motion zur Gleichbehandlung von Luftfahrtunternehmen

Die von Nationalrat Jean-René Germanier am 17. Juni 2010 eingereichte und von der AEROSUISSE sowie der Swiss International Airports Association (SIAA) unterstützte Motion verlangt, dass dem Bodenpersonal der Luftfahrt mindestens

Aéroports et aérodromes

44,5 millions de passagers – un record absolu

Le trafic passagers a continué sa progression ininterrompue en 2012, atteignant le record absolu d'environ 44,5 millions de passagers (contre 43 millions en 2011), dont près de 24,8 millions pour l'aéroport de Zurich, 13,9 millions pour l'aéroport de Genève et 5,4 millions pour l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Le nombre de mouvements aériens dans les aéroports suisses assurant des vols de ligne a simulta-nément baissé de près de 6% à env. 665'400. Cette baisse confirme la tendance à l'utilisation d'avions de plus grande capacité, se confirmant depuis quelques années, et à de meilleurs coefficients de remplissage.

Investissements dans les infrastructures aéroportuaires

Les aéroports ont de nouveau investi dans leurs infrastruc-tures en 2012 afin de pérenniser leur démarche qualité. L'aéroport de Zurich poursuit la rénovation et la valorisation du Terminal 2 entamées en 2010. Le chantier consiste en

de nouveaux équipements à l'arrivée et à l'enregistrement, un raccordement au tri des bagages ainsi que de nouvelles façades et de nouveaux locaux. L'aéroport de Genève a commencé les travaux préparatoires en vue de la future Aile Est, bâtiment de 500 mètres de longueur destiné à accueillir jusqu'à six avions long-courrier au contact. Genève Aéroport s'est également doté de 282 panneaux solaires thermiques plans à ultravide, basés sur une technologie du CERN. L'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg a décidé d'affecter plus de 40 millions de francs à la création d'un nouveau terminal de fret pourvu d'équipements à température dirigée dans la zone aéroportuaire sud-ouest. L'aéroport de Berne a inauguré en janvier 2012 son extension non-Schengen. Le Conseil fédéral a par ailleurs avalisé la révision de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) relative à l'aéroport de Berne.

Motion pour l'égalité de traitement des entreprises de la navigation aérienne

Soutenue par AEROSUISSE et la Swiss International Airports Association (SIAA), la motion déposée le 17 juin 2010 par le Conseiller national Jean-René Germanier demandait que



zwölf freie Sonntage gewährt werden müssen (derzeit sind es 26 freie Sonntage). Dadurch würden die Unternehmen an Flughäfen, die Bodenpersonal beschäftigen, mit anderen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, wie etwa der SBB oder konzessionierten Busunternehmen, gleichgestellt. Der Nationalrat hat die Motion am 3. Mai 2012 auch dank der gezielten Information der AEROSUISSE mit 104 zu 6 Stimmen angenommen. Zeitgleich einigten sich die Sozialpartner in Verhandlungen unter Leitung des SECO auf einen Kompromiss (18 Tage). Der Bundesrat hat am 14. Juni 2013 die Revision der entsprechenden Verordnung im Sinne des Kompromisses verabschiedet. Die Revision tritt per 1. August 2013 in Kraft. Somit steht den Abfertigungsunternehmen an den Flughäfen an den Wochenenden mehr Bodenpersonal zur Verfügung.

Revision des Epidemiengesetzes – Folgen für die Flughäfen

Die Flughäfen bilden für die Schweiz das Tor zur Welt. Die Flughafenbetreiber wirken daher bereits jetzt gemeinsam mit ihren Partnern aktiv an der Bekämpfung und Eindämmung von Epidemien mit. Die vom Bund geplante Revision

le personnel au sol de la navigation aérienne dispose d'au moins 12 dimanches de congé (contre 26 à l'heure actuelle), l'idée étant de mettre les entreprises employant du personnel au sol dans les aéroports sur un pied d'égalité avec les autres entreprises du secteur des transports publics, telles que les CFF ou les caristes disposant d'une concession. Le Conseil national a adopté la motion le 3 mai 2012 par 104 voix contre 6 grâce à l'information ciblée d'AEROSUISSE. Simultanément, les partenaires sociaux sont parvenus à un compromis (18 jours) au cours de négociations avec le SECO. Le 14 juin 2013, le Conseil fédéral a avalisé la révision de l'ordonnance concernée, conformément au compromis suggéré. La révision prendra effet le 1^{er} août 2013. Les entreprises de navigation aérienne situées dans les aéroports pourront ainsi compter en fin de semaine sur un plus grand nombre de collaborateurs.

Révision de la loi sur les épidémies – conséquences pour les aéroports

Les aéroports sont pour la Suisse la porte du monde. Les exploitants aéroportuaires s'affairent déjà aux côtés de leurs partenaires contre la propagation des épidémies. Or, selon

des Epidemiengesetzes sieht vor, dass Unternehmen, die grenzüberschreitend Personen befördern, in Zukunft selbst die Kosten tragen müssen, die ihnen aus den vom Bund angeordneten Massnahmen entstehen. Im Verlauf der parlamentarischen Beratung ist es – auch dank dem Support der AEROSUISSE – gelungen, einen Kompromiss zu erzielen. Der Bund beteiligt sich an den Kosten, falls sie für die betroffenen Unternehmen zu einer unzumutbaren wirtschaftlichen Belastung führen. Am 19. Februar 2013 ist das Referendum formell zustande gekommen. Das Epidemiengesetz unterliegt somit der Volksabstimmung.

Staatsvertrag: nach wie vor keine Lösung

Am 4. September 2012 haben Bundesrätin Doris Leuthard und der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer den Staatsvertrag zur Beilegung des Fluglärmkonflikts zwischen Deutschland und der Schweiz unterzeichnet. Die AEROSUISSE bedauert sehr, dass Deutschland aufgrund von Nachverhandlungsforderungen den Ratifizierungsprozess sistiert hat. Die AEROSUISSE hat sich ganz klar dafür eingesetzt, dass der Staatsvertrag von den eidgenössischen Räten ratifiziert wird, da er für den Flughafen Zürich und die

la Loi sur les épidémies (LEp) prévue par la Confédération, les entreprises fournissant des services de transport international de personnes devraient, à l'avenir, assumer les coûts relatifs à des mesures imposées par l'État. Dans le cadre de délibérations parlementaires et grâce à l'intervention d'AEROSUISSE, un compromis a pu être trouvé en vertu duquel la Confédération participera au financement des dépenses induites si elles représentent une charge économique intolérable pour les entreprises concernées. Le référendum sur la question a formellement abouti le 19 février 2013. La LEp est ainsi soumise au verdict populaire.

Toujours pas de solution concernant le Traité

Le 4 septembre 2012, la Conseillère fédérale Doris Leuthard et le ministre des transports allemand, Peter Ramsauer, ont signé l'accord visant à résoudre le conflit entre la Suisse et l'Allemagne au sujet du bruit des avions. AEROSUISSE déplore le fait que l'Allemagne n'ait pas donné suite au processus de ratification du traité en raison de velléités de renégociation du contrat. La Fédération s'est fortement engagée pour que le traité soit ratifié par les chambres fédérales car il confère à l'aéroport de Zurich et aux communes riveraines



umliegenden Gemeinden Rechts- und Investitionssicherheit bedeutet und somit das Risiko einer einseitigen Verschärfung der Regelung minimiert werden kann. Mit Zähneknirschen, aber deutlichen 40 zu 2 Stimmen, hat der Ständerat am 7. März 2013 dem Staatsvertrag zugestimmt. Der Nationalrat hat am 6. Juni 2013 dem Staatsvertrag mit 110 zu 66 Stimmen zugestimmt.

Regionalflugplätze vor Überlebensfrage

Obwohl die Zusammenarbeit mit den Regulatoren vertieft werden konnte, besteht noch ein Verbesserungspotential, damit die von nationalen und internationalen Gesetzgebern angestossenen regulatorischen Prozesse für die betroffenen Flugplätze nicht zu untragbaren betrieblichen oder wirtschaftlichen Folgen führen. Der Frühjahrsanlass der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGL) bot die Möglichkeit, auf die Überlebensfrage mehrerer Regionalflugplätze und die existenzbedrohenden finanziellen Folgen der Regulierungsprozesse aufmerksam zu machen. Dabei war festzustellen, wie wenig ausgeprägt das Verständnis für die Belange der Allgemeinen Luftfahrt und deren Bedeutung für die Wirtschaft und die Ausbildung des Luftfahrtpersonals ist.

une réelle sécurité juridique et plus de sérénité en termes d'investissements, tout en minimisant le risque d'un durcissement unilateral de la réglementation. Le 7 mars 2013, le Conseil des États a ratifié le traité, certes en serrant les dents mais sans tergiverser, par 40 voix contre 2. Le Conseil national lui a emboîté le pas le 6 juin 2013, à 110 voix contre 66.

Les aérodromes régionaux confrontés à leur survie

Bien que la collaboration avec les autorités de régulation se soit améliorée, elle peut encore être optimisée afin que les processus réglementaires prévus par les législateurs nationaux et internationaux n'aient pas de fâcheuses conséquences opérationnelles ou économiques pour les aéroports concernés. La manifestation de printemps du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale (GPA) a permis d'attirer l'attention sur l'extrême précarité de la situation dans laquelle se trouvent plusieurs aérodromes régionaux et sur les conséquences financières désastreuses de la surréglementation. Le manque de compréhension pour les intérêts de l'aviation générale, son poids économique et son intérêt pour la formation du personnel aérien est apparu clairement.

Undifferenzierte Anwendung der Richtlinien

Die Mitwirkung der AEROSUISSE und des Verbandes Schweizer Flugplätze (VSF) bei der Ausarbeitung neuer Richtlinien des BAZL erzielte nicht in allen Punkten das erhoffte Resultat, was zur Wahl des Beschwerdewegs führte. Die Richtlinien haben bei der undifferenzierten Anwendung der nur für öffentliche Flugplätze bestimmten Normen oder Empfehlungen der ICAO auf alle Flugplätze, inklusive privater Flugfelder mit Graspiste, die Rechtssicherheit kaum erhöhen können.

