

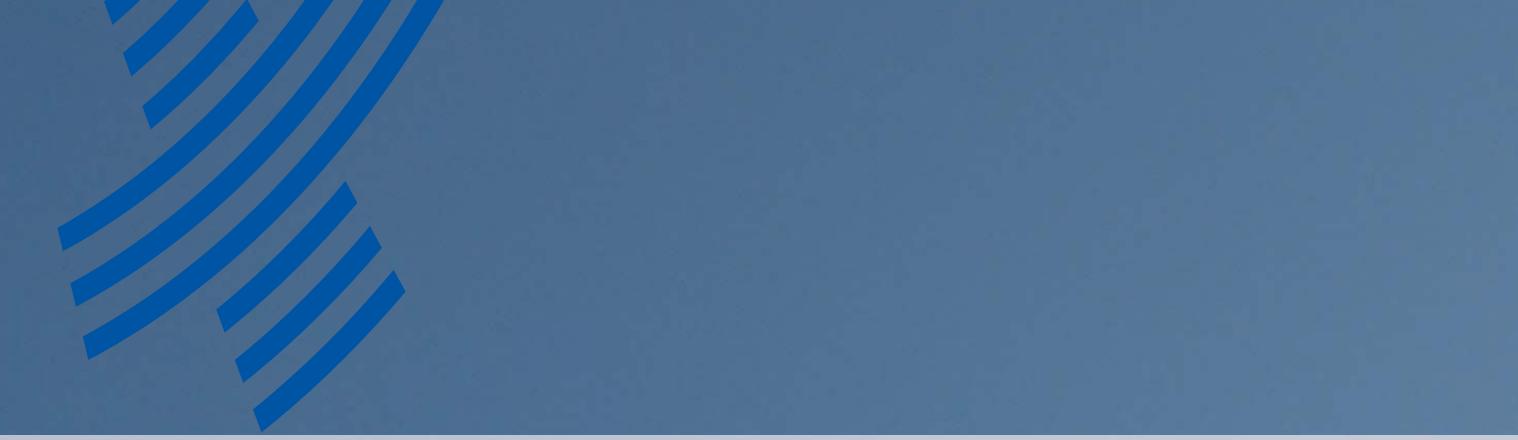


A E R O  S U I S S E

JAHRESBERICHT 2013
RAPPORT ANNUEL 2013
RESOCONTO ANNUO 2013



D A C H V E R B A N D D E R S C H W E I Z E R I S C H E N
L U F T - U N D R A U M F A H R T
F É D É R A T I O N FAÎTIÈRE DE L'AÉRONAUTIQUE
ET DE L'AÉROSPATIALE SUISSES
ASSOCIAZIONE MANTELLO DELL'AERONAUTICA
E DELLO SPAZIO SVIZZERI



Wer ist die AEROSUISSE?

Ungefähr 140 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, Instandhaltungsbetriebe
- 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 dem Ziel einer prosperierenden Entwicklung und langfristigen Existenzsicherung des Luft- und Raumfahrtstandortes Schweiz nimmt die AEROSUISSE Einfluss auf die luftfahrtpolitischen Rahmenbedingungen der Schweiz.
- 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 kosten-günstiges 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 210.
- 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, verbraucht bei einem Interkontinentalflug auf 100 km rund drei Liter Treibstoff pro angebotenen Sitzplatz.
- Zusammengerechnet erzielen die Schweizer Raumfahrtunternehmen einen Umsatz von rund 230 Millionen Franken.

Qu'est-ce qu'AEROSUISSE?

Près de 140 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.
- AEROSUISSE exerce son influence sur l'environnement politico-juridique dans lequel évoluent l'aéronautique et l'aérospatiale suisses afin de leur assurer un développement prospère et de préserver durablement leurs moyens d'existence.
- 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. Ce chiffre atteint même 210 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 230 millions de francs.



Inhalt

Vorwort des Präsidenten

4

Introduction du président

Kommerzielle Luftfahrt

6

Aviation commerciale

Flughäfen und Flugplätze

10

Aéroports et aérodromes

Luft- und Raumfahrtindustrie

15

Industrie aéronautique et aérospatiale

General Aviation

18

Aviation générale

Flugsicherung

20

Navigation aérienne

Internationales

21

Affaires internationales

Risiko-Management und Versicherungen

22

Gestion du risque et assurances

Bildung und Forschung

23

Formation et recherche

Geschäftsstelle

24

Secrétariat

Kommunikation

28

Communication

Impressionen

29

Impressions

Vorstand

30

Comité de direction

Organigramm

31

Organigramme

Erfolgsrechnung und Budget

32

Comptes de résultats et budget

Bilanz per 31. Dezember 2013

33

Bilan au 31 décembre 2013

Bericht der Revisionsstelle

34

Rapport du poste de révision

Die Mitglieder

35

Les membres



Paul Kurrus



Vorwort des Präsidenten

Liebe Leserin, lieber Leser

Für die Schweizer Luft- und Raumfahrt war 2013 ein Rekordjahr, aber gleichzeitig wiederum ein Jahr voller Herausforderungen. SUISSÉE konnte Ideen und Vorschläge zur Umsetzungsverordnung einbringen und drängt auf eine baldige Verabschiedung der nationale Regulierungen machen unseren Mitgliedern arg zu schaffen. Die zunehmende Verschlechterung der Rahmenbedingungen in Europa führen dazu, dass der Luftfahrtsektor auf unserem Kontinent laufend an Bedeutung verliert. Die Wettbewerbsfähigkeit unseres Luftfahrtsektors muss daher dringend weiter verbessert werden. Der auf Antrag von AEROSUISSE im Jahre 2012 erstellte Bericht zur Wettbewerbsfähigkeit der Zivilluftfahrt Schweiz soll erneuert und der Fokus erweitert werden.

Mit den Erkenntnissen dieses Berichtes wird ein systematisches Vorgehen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen ermöglicht.

Aus- und Weiterbildung

Damit in der Aviatik qualifizierter Nachwuchs sichergestellt werden kann, engagiert sich die AEROSUISSE bei der Umsetzung regionale Modelle zuzulassen. Das EU-Parlament hat nun ent-

des Artikels 103 a/b des Luftfahrtgesetzes (LFG). Dabei geht es um die staatliche Förderung der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie der Forschung und Entwicklung. Die Umsetzung stellt eine Herausforderung dar weil gleich drei mehrere Bundesdepartemente (WBF, UVEK und VBS) beteiligt sind. Die AEROSUISSE konnte Ideen und Vorschläge zur Umsetzungsverordnung einbringen und drängt auf eine baldige Verabschiedung der Ausführungsbestimmungen.

Flugplatz Dübendorf

Im Berichtsjahr haben Mitglieder aus verschiedenen Sparten der AEROSUISSE die Flugplatz Dübendorf AG gegründet. Diese bewirbt sich um den Zuschlag als künftige Betreiberin des Zivilflughafens Dübendorf.

Haltung der Schweiz zum EU-ETS

An ihrer Vollversammlung im Oktober hat die ICAO beschlossen, per 2020 einen globalen marktbasierter Mechanismus zu entwickeln, damit die Luftfahrt ihren Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten kann. Die Europäische Union (EU) ist dabei mit ihrer Forderung gescheitert, bis zum Inkrafttreten des globalen Mechanismus tion et du perfectionnement, de la recherche et du développement dans le domaine aérien. Cette transposition est complexe car elle concerne à la fois trois départements fédéraux (DEFR, DETEC et DDPS). AEROSUISSE a apporté des idées et des suggestions et fait pression pour que les dispositions résolutoires soient rapidement adoptées.

Introduction du président

Chères lectrices, chers lecteurs,

2013 a été une année record pour l'aéronautique et l'aérospatiale suisses. De nombreux obstacles ont dû être surmontés : la force du franc suisse, le niveau élevé des prix du carburant et une réglementation internationale frénétique ont tenu nos membres en haleine.

La détérioration croissante de notre cadre d'exercice à l'échelle européenne ternit le rayonnement du secteur aérien du Vieux Continent. La compétitivité de l'aéronautique doit donc urgentement améliorer. Une réédition du rapport sur la compétitivité de l'aviation civile suisse réalisé en 2012 à l'initiative d'AEROSUISSE s'impose, et son champ d'investigation doit être élargi. Les conclusions de ce rapport permettent d'adopter une méthode systématique pour améliorer notre cadre d'exercice.

Formation et perfectionnement

Afin que l'aéronautique puisse bénéficier d'une relève qualifiée, AEROSUISSE suit de près la transposition de l'article 103 a/b de la loi sur l'aviation portant sur l'encouragement étatique de la forma-

Aérodrode de Dübendorf

Au cours de l'exercice, des membres de diverses branches représentées au sein d'AEROSUISSE ont créé Flugplatz Dübendorf AG. Cette entité se présente comme future exploitante potentielle de l'aérodrome de Dübendorf.

Attitude de la Suisse face au SCEQE (EU-ETS)

Lors de son assemblée générale en octobre, l'OACI a décidé la mise en place, d'ici à 2020, d'un mécanisme de marché mondial permettant au transport aérien de prendre sa part à la réduction des émissions de CO₂. L'Union européenne (UE) n'est ainsi pas parvenue



schieden, dass nur Flüge innerhalb der EU dem EU-ETS unter-

stellt werden. Damit ist ein jahrelanges Anliegen der AERO-
SUISSE vorerst in Erfüllung gegangen.

Fluglärmkonflikt mit Deutschland

Während das Schweizer Parlament den Staatsvertrag Schweiz Deutschland ratifiziert hat, ist der Ratifikationsprozess in Deutschland immer noch nicht angelaufen.

Erstmaliger Auftritt des Volkswirtschaftsministers

am 10. Forum der Luft- und Raumfahrt

Mit einer Rekordbeteiligung fand im Verkehrshaus der Schweiz das Forum der Luft- und Raumfahrt statt. Höhepunkt war der erstmalige Auftritt von Bundesrat Johann Schneider-Ammann vor der schweizerischen Luft- und Raumfahrt-Branche. In seinem Impulsreferat unterstrich der Volkswirtschaftsminister die herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizer Luftfahrt. Vor diesem Hintergrund werde die Landesregierung ihre Anstrengungen zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit setzen. im Rahmen der bevorstehenden Gesetzgebungsarbeiten insbesondere bei der Aus- und Weiterbildung fortsetzen.

effectués au sein de l'UE seraient soumis au SCEQE. Ainsi s'achève l'un des vieux combats d'AEROSUISSE.

Conflit avec l'Allemagne au sujet des nuisances sonores aériennes

Alors que le Parlement suisse a ratifié l'accord aérien entre la Suisse et l'Allemagne, le processus de ratification côté allemand n'a toujours pas démarré.

Première apparition du ministre de l'économie au 10e Forum de l'aéronautique et de l'aérospatiale

Le Forum de l'aéronautique et de l'aérospatiale au Musée suisse des transports a battu ses propres records de fréquentation. Le temps fort a été la première apparition du Conseiller fédéral Johann Schneider-Ammann face au secteur suisse de l'aéronautique et de l'aérospatiale. Dans son exposé d'ouverture, le ministre de l'économie a souligné l'extraordinaire importance économique de l'aviation suisse. Le Gouvernement compte donc poursuivre ses efforts afin d'améliorer la compétitivité du secteur dans le cadre des travaux législatifs en cours, notamment au sujet de la formation et du perfectionnement.

Zukunft

Im Hinblick auf die Neuauflage des Berichtes über die Luftverkehrspolitik der Schweiz hat die AEROSUISSE einen umfassenden Katalog von Forderungen an eine prospektive Luftfahrtpolitik der Schweiz verfasst und diesen den interessierten Stellen zukommen lassen. Daneben werden wir die Umsetzung von Artikel 103 a/b LFG weiterhin eng begleiten und im Interesse des qualifizierten Nachwuchses, wo nötig, unseren Einfluss geltend machen. Die Fortführung der fliegerischen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf wird von uns noch viel Überzeugungsarbeit bei den politischen Entscheidungsträgern erfordern. Im Dialog mit den zuständigen Behörden werden wir weiterhin auf eine zurückhaltende, vernünftige und massvolle Regulierung hinwirken. Schliesslich werden wir uns mit Nachdruck für eine Lösung bezüglich der drohenden Finanzierungslücke der Flugsicherung auf den Regionalflughäfen ab 2016 einzusetzen.

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

Paul Kurrus

Avenir

En perspective de la réédition du rapport sur la politique aéronautique de la Suisse, AEROSUISSE a rédigé un catalogue très complet des demandes du secteur en vue d'une politique aéronautique nationale prospective et l'a envoyée aux services intéressés. Nous continuerons par ailleurs à suivre attentivement la transposition de l'article 103 a/b de la loi sur l'aviation et à exercer notre influence à bon escient pour favoriser l'émergence d'une relève qualifiée. Le maintien de l'utilisation aériennes de l'aérodrome de Dübendorf réclamera de notre part encore bien des efforts de persuasion auprès des décideurs politiques. Par le dialogue avec les autorités compétentes, nous continuerons à œuvrer en faveur d'une réglementation discrète, rationnelle et mesurée. Enfin, nous ferons de nouveau pression pour résoudre les lacunes de financement que la sécurité aérienne dans les aérodromes régionaux risque de présenter à partir de 2016.

Une fois de plus, AEROSUISSE s'attellera sans relâche à l'ensemble de ces dossiers dans l'intérêt du pôle aérien suisse.

Paul Kurrus



Rainer Hiltebrand



Kommerzielle Luftfahrt

Umfeld bleibt schwierig

Das wirtschaftliche Umfeld war für die kommerzielle Luftfahrt in der Schweiz auch 2013 schwierig. Zwar zeichnete sich eine Erholung der Wirtschaftslage in wichtigen Märkten ab, dennoch sorgten Währungsschwankungen und andere exogene Faktoren für Preisdruck. Hinzu kommt, dass die Fluggesellschaften aus dem Golf gegen Ende Jahr deutlich machten, ihre Marktpresenz in der Schweiz ausbauen zu wollen. Damit rückten primär die lokalen Rahmenbedingungen in der Schweiz in den Fokus.

Flughafengebühren vor dem Richter

Zentral waren die Verhandlungen über die Flughafengebühren in Zürich und Genf, die erstmals nach dem Erlass der Verordnung über die Flughafengebühren stattfanden. Während in Genf trotz einer Erhöhung der Gebühren eine Einigung zustande kam, scheiterten die Verhandlungen in Zürich und sind nun Gegenstand eines Verfahrens am Bundesverwaltungsgericht. Der Verhandlungsprozess war für alle Beteiligten eine grosse

Herausforderung. Die Komplexität der Materie trug das Ihre dazu bei. Die grössten Differenzen bestanden dabei beim Thema Transparenz. Die Verordnung selber bietet hier wenig Handhabe zum Interessenausgleich.

