

A E R O S U I S S E

JAHRESBERICHT 2015
RAPPORT ANNUEL 2015
RESOCONTO ANNUO 2015



DACHVERBAND DER SCHWEIZERISCHEN
LUFT- UND RAUMFAHRT
FÉDÉRATION FAÎTIÈRE DE L'AÉRONAUTIQUE
ET DE L'AÉROSPATIALE SUISSES
ASSOCIAZIONE MANTELLO DELL'AERONAUTICA
E DELLO SPAZIO SVIZZERI

AEROSUISSE

Die 1968 gegründete AEROSUISSE bezweckt als Dachverband die Wahrung der Interessen der schweizerischen **Luft- und Raumfahrt** und die Sicherung ihrer Existenzgrundlage. Sie nimmt Einfluss auf die Gestaltung der gesetzlichen Grundlagen im Bereich der Luft- und Raumfahrt.

Mit Sachverstand und Tatkraft setzt sich die AEROSUISSE für die Anliegen ihrer Mitglieder ein und agiert als **verbindlicher Ansprechpartner** für Politik, Medien und die breite Öffentlichkeit. Die Schweizer Luft- und Raumfahrt sichert nicht nur die Anbindung der Schweiz an den globalen Wettbewerb; sie bietet zudem umfassende und wertvolle Leistungen sowohl für Industrie als auch Bevölkerung. Zur Gewährleistung einer **nachhaltigen nationalen Wettbewerbsfähigkeit** zählen qualifizierte Arbeitskräfte, eine offene Auseinandersetzung mit Umweltanliegen sowie kreative und engagierte Forschungsbestrebungen.

Der AEROSUISSE gehören heute über **140 Firmen und Organisationen** an. Dazu gehören Linien- und Charterfluggesellschaften, Landes- und Regionalflughäfen, Flugplätze, Abfertigungsgesellschaften, Flugsicherung, Instandhaltungsbetriebe, Flugzeug- und Komponentenhersteller, die Luftwaffe, Firmen der Raumfahrtindustrie, Flugschulen, luftfahrtorientierte Dienstleistungsunternehmen, alle **massgebenden Verbände** der Schweizer Luftfahrt sowie im weiteren Sinne mit der Luft- und Raumfahrt verbundene Firmen.

Die Bedeutung der Luftfahrt für die Schweizer Volkswirtschaft ist nicht zu unterschätzen. Mehr als 33 Milliarden Franken an Wertschöpfung, was **5.6 Prozent des Bruttoinlandproduktes** entspricht, sowie über 190'000 Arbeitsplätze stehen im Zusammenhang mit der Schweizer Luftfahrt. Die Luftfahrt verbindet in der Schweiz ansässige Unternehmen erfolgreich mit wichtigen Zuliefer- und Absatzmärkten in aller Welt. Diese Möglichkeit bietet Wachstumsgelegenheiten, **erhöht die Standortattraktivität** und sichert langfristig die nationale Wertschöpfung.

Fondée en 1968 en qualité de fédération faîtière, AEROSUISSE défend les intérêts de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses et veille à préserver leurs moyens d'existence. Elle exerce son influence sur la législation dans ces deux domaines.

AEROSUISSE met son expertise et son énergie au service de ses membres et agit en qualité d'**interlocuteur qualifié** auprès des instances politiques, des médias et du grand public. L'aéronautique et l'aérospatiale permettent à la Suisse de prendre part à l'économie mondiale. Le secteur fournit par ailleurs des prestations utiles et exhaustives pour l'industrie et la population. Pour garantir la pérennité de la **compétitivité nationale**, il s'appuie sur une main d'œuvre qualifiée, une approche ouverte des questions environnementales ainsi que sur des efforts de recherche novateurs et engagés.