Verteilung der Treibstoffsteuergelder mit Startproblemen

Erwartungsgemäss war die Spezialfinanzierung Luftverkehr eine der grösseren «Baustellen». Die Umsetzung der an und für sich erfreulichen Tatsache, dass rund 50 Millionen Franken Treibstoffsteuern in die Allgemeine Luftfahrt zurückgeführt werden, war mit gewissen Anfangsschwierigkeiten verbunden. Das Kriterium der Freiwilligkeit einer beitragsberechtigten Massnahme ist nur schwer anzuwenden: Wer investiert in einer überregulierten Branche noch freiwillig in die Bereiche Umwelt und Security? Der wichtigste Topf der Safety ist im Verhältnis zu den vorgenannten immer noch zu

Application trop générale des directives

L'influence d'AEROSUISSE et de l'Association suisse des aérodromes (ASA) sur l'élaboration des nouvelles directives de l'OFAC n'a pas atteint en tous points les résultats escomptés, ce qui a contraint à user de la voie du recours. Par leur application trop générale, les normes et recommandations de l'OACI, uniquement destinées aux aérodromes publics, ont été étendues à tous les aérodromes, y compris aux champs d'aviation privés disposant de pistes en herbe, sans améliorer sensiblement la sécurité juridique.

Problèmes de démarrage pour la répartition de l'impôt sur les carburants

Comme on pouvait s'y attendre, le financement spécial du transport aérien a été l'un des plus gros « chantiers » de l'année. La mise en œuvre de la décision pourtant positive de reverser à l'aviation générale près de 50 millions de francs provenant de l'impôt sur les carburants s'est accompagnée de quelques difficultés de départ. Le principe du volontariat dans l'attribution d'une subvention est difficilement applicable : qui peut avoir envie d'investir dans un secteur où règne la surréglementation, qui plus est dans le domaine de



klein: Nach der Neuorganisation der Flugsicherung im Rahmen von «Skyguide National» fehlen zur vollen Abdeckung der Kosten noch mehrere Millionen, obschon der Flugsicherung absolute Priorität zuerkannt wurde.

Neuzertifizierung der Regionalairports

Die schweizerische Zusammenarbeit zur Begleitung der Entwicklung der neuen europäischen Zertifizierungsgrundlagen für Flugplätze (NPA 2011-20) war dagegen beispielhaft: In der vom BAZL geleiteten COFA (Certification of Aerodromes) der EASA Gruppe sind nebst den Flughäfen Genf und Zürich auch die Regionalflugplätze Bern-Belp, Lugano und St. Gallen-Altenrhein, also alle Flugplätze mit Linienverkehr, vertreten. Der rechtlich verbindliche Teil des Regulierungspakets verfolgt die Absicht einer einheitlichen Umsetzung von Anhang 14 auf den Flugplätzen des öffentlichen Verkehrs. Die Gleichsetzung von Normen und Empfehlungen, die Garantie der erworbenen Rechte, die mangelnde Flexibilität für die Mitgliedstaaten, das anvisierte Sicherheitsniveau sowie die Delegation der Verantwortung und der Verwaltungsaufwand werden bei der Umsetzung dieser neuen Regelungen wohl noch einige Probleme bieten.

l'environnement et de la sûreté ? La tirelire mieux remplie de la sécurité est encore trop petite en comparaison avec les deux autres : au terme de la réorganisation de la navigation aérienne dans le cadre de « Skyguide National », il manque encore plusieurs millions pour couvrir les frais, bien que la navigation aérienne ait été reconnue comme étant absolument prioritaire.

Nouvelle certification des aérodromes régionaux

La participation de la Suisse à l'élaboration des nouveaux fondements européens de certification des aérodromes (NPA 2011-20) s'est révélée exemplaire : dans les groupes, supervisés par l'OFAC, chargés de la certification des aérodromes (COFA) selon la réglementation de l'AESA, les aérodromes de Berne-Belp, Lugano et Saint-Gall-Altenrhein sont représentés à l'instar des aéroports de Genève et de Zurich, soit tous les aérodromes assurant un trafic de ligne. La partie juridiquement contraignante du paquet de réglementation a pour objectif la transposition unifiée de l'annexe 14 aux aérodromes ouverts au transport public. La mise en œuvre de cette nouvelle réglementation s'accompagnera certainement de quelques difficultés concernant le rapprochement des

Aufwind für Kägiswil, Raron und Bressaucourt

Der zivile Weiterbetrieb der früheren Militärflugplätze Kägiswil und Raron geriet aus lokalpolitischen Gründen unter Druck, womit ihr Überleben in Frage gestellt wurde. Der erst 2011 eröffnete konzessionierte Regionalflugplatz Bressaucourt (JU) hatte mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. Die am Erhalt und der Entwicklung der schweizerischen Flugplatzinfrastruktur interessierten Verbände, darunter auch die AEROSUISSE, haben mit Beratung und finanzieller Unterstützung zur Lösung der Probleme und damit hoffentlich zum Überleben dieser Flugplätze beigetragen.

normes et recommandations, la garantie des droits acquis, la flexibilité insuffisante des états membres, le niveau de sécurité recherché ou encore la délégation de responsabilité et la charge administrative.

Kägiswil, Raron et Bressaucourt en vol ascendant

La poursuite de l'exploitation civile des anciens aérodromes militaires de Kägiswil et Raron a été malmenée par des considérations de politique locale allant jusqu'à remettre en cause sa pérennité. L'aérodrome régional de Bressaucourt (JU), titulaire d'une concession et ouvert depuis 2011, s'est vu confronté à des difficultés financières. Les associations intéressées par le maintien et le développement de l'infrastructure des aérodromes suisses, dont AEROSUISSE, ont contribué par des prestations de conseils et un soutien financier à résoudre les problèmes et, espérons-le, à la survie de ces aérodromes.



Claudio Lasagni



Luft- und Raumfahrtindustrie

Die europäische Wirtschaft blickt auf eine Reihe schwieriger Jahre zurück. Die Schweizer Luftfahrt wurde davon nicht verschont. Die Schweiz ist im europäischen Umfeld immer mehr zum beneideten Musterknaben geworden. Dementsprechend wurden und werden wir allseitig bedrängt. Dennoch: Trotz dieses Sonderstatus waren die Betriebsergebnisse der einheimischen Luftfahrtindustrie 2012 unbefriedigend. Die Frankenstärke ist der ungeliebte Dauer-Begleiter, dazu gesellt sich der zunehmende Druck neuer Regulationen.

Fixer Eurokurs bringt Stabilität

Zwar hat die Fixierung des Eurokurses auf tiefem Niveau durch die Schweizerische Nationalbank eine gewisse Stabilität und längerfristige Planbarkeit gebracht. Trotzdem sahen sich verschiedene Unternehmen gezwungen, zusätzliche und teilweise einschneidende Massnahmen zu treffen, um

weiterhin profitabel operieren zu können: So erfolgte die Produktionsverlegung in den Euroraum oder der Kauf von Firmen in diesen Ländern.

Unterschiedliche Auslastung der Betriebe

Die Auslastung und der Erfolg der Unterhaltsbetriebe 2012 waren unterschiedlich. Der Grossflugzeugunterhalt profitierte von der anhaltenden Zunahme des Verkehrs. Bei der Business und General Aviation folgte die Nachfrage der Konjunktur und blieb unter den Erwartungen. Der Trend bei vielen Flugzeugeigentümern zur gesetzlich vorgeschriebenen Maintenance ist unverändert. Stark gestiegene Bürokratiekosten wurden so kompensiert. Die ungünstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen trieben Sparprogramme immer weiter. Es wurde deutlich weniger in die Aus- und Weiterbildung investiert.

Einzig die guten Auftragszahlen der Verkehrsflugzeughersteller pflanzten sich in den Lieferketten fort und kamen so auch Zulieferern zugute. In verschiedenen Programmen erfolgten Produktionssteigerungen. Zudem gelang es einigen Unternehmen, in die Lieferkette neuer Programme hineinzukommen.

Industrie aéronautique et aérospatiale

L'économie européenne traverse une passe difficile depuis plusieurs années et le secteur aéronautique suisse n'est pas épargné. La Suisse est un modèle de plus en plus envié en Europe. Elle s'est vue, et se voit encore, pressée de tous côtés pour cette raison. Mais malgré ce statut particulier, les résultats financiers de notre industrie aéronautique ont été décevants en 2012. La cherté du franc suisse est un problème endémique auquel se rajoute le poids toujours plus pesant de nouvelles réglementations.

Le cours de l'euro est un facteur de stabilité

Le taux plancher établi par la Banque nationale suisse entre le franc et l'euro a apporté une certaine stabilité et permet une planification à plus long terme. Diverses entreprises ont cependant été contraintes de prendre des mesures supplémentaires parfois radicales pour maintenir leur rentabilité.

Certaines ont dû délocaliser leur production, voire acheter des sociétés dans l'espace européen.

Taux d'activité variable des entreprises de maintenance

Les entreprises de maintenance n'ont pas toutes affiché le même taux d'activité ni le même succès en 2012. La maintenance des gros aéronefs a profité de l'augmentation constante du trafic. Côté aviation d'affaires et aviation générale, la demande a suivi la conjoncture et n'a pas atteint les objectifs escomptés. La tendance de nombreux propriétaires d'avions à s'en tenir au minimum légal n'a pas évolué : c'est leur manière de compenser l'augmentation massive des coûts administratifs. Les conditions économiques peu brillantes ont favorisé la multiplication des programmes d'économies. Les investissements dans l'éducation et la formation professionnelle se sont nettement amenuisés.