Einig hingegen waren sich Flughäfen und die kommerzielle Luftfahrt bei anderen Themen: Insbesondere belasten systemfremde Kosten, wie jene für die hoheitliche Sicherheit oder die Ausbildung, die Luftfahrt massgeblich. Unter anderem sind dies Themen, die im Rahmen der AEROSUISSE-Arbeitsgruppe über die Wettbewerbsfähigkeit diskutiert wurden.

Mehr Rechtssicherheit dank SIL in Zürich

Einen ersten Schritt in Richtung mehr Rechtssicherheit brachte zudem die Verabschiedung des ersten Teils des Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) Objektplatts für den Flughafen Zürich. Allerdings bleiben die wichtigsten Weichenstellungen für die Zukunft (Pistenverlängerungen oder Südstarts geradeaus) bis dato aus, weil sie von externen Prozessen, namentlich der ausstehenden Ratifizierung des Staatsvertrags über die Anflüge in Zürich durch Deutschland, abhängen. Es dürften noch mehrere Jahre vergehen, bis Klarheit über den künftigen Betrieb auf dem Flughafen Zürich herrscht, nicht zuletzt, weil

Aviation commerciale

Le contexte reste difficile

Le contexte économique dans lequel a évolué le transport aérien en 2013 a encore été difficile. Si la situation économique s'est redressée dans d'importants marchés, la fluctuation des taux de change et d'autres facteurs exogènes ont exercé une pression sur les prix. À cela s'ajoute le fait que les compagnies du Golfe ont clairement signifié en fin d'année leur intention d'étendre leur présence sur le marché suisse. La question des conditions d'exercice propres à la Suisse est donc revenue sur le tapis.

Les redevances aéroportuaires devant le juge

Les négociations portant sur les redevances aéroportuaires à Zurich et Genève, intervenant pour la première fois depuis l'adoption de l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires, ont été d'une importance capitale. Alors qu'un consensus a été trouvé à Genève en dépit d'une augmentation des redevances, les négociations concernant Zurich ont échoué et font à présent l'objet d'une procédure devant le Tribunal administratif

fédéral. Le processus de négociation s'est révélé éprouvant pour toutes les parties concernées, notamment en raison de la complexité de la question. Les plus grandes divergences sont apparues au sujet de la transparence. L'ordonnance en soi est peu propice à un juste équilibre entre les aspirations

Aéroports et aviation commerciale ont en revanche trouvé un terrain d'entente à d'autres sujets : les coûts étrangers au système, tels que ceux qui imposent la sûreté relevant de la souveraineté de l'Etat et la formation du personnel aérien, pèsent lourdement. Cette question figure notamment parmi les questions débattues au sein des groupes de travail constitués par AEROSUISSE sur le thème de la compétitivité du secteur.

Une plus grande sécurité juridique à Zurich

L'adoption de la première partie de la fiche du PSIA concernant l'aéroport de Zurich constitue un premier pas vers une plus grande sécurité juridique. Les décisions les plus importantes (prolongement des pistes ou décollages par le sud dans le prolongement de l'axe de la piste) sont toutefois suspendues car elles dépendent de processus externes, plus précisément de la



gegen die konkrete Umsetzung des SIL im Betriebsreglement 2013 schliesslich wurden die Vorarbeiten für die Aufdatierung der Rechtsweg offen steht.

Erfreulich hingegen ist, dass die EU in Bezug auf den Emissionshandel (EU-ETS) die geplante Einführung auch für Drittstaaten zurückgestellt hat und das System vorerst nur für den Luftverkehr innerhalb der EU anwenden will. Nach der einseitigen Einbindung der Schweiz im Jahr 2012 ist die Schweiz nun ausgenommen und wird wie jeder andere Drittstaat behandelt. Die EU reagierte mit dieser Anpassung auf den massiven Druck anderer Staaten.

Letztlich wurde so der Weg geöffnet für die Schaffung eines internationalen Mechanismus im Rahmen der ICAO. Einen entsprechenden Beschluss fasste die Vollversammlung der ICAO im vergangenen Herbst.

EASA-Regulierungen bereiten weiter Sorgen

Ein Sorgenkind vor allem für mittlere und kleine Flugbetriebe ist die immer grösser werdende Regulierungsdichte, die seitens EASA aus Europa in der Schweiz übernommen werden muss. Hier sind alle Stakeholder – vom BAZL bis zu den Betrieben – gefordert, dass die administrativen Arbeiten nicht ständig zunehmen.

wichtige politische Instrument dient dazu, eine Strategie festzulegen, wie sich der Luftverkehrsstandort Schweiz künftig entwickeln soll. Zwar enthält die heute gültige Version aus dem Jahr 2004 wichtige Grundsätze, dennoch hat die Luftfahrt

in den vergangenen zehn Jahren grosse Veränderungen erfahren. Insbesondere das massive, staatlich unterstützte Wachstum der Fluggesellschaften aus dem Golf stellt eine neue Dimension des Wettbewerbs im Luftverkehr dar. Mehr noch, es geht um die Frage der Zukunft des Wirtschaftsstandorts Schweiz und die Rolle, welche die kommerzielle Luftfahrt als Mittel zur Anbindung der Schweiz an die globalisierte Wirtschaft spielen soll. Hier sind wichtige Weichenstellungen durch die Politik nötig. Die Neuauflage des LUPO ist ein idealer Anlass für die hierzu nötige politische Meinungsbildung.

Businessjets verlassen die Schweiz

Obwohl die Business Aviation 2013 weltweit – vor allem durch das Wachstum in Brasilien, Russland, Indien und China – zugelegt hat, musste sie in Europa, und leider auch in der Schweiz, einen Rückgang verzeichnen. Die zusätzlich er-

ratification du traité germano-suisse sur l'approche de Zurich dans le pied des petits et moyens exploitants aériens. Toutes par l'Allemagne. Des années vont encore s'écouler jusqu'à les parties prenantes – de l'OFAC aux entreprises – doivent ce que les futures modalités d'exploitation de l'aéroport de Zurich pour que les tâches administratives ne se multiplient soient clairement établies, compte tenu du fait qu'un pas constamment.

recours juridictionnel peut être envisagé contre la transcription concrète du PSIA dans le règlement d'exploitation. Bonne nouvelle, en revanche: l'UE a renoncé à imposer son Système communautaire d'échange de quotas d'émissions aux États tiers et ne compte provisoirement plus l'appliquer qu'au trafic aérien interne à l'UE. Après l'inclusion unilatérale de la Suisse dans le système en 2012, notre pays en est à présent dégagé et sera traité comme tout autre État tiers. L'UE a réagi par cette modification à l'énorme pression exercée par d'autres États. Ce revirement ouvre la voie à la création d'un mécanisme international sous l'égide de l'OACI. L'assemblée OACI au complet a pris une décision en ce sens l'automne dernier.

En 2013, enfin, les travaux préparatoires à la mise à jour du rapport sur la politique aéronautique ont été entamés. Cet instrument politique important sert à déterminer une stratégie d'avenir pour le pôle aérien suisse. La version actuellement en vigueur, datant de 2004, contient de bons éléments, mais en l'absence de l'avenir du transport aérien a beaucoup évolué ces dernières années. L'arrivée en force des compagnies aériennes du Golfe, soutenue par les gouvernements concernés, ajoute une nouvelle dimension à la concurrence. Plus encore, il en va de l'avenir du pôle économique suisse et du rôle que l'aviation commerciale est appelée à jouer en tant qu'instrument du rattachement de la Suisse à l'économie mondialisée. D'importantes décisions sont attendues de la part du monde politique. La nouvelle mouture du rapport sur la politique aéronautique est un tremplin idéal pour forger les opinions politiques.

Les règlements de l'AESA suscitent de nouvelles craintes

La densité réglementaire croissante imposée par l'AESA d'Europe en Suisse est une épine particulièrement douloureuse



schwerten regulatorischen Bedingungen, aber auch das wettbewerbsverzerrende steuerliche Umfeld führen zur Abwandlung von Businessjets. Zwischen 2010 und 2013 wurden in der Schweiz 24 Businessjets deregistriert, so dass Ende 2013 noch 298 Business-Aviation-Flugzeuge in der Schweiz registriert waren.

Trotz verschiedener Interventionen hat die Hauptabteilung Mehrwertsteuer auch 2013 keinen neuen Entwurf für die Bran- cheninfo zum Luftverkehr vorgelegt. Immerhin hat das Bundesgericht festgehalten, dass ein Leistungsaustausch unter nahestehenden Personen möglich ist und es keine Rolle spielt, ob diese Leistung zu privaten oder anderen Zwecken bezogen werde. Nicht der Empfänger der Leistung, sondern die steuerpflichtige Person müsse einen geschäftlich begründeten Zweck verfolgen, heisst es im Urteil. Im Weiteren bestätigte das Bundesgericht, dass die Fremdfinanzierung einer Flugzeug-Eigentümergeellschaft nicht zur Kürzung des Vorsteuerabzuges berechtigt.

Für die Business Aviation von Bedeutung ist die Gründung der Flugplatz Dübendorf AG. Diese Zusammenarbeit mit der Rega und der AEROSUISSE, den Kantonsämtern bemüht werden. Auf diese Weise werden diese

Les jets d'affaires quittent la Suisse

Bien que l'aviation d'affaires ait prospéré dans le monde en 2013 – surtout en raison de la croissance au Brésil, en Russie, en Inde et en Chine – elle accuse un recul en Europe et malheureusement aussi en Suisse. Le cadre réglementaire encore plus contraignant ainsi que l'environnement fiscal favorisant une distorsion de concurrence entraînent la migration des jets entre 2010 et 2013, portant le nombre d'avions d'affaires en Suisse à 298 à la fin de 2013.

Malgré diverses interventions, la Division principale de la TVA n'a présenté en 2013 aucun nouveau projet relatif aux informations sectorielles du transport aérien. Le Tribunal fédéral a toutefois estimé qu'un échange de prestations entre personnes proches était également possible et que ces prestations servaient à des fins privées ou non. La décision du Tribunal a précisé qu'il n'incombait pas au bénéficiaire

VBS entschieden wurde, dass ein ziviles Flugfeld mit militärischer Nutzung die Grundlage für zukünftigen Flugbetrieb sein soll.

Mehr Einschränkungen für Helikopter

Auch 2013 war für die schweizerische Helikopterbranche gezeichnet von zahlreichen neuen Regulierungen und Einschränkungen. Trotz der Unterstützung der AEROSUISSE konnten nicht alle Anliegen der Swiss Helicopter Association (SHA) in der neuen Aussenlandeverordnung verwirklicht werden. Die neue Aussenlandeverordnung ist am 1. September 2014 in Kraft getreten. Nicht nachvollziehbar waren für die SHA die Einschränkungen für Aussenlandungen in den Flachmooren.

Wird künftig für diese Flüge eine Bewilligung erforderlich, so ist davon auszugehen, dass die Holzbringung am Rande von Flachmooren nur noch terrestrisch ausgeführt wird. Holz wird nicht mehr aus dem Wald geflogen, sondern übers Moor gezogen. Der Aufwand für Flugbetriebsunternehmen, eine Bewilligung einzuholen, macht die Holzbringung in Flachmooren finanziell un interessant. Künftig müssen für eine

d'une société propriétaire d'avions ne donnait pas lieu à une réduction de la déduction de l'impôt préalable.

La création de Flugplatz Dübendorf AG est importante pour l'aviation d'affaires. Cette société d'exploitation souhaite pérenniser les opérations aériennes à Dübendorf depuis que le DDPS a pour sa part décidé que le futur fonctionnement du site pourrait être celui d'un aérodrome civil à usage partiellement militaire.

Davantage de limitations pour les hélicoptères

2013 a également été synonyme de nombreuses nouvelles réglementations et limitations pour le secteur suisse des hélicoptères. Malgré les efforts d'AEROSUISSE, toutes les revendications de la Swiss Helicopter Association (SHA) n'ont pas pu être prises en compte dans la nouvelle ordonnance sur les atterrissages en campagne. La nouvelle ordonnance sur les atterrissages en campagne est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2014. La SHA n'a pas compris des limitations imposées aux atterrissages en zones de bas marais. Si ces vols nécessitent à l'avenir une autorisation, il y a fort à parier que le transport de bois aux abords des bas marais ne se



Transporte verteuert und verkompliziert. Konsequenz ist, dass

Zwangsruhestand für Heli-Piloten?

ausweicht, insbesondere auf eine Lösung, welche nicht bewilligt werden muss. Grundsätzlich stellt sich die SHA auf den Standpunkt, dass der «Abdruck» eines Helikopters, welcher in einer Moorwiese landet, gegenüber einem Traktor, der durch diese Wiese fährt, massiv kleiner ist. Die Belastung bei Arbeiten mit dem Helikopter in sensitiven Gebieten ist zeitlich massiv kleiner. Bei vielen Einsätzen ist der Helikopter durch die Geschwindigkeit und die Effizienz ökologisch und ökonomisch die beste Lösung. Die SHA ist überzeugt, dass durch die Einschränkung der Aussenlandemöglichkeiten die beste Lösung für einen Transport oft verhindert wird.

Hingegen zeichnet sich in der Diskussion um Gebirgslandeplätze eine Lösung ab. Dank mehreren Interventionen der SHA bei Bundesrätin Leuthard und beim BAZL sowie einer Studie, welche die Bedeutung der Gebirgslandeplätze für die ganzjährige Aufrechterhaltung einer hochstehenden Helikopterinfrastruktur zur Versorgung der Berggebiete aufzeigt, geht die SHA davon aus, dass die Überprüfung des Netzes der Gebirgslandeplätze ohne Schliessung von Gebirgslandeplätzen über die Bühne gehen wird.

Schliesslich intensivierte die SHA seine Bemühungen, die EASA-Regulierung zur Herabsetzung des maximalen Pilotenalters von 65 auf 60 Jahre zu verhindern. Für die SHA muss das Mass für gesetzliche Grenzen, bis zu welcher man eine Tätigkeit ausüben kann, die körperliche und geistige Fähigkeit sein, nicht das Alter. Diesen Zwangsruhestand zu verhindern wird auch 2014 eine zentrale Herausforderung für die SHA sein.

fera plus que par voie terrestre: le bois ne sera plus déplacé montagne. Grâce à plusieurs interventions de la SHA auprès hors de la forêt par hélicoptère mais tracté sur les prairies de la Conseillère fédérale Doris Leuthard et de l'OFAC ainsi marécageuses. La complication que représente la demande qu'à une étude montrant l'importance des places d'atterrissement pour les exploitants aériens supprime l'intérêt sage en montagne pour l'entretien pendant toute l'année financière du transport du bois en zone de bas marais. À l'avantage d'une infrastructure de qualité permettant aux hélicoptères de faire plus de déplacements dans ces zones. Les missions de transport doivent être réalisées dans ces zones de montagne sans affecter les agriculteurs qui ont recours à un moyen de transport moins coûteux et plus rapide.

nettement moins écologique, en particulier à une solution qui n'exige pas une demande d'autorisation. La SHA estime que «l'empreinte» d'un hélicoptère se posant sur une prairie marécageuse est nettement moins visible que celle d'un tracteur devant la traverser. Les nuisances accompagnant les travaux effectués par hélicoptère en zones sensibles sont beaucoup moins longues. Dans bien des cas, le recours à l'hélicoptère, rapide et efficace, est la meilleure solution sur le plan écologique et économique. La SHA est persuadée que la limitation des possibilités d'atterrissement en campagne empêche souvent d'opter pour la meilleure solution de transport. En revanche, un compromis s'est dessiné pour les places d'atterrissement en

Retraite obligatoire pour les pilotes d'hélicoptères ?