AEROSUISSE regroupe aujourd'hui plus de **140 entreprises et organisations**: compagnies aériennes de lignes et de charters, aéroports nationaux et régionaux, aérodromes, sociétés d'assistance au sol, contrôle de la navigation aérienne, entreprises de maintenance, fabricants d'avions et de composants, les Forces aériennes, entreprises de l'industrie aérospatiale, écoles de pilotage, entreprises de services tournées vers l'aéronautique ainsi que **toutes les associations importantes** directement ou indirectement liées à l'aéronautique et à l'aérospatiale suisses.

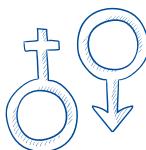
L'importance que revêtent l'aéronautique et l'aérospatiale pour l'économie suisse mérite d'être soulignée. Plus de 33 milliards de francs de valeur ajoutée, ce qui correspond à **5.6 % du PIB**, ainsi que plus de 190 000 emplois sont en corrélation avec le secteur aéronautique. L'aéronautique et l'aérospatiale ont également accompli de nombreux progrès notables au cours des dernières décennies. Le transport aérien relie les entreprises implantées en Suisse avec les fournisseurs et clients du monde entier. Cette prestation favorise la croissance, **renforce l'attrait de notre pays** et garantit la création de valeur à long terme.



33'500'000 CHF

Wertschöpfung |
Valeur ajoutée

190'000
Arbeitsplätze | Emplois



In unserem Vademecum 2016 erfahren Sie mehr über die Bedeutung der Luft- und Raumfahrt für die Schweiz und ihre Bevölkerung. www.aerosuisse.ch
Vous trouverez plus de précisions sur l'importance du transport aérien et aérospatial pour la Suisse et sa population dans notre Vadémécum 2016. www.aerosuisse.ch

INHALT | CONTENU

Vorwort des Präsidenten	4	Introduction du président
Schwerpunkte der Verbandsarbeit der AEROSUISSE	6	Sujets phares du travail associatif de l'AEROSUISSE
Kommerzielle Luftfahrt	8	Aviation commerciale
Flughäfen und Flugplätze	12	Aéroports et aérodromes
Flugsicherung	16	Navigation aérienne
Luftwaffe	18	Forces aériennes
Luft- und Raumfahrtindustrie	20	Industrie aéronautique et aérospatiale
General Aviation	22	Aviation générale
Kommissionen	24	Commissions
Geschäftsstelle	26	Secrétariat
Impressionen	28	Impressions
Vorstand	30	Comité de direction
Organigramm	31	Organigramme
Mitglieder	32	Membres
Stimmen	35	Votes

Herausgeber: AEROSUISSE, Redaktion: Aero Publications GmbH, Teufen ZH | Übersetzungen: Diane Müller-Tanquerey | Layout: SeeDesign St.Gallen | Druck Rickli+Wyss AG, Bern
Bilder Inhalt: Hansjörg Bürgi (www.skynews.ch)

Édition : AEROSUISSE | Rédaction: Aero Publications GmbH, Teufen ZH | Traductions : Diane Müller-Tanquerey | Layout : SeeDesign St-Gall | Impression : Rickli+Wyss AG, Berne
Photos : Hansjörg Bürgi (www.skynews.ch)

Titelbild: Erstmals ist die neue Bombardier CS100 der Swiss am 17. Juni 2015 am Flughafen Zürich begeistert empfangen worden. Foto Flughafen Zürich AG/Roger Meier

Couverture : Le nouveau Bombardier CS100 de Swiss a reçu un accueil enthousiaste pour la première fois le 17 juin 2015 à l'aéroport de Zurich. Photo Flughafen Zürich AG/Roger Meier

Rückseite: In Mollis erlangen die Sphair-Absolventen auf modernsten Remos GX mit Glascockpit von Ecoflight.ch ihre ersten Flugerfahrungen. Foto Hansjörg Bürgi

Verso : Les diplômés Sphair font leur première expérience de vol à Mollis à bord des Remos GX d'Ecoflight.ch équipés de glass cockpit. Photo Hansjörg Bürgi