Les commandes satisfaisantes des constructeurs d'avions de transport ont impacté positivement la chaîne d'approvisionnement, profitant également aux fournisseurs. Diverses unités ont enregistré des augmentations de production et certaines entreprises sont même parvenues



Wichtige Gripen-Gegengeschäfte

Die Situation in der militärischen Luftfahrt war und ist weiterhin dadurch gekennzeichnet, dass generell die Rüstungsausgaben und damit die Nachfrage nach militärischen Produkten und Dienstleistungen in allen europäischen Ländern in den letzten Jahren massiv reduziert wurden. Die Schweizer Hersteller- und Zulieferbetriebe erhoffen sich aus der Beschaffung neuer Kampfflugzeuge durch die Schweizer Luftwaffe namhafte Gegengeschäfte. Diese Offset-Geschäfte sind eine ausgezeichnete Gelegenheit, um neue Kundenkreise zu erschliessen und neue Technologien kennen zu lernen; sie können, wenn sie richtig aufgesetzt sind, nachhaltig und profitabel sein. Die AEROSUISSE wird sich im Falle einer Beschaffung dezidiert für die Gegengeschäfte einsetzen.

Pilatus auf gutem «Flight Level»

Die Pilatus Flugzeugwerke AG konnte für das Jahr 2012 ein gutes Jahresergebnis bekannt geben. Zwar sanken wie erwartet der Umsatz und der Betriebsergebniss im Vergleich zum Vorjahr. Dank drei erhaltenen Grossaufträgen im Umfang von über 2,2 Milliarden Schweizer Franken ist Pilatus gewappnet für die Zukunft. Weiter konnte die Mitarbeiterzahl

à se positionner dans la mouvance de nouveaux programmes.

D'importantes contreparties au Gripen

Sur le flanc de l'aviation militaire, la situation est toujours la même : les dépenses d'armement et, de fait, la demande de produits et prestations militaires, ont été sévèrement amputées dans tous les pays d'Europe au cours de ces dernières années. Les fabricants et sous-traitants suisses espèrent d'importantes retombées de l'achat de nouveaux avions de combat par les Forces aériennes suisses. Les affaires compensatoires ou « offsets » sont une excellente occasion de conquérir de nouveaux réseaux clients et de recourir à de nouvelles technologies ; utilisées à bon escient, elles peuvent être rentables et pérennes. En cas d'acquisition, AEROSUISSE s'engagera sans détour en faveur des « offsets ».

Pilatus vole à la bonne altitude

Pilatus Aircraft a publié de bons résultats pour l'année 2012 bien que son chiffre d'affaires et son bénéfice aient baissé par rapport à l'année précédente, ce à quoi l'entreprise s'attendait. Pilatus est néanmoins parée pour l'avenir grâce

am Hauptsitz in Stans um 10 Prozent auf 1'433 Mitarbeiter erhöht werden. Gut voran schreitet das PC-24 Projekt – der neue Businessjet von Pilatus, wurde anlässlich der EBACE 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Schweiz und Luxemburg präsidentieren ESA

Die Schweizer Raumfahrtindustrie war 2012 an einer Reihe erfolgreicher Weltraummissionen massgeblich beteiligt, so am Erstflug der neuen europäischen Trägerrakete Vega im März. Genau wie für die Ariane wird auch die Nutzlastverkleidung für die Vega in der Schweiz gebaut. An der Spitze der Rakete schützt sie die Satelliten vor und beim Start vor Schmutz, Feuchtigkeit, Hitze und mechanischen Belastungen. Durch die Übernahme der Präsidentschaft in der Europäischen Weltraumagentur ESA bei der Ministerratskonferenz im November 2012 ist die Schweiz auch auf der internationalen politischen Bühne stärker in den Fokus gerückt. Die Schweiz teilt sich das Präsidium mit Luxemburg bis im Herbst 2015. Trotz der akuten Finanzkrise einiger ESA-Staaten gelang es bei der Ministerratskonferenz, ein Budget von insgesamt zehn Milliarden Euro für die ESA-Programme der kommenden Jahre durchzubringen.

à trois nouveaux gros contrats se chiffrant à plus de 2,2 milliards de francs. La société a pu augmenter de 10% les effectifs de son siège à Stans, passant à 1'433 collaborateurs. Le projet PC-24 est en bonne voie – le nouveau jet d'affaires de Pilatus a été présenté au grand public lors d'EBACE 2013.

La Suisse et le Luxembourg président l'ASE

En 2012, l'industrie aérospatiale suisse a pris une part importante dans une série de missions spatiales réussies dont le premier vol de Vega, le nouveau lanceur léger européen, en mars dernier. Comme pour Ariane, la coiffe de Vega a été construite en Suisse. Placée au sommet du lanceur, elle protège les satellites de la poussière, de l'humidité, de la chaleur et des charges mécaniques avant et pendant le décollage.

En prenant avec le Luxembourg la coprésidence de l'Agence spatiale européenne (ASE) de novembre 2012 à l'automne 2015, la Suisse a gagné en visibilité sur la scène politique internationale. En dépit de la crise financière aigüe que traversent certains États de l'ASE, un budget de 10 milliards d'euros a pu être voté en Conseil des ministres. Ce montant sera alloué aux programmes ASE dans les années à venir.



Parlementarier über Raumfahrt informiert

Auch innerhalb der Schweiz stand mit der Botschaft für Bildung, Forschung und Innovation 2013 bis 2017 eine wichtige politische Weichenstellung für die Raumfahrt an. Die neue Forschungsbotschaft sieht sowohl beim ESA-Beitrag als auch bei den nationalen Mitteln, die für Raumfahrtaktivitäten zur Verfügung stehen, eine geringfügige Erhöhung vor.

Gemeinsam gegen neue Regeln

Mit der intensiven Mitarbeit in Europäischen Vereinigungen unter anderem im «Standard Safety Consultative Committee» SSCC der EASA hat sich der Aufwand der schweizerischen Mitglieder zeitlich und finanziell verdoppelt. Doch eine solide und aktive internationale Vernetzung lohnt sich, ist unvermeidlich und hilft bei der Schadensbegrenzung. Dadurch war der Schweizerische Verband Flugtechnischer Betriebe (SVFB) mit anderen Organisationen im Einklang. Gemeinsam forderten sie die Vereinfachung des zu komplexen europäischen Regelwerks. Der Umgang mit dem BAZL hat sich dagegen erfreulich entwickelt.

Information des parlementaires sur l'aérospatiale

En Suisse, le message relatif à l'encouragement de la formation, de la recherche et de l'innovation pendant les années 2013–2017 représente lui aussi une orientation politique importante pour l'aérospatiale. Le nouveau volet consacré à la recherche prévoit une légère augmentation de la contribution de la Suisse à l'ASE ainsi que des montants dévolus aux activités aérospatiales nationales.

Ensemble contre de nouveaux règlements

La collaboration intensive avec les associations européennes, notamment le « Standard Safety Consultative Committee » (SSCC) de l'AESA, a démultiplié les efforts des membres suisses en temps et en argent. Mais un réseau solide et actif est une bonne chose, voir une nécessité, surtout pour limiter les effets négatifs. L'Association suisse des entreprises aérotechniques (ASEA) et parfaitement d'accord avec d'autres organisations sur ce point. Elles ont conjointement exigé une simplification de la réglementation européenne, jugée bien trop complexe. Les relations avec l'OFAC se sont, en revanche, améliorées.

Risiken angemessen regulieren

Die AEROSUISSE und der SVFB setzen sich national und international dafür ein, dass die von EASA erwünschte «Performance Based» Regulierung und Aufsicht verwirklicht wird. Das Handeln des Regulators, sei es EASA oder des BAZL, muss von Fakten und Daten bestimmt sein. Dann werden Risiken angemessen reguliert und sinnvoll berücksichtigt und damit wieder bezahlbar.

Die 2012 in die Wege geleiteten BAZL-Gespräche, der Aufbau des BAZL-General-Aviation-Forums, die kommende Teilrevision II des Luftfahrtgesetzes und vor allem die anstehende Fünf-Jahresrevision der EU Verordnung 2016/2008, Artikel 64, werden dementsprechende Schwerpunkte und sinngemäße Ziele und Inhalte haben: Die Probleme sind überall die gleichen.

Besonders die gemeinsame Stossrichtung mit den uns befreundeten nationalen und internationalen Verbänden war erfolgreich und wird weiterhin gepflegt und ausgebaut. Die gemeinsame internationale Aufbuarbeit mit der AEROSUISSE ist dabei ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Une réglementation des risques appropriée

AEROSUISSE et l'ASEA s'engagent au niveau national et international pour que le principe de réglementation et de surveillance « fondé sur la performance », souhaité par l'AESA, soit adopté. Les agissements du régulateur, qu'il s'agisse de l'AESA ou de l'OFAC, doivent reposer sur des faits et des chiffres. C'est ainsi que la gestion des risques sera encadrée par une réglementation appropriée et pertinente et qu'elle redéviendra financièrement abordable.

Les entretiens avec l'OFAC institués en 2012, la mise au point par l'OFAC du Forum de l'aviation générale, la prochaine révision partielle II de la Loi sur l'aviation et surtout la prochaine révision des cinq ans de l'Ordonnance UE 2016/2008, article 64, suivront une même thématique, de mêmes contenus et de mêmes objectifs : les problèmes sont les mêmes partout.

La concertation avec les associations nationales et internationales acquises à notre cause a été fructueuse : elle sera poursuivie et étendue. Les efforts communs fournis aux côtés d'AEROSUISSE à l'international sont une étape importante dans la bonne direction.



Christoph Regli



Bildung und Forschung

Nachwuchsförderung

In einem hoch spezialisierten Umfeld wie der Aviatik ist die Förderung des Nachwuchses von grosser Wichtigkeit. Die Förderung der Aus- und Weiterbildung, wie auch der Forschung und Entwicklung neuer Technologien, sind gesetzlich verankert. Die Kommission Bildung und Forschung (KBF) der AEROSUISSE ist aktiv bei der Umsetzung dieser Vorgaben engagiert.