La SHA a redoublé d'efforts pour éviter la réglementation de l'AESA visant à abaisser l'âge de la retraite maximale de 65 à 60 ans. Pour la SHA, les limitations juridiques concernant la capacité d'exercer une activité doivent reposer sur les performances physiques et mentales et non sur l'âge. Éviter cette retraite obligatoire sera encore l'un des principaux objectifs de la SHA en 2014.



Stefan Conrad



Flughäfen und Flugplätze

Unterschiedliche Verkehrsentwicklung

Auch 2013 setzte sich das Passagierwachstum an den Schweizer Flughäfen fort. Mit knapp 45,7 Millionen Passagieren (Vorjahr 44,6 Millionen) wurde ein neues Allzeithoch erreicht. Die zusätzlichen Passagiere verteilten sich auf die drei Landesflughäfen, wobei der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg mit knapp zehn Prozent die höchste Steigerungsrate des Passagieraufkommens aufweist. Die Regionalflughäfen hingegen müssen einen zum Teil drastischen Passagierrückgang bis zu knapp 25 Prozent hinnehmen. Die Flugbewegungen entwickeln sich an allen Schweizer Landes- und Regionalflughäfen rückläufig, was den Trend zu einer besseren Auslastung der Flüge sowie dem Einsatz von grösseren Flugzeugen bestätigt.

Flughäfen investieren in ihre Infrastrukturen

Flughäfen stellen bedeutende Infrastrukturen zur Verfügung und leisten damit einen massgeblichen Beitrag an die Mobilität von Personen und Gütern. Die Flughäfen investierten auch 2013 in ihre Infrastrukturen. So setzte der Flughafen Zürich

die im Jahr 2010 begonnene Sanierung und Aufwertung des Terminals 2 fort und begann mit dem Bau weiterer Flugzeugstandplätze und mit der Sanierung der Vorfahrten im Abflug- und Ankunftsreich.

Genève Aéroport hat allein 121 Millionen Franken in Infrastrukturen investiert. Die Investitionen umfassen auch die Vorbereitung der Fläche für den «Aile Est», der den alten Terminal für Grossraum-Flugzeuge ersetzen wird, die Errichtung einer neuen Verteilanlage für Enteisungsmittel, Wasser und Treibstoff sowie die Installation zahlreicher Solarzellen.

Am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg wurde die neue Euro Airport Skyview Lounge eingeweiht und der Grundstein für das neue Cargo Terminal in der Zone 4 gelegt. In das neue Cargo Terminal hat der EuroAirport als alleiniger Träger über 40 Millionen Euro investiert. Zudem wurde das erste Mitwirkungsverfahren der Öffentlichkeit zum Projekt des neuen Bahnanschlusses des EuroAirport durchgeführt. Der Bahnanschluss soll zwischen 2018 und 2020 fertig gestellt sein. Er verbessert nicht nur die Erreichbarkeit des Flughafens für Passagiere und Mitarbeitende, sondern trägt auch zur Entwicklung des Dreiecks am Oberrhein bei, indem die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens gestärkt wird.

Aéroports et aérodromes

Évolution contrastée du trafic

La croissance du nombre de passagers s'est encore confirmée en 2013 dans les aéroports suisses. Avec près de 45,7 millions de passagers (contre 44,6 millions en 2012), un nouveau record absolu a été battu. Les passagers supplémentaires sont répartis sur les trois aéroports nationaux, l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg affichant la plus grande progression avec une augmentation de près de 10% du trafic passagers. Les aérodromes régionaux, en revanche, accusent un recul parfois sévère du nombre de passagers allant jusqu'à 25%.

Les mouvements aériens ont diminué dans tous les aéroports nationaux et régionaux du pays, ce qui confirme la tendance à un meilleur coefficient d'occupation et à l'utilisation d'avions de plus grande capacité.

Les aéroports investissent dans leurs infrastructures

Les aéroports offrent des infrastructures conséquentes et contribuent ainsi largement à la mobilité des personnes et des

biens. Ils ont de nouveau investi dans leurs infrastructures en 2013. L'aéroport de Zurich a poursuivi la rénovation et la valorisation du Terminal 2 entamées en 2010 et entrepris la construction de nouvelles places de stationnement pour avions ainsi que la rénovation des zones de passage au niveau des départs et des arrivées.

Genève Aéroport a investi à lui seul 121 millions de francs dans ses infrastructures. Les investissements couvrent également la préparation des espaces de «l'Aile Est» appelée à remplacer l'ancien terminal des gros porteurs, la construction d'une nouvelle installation de distribution de dégivrant, eau et carburant ainsi que l'installation de nombreux panneaux solaires.

L'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg a inauguré la nouvelle EuroAirport Skyview Lounge et posé la première pierre du nouveau terminal de fret dans la zone 4. Investisseur unique, l'EuroAirport a injecté plus de 40 millions d'euros dans le nouveau terminal de fret. La première procédure de participation publique relative au nouveau projet de raccordement ferroviaire de l'EuroAirport a également eu lieu. Le raccordement devrait intervenir entre 2018 et 2020. Il facilitera l'accès de



Schutz vor Fluglärm wird ernst genommen

Der Bau der neuen, geschlossenen Schallschutzhalle am Flughafen Zürich wurde fortgesetzt. Die neue Schallschutzhalle wird Mitte 2014 in Betrieb genommen und erlaubt Standläufe benötigte Rechts- und Planungssicherheit ein.

von grossen Langstreckenflugzeugen bis zum Typ Boeing 747-800. Anfang Dezember 2013 wurde das von der Flughafen

Zürich AG erarbeitete Schutzkonzept Süd vom BAZL genehmigt. Lärmexponierte Wohnliegenschaften unter dem Südanschlag der Piste 34 sollen mit einem automatischen Schliessmechanismus für die Schlafzimmerfenster ausgerüstet werden. Genève Aéroport hat sein Schallschutzprogramm in den Anrainergemeinden fortgesetzt. Somit wurden mehr als 3000 Wohnungen in der Schweiz und in Frankreich für insgesamt 45 Millionen Franken schallisoliert.

Seit Sommerflugplan 2014 sind am EuroAirport laute Flugzeuge in den sensiblen Nachtstunden und an Sonntagen und Feiertagen verboten. So wird die Lärmschutzpolitik des EuroAirport konsequent fortgeführt.

Staatsvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz

Das Schweizer Parlament hat im Jahr 2013 den Staatsvertrag zur Beilegung des Fluglärmkonflikts zwischen Deutschland und

der Schweiz genehmigt. In Deutschland hingegen wurde der Ratifizierungsprozess sistiert. AEROSUISSE setzt sich weiterhin für den Staatsvertrag und damit auch für die dringend benötigte Rechts- und Planungssicherheit ein.

Flugbetriebsgebühren

Die Flughäfen müssen ihre Betriebs- und Kapitalkosten über die Flughafengebühren decken. Die entsprechende Verordnung sieht vor, dass Betreiber und Nutzer der Flughafeninfrastrukturen die Gebühren auf dem Verhandlungsweg festsetzen. Trotz intensiver Gespräche konnte zwischen den Verhandlungspartnern am Flughafen Zürich keine Einigung erzielt werden. Die Flughafen Zürich AG hat daraufhin dem BAZL einen Vorschlag zur Festsetzung der Gebühren eingebracht. Das BAZL hat die entsprechende Verfügung erlassen, gegen die verschiedene Fluggesellschaften Beschwerde eingebracht haben.

Am Genève Aéroport wurden die Verhandlungen mit den Nutzern im Jahr 2013 abgeschlossen und erlauben somit eine gesamthafte Anpassung der Flugbetriebsgebühren (ausser den Frachtgebühren) per 1. April 2014.

l'aéroport aux passagers et au personnel et contribuera par ailleurs au développement de la région des Trois Frontières dans le Rhin Supérieur en renforçant la compétitivité de l'aéroport.

À l'EuroAirport, les avions bruyants sont interdits pendant les heures sensibles de la nuit, les dimanches et les jours de fête depuis l'entrée en vigueur du programme de vol de l'été 2014. L'aéroport poursuit ainsi résolument sa politique de protection antibruit.

La protection contre les nuisances sonores aériennes est prise au sérieux

La construction d'un nouveau hangar fermé et insonorisé a été entamée à l'aéroport de Zurich. Le nouveau bâtiment sera utilisé à partir de mi-2014 et permettra aux gros porteurs de long-courriers d'une envergure allant jusqu'à celle du Boeing 747-800 de réaliser leurs essais moteurs. Le plan antibruit sud conçu par l'aéroport de Zurich a été approuvé début décembre 2013 par l'OFAC. Les immeubles des communes riveraines exposées au bruit au sud de la piste 34 seront équipés d'un mécanisme de fermeture automatique destiné aux fenêtres des chambres à coucher.

Genève Aéroport a poursuivi son programme de protection sonore dans les communes voisines. Plus de 3000 appartements en Suisse et en France ont été isolés contre le bruit pour un montant global de 45 millions de francs.

Traité entre l'Allemagne et la Suisse

En 2013, le Parlement suisse a approuvé le traité visant à régler le conflit entre la Suisse et l'Allemagne au sujet des nuisances sonores aériennes. En Allemagne, le processus de ratification a toutefois été suspendu. AEROSUISSE continue à défendre le traité et la sécurité qu'il doit urgentement apporter sur le plan juridique comme en matière de planification.

Redevances aéronautiques

Les aéroports utilisent les redevances aéronautiques pour financer leurs coûts d'exploitation et de capital. L'ordonnance y relative prévoit que ces redevances soient déterminées d'un commun accord par l'exploitant et l'utilisateur des infrastructures aéroportuaires, or aucun terrain d'entente n'a pu être trouvé malgré des négociations approfondies. Flughafen



Neue Regelungen für Wareneinfuhr im Reiseverkehr

2013 führte die Oberzolldirektion eine Anhörung zu neuen Regelungen für die Wareneinfuhr im Reiseverkehr durch. Die Teilrevision verschiedener Verordnungen sieht neu auch den Einbezug des Wertes von zollfreien alkoholischen Getränken und Tabakwaren in die Berechnung der Wertfreiengrenze bei der Wareneinfuhr im Reiseverkehr vor. AEROSUISSE befürchtet, dass die Einkäufe in den erst im Juni 2011 errichteten Arrival Duty Free Verkaufsstellen an Flughäfen zurückgehen und hat sich deshalb gegen diese Regelung der Teilrevision ausgesprochen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Rahmenbedingungen für das Arrival Duty Free bereits drei Jahre nachdem der Bundesrat das Arrival Duty Free in Zollfreiläden auf Flughäfen in Kraft gesetzt hat, nun grundsätzlich geändert werden sollen. Dies entspricht nicht dem politischen Willen des Parlaments, führt zu Ertragseinbussen bei Flughäfen und Fluggesellschaften, schwächt damit die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt und setzt möglicherweise die neu geschaffenen Arbeitsplätze aufs Spiel. Der Bundesrat hat die Bedenken der Luftfahrt zur Kenntnis genommen, jedoch dennoch die geplanten Verordnungsänderungen per 1. Juli 2014 in Kraft gesetzt. Die AEROSUISSE bedauert dies.

Revidiertes Zollgesetz birgt negative Folgen

Der Bund führt derzeit die Teilrevision des Zollgesetzes durch. Die AEROSUISSE befürchtet, dass die angestrebten Gesetzesänderungen aufgrund der finanziellen und administrativen Folgen negative Auswirkungen auf das Duty-Free-Geschäft sowie das Luftfrachtgeschäft an Flughäfen haben können. So sollen auch die Einlagerung und die Ausfuhr von inländischen Waren in Zolllagern neu geregelt werden. Der Bundesrat hat die Bedenken der AEROSUISSE und weiteren Wirtschaftsverbänden zur Kenntnis genommen. Bezuglich Zolllager soll mit der Wirtschaft eine gangbare Lösung gesucht werden. Bei der rechtlichen Ausgestaltung transparenter Rahmenbedingungen soll den Anliegen der Wirtschaft gebührend Rechnung getragen werden. Erste Lösungsvorschläge wurden zwischen Oberzolldirektion und der Wirtschaft diskutiert. Das Eidgenössische Finanzdepartement entscheidet über das weitere Vorgehen.

ICAO-Zertifikation für weitere Flugplätze

Mittlerweile sind die Sicherheitsprozesse auf den Flugplätzen Samedan (6. Februar 2013), Les Eplatures (21. Februar 2013), Birrfeld (3. April 2014) und Fribourg-Ecuvillens (15. Mai 2014) gemäss den Anforderungen der Internationa-

Zürich AG a conséquemment transmis à l'OFAC un modèle de fixation des redevances. L'OFAC a rendu une décision favorable contre laquelle diverses compagnies aériennes ont formé un recours.

À Genève Aéroport, les négociations avec les utilisateurs ont pris fin en 2013 et permis un ajustement global des redevances (à l'exception des redevances de fret) au 1er avril 2014.

Nouvelles dispositions concernant l'importation de marchandises liée au trafic de voyageurs

En 2013, la Direction générale des douanes a réalisé un audit sur les nouvelles dispositions concernant l'importation de marchandises liée au trafic de voyageurs. La révision partielle de diverses ordonnances prévoit la prise en considération de la valeur des boissons alcoolisées hors taxe et de produits à base de tabac dans le calcul de la franchise-valeur lors de l'importation de marchandises liée au trafic de voyageurs.