Vorwort des Präsidenten



Paul Kurrus

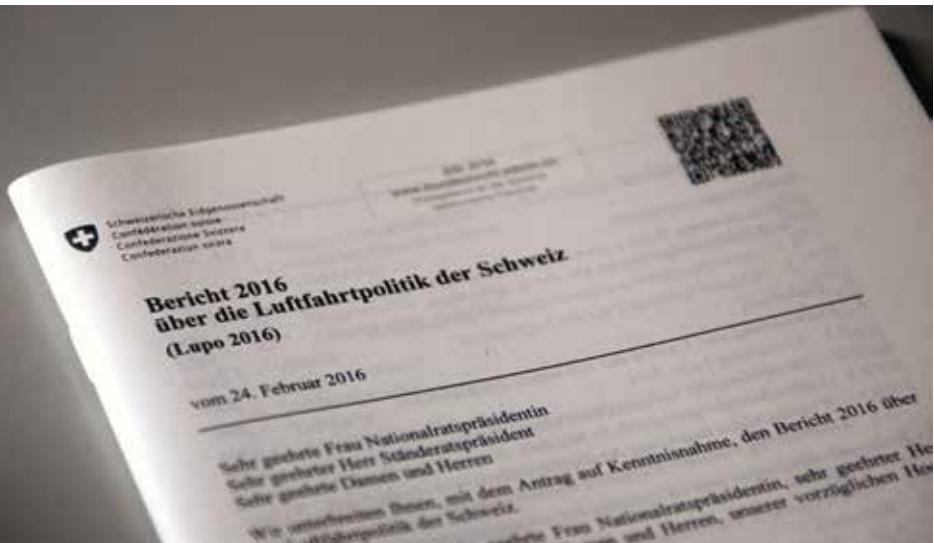
Liebe Leserinnen, liebe Leser

Das Berichtsjahr begann auch für die Luftfahrt mit einem Paukenschlag. Als typische Exportindustrie traf die Aufhebung des Euro-Mindestkurses die Luftfahrt besonders hart. Wir haben deshalb sofort beim Bundesrat interveniert und erneut unsere zentralen Anliegen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit in Erinnerung gerufen.

In der Berichtsperiode durften wir einige Erfolge verzeichnen. Im Vordergrund steht dabei zweifellos die Verabschiedung des Berichtes zur Luftfahrtpolitik der Schweiz 2016 (Lupo 2016) durch den Bundesrat. Weil in

«Mit Genugtuung dürfen wir feststellen,
dass der Bundesrat die Luftfahrt als
wichtigen Pfeiler der Schweizer
Verkehrspolitik stärken will.» **Paul Kurrus**

diesem Bericht die Ziele und damit die politischen Rahmenbedingungen für alle Sparten der Luftfahrt in den kommenden zehn Jahren festgelegt wurden, ist dieser Bericht der Landesregierung für unsere Branche von grösster Bedeutung und daher das Kerngeschäft der AEROSUISSE. Mit Genugtuung dürfen wir feststellen, dass der Bundesrat die Luftfahrt als wichtigen Pfeiler der Schweizer Verkehrspolitik stärken will und sich damit die Vorstellungen der Landesregierung in weiten Teilen mit unseren, im Rahmen des Konsultationsverfahrens eingebrachten, Zielen decken.



20 Jahre nach der Schliessung der Schweizerischen Luftverkehrsschule Swissair (SLS) und dem damit verbundenen Wegfall der finanziellen Unterstützung der Ausbildung von Luftfahrtberufen durch den Bund, ist die Wiederaufnahme der Ausbildungsunterstützung zweifellos ein sehr erfreulicher Meilenstein. Damit konnte das auf Initiative der AEROSUISSE vor 14 Jahren eingebrachte und seither eng begleitete Anliegen erfolgreich umgesetzt werden. Da die Zahl der Berührungspunkte zwischen der zivilen und der militärischen Luftfahrt in der Schweiz immer grösser wird, freut es uns sehr, dass wir 2015 auch die Schweizer Luftwaffe in der AEROSUISSE willkommen heissen durften.