Das BAZL hat auf der Basis der Vorarbeiten der AEROSUISSE einen Umsetzungsplan erarbeitet und schafft nun die rechtlichen Voraussetzungen auf Verordnungsstufe, damit die Fördermassnahmen konkretisiert werden können. Die AEROSUISSE setzt sich für die Interessen der Industrie ein und lenkt die Arbeiten auf eine sinnvolle Lösung zu. Als Herausforderung erweist sich die erforderliche Koordination zwischen den betroffenen Bundesstellen, wie dem BAZL und dem Bundesamt für Berufsbildung und Technologie BBT

(heute Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation SBFI).

Bildungsanerkennung

Nachdem bereits erste Absolventen von Swiss AviationTraining (SAT) ihr vom Präsidenten der AEROSUISSE mitunterzeichnetes Diplom «Dipl. Pilot HF» entgegennehmen konnten, stehen weitere Flugschulen vor dem Anerkennungsverfahren, damit sie den gleich lautenden Titel vergeben können. Vor diesem Hintergrund stand eine Revision des entsprechenden Rahmenlehrplanes an, welche die AEROSUISSE als Organisation der Arbeitswelt (OdA) angestossen hat. Nachdem die Reorganisation des BBT ins SBFI nun abgeschlossen ist und sich die AEROSUISSE beim Staatssekretär des SBFI vorgestellt hat, rechnet die KBF mit einer Genehmigung im 2013.

Formation et recherche

Encouragement de la relève

Dans un environnement hautement spécialisé comme celui de l'aviation, l'encouragement de la relève est de la plus haute importance. La promotion de l'éducation, de la formation professionnelle, de la recherche et du développement de nouvelles technologies est prévue dans la législation. La Commission formation et recherche (CFR) d'AEROSUISSE s'engage activement dans cette optique.

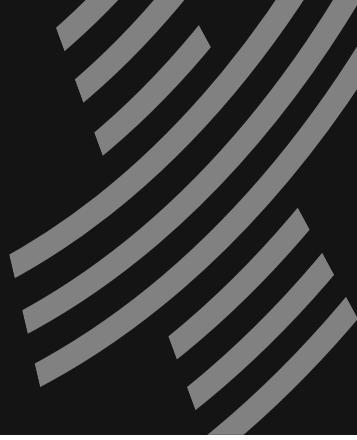
En s'appuyant sur les travaux préliminaires d'AEROSUISSE, l'OFAC a élaboré un plan de mise en œuvre et crée à présent les conditions juridiques nécessaires à son exécution afin que les mesures d'encouragement puissent se concrétiser.

AEROSUISSE défend les intérêts du secteur et oriente les travaux vers des solutions viables. L'un des défis qu'elle doit relever est l'instauration d'une coordination indispensable entre les services de la Confédération concernés, tels l'OFAC et l'Office fédéral de la formation professionnelle et de la

technologie (OFFT) désormais devenu le Secrétariat d'état à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI).

Reconnaissance des formations

Les premiers diplômés de la formation de « Pilote diplômé/e ES », prodiguée par Swiss AviationTraining (SAT), se sont vus remettre leur titre signé par le président d'AEROSUISSE. D'autres écoles de pilotage sont en passe d'être officiellement reconnues et seront prochainement habilitées à décerner le même titre. Une révision du plan d'études cadre concerné, initiée par AEROSUISSE en qualité d'organisation du monde du travail, est à l'origine de cette évolution. La réorganisation de l'OFFT en SEFRI étant terminée et AEROSUISSE s'étant présentée au Secrétaire d'état SEFRI, la CFR s'attend à un feu vert en 2013.



Philippe Hauser



General Aviation

Chance für fliegerische Weiternutzung von Dübendorf

Aufgrund des gemeinsamen Entscheids von UVEK und VBS hat der Bundesrat Ende Februar 2013 entschieden, eine aviatische Weiternutzung des Flugplatzes Dübendorf zu prüfen. Eine noch zu findende Organisation soll basierend auf einer gemeinsamen Nutzung von zivilem und militärischem Verkehr diesen Flugplatz künftig betreiben können. Die AEROSUISSE hat massgeblich zu diesem Teilerfolg beigetragen und setzt nun alles daran, die bundesrätlichen Auflagen zu erfüllen. Der nächste Meilenstein ist für die AEROSUISSE die direkte Abwicklung des Verkehrs im Zusammenhang mit dem Davoser World Economic Forum WEF 2014 auf dem Flugplatz Dübendorf.

Verbesserter Dialog mit dem BAZL

Zahlenmäßig betreibt die General Aviation mit Abstand die meisten Luftfahrzeuge, steht aber aufgrund ihrer mehrheitlich privaten und äusserst diversifizierten Struktur sehr

stark unter dem Druck von regulatorischen Behörden. Die AEROSUISSE bemüht sich, den Dialog zwischen der General Aviation und den schweizerischen Behörden zu stärken. Zu diesem Zweck hat das General Aviation Steering Committee (GASCO) für den besseren Dialog mit dem BAZL ein Grundsatzpapier verabschiedet, welches mit einer Auflistung konkreter Themen begleitet wird. Auf höchster Ebene werden diese Themen diskutiert. In Anbetracht dessen, dass die Vielfalt und Wichtigkeit der Themen vom BAZL anerkannt wurde, ist im Sommer 2013 ein erneutes BAZL-General-Aviation-Forum in Form von Workshops geplant.

Schweizer Flugfunk-Lösung für ganz Europa?

Zudem hat sich die AEROSUISSE auch mit der «Language Proficiency» beschäftigt, welche eine Bedingung für eine Fluglizenz darstellt. Die Schweiz kennt wohl eine der besten Umsetzungen dieses Regelwerkes in Europa. Es obliegt nun den einzelnen Verbänden, diese Umsetzung harmonisierend in ganz Europa anzupreisen, damit die heute bestehende Verbannung aufgehoben wird, auf ausländischen Flugplätzen ohne Flugsicherung nicht mehr landen zu können.

Aviation générale

Une chance pour la pérennisation des opérations aériennes à Dübendorf

Suivant les avis du DETEC et du DDPS, le Conseil fédéral a décidé fin février 2013 d'examiner les modalités de pérennisation des opérations aériennes à Dübendorf. L'exploitation de la base aérienne pourrait se voir confiée à une organisation restant à définir et reposera sur une présence aérienne mixte civile et militaire. AEROSUISSE a largement contribué à ce succès partiel et met désormais tout en œuvre pour promouvoir le projet dans le cadre des conditions fixées par le Conseil fédéral. La prochaine étape pour la Fédération est la gestion directe du trafic à l'aéroport de Dübendorf lors de l'édition 2014 du World Economic Forum de Davos.

Amélioration du dialogue avec l'OFAC

L'aviation générale utilise sans conteste le plus grand nombre d'aéronefs mais en raison de son caractère majo-

ritairement privé et de sa structure très diversifiée, elle est soumise à une forte pression de la part des autorités réglementaires. AEROSUISSE s'efforce de renforcer le dialogue entre l'aviation générale et les autorités suisses. Dans cet objectif, le General Aviation Steering Committee (GASCO) a élaboré un document de base visant l'amélioration des relations avec l'OFAC et s'accompagnant d'une liste de thèmes concrets. Ces thèmes seront débattus au plus haut niveau. Étant donné que la diversité et l'importance de ces thèmes ont été reconnues par l'OFAC, un nouveau Forum de l'aviation générale avec l'OFAC est prévu dans le courant de l'été 2013 sous forme de séminaire.

La qualification suisse en radiotéléphonie, une solution pour l'Europe ?

AEROSUISSE s'est par ailleurs penchée sur la question de la « qualification linguistique », indispensable à l'obtention de la licence de pilote. La Suisse est incontestablement l'un des pays les plus performants du Vieux Continent quant à l'application de cette disposition. Il appartient désormais aux diverses associations de mettre en avant cette compétence à travers l'Europe dans un esprit d'harmonisation afin



Im Winter 2012 wurden die Stakeholder der General Aviation zu einer Infoveranstaltung eingeladen, an welcher die Ablösung und der Ersatz des äussert bekannten und erfolgreichen AMIE-Systems als Briefingplattform für Piloten erläutert wurde. Eine Arbeitsgruppe der General Aviation-Verbände wird sich nun dem Thema annehmen, ist doch die Ersatzlösung nicht auf Begeisterung gestossen.

Kleinaviatik auf Landesflughäfen unter Druck

Vor allem die Grossflughäfen stossen im Bereich der Kleinaviatik an ihre Kapazitätsgrenzen. Weil diese Problematik auch dem BAZL bekannt ist, hat es das Projekt Flugplatzlandschaft Schweiz in drei Teilprojekte unterteilt. Mit je einer Studie sollen Lösungen für die Landesflughäfen Zürich und Genf aufgezeigt werden. Eine dritte Studie befasst sich mit der Frage, auf welchen Flugplätzen die Pilotenausbildung künftig sichergestellt werden kann. Die AEROSUISSE unterstützt diese Projekte.

Obschon die EASA mit Standardised European Rules of the Air (SERA) Instrumentenflüge auf unkontrollierte Flugplätze vorsieht, und dies bald auch von der Schweiz vollumfäng-

de lever l'actuelle interdiction de se poser dans des aérodromes étrangers ne disposant pas de services de contrôle aérien.

L'hiver dernier, les acteurs de l'aviation générale ont été conviés à une réunion d'information au cours de laquelle ont été abordés la disparition et le remplacement des systèmes AMIE, plateformes d'information pour les pilotes aussi réputées que performantes. Un groupe de travail composé de représentants des associations de l'aviation générale va se pencher sur la question, sachant que la solution de remplacement proposée ne suscite pas un grand enthousiasme.