AEROSUISSE craint que les achats effectués dans les points de vente Arrival Duty Free aéroportuaires - dont la création ne remonte qu'à juin 2011 - n'enregistrent un recul et s'est

donc opposée à cette disposition de la révision partielle. La Fédération ne comprend pas pourquoi les conditions-cadres de l'Arrival Duty Free devraient déjà être modifiées trois ans après que le Conseil fédéral ait donné son feu vert aux ventes hors taxe à l'arrivée dans les boutiques aéroportuaires. Cette disposition ne correspond pas à la volonté politique du Parlement. Elle entraîne des pertes de recettes pour les aéroports et les compagnies aériennes, affaiblissant ainsi la compétitivité du transport aérien suisse et remet possiblement en question les nouveaux emplois créés. Le Conseil fédéral a pris acte des préoccupations du transport aérien mais pourtant adopté les modifications de l'ordonnance en l'état le 1er juillet 2014, au regret d'AEROSUISSE

La révision de la loi sur les douanes peut être lourde de conséquences

La Confédération procède actuellement à une révision partielle de la loi sur les douanes (LD). AEROSUISSE craint que les modifications escomptées induisent de nouvelles charges administratives et financières néfastes pour le marché hors-taxe et le fret dans les aéroports. L'entreposage et l'exportation



len Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) geprüft worden. Damit **GNSS-Anflüge für Flugplätze wichtig**

sind nun alle konzessionierten Flugplätze sowie St. Gallen-Altenrhein im Besitz des entsprechenden Zertifikats des BAZL. Am 30. September 2013 wurde das zivile Betriebsreglement für den Sichtflugverkehr auf dem Militärflugplatz Payerne nehmigt. Dieses legt die Grundsätze für die zivile Nutzung des Flugplatzes fest, namentlich den An- und Abflug und die Öffnungszeiten. Das Betriebsreglement entspricht den geltenden internationalen Vorschriften für zivile Flugplätze.

Nach einer öffentlichen Mitwirkung hat der Bundesrat die Objektblätter für die Flugplätze Winterthur, Schänis und Lodorino zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) am 20. November 2013 verabschiedet. In Lodorino wird der bestehende Heli-

port mit dem ehemaligen Militärflugplatz zusammengelegt. Die bestehenden Objektblätter für Zweisimmen und Fricktal-Schupfart wurden geringfügig angepasst. Das Objektblatt für den Flugplatz Locarno ist Gegenstand weiterer Absprachen.

Das Gesuch des Flughafens Bern-Belp für einen satellitengestützten Anflug von Süden wurde am 9. Januar 2014, das

Gesuch für eine Plangenehmigung für die vierte Ausbauetappe Ende Januar 2014 öffentlich aufgelegt.

de marchandises indigènes dans les entrepôts douaniers sont appelés à évoluer. Le Conseil fédéral a pris acte des réflexions d'AEROSUISSE et d'autres associations économiques. Une solution viable concernant les entrepôts douaniers doit être trouvée avec les milieux économiques. Les préoccupations du département fédéral des finances décide de la marche à suivre.

Certification OACI pour de nouveaux aérodromes

Les processus de sécurité ont été vérifiés, conformément aux exigences de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dans les aérodromes de Samedan (6 février 2013), Les Éplatures (21 février 2013), Birrfeld (3 avril 2014) et Fribourg-Écuveillens (15 mai 2014). Tous les aérodromes bénéfice d'une concession ainsi que Saint-Gall-Altenrhein détiennent à présent le certificat OFAC en attestant.

Le 30 septembre 2013, l'OFAC a approuvé le règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » de l'aérodrome mili-

Im Hinblick auf die Zulassung von IFR-Verkehr im unkontrollierten Luftraum der Klasse G hat das BAZL ein Konzept erarbeitet, das für die Durchführung eines Pilotversuchs auf dem Flugplatz Grenchen weitergegeben wurde. Nach erfolgreicher Testphase steht dieses Konzept auch weiteren Flugplätzen zur Prüfung und gegebenenfalls zur Einführung offen. Auf dem Flugplatz Buochs fand am 6. März 2014 der erste satellitengestützte Anflug mit einem Pilatus PC-12 statt. Für die Pilatus-

werke ist das GNSS-Anflugverfahren (Global Navigation Satellite System) von grosser Wichtigkeit, kann doch der Flugplatz Buochs damit künftig auch bei Instrumentenflugbedingungen sicher erreicht werden.

Kurz vor Jahresende 2013 entschied das Bundesverwaltungsgericht im Falle der Beschwerde gegen die vom BAZL erlassene Richtlinie zur Anwendung des Prior Permission Required (PPR)-Konzepts Nichteintreten. In der Sache selbst fällte das Gericht kein Urteil, sondern hielt fest, dass das BAZL eine anfechtbare Verfügung erlassen müsse, wenn die Flugplatzhalter die Richtlinie nicht befolgten.

taire de Payerne. Ce règlement définit les conditions d'exploitation de l'activité civile, notamment l'accès à l'aérodrome et les horaires d'ouverture. Il satisfait aux normes aéronautiques internationales en vigueur pour tout aérodrome civil.

Au terme d'une procédure de participation publique, le Conseil fédéral a approuvé le 20 novembre 2013 les fiches du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) des aérodromes de Lodorino, Winterthur et Schänis. À Lodorino, l'héliport existant sera regroupé avec l'ancien aérodrome militaire. Les fiches PSIA en vigueur pour Zweisimmen et Fricktal-Schupfart ont été légèrement adaptées. La fiche de l'aérodrome de Locarno fait l'objet de débats complémentaires.

La requête de l'aéroport de Berne-Belp en vue d'une approche par le sud guidée par satellites a été mise à l'enquête publique le 9 janvier 2014 et la requête en vue d'une approbation des plans pour la quatrième étape des travaux d'extension, fin janvier 2014.

Importance des approches GNSS pour les aérodromes

Dans la perspective de l'autorisation du trafic IFR dans l'espace aérien non contrôlé de classe G, l'OFAC a élaboré un concept



Neue Flugsicherungslösungen gesucht

Die erste Teilrevision des Luftfahrtgesetzes (LFG) hat die Quersubventionierung der Flugsicherungsdienste zwischen Regional- und Landesflughäfen auf Ende 2015 aufgehoben. Die Finanzierungsverantwortung soll neu auf die Flugplatzhalter übergehen. Die Sistierung der zweiten Teilrevision des LFG bewirkt, dass die flankierenden Massnahmen zur Herabsetzung der Kosten für die An- und Abflugsicherung auf Regionalflugplätzen nicht auf den ursprünglich vorgesehenen Zeitpunkt eingeführt werden können. Daher werden gemeinsam Lösungen erarbeitet werden müssen, wie die Flugsicherung für die Regionalflugplätze finanziell tragbar organisiert werden kann.

ensuite utilisé pour un programme d'essai à l'aérodrome de **Recherche de nouvelles solutions pour la navigation aérienne** Granges. La phase test ayant fait ses preuves, ce concept peut

désormais être proposé à d'autres aérodromes pour des essais, suivis le cas échéant par une installation. L'aérodrome de Buochs a procédé le 6 mars 2014 à la première approche guidée par satellite d'un Pilatus PC-12. La procédure d'approche GNSS (Global Navigation Satellite System) est primordiale pour Pilatus Aircraft car elle permettra à l'avenir d'atteindre l'aérodrome de Buochs en toute sécurité en conditions de vol

La première révision partielle de la loi sur l'aviation prévoyait pour fin 2015 la suppression des subventions croisées des services de navigation aérienne entre aéroports régionaux et dédiée par satellite d'un Pilatus PC-12. La procédure d'approche nationaux. La responsabilité du financement aurait alors été transférée à l'exploitant aéroportuaire. Le gel de la seconde révision partielle de la LA entraîne le report de l'application des mesures d'accompagnement visant à réduire les coûts de la navigation aérienne lors des décollages et atterrissages dans les aérodromes régionaux. Des solutions consensuelles devront être trouvées pour viabiliser le futur financement de la navigation aérienne dans les aérodromes régionaux.

Peu avant la fin de l'année 2013, le Tribunal administratif fédéral a décidé de ne pas entrer en matière concernant le recours contre les directives édictées par l'OFAC sur l'utilisation du concept de Prior Permission Required (PPR). Le Tribunal n'a pas tranché directement mais a souligné que l'OFAC devait prendre une décision sujette à recours pour le cas où les exploitants d'aérodromes ne suivraient pas les directives.



Claudio Lasagni



Luft- und Raumfahrtindustrie

Schweizer Firmen behaupten sich gut

Das Motto des Jahres 2013 lautete: «Die sich abzeichnende Trendumkehr des europäischen regulatorischen Unsinns muss täglich neu und hart erkämpft werden!»

Die durch die Finanzkrise 2008 weltweit und in Europa ausgelösten Verwerfungen haben sich 2013 etwas beruhigt. Niemand weiß jedoch, ob diese Beruhigung von Dauer ist. Die schweizerische Wirtschaft hat sich im europäischen Vergleich recht gut behauptet und die Mitglieder des Schweizerischen Verbandes Flugtechnischer Betriebe (SVFB) haben das Jahr mehrheitlich erfolgreich gemeistert. Insbesondere das Gründungsmitglied Pilatus Flugzeugwerke AG glänzte mit einem sehr guten Jahresabschluss und setzt am 1. August 2014 mit dem Rollout des PC-24 zu einem neuerlichen Höhenflug an.

Innovation auch in schwierigen Zeiten und bei widrigen Umständen zum Erfolg führen.

Regulatorischer Druck hält nach wie vor an

Weit und steil ist der Weg zu einer tragbaren, vernünftigen und den realen Verhältnissen angepassten Bürokratie in der Luftfahrt. Der regulatorische Druck auf die Aviatik und die Wartungsbetriebe ist nach wie vor hoch. Die Flut der technischen Erlasse seitens der EASA hat nicht abgenommen. Immerhin verschob sich der Schwerpunkt neuer Verordnungen von den Wartungsbetrieben, die als erste in den «Genuss» der EASA-Gesetzgebung kamen, schwerpunktmäig in andere Bereiche. Damit sind neu vor allem die Themen Flugplätze, Flugbetriebe, Flugschulen und Flugsicherungsdienste gefordert. Kein wahrer Fortschritt. Für den SVFB, nicht aber für die AEROSUISSE-Mitglieder, hat die Masse der zu bearbeitenden Gesetze aus der EASA-Pipeline dadurch geringfügig abgenommen. Doch mit einem Gesetzgebungsansatz pro Woche ist die regulatorische Flut nach wie vor erdrückend. Änderungen der Basis-Gesetzgebung der EU können vom Standardisations-Gremium (SSCC) nicht erwartet werden, trotzdem gilt: «Entweder man sitzt am Tisch oder ist Teil des Menus». Daher ist der SVFB wir nach wie vor im SCCC vertreten.

Industrie aéronautique et aérospatiale

Les entreprises suisses se défendent bien

Le mot d'ordre de l'année 2013 était le suivant: «L'inversion de tendance qui s'annonce sur le front de la surréglementation doit être encouragée au quotidien par tous les moyens!».

Les brèches provoquées en Europe et dans le monde par la crise financière de 2008 se sont un peu colmatées en 2013. Personne ne sait toutefois si cette accalmie sera de longue durée. L'économie suisse s'en est très bien sortie en comparaison européenne et les membres de l'Association suisse des entreprises aérotechniques (ASEA) ont majoritairement été récompensés de leurs efforts. Pilatus Aircraft, membre fondateur, a brillamment tiré son épingle du jeu: l'entreprise boucle son exercice en beauté et prévoit une nouvelle envolée consécutive au rollout du PC-24 le 1er août 2014. Ce constat réjouissant prouve que l'audace, la ténacité, l'endurance et

l'innovation mènent au succès, même dans des temps difficiles et des conditions adverses.

La pression réglementaire perdure

Le chemin menant à une gestion aérienne acceptable, raisonnable et adaptée à la réalité du terrain est long et escarpé. La pression réglementaire exercée sur l'aéronautique et les entreprises de maintenance est toujours aussi forte. Le flot de normes techniques édictées par l'AESA ne tarit pas. Le fardeau des nouvelles ordonnances s'est toutefois déplacé des entreprises de maintenance – premières «bénéficiaires» de la législation de l'AESA – vers d'autres domaines. Les nouveaux visés sont désormais les aérodromes, les exploitants aériens, les écoles de pilotage et les services de la navigation aérienne, ce qui ne constitue par un véritable progrès. Pour l'ASEA – et non pour les membres d'AEROSUISSE – le déluge de lois à réviser déversé par le pipeline de l'AESA s'est un peu apaisé. Mais avec un projet de réglementation par semaine, la règlemente est toujours aussi aigüe. On ne peut pas s'attendre à des modifications de la législation de base de l'UE par le comité de standardisation (SSCC). Il n'en demeure pas moins vrai



Ziel: eine zweckmässige Regulierung

Mit allen anderen Betroffenen pflegt der SVFB auch mit dem Support der AEROSUISSE einen regen Austausch. Der formelle Kontakt mit Vertretern des BAZL und den Verbänden liefert das Inventar der zukünftig angestrebten Änderungen. Wie der Direktor des BAZL während des AEROSUISSE-Forums der Luftfahrt und bei anderen Gelegenheiten immer wieder betont, unterstützt er das Streben nach zweckmässiger Regulierung. Gemeinsam mit der AEROSUISSE bearbeitet der SVFB zahlreiche Dossiers und sucht nach akzeptablen Lösungen. Die gemeinsame Verbands-Datenbank zur übergreifenden Sammlung aller Dossier wird um so mehr Wirkung entfalten, je vollständiger sie wird.

Die wiederholte Verschiebung der Teilrevision II des Luftfahrtgesetzes begrüsst die Industrie. Dadurch konnte die Luftfahrt- politik, welche Grundlage für die Gesetzesrevision ist, im Sinne der Betroffenen formuliert werden. Die Endfassung muss die Teilrevision Luftfahrtgesetz II im Sinne der Branche positiv beeinflussen.

que «soit l'on s'assoit à table, soit l'on est inscrit au menu». L'ASEA continue donc à être représentée au sein du SSCC.

Le thème du financement spécial du transport aérien a progressé par rapport à l'année précédente et peut encore se développer.

Objectif: une réglementation adéquate

Avec le soutien d'AEROSUISSE, l'ASEA entretient des contacts étroits avec l'ensemble des parties concernées. Le dialogue formel avec les représentants de l'OFAC et des associations fournit l'inventaire des modifications à apporter à l'avenir. Lors du Forum de l'aéronautique et de l'aérospatiale d'AEROSUISSE et à d'autres occasions, le directeur de l'OFAC s'est déclaré favorable à l'avènement d'une réglementation adaptée. L'ASEA traite de nombreux dossiers et cherche des solutions acceptables aux côtés d'AEROSUISSE. Plus leur banque de données commune permettant de regrouper des dossiers sera étoffée, plus elle sera efficace. Le secteur a accueilli favorablement le nouveau report de la révision partielle II de la loi sur l'aviation. La politique aéronautique, pilier de la révision, a ainsi pu être reformulée dans l'intérêt des parties concernées. Sa version finale devrait exercer une influence positive pour le secteur sur la révision partielle II de la loi sur l'aviation.

Spezialfinanzierung

Das Thema Spezialfinanzierung hat sich gegenüber dem letzten Jahr positiv entwickelt und ist weiter ausbaufähig. Die Zusammenarbeit mit anderen in der AEROSUISSE vereint Verbänden im Projekt «Besser Regulieren» soll nicht schlagwort bleiben. Dieses Projekt kann einen tatsächlichen und spürbaren Fortschritt in der Schweiz und, in Zusammenarbeit mit den europäischen Nachbarverbänden, auch in Europa bewirken.