Pression sur l'aviation générale dans les aéroports nationaux

Ce sont surtout les grands aéroports qui atteignent leurs limites de capacité en termes d'aviation générale. L'OFAC est consciente de cette problématique, raison pour laquelle elle a divisé en trois sous-parties le projet de paysage aéroportuaire suisse. Deux études devraient déboucher sur des solutions possibles pour les aéroports nationaux de Zurich et Genève. Une troisième étude porte sur les aérodromes dans

lich ratifiziert wird, bekundet das BAZL Mühe damit, die Umsetzung voranzutreiben. Ein bis ins letzte Detail geplanter Versuchsbetrieb in Buochs ist an der Ablehnung des BAZL gescheitert. Neu soll in Grenchen ein Versuchsbetrieb stattfinden.

lesquels la formation des pilotes pourrait se dérouler à l'avenir. AEROSUISSE soutient ces projets.

Bien que l'AESA prévoie la possibilité de vols aux instruments dans des aérodromes non contrôlés en application du règlement SERA (Standardised European Rules of the Air) qui sera prochainement ratifié par la Suisse, l'OFAC annonce les difficultés qui accompagnent sa mise en œuvre. Un galop d'essai à Buochs, pourtant prévu jusque dans les moindres détails, a essuyé un refus de l'OFAC. Une nouvelle tentative pilote devrait avoir lieu à Granges.



Daniel Gaus



Risiko-Management und Versicherungen

Global vernetzte Versicherungsmärkte

Die weltweiten Erst- und Rückversicherungskosten verließen aufgrund von Grossschäden im 2012 zwar tiefer als im Jahr zuvor, dennoch hielt Hurrikan «Sandy» mit einer von Moody's Analytics geschätzten Summe von 50 Milliarden US-Dollar die Branche in Atem. Bei diesem Ereignis war die enge Verknüpfung zwischen Naturereignis und der immensen volkswirtschaftlichen Schadenfolge wiederum stark erkennbar. Gesteigerte Schadenbelastungen wurden vermehrt auch in der Kreditversicherung registriert, die Zahlungsausfälle von Kunden eines Versicherungsnehmers entschädigt. Die unsichere Konjunkturlage in vielen europäischen Staaten sowie den USA, liess die Nachfrage nach diesem Versicherungsschutz merklich ansteigen.

Erhöhte technische Sicherheit in der Luft- und Raumfahrt

Gemessen an der jährlichen Schadenbelastung verzeichnete die Branche Luft- und Raumfahrt ein ansprechendes

2012. Unter Berücksichtigung des unvermindert steigenden weltweiten Passagieraufkommens, kann im Linienverkehr durchaus eine erhöhte technische Sicherheit bei Flugmaterial sowie ein solider Ausbildungsstand des Flugpersonals attestiert werden. Auch die auferlegten Bestrebungen im Bereich «Safety Management System» zeigten bis in die Bereiche der Allgemeinen Luftfahrt einen kompetenten Umgang mit Risiken innerhalb des Flugbetriebs. Luftfahrtversicherer konnten oft überzeugt werden, diesen Ansatz mittels Prämierlassen oder Gewinnbeteiligungen zu würdigen.

Potential für Kosteneinsparungen

Die AEROSUISSE bietet in ihrer Eigenschaft als Dachverband eine ideale Plattform, gemeinsame Herausforderungen anzugehen 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

Des marchés d'assurances interconnectés à l'échelle mondiale

Si les coûts mondiaux des assurances et réassurances liées aux catastrophes ont été plus faibles en 2012 que l'année précédente, l'ouragan « Sandy », dont le montant a été estimé à 50 milliards de dollars par Moody's Analytics, a tenu le secteur en alerte. Cet évènement a une fois de plus souligné à quel point une catastrophe naturelle pouvait s'accompagner de désastreuses répercussions économiques. Une augmentation des charges de sinistres s'est davantage fait sentir dans le domaine de l'assurance-crédit qui dédommage les assurés des défauts de paiement de leurs clients. La conjoncture incertaine dans de nombreux pays européens ainsi qu'aux États-Unis a entraîné une augmentation sensible de la demande pour ce type de couverture.

Une sécurité technique plus élevée dans l'aéronautique et l'aérospatiale

En termes de charge de sinistres annuelle, le secteur de l'aéronautique et de l'aérospatiale affiche de bonnes per-

formances en 2012. En considération de l'augmentation constante du nombre de passagers dans le monde, le trafic aérien peut se targuer d'une sécurité plus élevée du matériel et de la formation adéquate de son personnel. Les efforts imposés concernant le « système de gestion de la sécurité » témoignent, jusque dans le domaine de l'aviation générale, d'une gestion compétente des risques au sein des sociétés d'exploitation aérienne. Les assureurs aériens ont souvent pu être amenés à saluer ces compétences par des réductions de primes ou des participations au bénéfice.

Des économies potentielles

En qualité de fédération faîtière, AEROSUISSE offre une plate-forme idéale pour relever des défis collectifs et élaborer des solutions viables pour l'ensemble du secteur. Si la stabilité des conditions cadre au sein de son propre portefeuille d'assurances est souhaitable, l'ensemble des modifications tarifaires avantageuses ne profitent toutefois pas également aux nombreux assureurs. Un examen régulier permet indiscutablement de faire un meilleur usage des économies potentielles.



Philip Kristensen



Geschäftsstelle

Im Fokus des Berichtsjahrs 2012 der AEROSUISSE steht die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs in der Schweiz. Verschiedene Parlamentsgeschäfte und Vernehmlassungen hatten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Luftfahrtbranche, insbesondere der Staatsvertrag mit Deutschland über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich, aber auch

- die Revision des Epidemiengesetzes,
- die Revision der Verordnung 2 des Arbeitsgesetzes in Sachen Bodenpersonal der Luftfahrt,
- die Verordnung über die Erhebung von Daten über die von Luftfahrzeugen erbrachten Tonnenkilometer
- und die Mehrwertsteuer-Branchen-Info «Luftverkehr».

Staatsvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz

2012 wurden Politik, Medien und Öffentlichkeit zum Staatsvertrag über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutsch-

land mit Positionspapieren und Vernehmlassungen über die Anliegen der Luftfahrtbranche informiert. Die AEROSUISSE hat alles daran gesetzt, dass dem Staatsvertrag nach dem Ständerat auch der Nationalrat zustimmte, was am 5. Juni 2013 der Fall war. Im Gegensatz dazu wurde der Prozess zur Ratifikation des Staatsvertrages in Deutschland sistiert. Die AEROSUISSE hat gegenüber der Politik klar kommuniziert, dass der vorliegende Staatsvertrag im Interesse der Schweiz und der Schweizer Luftfahrt ist. Vor diesem Hintergrund war für die AEROSUISSE ein Nein zum Staatsvertrag, oder ein Stillstand bei der Ratifizierung auf Schweizer Seite, keine Lösung.

Stakeholder Involvement zur Teilrevision II des Luftfahrtgesetzes

Nachdem das BAZL Ende März 2012 zu einer Anhörung der Stakeholder in Sachen Teilrevision II des Luftfahrtgesetzes eingeladen hatte, wird die ordentliche Vernehmlassung voraussichtlich im Herbst 2013 eröffnet. Vor diesem Hintergrund wird die AEROSUISSE unmittelbar nach der Veröffentlichung der Vernehmlassungsunterlagen zu einem verbandsinternen Workshop einladen.

Secrétariat

En 2012, AEROSUISSE s'est essentiellement consacrée à la compétitivité de l'aviation suisse. Diverses affaires parlementaires et consultations ont impacté l'évolution du secteur, notamment l'accord bilatéral avec l'Allemagne sur les incidences de l'exploitation de l'aéroport de Zurich, mais aussi

- la révision de la Loi sur les épidémies,
- la révision de l'Ordonnance 2 relative à la Loi sur le travail, en ce qui concerne le personnel au sol de l'aéronautique,
- l'Ordonnance sur la collecte de données relatives aux tonnes-kilomètres des aéronefs
- et l'Info TVA concernant le secteur «Transport aérien».

Accord bilatéral entre l'Allemagne et la Suisse

En 2012, les milieux politiques, les médias et le grand public ont été informés par des documents de synthèse et des consultations sur les préoccupations du secteur aéro-

nautique quant à l'accord bilatéral relatif aux incidences de l'exploitation de l'aéroport de Zurich sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne. AEROSUISSE a tout mis en œuvre pour que le Conseil national entérine l'accord à l'instar du Conseil des États. Ce fut chose faite le 5 juin 2013. La procédure de ratification de l'accord a en revanche été stoppée en Allemagne. Face aux milieux politiques, AEROSUISSE a clairement souligné l'intérêt de l'accord bilatéral pour le secteur aéronautique suisse et pour le pays. Dans cette logique, un « non » à l'accord bilatéral ou un arrêt dans le processus de ratification par la Suisse n'était pas, pour la Fédération, une solution envisageable.

Implication des parties à la révision partielle II de la Loi sur l'aviation

L'OFAC a interrogé fin mars 2012 l'ensemble des parties concernées par la révision partielle II de la Loi sur l'aviation. La consultation ordinaire devrait débuter à l'automne 2013. AEROSUISSE conviera ses membres à un séminaire dès la publication du dossier de consultation.



Epidemiengesetz: Verabschiedung des Gesetzes und Volksabstimmung im Herbst 2013

Im Zusammenhang mit der parlamentarischen Beratung der Revision des Epidemiengesetzes, intervenierte die AEROSUISSE zusammen mit ihren direkt betroffenen Mitgliedern mit Positionspapieren im National- und Ständerat. Gemäss dem Entwurf wären die Flughäfen und Flugunternehmen verpflichtet, die Kosten für die vom Bundesamt für Gesundheit angeordneten Massnahmen bei Epidemiegefahr im internationalen Personenverkehr zu tragen. Dagegen hat sich die AEROSUISSE gewehrt und verlangt, dass der Bund für diese Kosten aufkommt, da der Schutz der Bevölkerung vor ansteckenden Krankheiten eine hoheitliche Aufgabe ist. Schliesslich konnte ein Kompromiss erzielt werden, wonach der Bund die Kosten der Flughäfen für Abklärungen zur Identifizierung einer Person oder zur Früherkennung von Krankheitserregern, für ärztliche Untersuchungen von Reisenden und für den Transport einer krankheitsverdächtigen Person trägt. Die Kosten für die Information der Reisenden über die Gefahren von übertragbaren Krankheiten und für die Übergabe von Passagier- und Warenlisten an die zuständigen Behörden übernehmen die Flughäfen. Gegen das Epidemiengesetz

ist das Referendum von Impfgegnern ergriffen worden. Das Volk stimmt im September 2013 über diese Vorlage ab.

Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt stärken

Nachdem die neu erstellte Studie «Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs» im Herbst 2012 am Luftfahrtkongress von Bundesrätin Doris Leuthard der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, hat die AEROSUISSE eine interne Arbeitsgruppe ins Leben gerufen. Diese wird nun in den kommenden Monaten mit der Verwaltung die Umsetzung von Massnahmen überprüfen, die im Bereich politische und fiskalische Rahmenbedingungen die eindeutige Benachteiligung gegenüber dem Ausland beseitigen soll.

AEROSUISSE ist international «verlinkt»

An der Generalversammlung vom 27. September 2012 wurde eine Umfrage gestartet mit dem Ziel, das Interesse der Mitglieder an einem Engagement der AEROSUISSE auf internationaler Ebene abzuklären. Dies geschah vor dem Hintergrund, dass die Mehrzahl der Regulierungen des Luftverkehrs im europäischen oder im globalen Kontext erarbeitet wird. Gestützt auf die auf der AEROSUISSE-Homepage publizierten Ergebnisse der

Loi sur les épidémies : adoption de la loi et votation populaire à l'automne 2013

AEROSUISSE et ses membres directement concernés ont adressé des documents de synthèse au Conseil national et au Conseil des États en amont des débats parlementaires relatifs à la révision de la Loi sur les épidémies. Le projet de révision prévoyait que les aéroports et les sociétés d'exploitation aériennes assument les coûts des mesures imposées au trafic de passagers internationaux par l'Office fédéral de la santé en cas de danger d'épidémie.

AEROSUISSE a combattu ce postulat et exigé que la Confédération prenne ces coûts en charge étant donné que la protection de la population en cas de maladies transmissibles est une tâche relevant de la souveraineté de l'État. Un compromis a pu être trouvé : la Confédération se chargera des dépenses incomptant aux aéroports en cas de procédure d'identification d'un individu ou de détection précoce d'agents pathogènes, d'exams médicaux des voyageurs ou de transport de personnes soupçonnées d'être porteuses de maladie. Les aéroports, pour leur part, supporteront les coûts relatifs à l'information des passagers sur les dangers des maladies transmissibles et à la

délivrance aux autorités concernées des listes de passagers et de marchandises. Les opposants à la vaccination ont entre-temps déposé un référendum contre la Loi sur les épidémies. Le peuple devra se prononcer sur la question en septembre 2013.

Renforcer la compétitivité de l'aviation suisse

Au terme de la présentation au grand public de la nouvelle étude intitulée « Monitoring de la compétitivité du transport aérien suisse » par la Conseillère fédérale Doris Leuthard, lors du Congrès suisse de l'aviation à l'automne 2012, AEROSUISSE a créé un groupe de travail à l'intérieur. Il sera chargé dans les mois à venir de vérifier avec l'Administration la mise en œuvre des mesures définies visant à compenser le désavantage flagrant de la Suisse par rapport à l'étranger sur le plan politique et fiscal.

AEROSUISSE « branchée » à l'international

Un sondage a été lancé lors de l'assemblée générale du 27 septembre 2012 afin d'évaluer l'intérêt des membres pour un engagement d'AEROSUISSE au niveau international. Le fait est que la majorité des règlements relatifs au trans-



Umfrage, beschloss der Vorstand eine Kommission Internationales (K-INT) zu schaffen. Die K-INT wird von Daniel Ruhier, Vorstandsmitglied des Verbands Schweizer Flugplätze VSF und ehemaliger Vertreter der Schweiz im ICAO-Rat, präsidiert.

Damit die Regulierungsvorhaben internationaler Behörden und Organisationen im Rahmen der K-INT diskutiert und kommentiert werden können, hat die AEROSUISSE ein elektronisches Informations- und Meldesystem eingerichtet. Nach einer Testphase soll die «Share-Point»-Plattform allen AEROSUISSE-Mitgliedern zugänglich gemacht werden.

Attraktive und erfolgreiche Veranstaltungen der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGL)

Die PGL, dessen Sekretariat vom Geschäftsführer der AEROSUISSE betreut wird, hat im Jahr 2012 folgende Anlässe und Informationsveranstaltungen zu aktuellen Themen durchgeführt:

- Frühjahrssession 2012: Regionale Flugplätze auf dem Weg zum Grounding (Referate von Werner Ballmer, Präsident des Verbandes Schweizer Flugplätze, und Daniel Weder, CEO Skyguide)

port aérien sont élaborés à l'échelle européenne ou internationale. En se basant sur les résultats du sondage publiés sur la page d'accueil d'AEROSUISSE, le comité de direction a décidé de créer la commission « Affaires internationales (C-INT) ». La C-INT est désormais supervisée par Daniel Ruhier, membre du comité de l'Association suisse des aérodromes (ASA) et ancien représentant de la Suisse auprès du conseil de l'OACI.

Pour que les projets de réglementation des autorités et organisations internationales puissent être débattus et commentés dans le cadre de la C-INT, AEROSUISSE a mis au point un système électronique d'information et de notification. Au terme d'une phase de tests, la plateforme « Sharepoint » devrait être accessible à tous les membres de la Fédération.

Manifestations attrayantes et efficaces du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale (GPA)

Le GPA, dont le secrétariat est assuré par le Directeur d'AEROSUISSE, a organisé en 2012 les manifestations et réunions d'information suivantes sur des thèmes d'actualité :

- Sommersession 2012: Die Schweiz im Weltall – Forderungen an die BFI-Botschaft (Referate von Dr. Urs Frei, Staatssekretariat für Bildung und Forschung, und Dr. Peter Guggenbach, Präsident Swiss Space Industries Group und CEO RUAG Space)
- Herbstsession 2012: Der Staatsvertrag mit Deutschland. Diese Veranstaltung wurde gemeinsam mit dem «Arbeitskreis Flugverkehr», welcher von Nationalrat Filippo Leutenegger präsidiert wird, organisiert. (Referate von Dr. Peter Müller, Direktor BAZL, und Thomas Kern, CEO Flughafen Zürich. Danach Podiumsdiskussion mit Vertretern der betroffenen Kantone).
- Wintersession 2012: Ist die Luftfahrt in der Schweiz wettbewerbsfähig? (Referate von Matthias Suhr, stellvertretender Direktor BAZL, und Dr. Markus Schubert, CEO Intraplan Consult GmbH, München).

- Session de printemps 2012 : Les aérodromes régionaux menacés de *grounding* (allocutions de Werner Ballmer, président de l'Association suisse des aérodromes, et Daniel Weder, CEO de Skyguide)
- Session d'été 2012 : La Suisse dans l'espace – revendications dans le contexte du message FRI (allocutions d'Urs Frei, Secrétaire d'état à l'éducation et à la recherche, et de Peter Guggenbach, Président du Swiss Space Industries Group et CEO de RUAG Space)
- Session d'automne 2012 : L'accord bilatéral avec l'Allemagne. Cette manifestation a été organisée en collaboration avec le « Cercle de travail transport aérien », présidé par le Conseiller national Filippo Leutenegger. (Allocutions de Peter Müller, Directeur de l'OFAC, et Thomas Kern, CEO de l'aéroport de Zurich, suivies d'une table-ronde avec des représentants des cantons concernés).
- Session d'hiver 2012 : L'aéronautique suisse est-elle compétitive ? (Allocutions de Matthias Suhr, Directeur adjoint de l'OFAC, et Markus Schubert, CEO d'Intraplan Consult GmbH, Munich).



AWACS – Früherkennung des politischen Handlungsbedarfs

Das Überwachungskonzept «AWACS» der AEROSUISSE soll frühzeitig politische Entwicklungen erkennen. Dies bedingt eine regelmässige Kontrolle der Geschäfte auf Ebene der Verwaltung sowie in den vorberatenden Kommissionen der eidgenössischen Räte. Hinzu kommt die Pflege von sachorientierten Allianzen und Kontakten mit jenen Organisationen und Institutionen aus Wirtschaft und Politik, die den Interessen der Luftfahrt positiv gegenüber stehen. Der Geschäftsführer vertritt die Luftfahrt in verschiedenen Gremien und Organisationen, beispielsweise in der SGV-internen Ständigen Kommission Mobilität. Die entscheidenden Organe werden vom Geschäftsführer mittels so genannter «AWACS-Factsheets» über politische Luft- und Raumfahrtgeschäfte sowie die Tätigkeit von Parlament und Kommissionen informiert. Im Berichtsjahr publizierte der Geschäftsführer 31 AWACS-Factsheets.

Neuer Geschäftsführer und neue Räumlichkeiten der Geschäftsstelle

Das Jahr 2012 war auch ein Jahr der Veränderungen in personeller sowie auch in geografischer Hinsicht für die

Geschäftsstelle. Der langjährige Geschäftsführer, Kurt Howald, trat per Mitte April 2012 in den wohlverdienten Ruhestand. Kurt Howald hatte die Leitung der Geschäftsstelle seit 1993 inne und hat die Geschicke der schweizerischen Luft- und Raumfahrt mit viel Herzblut verteidigt. Auch seine hervorragende Vernetzung in der Politik, der Verwaltung und den Medien waren der AEROSUISSE sehr dienlich.

Sein Nachfolger, Philip Kristensen, hat die Geschäftsstelle im Juli 2012 übernommen und leitet die Geschäfte und Aktivitäten der AEROSUISSE. Als ehemaliger Mitarbeiter des Generalsekretariats der FDP Schweiz verfügt er, wie sein Vorgänger, über ein Netzwerk zur Verwaltung und der Politik, um die Anliegen der AEROSUISSE voran zu bringen.