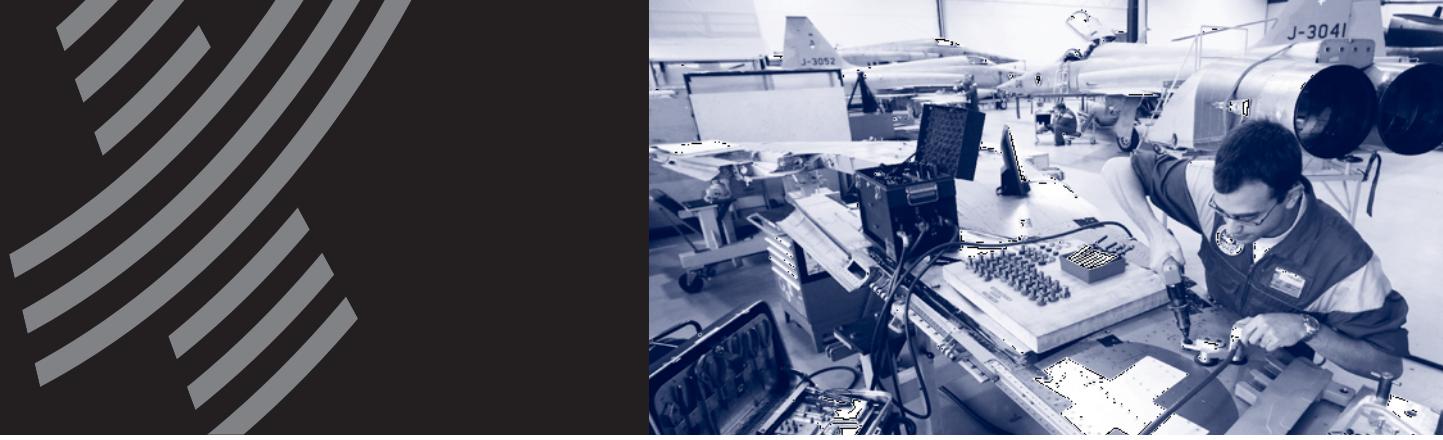
Der Kampf um eine bessere Regulation erfordert viel Zeit, Geduld, Ausdauer und Mittel. Er kann nur mit Hilfe aller AEROSUISSE-Mitglieder weitergeführt werden, wenn er erfolgreich sein soll: Und es gibt keine Alternative. Wir brauchen die volle Unterstützung und einen langen Atem aller Beteiligten, auch in Zukunft.

Erfolgreiche ESA-Missionen mit Schweizer Beteiligung

Die Schweizer Beteiligung an den Programmen und Projekten der europäischen Raumfahrtorganisation ESA bildet seit Jahrzehnten eine verlässliche Grundlage gleichermaßen für die

Missions réussies de l'ASE avec la participation de la Suisse

La participation de la Suisse aux programmes et projets de l'Agence spatiale européenne (ASE) est depuis des décennies



Nutzer wie auch für die Raumfahrtindustrie. Als Zulieferer sinken. Im kommenden Jahrzehnt soll dann eine neue Raketenwagen Schweizer Raumfahrtunternehmen auch 2013 mass-tengeneration, die Ariane 6, folgen. 2014 sind von einer Kon-

geblich an den Erfolgen der europäischen Raumfahrt beteiligt. ferenz der europäischen Raumfahrtminister Entscheidungen Erfolgreiche ESA-Missionen mit Schweizer Beteiligung, die im zur Zukunft des europäischen Trägerraketenprogramms zu vergangenen Jahr gestartet wurden, sind beispielsweise das erwarten, die auch für die Schweizer Industrie richtungswei-

Weltraumteleskop Gaia, oder Swarm, eine Satellitenkonstellation

tion zur Erforschung der Magnetosphäre. Auch am Alphasat, einem neuen grossen und sehr leistungsfähigen Telekommunikationssatelliten hat die Schweizer Industrie mitgewirkt.

Einen grossen Teil ihrer Umsätze erwirtschaftet die Schweizer Raumfahrtindustrie mit Baugruppen für die europäischen Trägerraketen Ariane 5 und Vega. Eine Reihe erfolgreicher Starts halfen, die weltweit führende Position im sich verschärfenden globalen Wettbewerb zu behaupten. Wie wichtig die Raumfahrt für den Technologiestandort Schweiz ist, betonte auch Bundesrat und Raumfahrtminister Johann Schneider-Ammann am AEROSUISSE-Forum der Luft- und Raumfahrt in Luzern.

Um die Marktführerschaft der Ariane bei den kommerziellen Satellitenstarts auch in Zukunft zu sichern, plant Europa eine Weiterentwicklung in zwei Stufen: Zunächst soll die Ariane 5 weiterentwickelt werden, damit sie grössere und schwerere Satelliten ins All bringen kann, gleichzeitig sollen die Kosten

un gage de fiabilité, à la fois pour les utilisateurs et pour de satellites commerciaux: Ariane 5 est appelée à évoluer l'industrie aérospatiale. En qualité de fournisseurs, les entre- pour envoyer dans l'espace des satellites plus lourds et plus prises aérospatiales ont encore pris une large part en 2013 volumineux; simultanément, les coûts doivent baisser. Une au succès de l'aérospatiale européenne. Les missions réussies nouvelle génération de fusées devrait apparaître au cours de l'ASE entamées l'an passé et auxquelles la Suisse participe de la prochaine décennie: Ariane 6. Dans le contexte d'une sont par exemple le télescope spatial européen Gaia ainsi concurrence internationale exacerbée, on peut s'attendre en que Swarm, constellation de satellites chargés d'étudier la 2014 à des décisions des ministres européens de l'aérospatiale magnétosphère. L'industrie suisse a également contribué au sur l'avenir du programme de lanceurs européens. Elles seront projet Alphasat, nouveau satellite de télécommunication grand nécessairement déterminantes pour l'industrie suisse. format extrêmement performant.

L'industrie aérospatiale suisse tire une grande partie de son chiffre d'affaires de modules destinés aux lanceurs européens Ariane 5 et Vega. Une série de lancements réussis ont permis d'affirmer notre position de leader mondial face à une concurrence internationale de plus en plus pressante. L'importance de l'aérospatiale pour le pôle technologique suisse a également été soulignée par le Conseiller fédéral Johann Schneider-Ammann, ministre de l'aérospatiale, lors du Forum AEROSUISSE de l'aéronautique et de l'aérospatiale à Lucerne. L'Europe prévoit une stratégie en deux étapes afin de confor-ter la position de leader d'Ariane sur le marché des lancements



Philippe Hauser



General Aviation

Dem GA-BAZL-Forum müssen Taten folgen

Nicht nur für die an unzähligen Fronten kämpfende General Aviation (GA), sondern auch für die Behördenvertreter von BAZL und VBS sowie der AEROSUISSE war das GA-BAZL-Forum eine gute Plattform zum gegenseitigen Austausch von Standpunkten. Das neue Forumskonzept war geprägt von spartenspezifischen Workshops, wo sehr direkt die verschiedenen Sachthemen diskutiert werden konnten. Es gilt nun, die gewonnenen Erkenntnisse umzusetzen. Das Forum wird bei Bedarf wiederholt.

Support für Flugplatz Dübendorf

Weil für die AEROSUISSE seit jeher fest stand, dass der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt nicht als Betreiber kandidieren wird, hat sie sich aber für die Gründung der Flugplatz Dübendorf AG stark gemacht, und somit die wichtigsten Firmen und Verbände der Business- und Leichtaviatik darin vereinigt.

Projekt «Besser Regulieren» auch für GA wichtig

Ausgelöst von den Mitgliedern der GASCO (General Aviation Steering Committee), die Gruppierung innerhalb der AEROSUISSE für die Belange der GA, wurde das Projekt «Besser Regulieren» ins Leben gerufen. Das Projekt, welches sich vor allem gegen die zum Teil groteske Überregulierung im Bereich GA auf nationaler sowie internationaler Ebene einsetzt, wird von der AEROSUISSE auch finanziell unterstützt. Auch das BAZL hat sich wohlwollend zum Projekt geäussert. Nun müssen die Teilprojekte konkretisiert und konzeptionell ausgearbeitet werden.

Mehr GA im LUPO II

Mit Hilfe der AEROSUISSE kann auch die GA ihre Anliegen im Rahmen des zweiten Luftfahrt politischen Berichtes des Bundesrates (LUPO II) direkt einbringen. Es geht der Leichtaviatik vor allem darum, nicht mehr als eine zu unterdrückende Branche der Luftfahrt ohne Daseinsberechtigung dargestellt zu werden, liegt doch der Anfang einer jeden Pilotenkarriere in der Allgemeinen Luftfahrt.

Aviation générale

Les constats du Forum GA-OFAC doivent se traduire en actions

Le Forum OFAC de l'aviation générale s'est révélé une plate-forme efficace d'échanges de points de vue entre l'aviation générale qui lutte sur un nombre incalculable de fronts, les représentants officiels de l'OFAC et du DDPS ainsi qu'AEROSUISSE. Remodelé, ce rassemblement s'est caractérisé par des ateliers spécifiques permettant de débattre très directement de diverses questions techniques. Il s'agit à présent de transposer dans la réalité les constatations faites. Une nouvelle édition du Forum aura lieu si elle s'avère nécessaire.

Soutien à l'aérodrome de Dübendorf

AEROSUISSE a toujours affirmé qu'elle ne se porterait pas candidate à l'exploitation de l'aérodrome. Elle a revanche œuvré en faveur de la création de Flugplatz Dübendorf AG, regroupant les principales entreprises et associations de l'aviation d'affaires et légère.

Le projet de «meilleure réglementation», crucial aussi pour GA

Le projet de «meilleure réglementation» a été lancé à l'initiative des membres du GASCO (General Aviation Steering Committee), groupement interne à AEROSUISSE pour la défense des intérêts de l'aviation générale. Bénéficiant d'un soutien financier de notre fédération, il vise essentiellement à remédier à la surréglementation parfois absurde qui affecte l'aviation générale sur le plan national et international. L'OFAC réserve également un bon accueil au projet. Les solutions partielles doivent à présent se concrétiser après avoir été dûment formalisées.

Plus d'aviation générale dans le rapport sur la politique aéronautique

Avec l'aide d'AEROSUISSE, l'aviation générale peut faire directement valoir ses prétentions dans le cadre du second rapport sur la politique aéronautique du Conseil fédéral. L'objectif de l'aviation légère est avant tout de ne plus être considérée comme le parent pauvre et sans légitimité de l'aéronautique,



Aktive Teilnahme an Vernehmlassungen

Die AEROSUISSE hat sich auch für andere Themen im Bereich der GA förderlich eingesetzt, indem sie zu öffentlichen Vernehmlassungen Stellung bezogen hat. Die wichtigsten Stellungnahmen betrafen die Lockerung des Verbots von Ultraleichtflugzeugen, die Beschränkung der Gebirgslandeplätze, die Verordnung über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung sowie die Ausenlandeverordnung.

Wichtige Kommission Internationales

Um der AEROSUISSE auch im Bereich der GA eine frühzeitige und koordinierte Einflussnahme im Rahmen der internationalen Rechtsetzungsverfahren zu ermöglichen, wurde die Kommission Internationales (K-INT) geschaffen. Sie informiert die AEROSUISSE über die anstehenden Mitwirkungsverfahren auf internationaler Ebene.

mais bien comme le tremplin des carrières de pilotes dans l'aviation générale.

Participation active aux consultations

AEROSUISSE s'est également engagée avec ardeur pour d'autres questions ayant trait à l'aviation générale en prenant position sur des consultations publiques. Les principaux dossiers de synthèses rédigés en 2013 concernent l'assouplissement de l'interdiction des avions ultralégers, le plafonnement des places d'atterrissage en montagne, l'ordonnance sur l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale ainsi que l'ordonnance sur les atterrissages en campagne.

Importante commission Affaires internationales

La commission Affaires internationales a été créée pour permettre à AEROSUISSE d'exercer également une influence précoce et coordonnée sur les procédures législatives internationales relatives à l'aviation générale. Elle informe la fédération des procédures de participation en cours d'élaboration au niveau international.



Daniel Weder



Flugsicherung

Sicherheit, Kapazität und Pünktlichkeit

Die kleinräumige Schweiz braucht eine autonome und kunden-nahe Flugsicherung: Skyguide verpflichtet sich, ihren Kunden die bestmöglichen Dienstleistungen in bewährter Partner-schaft anzubieten. 2013 war bezüglich der operationellen Leistung (Sicherheit, Kapazität und Pünktlichkeit) ein erfreuliches Jahr. Die Wirtschaftlichkeit kommt wegen des erneut gesunkenen Verkehrsaufkommen (-2,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr) hingegen zunehmend unter Druck. Das Sicherheitsniveau war sehr hoch. Im internationalen Vergleich befin-det sich das Sicherheitssystem der Skyguide unter den Top 5 in Europa. 96,5 Prozent aller Flüge wickelte die Schweizer Flugsicherung pünktlich ab. Innerhalb von zehn Jahren hat Skyguide damit die Verspätungen um über 80 Prozent redu-ziert. Dank gezielter Effizienzsteigerung und Kostenreduktio-nen wurden die Flugsicherungsgebühren erneut gesenkt, was der Schweiz unmittelbar nützt.

Investitionen in die Kapazität und das verbesserte Luftraum-management schaffen monetären Wert für die Nutzer des

Luftraums und verbessern die Umweltbilanz des Flugverkehrs im täglichen Betrieb. Deshalb hat Skyguide weiter mit ihren Partnern im CHIPS-Projekt an innovativen Lösungen gearbeitet. Mit dem Virtual Centre Switzerland positioniert sich Skyguide auch international als ein technologisch und operationell führendes Flugsicherungsunternehmen. Das diesem Grossprojekt zugrunde liegende Geschäftsmodell wird zu einem Um-schafft anzubieten. 2013 war bezüglich der operationellen Leistung (Sicherheit, Kapazität und Pünktlichkeit) ein erfreuliches Jahr. Die Wirtschaftlichkeit kommt wegen des erneut gesunkenen Verkehrsaufkommen (-2,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr) hingegen zunehmend unter Druck. Das Sicherheitsniveau war sehr hoch. Im internationalen Vergleich befin-det sich das Sicherheitssystem der Skyguide unter den Top 5 in Europa. 96,5 Prozent aller Flüge wickelte die Schweizer Flugsicherung pünktlich ab. Innerhalb von zehn Jahren hat Skyguide damit die Verspätungen um über 80 Prozent redu-ziert. Dank gezielter Effizienzsteigerung und Kostenreduktio-nen wurden die Flugsicherungsgebühren erneut gesenkt, was der Schweiz unmittelbar nützt.

FABEC und Single European Sky

Die Konstruktion des einheitlichen Luftraums für Europa ist sehr komplex und macht nur ungenügende Fortschritte. Die Effizienz des Flugverkehrs kann aber nur durch internationale Zusammenarbeit verbessert werden. Die europaweiten Leis-tungsziele sind für die Schweiz verpflichtend und stellen eine grosse Herausforderung insbesondere für die Zukunft dar. Skyguide dankt AEROSUISSE für die grossen Anstrengungen, dem Luftfahrtstandort Schweiz eine geeinte und starke Stimme zu verleihen und sich für gute Rahmenbedingungen einzusetzen.

Navigation aérienne

Sécurité, capacité et ponctualité

La petite Suisse doit disposer d'une sécurité aérienne auto-nome, axée sur la proximité. Skyguide veille donc à offrir les meilleures prestations possibles à sa clientèle, dans un esprit de collaboration. 2013 a été une bonne année pour les perfor-mances opérationnelles (sécurité, capacité et ponctualité). Le

nouveau recul du trafic (-2,5% en comparaison annuelle), en revanche, pèse de plus en plus sur la rentabilité. Le niveau de sécurité est très élevé: en comparaison internationale, le sys-tème de sécurité de Skyguide figure dans le top 5 européen. La ponctualité de l'ensemble des vols a atteint 96,5%. En dix ans, Skyguide a ainsi diminué les retards de plus de 80%. Les redevances de sécurité aérienne ont à nouveau baissé grâce à des gains d'efficacité ciblés et à une baisse des coûts dont profite directement le pôle aérien suisse.

Les investissements en faveur de l'accroissement de la capa-cité de l'espace aérien ainsi qu'une meilleure gestion de ce dernier créent une valeur monétaire pour ses utilisateurs et

améliorent le bilan écologique du trafic aérien au quotidien. C'est la raison pour laquelle Skyguide et ses partenaires au sein du projet CHIPS ont élaboré des solutions novatrices.

Avec le Virtual Centre Switzerland, Skyguide figure parmi les tout premiers fournisseurs internationaux de services de la navigation en termes de technologies et d'opérations. Le modèle commercial sur lequel repose ce vaste projet mènera le secteur à reconstruire sa politique.

Le FABEC et le Ciel unique européen

La construction d'un espace aérien unifié pour l'Europe est extrêmement complexe et progresse péniblement. L'efficacité du trafic aérien ne peut pourtant s'améliorer que sur la base d'une collaboration internationale. Les objectifs de perform-ance européenne engagent la Suisse et représentent un grand défi, notamment pour l'avenir.

Skyguide soutient AEROSUISSE dans ses lourds efforts pour que le pôle aérien suisse fasse entendre haut et fort une voix consensuelle en s'engageant pour un cadre d'exercice favo-rable.



Daniel Ruhier



Internationales

Neue Kommission Internationales

Die Erweiterung der Regulierungsbereiche der EASA sowie die Weiterentwicklung der ICAO-Normen und Empfehlungen bilden für die Luftfahrtakteure eine grosse Herausforderung: Die Entscheidungsprozesse im Zusammenhang mit dem Luftrecht verlagern sich zunehmend ins Ausland. Damit die Interessen der schweizerischen Luftfahrt effizient gewahrt werden können, braucht es eine Plattform zur Bündelung der verschiedenen Informationskanäle und zur Koordination der Stellungnahmen in Mitwirkungsverfahren betreffend internationale Rechtsentwicklungen. Die AEROSUISSE hat daher im Herbst die Schaffung einer neuen – in Anlehnung an die bestehenden spartenübergreifenden Querschnittsfunktionen K-RMV und K-BFI eine neue Kommission Internationales (K-INT) beschlossen. Diese soll geeignete Voraussetzungen schaffen, um der AEROSUISSE eine frühzeitige und koordinierte «Einflussnahme auf die Gesetzgebung im Bereich der Luft- und Raumfahrt mit dem Ziel einer Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des

Luftfahrtstandorts Schweiz und einer nachhaltigen Entwicklung der Luftfahrt» (siehe Artikel 4 der Statuten) auch im Rahmen der internationalen Rechtssetzungsverfahren zu ermöglichen. Als Kommissionsvorsitzenden wurde Daniel Ruhier, vormalss Schweizer Ratsmitglied der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), bestimmt.

Vier Themenschwerpunkte bearbeitet

Der Kommissionsvorsitzende hat sich in der Berichtsperiode mit folgenden Themen befasst: 1. Mitwirkungsverfahren der Europäischen Kommission über den Entwurf der «EU-Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften». 2. Unterstützung des globalen Emissionshandelsystems im Luftverkehr (Mitwirkung am AEROSUISSE-Positionspapier). 3. Konsequenzen einer allfälligen Kündigung des Luftverkehrsabkommens Schweiz – EU (Factsheet). 4. Teilnahme an der BAZL-Informationssitzung über die Themen des Gemischten Luftverkehrsausschusses Schweiz – EG.

Affaires internationales

Nouvelle commission Affaires internationales

L'élargissement du domaine de compétence réglementaire de l'AESA ainsi que l'évolution des normes et recommandations de l'OACI représentent un grand défi pour les acteurs de l'aéronautique : les processus décisionnels liés au droit aérien se déplacent de plus en plus vers l'étranger. La défense des intérêts du transport aérien suisse requiert une plateforme de regroupement des divers canaux d'information et de coordination des prises de position dans l'optique de la procédure de participation concernant les développements juridiques internationaux.

À l'automne, AEROSUISSE a donc décidé la création d'une nouvelle commission Affaires internationales (C-INT) s'appuyant sur les commissions intersectorielles existantes : Gestion du risque et assurances (C-GRA) ainsi que Formation, recherche et innovation (C-FRI). La C-INT a pour mission de créer les conditions permettant à AEROSUISSE d'exercer le plus tôt possible et de manière coordonnée une «influence sur

la législation relative à l'aéronautique et à l'aérospatiale dans l'objectif d'améliorer la compétitivité internationale du pôle aérien suisse et d'assurer le développement durable du transport aérien» (voir article 4 des statuts), notamment dans le cadre des procédures législatives internationales. Le président désigné de la C-INT est Daniel Ruhier, ancien membre suisse du conseil de l'OACI.

Quatre grands thèmes examinés

Le président de la commission s'est concentré sur les thèmes suivants dans la période sous revue : 1) La procédure de participation de la Commission européenne sur le projet de «lignes directrices de l'UE concernant les aides d'État en faveur des aéroports et des compagnies aériennes»; 2) Le soutien du projet global d'échange de quotas d'émissions du transport aérien (participation à la rédaction du document de synthèse d'AEROSUISSE); 3) Les conséquences d'une éventuelle résiliation de l'accord de transport aérien entre la Suisse et l'UE; 4) La participation à la réunion d'information de l'OFAC sur le thème du Comité mixte Communauté/Suisse des transports aériens.



Daniel Gaus



Risiko-Management und Versicherungen

Wegen Klimawandel häufiger Naturkatastrophen?

Gemäss aktuellem Sigma-Bericht der Swiss Re verliefen die weltweiten Erst- und Rückversicherungskosten aufgrund von Grossschäden mit rund USD 45 Milliarden wesentlich tiefer als im Vorjahr, als es USD 81 Milliarden zu verbuchen galt. Die zugrundeliegenden 308 Katastrophenereignisse sowie wirtschaftlichen Schäden waren zwar spürbar, wobei der Super-Taifun Haiyan auf den Philippinen die grösste humanitäre Katastrophe darstellte. Der beobachtete Klimawandel wird allgemein als Folge der vom Menschen verursachten Treibhausgasemission gesehen. Der direkte Zusammenhang zwischen Klimawandel und Naturkatastrophen ist gemäss Experten allerdings nicht erwiesen und beschäftigt die Versicherungswirtschaft im Bereich der vorausblickenden Risikobewältigung sowie Präventionsmassnahmen.

Grossschadenereignisse der Luftfahrt

Im Bereich der Luftfahrt reiht sich die überschaubare Anzahl von neun Grossschadenereignissen an den zu beobachtenden Trend einer immer sicherer werdenden Branche ein. Unvermindert bilden aber Abflug und Landung die kritischsten Flugphasen, was die Wichtigkeit einer fehlerlosen und gut eingebüßten Interaktion zwischen Flugbesatzung und automatisierter Flugsteuerung hervorhebt. Das Ausmass dieser Wechselabhängigkeit konnte sowohl bei den Unfällen in San Francisco im Juli als auch in Kazan im November 2013 gut veranschaulicht werden.

Kosteneinsparungen dank Risikodialog

Im nationalen Umfeld konnte die Versicherungsbranche, vor allem im Bereich der Kollektiv-Lebensversicherung, einen Zuwachs verzeichnen, was gleichzeitig (endlich) wieder mehr Wettbewerb im Bereich der Vollversicherungsmodelle bietet. Die AEROSUISSE bietet in ihrer Eigenschaft als Dachverband eine ideale Plattform, gemeinsame Herausforderungen anzusprechen und Lösungsoptionen für ganze Geschäftszweige anzugehen. Eine regelmässige und vor allem wertneutrale Überprüfung des Versicherungsbestands hilft zudem, Kosten-einsparpotentiale besser zu nutzen.

Gestion du risque et assurances

Des catastrophes naturelles plus fréquentes dues au changement climatique?

Selon la dernière étude Sigma de Swiss Re, les coûts mondiaux d'assurance et de réassurance imputables à des sinistres majeurs n'ont atteint que 45 milliards de USD en 2013, niveau nettement inférieur aux 81 milliards de USD de l'année précédente. Les 308 événements catastrophiques et leur impact économique ont cependant été ressentis, la plus grande catastrophe humanitaire ayant été causée par le super-typhon Haiyan aux Philippines. Le changement climatique observé s'explique généralement comme la conséquence de l'émission humaine de gaz à effet de serre. Or, selon certains experts, le lien direct entre changement climatique et catastrophes naturelles n'est pas avéré, ce qui préoccupe le secteur des assurances en termes de gestion des risques et de mesures préventives.

Catastrophes aériennes

Dans le domaine du transport aérien, on recense neuf catastrophes en 2013, nombre relativement limité témoignant de la sécurité croissante du secteur. Le décollage et l'atterrissement restent toutefois les phases les plus critiques, ce qui souligne l'importance d'une interaction sans faille et parfaitement rodée entre les équipages et le système de pilotage automatique, comme en ont témoigné les accidents de San Francisco, en juillet, et de Kazan, en novembre 2013.

Des économies grâce à la fondation Dialogue Risque

Sur le plan national, le secteur des assurances, en particulier des assurances-vie collectives, a enregistré une croissance plus importante que celle des assurances complètes. En qualité de fédération faîtière, AEROSUISSE constitue une plateforme idéale pour les assureurs de l'ensemble de la branche. Une vérification régulière et impartiale des portefeuilles d'assurance permet de mieux utiliser les gisements potentiels d'économies.



Christoph Regli



Bildung, Forschung und Innovation

Rahmenlehrplan für Verkehrspilot HF

Die Redaktion und Übersetzung des Rahmenlehrplanes für ein Anerkennungsverfahren zur Höheren Fachschule für Verkehrs-piloten sind abgeschlossen. Damit können weitere Ausbil-dungsanbieter bereits darauf basierend ausbilden. Die Ver-nehmlassung erfolgt Anfang 2014, eine Verabschiedung wird in der ersten Hälfte 2014 erwartet. Mit der Überarbeitung des Rahmenlehrplanes können neu auch Berufserfahrungen aner-kannt werden, was den Kreis an möglichen Kandidaten (und damit auch Flugschulen) erweitert.

Umsetzung LFG 103a/b auf gutem Weg

Für die Umsetzung des Artikels 103a/b des LFG hat sich ein Gremium mit BAZL und SBFI (Comité de Pilotage Aviation) formiert. Die Ausgangslage und die Ziele wurden an mehreren Sitzungen definiert. Der Artikel 103a/b LFG sieht einen subs-tantiellen finanziellen Support der Berufsausbildung in der

Luftfahrt vor. Herausfordernd sind die Abgrenzungsfragen zwischen SBFI/WBF und BAZL/UVEK. Die Kommission Bildung, Forschung und Innovation (KBFI) der AEROSUISSE vertritt die Interessen der Industrie.

Die vorbereitenden Arbeiten für den Auftritt an der grössten Airshow Europas im 2014, der AIR14 in Payerne, sind gestar-tet. Die AEROSUISSE wird in der «Dream Job Street» der Air-show vertreten sein.

Formation, recherche et innovation

Plan d'études cadre Pilote diplômé ES

La rédaction et la traduction du plan d'études cadre en vue d'une procédure de reconnaissance des écoles supérieures pour les pilotes de ligne sont terminées. De nouveaux établis-sements peuvent déjà proposer des formations s'y référant. La consultation a eu lieu début 2014 et l'adoption est prévue au second semestre de l'année. La modification du plan d'études cadre permet désormais aussi de valider les acquis profes-sionnels, ce qui élargit le cercle des candidats potentiels (et celui des écoles de pilotage).

Transposition de l'article 103a/b de la LA en bonne voie

Un groupe s'est formé à l'instigation de l'OFAC et du SEFRI (Comité de pilotage aviation) en vue de la transposition de l'article 103a/b de la loi sur l'aviation. La situation de départ et les objectifs ont été définis au cours de plusieurs réunions.

L'article 103a/b de la loi sur l'aviation prévoit un soutien financier substantiel de la formation professionnelle dans le domaine du transport aérien. Les questions de limites de com-pétences entre SEFRI/DEFR et OFAC/DETÉC sont complexes. La Commission Formation, recherche et innovation (C-FRI) d'AEROSUISSE défend les intérêts du secteur.

Les préparatifs d'AIR14 à Payerne, le plus grand meeting aérien d'Europe en 2014, ont commencé. AEROSUISSE sera présente dans la « Dream Job Street » lors de la manifestation.



Philip Kristensen



Geschäftsstelle

Massnahmenkatalog zur Wettbewerbsfähigkeit

Im Fokus des Berichtsjahrs 2013 der AEROSUISSE stand die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs in der Schweiz. Nachdem 2012 die Studie «Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs» veröffentlicht wurde, erarbeitete die AEROSUISSE einen Massnahmenkatalog. Ziel der AEROSUISSE ist es, mit diesem Massnahmenkatalog ein attraktives und bedarfsgerechtes Angebot der schweizerischen Luftfahrt sicherzustellen.