Die AEROSUISSE hat auch in geografischer Hinsicht im Berichtsjahr eine Veränderung hinter sich gebracht: Ihre Büros sind rund 500 Meter weiter gezogen und befinden sich an der Kapellenstrasse 14. Die Nähe zum Bahnhof sowie zum Bundeshaus ist also immer noch vorhanden.

AWACS – Détection précoce des interventions politiques nécessaires

AEROSUISSE s'efforce par ses «AWACS» de réagir le plus tôt possible aux évolutions politiques. Ce mécanisme suppose une surveillance régulière des affaires au niveau des administrations et des commissions consultatives des chambres fédérales, ainsi que la formation d'alliances pragmatiques et l'entretien de contacts avec les organisations et institutions économiques et politiques favorables aux intérêts du transport aérien. Le Directeur représente par ailleurs les intérêts du secteur dans divers groupes et organisations, dont la Commission permanente mobilité de l'USAM. Les organes exécutifs sont informés par le Directeur au moyen des AWACS factsheets, fiches d'analyse sur les affaires politiques de l'aéronautique et de l'aérospatiale ainsi que sur les activités du Parlement et des commissions. Au cours de l'année de référence, le Directeur a publié 31 AWACS factsheets.

Un nouveau Directeur et de nouveaux locaux administratifs

L'année 2012 a également été placée sous le signe du changement en termes de personnel et d'implantation.

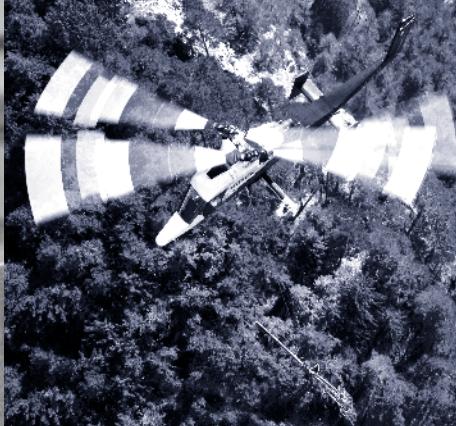
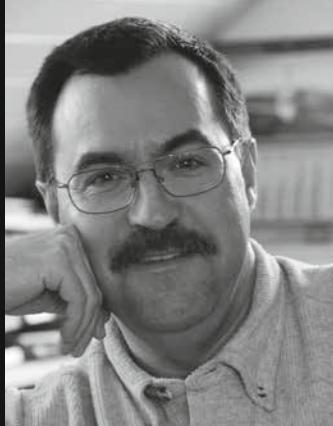
Kurt Howald, Directeur de la Fédération pendant de nombreuses années, a pris à la mi-avril une retraite bien méritée. Il dirigeait le secrétariat général depuis 1993, se consacrant corps et âme au destin de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses. Son réseau très performant de relations dans les milieux politiques, administratifs et journalistiques a été très précieux pour AEROSUISSE.

Son successeur, Philip Kristensen, a repris les rênes du secrétariat général en juillet 2012 et gère depuis lors les affaires et activités d'AEROSUISSE. Ancien collaborateur du secrétariat général du PLR Suisse, il dispose à l'instar de son prédécesseur d'un réseau de relations politiques et administratives permettant de faire avancer les intérêts d'AEROSUISSE.

AEROSUISSE a par ailleurs procédé à un changement d'implantation : ses nouveaux bureaux sont désormais situés à 500 m des anciens, au 14 de la Kapellenstrasse. Ils sont encore proches de la gare et du Palais fédéral.



Hansjörg Bürgi



Kommunikation

Wettbewerbsfähigkeit-Studie fand gute mediale Beachtung

Die von der AEROSUISSE mitgetragene Studie «Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs» fand in den Medien eine grosse Beachtung. Bundesrätin Doris Leuthard stellte die Studie am 5. Schweizerischen Luftfahrtkongress am 6. November 2012 auf dem Flughafen Bern vor. Die absehbaren Kapazitätsprobleme der Landesflughäfen Zürich und Genf wurden in diversen Medien thematisiert. Das Medienecho zum Luftfahrtkongress war allgemein sehr gut.

AEROSUISSE in den Medien präsent

In rund 20 Beiträgen in den Fachmedien und über 30 Mal in Tages- und Wochenzeitungen – darunter auch in der Romandie und im Tessin – wurde über die AEROSUISSE und von ihr lancierten Themen berichtet. Präsident Paul Kurrus war zudem mehrmals gefragter Interviewpartner von TV- und Radiostationen.

Mit mehreren Bulletins hat die AEROSUISSE ihre Mitglieder regelmässig über die neusten Aktivitäten informiert. Diese elektronischen Bulletins werden in Deutsch, Französisch und

Englisch publiziert. Im weitern ist auch das neue Vademecum 2013 mit den aktuellsten Zahlen und Fakten über die schweizerische Luft- und Raumfahrtindustrie erschienen – nicht nur in Deutsch, sondern auch Französisch und Englisch.

AEROSUISSE-Award 2012 an Rega-Heli-Chefpiloten

Der Heliokopter-Chefpilot der schweizerischen Rettungsflugwacht Rega, Heinz Leibundgut, hat zusammen mit Partnern die erfolgreiche Aktion «Remove» zur kostenlosen Demontage von gefährlichen Luftfahrthindernissen ins Leben gerufen. Zudem hat er zehn Jahre lang für die allwettertauglichen GPS-Anflüge auf Spitallandeplätze – die aktuell in Einführung begriffen sind – gekämpft. Mit seiner über 30-jährigen praktischen Erfahrung zählt Heinz Leibundgut zu den profiliertesten Helipiloten der Schweiz. Dies hat die AEROSUISSE dazu bewogen, ihn am 27. September an ihrer Generalversammlung im Verkehrshaus Luzern mit dem AEROSUISSE-Award 2012 auszuzeichnen.

Alles über die AEROSUISSE erfährt man auf:

www.aerosuisse.ch

Communication

L'étude sur la compétitivité a suscité l'intérêt des médias

Le « Monitoring de la compétitivité du transport aérien suisse », réalisé en collaboration avec AEROSUISSE, a rencontré un large écho dans les médias. La Conseillère fédérale Doris Leuthard a présenté cette étude le 6 novembre 2012 au 5e Congrès suisse de l'aviation à l'aéroport de Berne. Les problèmes de capacités prévisibles aux aéroports nationaux de Zurich et de Genève ont été thématiqués dans divers médias. Les retombées dans la presse du Congrès de l'aviation ont été globalement très bonnes.

Présence d'AEROSUISSE dans les médias

Une vingtaine d'articles parus dans la presse spécialisée et une trentaine dans la presse quotidienne ou hebdomadaire, dont également en Romandie et au Tessin, ont fait référence à AEROSUISSE et aux thèmes abordés par la Fédération en 2012. Le Président Paul Kurrus a en outre été plusieurs fois sollicité pour des interviews télévisées ou à la radio.

Sous forme de divers bulletins, AEROSUISSE a régulièrement informé ses membres de ses nouvelles activités. Ces bulle-

tins électroniques sont publiés en français, allemand et anglais. Le nouveau Vadémécum 2013 comportant des faits et chiffres actualisés sur l'industrie aéronautique et aérospatiale est également paru, non seulement en allemand, mais aussi en français et en anglais.

Remise de l'Award AEROSUISSE 2012 au pilote en chef de la Rega

De concert avec ses partenaires, Heinz Leibundgut, pilote d'hélicoptères en chef de la Garde aérienne suisse de sauvetage (Rega), a mis sur pied la brillante opération « Remove » consistant en un démontage gratuit d'obstacles dangereux pour la navigation aérienne. Pendant dix ans, il a par ailleurs lutté en faveur d'approches GPS compatibles en tout temps pour les places d'atterrissement des hôpitaux, actuellement en cours d'introduction. Comptant plus de 30 ans d'expérience pratique, Heinz Leibundgut fait partie des pilotes d'hélicoptères les plus expérimentés de Suisse. Toutes raisons pour lesquelles AEROSUISSE a décidé de lui décerner l'Award 2012, le 27 septembre, lors de son assemblée générale au Musée suisse des transports de Lucerne.

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)

Philippe Hauser, CEO AOPA,
General Aviation, AOPA (6)

Daniel Weder, CEO Skyguide,
Flugsicherung (7)

Claudio Lasagni, CEO Air Service Basel GmbH,
Unterhalt/Hersteller (8)

Philip Kristensen,
Geschäftsführer (9)

Vorstand/Comité

Christian Boppart, Direktor Schweizerischer
Hängegleiter-Verband SHV, Hängegleitersport (10)

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

Yves Burkhardt, Generalsekretär Aero-Club der Schweiz,
General Aviation (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)

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

Daniel Ruhier, Vorstandsmitglied Verband Schweizer
Flugplätze, Flugplätze (22)



23

25

24



AEROSUISSE Organigramm

Stand: 1. Januar 2013 / En date du 1er janvier 2013

Generalversammlung Assemblée générale

Vorstand/Comité de direction Paul Kurrus, Präsident* / Président*	
Christoph Regli (24), Alois Schneider (25) Kommission für Bildung und Forschung Commission formation et recherche	Dr. Dieter Neupert* Business Aviation, Vizepräsident Vice-président
Daniel Gaus Kommission Risiko-Management und Versicherungen Commission Gestion du risque et assurances	Rainer Hildebrand* Kommerzielle Luftfahrt Aviation commerciale
Daniel Ruhier Kommission Internationales Commission Affaires internationales	Dr. Peter Guggenbach Raumfahrt Aérospatiale
Dr. Dieter Neupert* Rechtskonsulent Consultant juridique	Robert Deillon*/Stefan Conrad/ Daniel Ruhier Flughäfen und Flugplätze Aéroports et aérodromes
	Christian Boppert Schweizerischer Hängegleiter-Verband SHV Fédération Suisse de Vol Libre
	Philippe Hauser* Aircraft Owners and Pilots Association AOPA
	Peter Huber Swiss Aeronautical Industries Group SAIG
	Claudio Lasagni*/Markus Kälin Flugzeugindustrie und Raumfahrt Industrie aéronautique et aérospatiale
	Heinz Aebi Unterhaltsbetriebe Entreprises d'entretien
	Yves Burkhardt Aero-Club der Schweiz Aéro-Club de Suisse
	Ernst Kohler Rettungsflugwesen Vols de sauvetage
	Adrian Melliger Abfertigungsgesellschaften Sociétés d'assistance au sol
	Davide Pedrioli Delegierter der Zivilluftfahrt Kanton Tessin Délégué de l'aviation civile du canton du Tessin
	Adrian Stäger Swiss Helicopter Association SHA
	Daniel Weder* 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 2012