Um dieses Ziel zu erreichen, standen 2013 folgende Positionspapiere und Vernehmlassungen der AEROSUISSE im Vordergrund:

- Positionspapier über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf Deutschland
- Positionspapier zur künftigen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf
- Stellungnahme zur Umsetzung von Artikel 103a/b LFG
- Positionspapier zum Globalen Klimaabkommen

Wichtige Aus- und Weiterbildung

In der Stellungnahme zur Umsetzung von Artikel 103 a/b LFG drängt die AEROSUISSE auf eine schnelle Umsetzung dieses für die Schweizer Aviatik wichtigen Gesetzesartikels durch die Aufnahme in den Finanzplan 2015-2017. Unsere Stellungnahme basierte auf den Rückmeldungen der Industrieveterreter der AEROSUISSE zum erläuternden Bericht zum Verordnungsentwurf. Die Verordnung des BAZL soll nun festlegen, welche Bereiche der Aviatik finanziell unterstützt werden sollen und unter welchen Voraussetzungen. In diesem Zusammenhang kritisierte die AEROSUISSE, dass eine Roadmap zur Erarbeitung dieser Verordnung fehlt und keine zeitlichen Meilensteine aufgeführt werden.

Das Engagement der AEROSUISSE für eine zügige Umsetzung von Artikel 103 a/b LFG geschieht vor dem Hintergrund, dass die Finanzierung der Ausbildung durch Unternehmen der Luftfahrt die Unternehmensrechnung belastet und so einen negativen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen hat, welche in einem globalen Wettbewerb stehen (beispielsweise die Instandhaltungsbetriebe oder Airlines). Eine Ausbildung zum Linienpiloten kostet heute über 130'000 Franken.

Secrétariat

Catalogue de mesures sur la compétitivité

La compétitivité du transport aérien suisse a été pour AEROSUISSE le point de mire de l'exercice 2013. Au terme de la publication du «Monitoring 2012 de la compétitivité du transport aérien suisse», AEROSUISSE a établi un catalogue de mesures de redressement, l'objectif de la fédération étant d'offrir au secteur un instrument à la fois attrayant et utile.

Pour atteindre cet objectif, les documents de synthèse et procédures de consultation d'AEROSUISSE suivants ont été déterminants en 2013 :

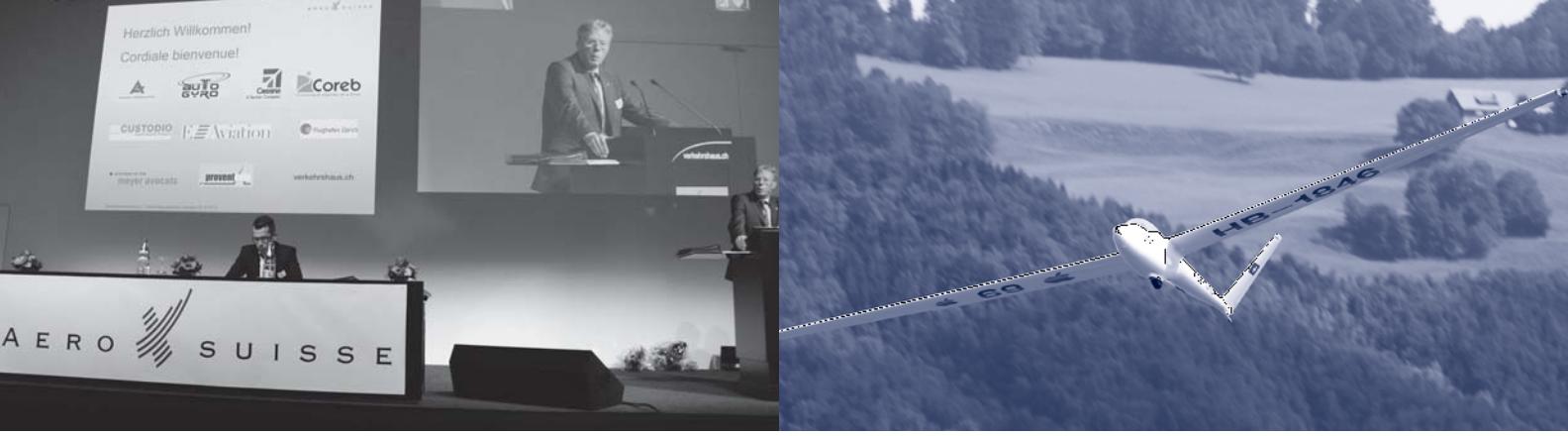
- Document de synthèse relatif à l'impact de l'exploitation de l'aéroport de Zürich sur l'Allemagne
- Document de synthèse relatif à la future utilisation de l'aérodrome de Dübendorf
- Prise de position sur la transposition de l'article 103a/b de la loi sur l'aviation

- Document de synthèse relatif à l'accord international sur la protection climatique

Importance de la formation et du perfectionnement

Dans la prise de position sur la transposition de l'article 103a/b la loi sur l'aviation, AEROSUISSE a insisté sur l'urgence de cette mesure essentielle pour l'aviation suisse et son intégration dans le plan de financement 2015-2017. Notre position repose sur les réactions des industriels membres d'AEROSUISSE concernant le rapport explicatif à l'appui du projet d'ordonnance. L'ordonnance de l'OFAC doit à présent déterminer quels domaines de l'aéronautique feront l'objet d'un financement et à quelles conditions. À ce propos, AEROSUISSE déplore l'absence d'un carnet de route et d'un calendrier sur la mise en œuvre de l'ordonnance.

L'engagement d'AEROSUISSE pour une transposition rapide de l'article 103 a/b la loi sur l'aviation est motivé par le fait que le financement de la formation par les entreprises du transport aérien pèse sur leurs comptes, impactant négativement la compétitivité de celles dont les activités s'inscrivent dans une concurrence mondiale (telles que les Entreprises



Um die Aufmerksamkeit der nationalen Politik für dieses Thema zu gewinnen, organisierte die Parlamentarische Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGLR) anlässlich des 75-jährigen Bestehens der Stiftung Pro Aero eine Veranstaltung mit dem Titel «Pilotenmangel in der Schweiz: Nachwuchsförderung ist dringend» mit den Referenten Hans Rudolf Fehrlin, Präsident der Stiftung Pro Aero, und Roland Steiner, Vizedirektor des BAZL.

immer nicht erfüllt. Diese Kosten belasten die Flughäfen und Airlines in der Schweiz mit über 40 Millionen Franken pro Jahr. Damit steigen die Kosten für die Akteure in der Luftfahrt, insbesondere für die Flughäfen und die Airlines, aber auch für andere Nutzer der aviatischen Infrastruktur.

Spezialfinanzierung Luftverkehr

Im Rahmen der zweimal jährlich stattfindenden BAZL-AERO-SUISSE Aussprache setzte sich die AEROSUISSE hartnäckig dafür ein, dass das BAZL eine Gesetzesänderung zu Artikel 86 der Bundesverfassung (BV) anpackt, um das Kriterium der Freiwilligkeit, das eine Voraussetzung für den Erhalt von Geltern aus der Spezialfinanzierung von Artikel 86 BV ist, entsprechend wird. Die Verordnungsänderung wurde der AEROSUISSE im ersten Quartal 2014 in Aussicht gestellt.

Sicherheitskosten der Luftfahrt als Wettbewerbsnachteil

Die Forderung der AEROSUISSE nach der Übernahme der heitlichen Sicherheitskosten am Flughafen ist alt, aber noch

d'entretien ou les compagnies aériennes). La formation d'un pilote de ligne coûte actuellement plus de 130 000 francs. Afin de sensibiliser les politiciens nationaux sur ce point, le Groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale (GPAA) a organisé, dans le cadre de la célébration des 75 ans de la fondation Pro Aero, une manifestation intitulée «Manque de pilotes en Suisse: urgence de l'encouragement de la relève», réunissant MM. Hans Rudolf Fehrlin, Président de la fondation Pro Aero, et Roland Steiner, Vice-directeur de l'OFAC.

Financement spécial du trafic aérien (FSTA)

Lors de la réunion biennuelle entre l'OFAC et AEROSUISSE, la fédération a ardemment défendu la proposition que l'OFAC procède à une adaptation législative de l'article 86 de la constitution fédérale afin que le caractère volontaire allant de pair avec l'obtention de fonds provenant du FSTA prévue à l'article 86 de la constitution fédérale, soit atténué. La modification de l'ordonnance a été évoquée par AEROSUISSE au 1er trimestre 2014.

Le coût de la sûreté, un handicap compétitif
La requête d'AEROSUISSE en vue d'une prise en charge du coût de la sûreté dans les aéroports – tâche relevant de la souveraineté de l'Etat – est ancienne et pourtant encore non aboutie. Ces dépenses grèvent le budget des aéroports et des compagnies aériennes de Suisse à hauteur de plus de 40 millions de francs par an. Les coûts augmentent ainsi pour les acteurs de l'aéronautique, surtout les aéroports et les compagnies aériennes, mais aussi pour d'autres utilisateurs de l'infrastructure aéronautique.

En raison du niveau déjà élevé des prix en Suisse et de la concurrence mondiale croissante (Dubai, Istanbul), le financement de la sûreté affaiblit la compétitivité du pôle aéronautique suisse et l'empêche en conséquence de prendre part à la croissance du transport aérien mondial. Il est question ni plus ni moins du rattachement de la Suisse à l'économie mondiale qui, à son tour, influe sur le développement du pays. Consciente de cet enjeu, AEROSUISSE est de nouveau partie à l'assaut du Parlement pour gagner divers conseillers aux Etat et nationaux à sa cause. Elle persévétera en 2014 pour que sa requête de révision de la loi sur l'aviation puisse aboutir.



Keinen nationalen Alleingang beim Klimaschutz

Die AEROSUISSE ersuchte mit ihrem Positionspapier zu einem globalen Klimaabkommen die nationale Politik, dass beim Klimaschutz die Hoffnungen nicht auf die EU zu setzen sind, sondern auf die Verhandlungen der ICAO, die versucht, ein einheitliches internationales Abkommen für alle Luftfahrtunternehmen bis 2016 zu präsentieren und ab 2020 einzuführen.

Die AEROSUISSE ist überzeugt, dass nur ein internationaler Ansatz für den Schutz des Klimas erfolgsversprechend ist und nicht die Insellösungen der EU. Zu diesem Thema wurde in der Wintersession 2013 von der PGLR eine Veranstaltung organisiert. An dieser Veranstaltung betonte Rainer Hildebrand (COO der Swiss) vor rund 20 National- und Ständeräten, dass die Schweiz dem EU-ETS bis auf weiteres nicht beitreten sollte. Eine globale Industrie kann nur mit einem globalen Ansatz effizient CO₂-Emissionen reduzieren. Anstelle eines EU-ETS solle die Schweiz im Sinne der «guten Dienste» dazu beitragen, ein globales Abkommen zu beschleunigen und so die Situation rund um das EU-ETS zu entschärfen.

Parlementarier zu Flugplatz Dübendorf informiert

Nachdem der Bundesrat den Weg frei gemacht hat für die Umwandlung des Militärflugplatzes in einen Zivilflugplatz mit Luftwaffenbasis hat sich die AEROSUISSE weiter für die aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf eingesetzt. Zu diesem Zweck wurde in der Sommersession 2013 von PGLR eine Veranstaltung zu diesem Thema organisiert. Mit rund 50 Teilnehmenden, rund 20 National- und Ständeräten war die Veranstaltung gut besucht und die Wichtigkeit des Erhalts von Dübendorf für aviatische Zwecke und für die Luftwaffe konnte aufgezeigt werden.

Veranstaltungen der PGLR

Die Parlamentarische Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGLR), dessen Sekretariat vom Geschäftsführer der AEROSUISSE betreut wird, hat im Jahr 2013 vier Anlässe und Informationsveranstaltungen zu aktuellen Themen durchgeführt. Drei Veranstaltungen wurden vorgängig bereits erwähnt. Zusätzlich hat die PGLR in der Frühjahrssession 2013 eine gemeinsame Veranstaltung mit der LITRA und der Parlamentarischen Gruppe Verkehr und Tourismus zum Thema «Die Luftfahrt im Dienste der Volkswirtschaft: Herausforderungen einer nach-

Pas d'action nationale isolée pour la protection climatique Information des parlementaires sur l'aérodrome de

Dans son dossier de synthèse relatif à l'accord international **Dübendorf**

sur la protection climatique, AEROSUISSE s'est efforcée de démontrer aux politiciens nationaux qu'il ne fallait pas placer ses espoirs dans l'UE en matière de protection climatique, mais bien dans les négociations de l'OACI qui tente de s'engager en faveur d'une utilisation aérienne de l'aérodrome. L'ensemble des entreprises, applicable dès 2020. AEROSUISSE est persuadée que seule une action internationale coordonnée à laquelle ont participé près de 50 personnes, dont une vingtaine de conseillers aux État et nationaux. L'importance du territoire de l'UE. Une manifestation sur ce thème a été organisée lors de la session d'hiver 2013 par le Groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale. Rainer Hildebrand (COO de Swiss) a insisté devant vingt conseillers aux État et nationaux

sur le fait que la Suisse ne devait pas prendre part au SCEQE de l'UE jusqu'à nouvel ordre. Une industrie mondiale ne peut réduire les émissions globales de CO₂ qu'en agissant globalement. Plutôt qu'un SCEQE, la Suisse doit proposer ses «bons services» pour accélérer la signature d'un accord mondial et désamorcer la polémique autour du SCEQE.

Manifestations du GPAA

Le Groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale (GPAA), dont le secrétariat est assuré par le directeur d'AEROSUISSE, a organisé en 2013 quatre manifestations et réunions d'information sur des thèmes d'actualité. En sus des manifestations mentionnées plus haut, le GPAA a organisé lors de la session de printemps un déjeuner-conférence en commun avec le LITRA et le Groupe parlementaire pour le tourisme et les



haltigen Entwicklung» (Referate von Dr. Peter Müller, Direktor BAZL, und Harry Hohmeister, CEO Swiss).

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 22 AWACS-Factsheets.

transports sur le thème «Le transport aérien au service de commissions. Au cours de l'année de référence, le Directeur a l'économie – les défis d'une évolution durable» (exposés par publié 22 AWACS factsheets).

MM. Peter Müller, Directeur de l'OFAC, et Harry Hohmeister, CEO de Swiss).

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



Hansjörg Bürgi



Kommunikation

Neuer AEROSUISSE-Webauftritt

Um die interne und externe Kommunikation zu verbessern wurde der Webauftritt der AEROSUISSE total überarbeitet und neu gestaltet. Die entsprechenden Arbeiten haben bereits 2013 begonnen. Ab dem Herbst 2014 ist die neue AEROSUISSE-Website online.

In den Medien präsent

In rund 30 Beiträgen in den Fachmedien und über vierzig Mal in Tages- und Wochenzeitungen – darunter auch in der Romandie und im Tessin – wurde über die AEROSUISSE und von ihr lancierten Themen berichtet. Der erstmalige Auftritt von Volkswirtschaftsminister Bundesrat Johann Schneider-Ammann am Forum der Luft- und Raumfahrt hat ein beachtliches mediales Echo ausgelöst.

Mit drei Bulletins hat die AEROSUISSE ihre Mitglieder regelmäßig über die neusten Aktivitäten informiert. Diese elektronischen Newsletters werden in Deutsch, Französisch und Englisch publiziert. Im weitern ist auch das Vademecum mit

den aktuellsten Zahlen und Fakten über die schweizerische Luft- und Raumfahrtindustrie aktualisiert worden. Auch dieses Zahlen-Faktenblatt wird nicht nur in Deutsch, sondern auch in Französisch und Englisch herausgegeben.

AEROSUISSE-Award 2013 an Maxon Motor

Die AEROSUISSE hat die Firma Maxon Motor AG aus Sachseln mit ihrem Award 2013 für ihre wegweisende Entwicklung und Produktion von präzisen Antriebssystemen, welche in der Luft- und Raumfahrt von entscheidender Bedeutung sind, gewürdig. Ohne die Mikromotoren von Maxon würde beispielsweise der Mars Rover Opportunity auf dem Roten Planeten stehen Alles über die AEROSUISSE erfährt man auf der neuen Website: www.aerosuisse.ch

Communication

Nouvelle présentation d'AEROSUISSE sur le web

Le site internet d'AEROSUISSE a été entièrement remanié pour peaufiner la communication interne et externe. La refonte a commencé dès 2013. Le nouveau site est en ligne depuis l'automne 2014.

Présence d'AEROSUISSE dans les médias

Une trentaine d'articles parus dans la presse spécialisée et plus d'une quarantaine dans la presse quotidienne ou hebdomadaire, notamment en Romandie et au Tessin, ont fait référence à AEROSUISSE et aux thèmes abordés par la fédération Schneider-Amman, ministre de l'économie, au Forum de l'aéronautique et de l'aérospatiale a trouvé un écho important dans les médias.

Trois bulletins ont régulièrement informé les membres de la fédération de ses nouvelles activités. Ces bulletins électro-

niques paraissent en français, allemand et anglais. Le Vadémécum comportant des faits et chiffres sur l'industrie aéronautique et aérospatiale suisse a également été actualisé. Il est également publié en français, allemand et anglais.

Remise de l'Award AEROSUISSE 2013 à Maxon Motor

L'AEROSUISSE Award 2013 a été remis à la société Maxon Motor AG de Saxeln. Il récompense le fabricant pour la mise au point et la production d'entraînements et de systèmes de haute précision cruciaux pour l'aéronautique et de l'aérospatiale. Sans les micromoteurs de Maxon, par exemple, le Mars Rover Opportunity serait incapable de se mouvoir sur la planète rouge.

Toutes les informations concernant AEROSUISSE sont publiées sur son nouveau site internet:

www.aerosuisse.ch



Impressionen vom 10. Forum der Luft- und Raumfahrt



Impressions du 10e Forum de l'aéronautique et de l'aérospatiale





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)

Stefan Conrad, COO Flughafen Zürich AG (18)

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

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

Daniel Weder, CEO Skyguide,
Flugsicherung (7)

Claudio Lasagni, CEO Air Service Basel GmbH,
Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe (8)

Philip Kristensen,
Geschäftsführer (9)

Vorstand/Comité de direction

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

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

Robert Deillon, Direktor Genève Aéroport,
Präsident der SIAA, Flugplatz Genf (5)

Yves Burkhardt, Generalsekretär Aero-Club der Schweiz,
General Aviation (12)

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, Flugzeughersteller (17)

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

Heinz Aebi, Senior VP Jet Aviation,
Instandhaltungsbetriebe (20)

Daniel Ruhier, Kommission Internationales (K-INT) (22)

Willy Ruf, Senior VP und CEO Swissport,
Abfertigungsgesellschaften (21)

Pius Drescher, CEO Swiss ASD (Aerospace and Defence
Industries) (11)



23

25



24



AEROSUISSE Organigramm

Stand: 1. Januar 2014 | En date du 1er janvier 2014

Generalversammlung

Assemblée générale

Generalversammlung Assemblée générale		
Vorstand/Comité de direction		
Paul Kurrus, Präsident* President*		
Christoph Regli (24), Alois Schneider (25) Kommission für Bildung, Forschung und Innovation (K-BFI) Commission Formation, recherche et innovation (C-FRI)	Dr. Dieter Neupert* Business Aviation, Vizepräsident Vice-président	Philip Kristensen* Geschäftsführer Directeur
Daniel Gaus Kommission Risiko-Management und Versicherungen (K-RMV) Commission Gestion du risque et assurances (C-GRA)	Rainer Hiltebrand* Kommerzielle Luftfahrt Aviation commerciale	Hansjörg Bürgi (23) Medienbeauftragter Attaché de presse
Daniel Ruhier Kommission Internationales (K-INT) Commission Affaires internationales (C-INT)	Dr. Peter Guggenbach Raumfahrt Aérospatiale	
Dr. Dieter Neupert* Rechtskonsulent Consultant juridique	Stefan Conrad* Robert Deillon Flughäfen und Flugplätze Aéroports et aérodromes	
	Christian Boppart Schweizerischer Hängegleiter-Verband SHV Fédération Suisse de Vol Libre	
	Philippe Hauser* Aircraft Owners and Pilots Association AOPA	
	Pius Drescher Aerospace and Defence Industries Swiss ASD	
	Claudio Lasagni*/Markus Kälin Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe Avionneurs et entreprises d'entretien	
	Heinz Aebi Instandhaltungsbetriebe Entreprises d'entretien	
	Yves Burkhardt Aero-Club der Schweiz Aéro-Club de Suisse	
	Ernst Kohler Rettungsflugwesen Vols de sauvetage	
	Willy Ruf 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 & 13

Comptes de résultats et budget du 1^{er} janvier au 31 décembre 2012 & 13

	Budget		Budget	
	2012	2012	2013	2013
Ertrag Produits				
Mitgliederbeiträge Cotisations des membres	438'701.50	450'000.00	445'909.30	440'000.00
Verkauf Broschüren Vente de brochures	675.00	-	22.00	-
Inserate AEROSUISSE Newsletter Annonces Newsletter	3'000.00	2'000.00	2'000.00	2'000.00
Zinsen und WS-Ertrag Intérêts et produit des titres	2'560.58	2'000.00	3'558.65	2'500.00
Übriger Ertrag Autres produits	2'172.10	-	232.65	-
Wertschriften Kursdifferenz Différence de cours des titres	6'949.90	-	11'900.00	-
Sponsoring Generalversammlung				
Sponsoring Assemblée Générale	900.00	-	-	-
Forum der Luftfahrt Sponsoring Forum de l'aviation sponsoring	-	-	37'500.00	-
Courtagen Versicherungen Courtages assurances	756.65	-	813.90	700.00
Total Ertrag Total des produits	455'715.73	454'000.00	501'936.50	445'200.00
Aufwand Charges				
Honorar Präsidium und Honorar + Auslagen des Sekretariates				
Honoraire du président et honoraire + débours du secrétariat	188'291.50	193'200.00	194'561.90	197'680.00
Honorar Ausbildungsdelegierter				
Honoraire délégué questions formation	14'334.00	13'700.00	14'336.00	13'700.00
Sitzungs- und Reisespesen				
Frais de séances et de déplacements	16'616.20	13'500.00	22'131.85	10'000.00
Veranstaltungen PGL Manifestations GPA	10'307.15	12'000.00	27'391.35	10'000.00
Sekretariat PGL Secrétariat GPA	27'000.00	27'000.00	27'000.00	27'000.00
PC- und Bankspesen Frais CCP et banques	190.15	1'000.00	211.45	300.00
Revision Révision	2'212.00	2'000.00	2'106.00	2'000.00
Steuern Impôts	3'000.00	3'500.00	3'000.00	800.00
Öffentlichkeitsarbeit Relations publiques	84'475.85	80'000.00	69'773.80	100'000.00
Aerosuisse Award (AA)	5'161.55	5'000.00	5'160.05	5'000.00
Mitgliederakquisition Acquisition membres	765.00	1'500.00	855.00	1'000.00
Forum der Luftfahrt, Luftfahrtkongress				
Forum de l'aviation, Congrès de l'aviation	12'960.00	12'000.00	52'541.60	20'000.00
AWACS	32'400.00	32'400.00	32'400.00	32'400.00
Beiträge an Wirtschaftsorganisationen				
Contributions org. économiques	17'316.00	18'000.00	17'316.00	18'000.00
Zuweisung Rückstellungen Attributions réserves	-	-	30'000.00	-
Übriger Aufwand Frais divers	3'176.75	7'000.00	2'848.90	6'000.00
Total Aufwand Total des charges	418'206.15	421'800.00	501'633.90	443'880.00
Ergebnis Résultat				
Total Ertrag Total des produits	455'715.73	454'000.00	501'936.50	445'200.00
Total Aufwand Total des charges	418'206.15	421'800.00	501'633.90	443'880.00
Ertrags-/Aufwandüberschuss (-)				
Excédent des produits/des charges (-)	37'509.58	32'200.00	302.60	1'320.00

Bilanzen per 31. Dezember 2012 & 13

Bilans au 31 décembre 2012 & 13

	2012	2013
Aktiven Actifs		
Umlaufsvermögen Fonds de roulement		
Postcheck Compte de chèques postaux	125'934.74	77'316.79
Credit Suisse Crédit Suisse	395'795.92	464'624.17
Debitor Verrechnungssteuer Impôt anticipé	390.15	313.95
Übrige Debitoren Autres débiteurs	5'472.60	8'356.00
Aktive Rechnungsabgrenzungen Actifs transitoires	-	3'926.90
- Delkredere Ducroire	<u>-1'000.00</u>	<u>4'862.75</u>
Anlagevermögen Capital immobilisé		
Wertschriften Titres	<u>48'700.00</u>	<u>60'600.00</u>
Total Aktiven Total des actifs	<u>575'293.41</u>	<u>614'137.81</u>
Passiven Passifs		
Fremdkapital Capital étranger		
Kreditoren Créanciers	8'791.55	18'325.60
Passive Rechnungsabgrenzungen Passifs transitoires	7'491.05	6'498.80
Rückstellung Monitoring-Studie Provision étude Monitoring	10'000.00	24'824.40
Rückstellung neue Bildungsbroschüre und neue Website Provision nouvelle brochure métiers et nouveau site Web	<u>-</u>	<u>10'000.00</u>
Eigenkapital Capital propre		
Kapital per 1.1. Capital au 1.1.	511'501.23	549'010.81
Ertragsüberschuss Excédent des produits	<u>37'509.58</u>	<u>302.60</u>
Kapital per 31.12. Capital au 31.12.	<u>549'010.81</u>	<u>549'313.41</u>
Total Passiven Total des passifs	<u>575'293.41</u>	<u>614'137.81</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 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

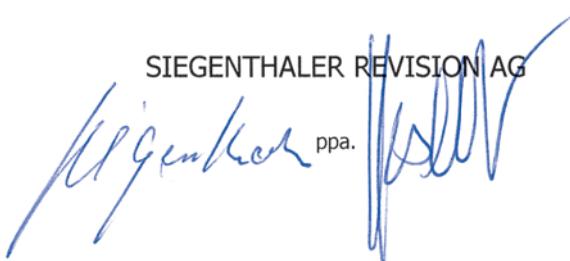
Für die Jahresrechnung ist der Vorstand verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, die Jahresrechnung zu prüfen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Zulassung und Unabhängigkeit erfüllen.

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 Kontrollsysteams sowie Befragungen und weitere Prüfungshandlungen zur Aufdeckung deliktischer Handlungen oder anderer Gesetzesverstöße nicht Bestandteil dieser Revision.

Bei unserer Revision sind wir nicht auf Sachverhalte gestossen, aus denen wir schliessen müssten, dass die Jahresrechnung nicht Gesetz und Statuten entspricht.

Köniz, 11. April 2014

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

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
A + I aviation insurance, Glausen u. Partner AG, Thun
Aircraft Service Grenchen, Grenchen
Air-Espace Sàrl, Colombier
Airline Assistance Switzerland AG, Zürich Flughafen
Airport Altenrhein AG, Altenrhein
Airport Buochs AG, Stans
Air Service Basel GmbH, Basel-Flughafen
Albinati Aeronautics SA, Genève-Aéroport
Alp-Air Bern, Belp
Alpine Air Support GmbH, Brütten
Amac Aerospace Switzerland AG, Basel
AOPA Switzerland, Zürich
AutoGyro AG, Zürich-Flughafen
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
BTEE SA Environnement & Sécurité/AIRTRACE, Genève
Caminada & Partner AG, Zug
Cargologic AG, Zürich-Flughafen
Cat Aviation AG, Zürich
Cessna Zurich Citation Service Center, Zürich-Flughafen
CGS Corporate Group Service AG, Zürich-Flughafen
Clin d'Ailes – Musée de l'Aviation Militaire de Payerne, Payerne
COREB Communauté régionale de la Broye, Payerne
Custodio AG, Zürich-Flughafen
Darwin Airline SA, Lugano
Dasnair SA, Genève-Aéroport
Dnata Switzerland AG, Kloten
Dufry International AG, Basel
Easyjet Switzerland SA, Cointrin
E-Aviation Swiss Sagl, Agno
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
Fliegerschule Birrfeld AG, Birr-Lupfig
FLUBAG Flugbetriebs AG, Neudorf
Flughafen Bern AG, Belp
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, 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
Meyer Avocats, Genève
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
Proventavia LLC, Gross
Rabbit-Air, Bachenbülach
Rega Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen
Regionallflugplatz Jura-Grenchen AG, Grenchen
Revue Thommen AG, Waldenburg
RUAG Schweiz AG, RUAG Aviation, 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
Sirius AG, Zürich-Flughafen
Skyguide, Schweizerische AG für zivile und militärische Flugsicherung,
Genève
Sky Jet AG, Zürich-Flughafen
Sky Work Airlines AG, Belp
Slot Coordination Switzerland, Zürich-Flughafen
SPAS Seaplane Pilots Association Switzerland, Eglisau
SR Technics Switzerland, Zürich-Flughafen
SSIG Swiss Space Industries Group, Zürich
Super Constellation Flyers Association, Basel
Swiss Aerospace Cluster, Greppen
Swiss ASD, Sursee
SWISS International Air Lines AG, Basel
Swiss Helicopter Association, Bern
Swiss Jet Ltd., Zürich-Flughafen
Swissport International Ltd., Zürich-Flughafen
Swiss PSA, Swiss Pilot School Association, Meisterschwanden
Swiss Space Systems Holding SA, Payerne
TAG Aviation SA, Genève-Aéroport
Travcon AG, Oberuzwil
Unidelta AG, Rapperswil
Verband Schweizer Flugplätze – Association suisse des aérodromes, Bern
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern
Vulcanair SA, Vésenaz
Wegier Andreas, Sugiez
Willis AG, Zürich
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



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: info@aerosuisse.ch
www.aerosuisse.ch