Comptes de résultats et budget

du 1^{er} janvier au 31 décembre 2012

		Budget		Budget
	2011	2011	2012	2012
Ertrag/Produits				
Mitgliederbeiträge / Cotisations des membres	451'507.65	430'000.00	438'701.50	450'000.00
Verkauf Broschüren / Vente de brochures	-	-	675.00	-
Inserate AEROSUISSE Newsletter / Annonces Newsletter	1'500.00	-	3'000.00	2'000.00
Zinsen und WS-Ertrag / Intérêts et produit des titres	2'804.95	2'000.00	2'560.58	2'000.00
Übriger Ertrag / Autres produits	3'303.40	-	2'172.10	-
Wertschriften Kursdifferenz / Différence de cours des titres	900.00	-	6'949.90	-
Sponsoring Generalversammlung /				
Sponsoring Assemblée Générale	-	-	900.00	-
Forum der Luftfahrt Sponsoring /				
Forum de l'aviation sponsoring	22'500.00	-	-	-
Courtagen Versicherungen / Courtages assurances	716.45	-	756.65	-
Auflösung zweckgebundene Rückstellung /				
Dissolution des réserves	18'750.00	-	-	-
Total Ertrag / Total des produits	501'982.45	432'000.00	455'715.73	454'000.00
Aufwand/Charges				
Honorar Präsidium und Honorar +				
Auslagen des Sekretariates /				
Honoraire du président et honoraire +				
débours du secrétariat	179'711.45	186'000.00	188'291.50	193'200.00
Honorar/Ausbildungsdelegierter /				
Honoraire délégué questions formation	13'742.00	13'500.00	14'334.00	13'700.00
Sitzungs- und Reisespesen / Frais de séances				
et de déplacements	9'909.20	13'000.00	16'616.20	13'500.00
Veranstaltungen PGL / Manifestations GPA	9'861.70	10'000.00	10'307.15	12'000.00
Sekretariat PGL / Secrétariat GPA	27'000.00	26'900.00	27'000.00	27'000.00
PC- und Bankspesen / Frais CCP et banques	305.05	1'000.00	190.15	1'000.00
Revision / Révision	2'106.00	2'000.00	2'212.00	2'000.00
Steuern / Impôts	800.00	1'000.00	3'000.00	3'500.00
Öffentlichkeitsarbeit / Relations publiques	100'318.15	88'000.00	84'475.85	80'000.00
Aerosuisse Award (AA)	9'373.90	6'000.00	5'161.55	5'000.00
Mitgliederakquisition / Acquisition membres	1'170.00	1'000.00	765.00	1'500.00
Forum der Luftfahrt, Luftfahrtkongress /				
Forum de l'aviation, Congrès de l'aviation	38'624.55	20'000.00	12'960.00	12'000.00
AWACS	32'400.00	32'300.00	32'400.00	32'400.00
Beiträge an Wirtschaftsorganisationen /				
Contributions org. économiques	17'592.00	14'500.00	17'316.00	18'000.00
Übriger Aufwand / Frais divers	6'047.75	5'000.00	3'176.75	7'000.00
Wertschriften Kursdifferenz / Différence de cours des titres	5'200.00	-	-	-
Total Aufwand / Total des charges	454'161.75	420'200.00	418'206.15	421'800.00
Ergebnis/Résultat				
Total Ertrag / Total des produits	501'982.45	432'000.00	455'715.73	454'000.00
Total Aufwand / Total des charges	454'161.75	420'200.00	418'206.15	421'800.00
Ertrags-/Aufwandüberschuss (-) /				
Excédent des produits/des charges (-)	47'820.70	11'800.00	37'509.58	32'200.00

Bilanzen per 31. Dezember 2011 & 2012

Bilans au 31 décembre 2011 & 2012

	2011	2012
Aktiven/Actifs		
Umlaufvermögen / Fonds de roulement		
Postcheck / Compte de chèques postaux	167'567.07	125'934.74
Credit Suisse / Crédit Suisse	265'848.54	395'795.92
Debitor Verrechnungssteuer / Impôt anticipé	536.92	390.15
Übrige Debitoren / Autres débiteurs	15'349.70	5'472.60
- Delkredere / Ducroire	<u>-1'000.00</u>	<u>-1'000.00</u>
	14'886.62	4'862.75
Anlagevermögen/Capital immobilisé		
Wertschriften / Titres	91'700.00	48'700.00
Total Aktiven / Total des actifs	<u>540'002.23</u>	<u>575'293.41</u>
Passiven/Passifs		
Fremdkapital / Capital étranger		
Kreditoren / Crédanciers	16'122.75	8'791.55
Passive Rechnungsabgrenzungen / Passifs transitoires	2'378.25	7'491.05
Rückstellung Monitoring-Studie / Provision étude Monitoring	<u>10'000.00</u>	<u>10'000.00</u>
	10'000.00	10'000.00
	28'501.00	26'282.60
Eigenkapital / Capital propre		
Kapital per 1.1. / Capital au 1.1.	463'680.53	511'501.23
Aufwandüberschuss / Excédent des charges (-)	-	-
Ertragsüberschuss / Excédent des produits	<u>47'820.70</u>	<u>37'509.58</u>
Kapital per 31.12. / Capital au 31.12.	<u>511'501.23</u>	<u>549'010.81</u>
Total Passiven / Total des passifs	<u>540'002.23</u>	<u>575'293.41</u>

BERICHT DER REVISIONSSTELLE ZUR EINGESCHRÄNKTE REVISION

an die Generalversammlung der

AEROSUISSE, BERN

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz und Erfolgsrechnung) der Aerosuisse für das am 31. Dezember 2012 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

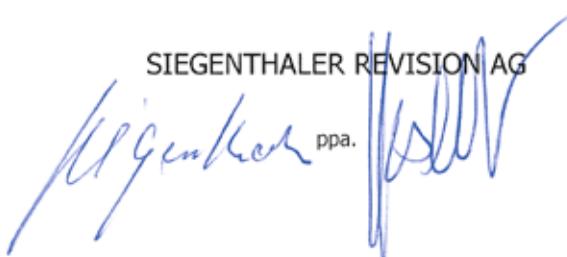
Für die Jahresrechnung ist der Vorstand verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Zulassung und Unabhängigkeit erfüllen.

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 bei der geprüften Einheit vorhandenen Unterlagen. Dagegen sind Prüfungen der betrieblichen Abläufe und des internen Kontrollsystems 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 nicht Gesetz und Statuten entspricht.

Köniz, 13. März 2013

SIEGENTHALER REVISION AG



ppa.

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
AFS all-financial-solutions GmbH, Lupfig
Air-Espace Sàrl, Colombier
Airline Assistance Switzerland AG, Zürich Flughafen
Air Service Basel GmbH, Basel-Flughafen
Aircraft Service Grenchen, Grenchen
Airport Altenrhein AG, Altenrhein
Airport Buochs AG, Stans
Albinati Aeronautics SA, Genève
Alp-Air Bern, Belp
ALPAR Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Belp
Alpine Air Support GmbH, Brütten
AMAC Aerospace Switzerland AG, Basel
AOPA Switzerland, Zürich
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
Custodio AG, Zürich-Flughafen
Darwin Airline SA, Lugano
Dasnair SA, Genève
Dnata Switzerland AG, Kloten
Dufry International AG, Basel
E-Aviation Swiss Sagl, Agno
Easyjet Switzerland SA, Cointrin
Ecole de parachutisme de Château d'Oex, Le Vaud
EFOS Flight Charter AG, Kloten
Engadin Airport, Samedan
Erdöl-Vereinigung, Zürich
Ermini AG, 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 Air Services Swiss SA, Sion
Fliegerschule Birrfeld AG, Birr-Lupfig
FLUBAG Flugbetriebs AG, Neudorf
Flughafen Zürich AG, Zürich-Flughafen
Flugschule Basel AG, Basel-Flughafen
Flugschule Eichenberger AG, Buttwil
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
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 Flughafen Zürich, Zürich-Flughafen
IG Luftverkehr Vereinigung Pro EuroAirport, Basel
ISS Aviation, Zürich-Flughafen
Japat AG/Novartis International AG, Basel
Jet Aviation Management AG, Zürich-Flughafen
Jordi AG – das Medienhaus, Belp
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
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'AéCS,
Corcelles-près-Payerne
The Nuance Group AG, Glattbrugg
Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans
Premium Jet AG, Zürich
Priora Facility Management AG, Zürich-Flughafen
Rabbit-Air, Bachenbülach
Rega Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen
Regionallflugplatz Jura-Grenchen AG, Grenchen
Revue Thommen AG, Waldenburg
RUAG Schweiz AG, Emmen
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 ASD, Zürich
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
Verband Schweizer Flugplätze – Association suisse des aérodromes, Bern
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern
Vulcanair SA, Vésenaz
Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg
Zürich Versicherungsgesellschaft, Zürich

Einzelmitglieder

Herr Dr. Pierre Moreillon, Ehrenpräsident, Lausanne
Herr Kurt Howald, Ehrenmitglied, Muri b. Bern
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@centrepatrial.ch
www.aerosuisse.ch