Der erfolgreiche Erstflug des PC-24 von Pilatus und die Rekorde von Solar Impulse 2 sind weitere Meilensteine und Beispiele für die Innovationskraft und den Erfolg der Schweizer Luftfahrtindustrie. Die erfolgreiche Landung des Landers Philae auf dem Kometen Chury bildete für die Raumfahrt einen Höhepunkt. Mehrere unserer Mitglieder haben zu diesem grossen Erfolg der europäischen Raumfahrt beigetragen.

Zu den Schattenseiten der Berichtsperiode zählte die Verabschiedung der neuen Verordnung über Gebühren des BAZL durch den Bundesrat.

Die politischen Erfolge der vergangenen Jahre sind zu einem wesentlichen Teil dem geschlossenen Auftritt der Branche unter Führung der AEROSUISSE zu verdanken.

Umso mehr gibt eine Tendenz zu Besorgnis Anlass, bei welcher dem Erreichen sparten-spezifischer Anliegen im Alleingang grössere Erfolgschancen beigemessen werden als im Verbund. Es gilt daher, alle Entscheidungsträger in unserer Branche, noch stärker als bisher, vom Nutzen eines geeinten Auftritts nach Aussen über den Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt zu überzeugen.

Auch in Zukunft werden wir uns mit Nachdruck für die Interessen unserer Mitglieder einsetzen. Neben dem Lupo 2016 beschäftigt uns unter anderem die Finanzierung der Flugsicherung auf Regionalflughäfen, die finanzielle Unterstützung der Ausbildung von Luftfahrtberufen, die Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes und die Anliegen der General Aviation.

Für Ihr Vertrauen, das Sie uns auch in diesem Jahr wiederum entgegengebracht haben, danke ich Ihnen und ich hoffe, dass Sie der neu gestaltete Jahresbericht anspricht.

Paul Kurrus, Präsident

Introduction du président

Chers lecteurs, chères lectrices

L'année de 2015 a commencé par un coup de tonnerre dans le secteur du transport aérien. L'abandon du cours plancher de l'euro a durement frappé notre industrie, essentiellement exportatrice. Une fois de plus, nous sommes donc immédiatement intervenus auprès du Conseil fédéral pour rappeler nos préoccupations concernant la compétitivité du secteur. Au cours de la période de référence, nous avons pu engranger quelques succès. Le plus important est sans nul doute l'adoption du rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse (Lupo 2016) par le Conseil fédéral. Puisque le rapport de la Confédération visait à déterminer les objectifs et le cadre politique applicables à l'ensemble des acteurs du secteur aérien pour les dix prochaines années, il est de la plus haute importance pour notre branche et constitue donc le cœur des activités d'AEROSUISSE. Nous avons pu constater avec satisfaction que le Conseil fédéral veut renforcer le transport aérien, pilier important de la politique suisse des transports et qu'à maints égards, le point de vue de la Confédération concorde avec les objectifs que nous avons exposés lors de la procédure de consultation.

20 ans après la fermeture de l'Ecole suisse d'aviation de transport de Swissair (ESAT) et la fin du soutien financier de la Confédération apporté à la formation aux métiers de l'aéronautique, la reprise du soutien à la formation constitue clairement un événement majeur dont on peut se féliciter. Les requêtes présentées il y a 14 ans à l'initiative d'AEROSUISSE suivies de très près depuis lors ont ainsi trouvé une issue favorable. Les recouplements entre l'aviation civile et militaire étant en augmentation permanente en Suisse, nous avons été très heureux en 2015 d'accueillir les Forces aériennes suisses au sein d'AEROSUISSE.

Le premier vol réussi à bord du PC-24 de Pilatus et les records du Solar Impulse 2 sont d'autres événements majeurs illustrant la force d'innovation et le succès de l'industrie aéronautique suisse. L'aéronautique a vécu un grand moment lors de l'atterrissement réussi de l'atterrisseur Philae sur la comète Tchouri. Plusieurs de nos membres ont contribué à ce grand succès de l'aérospatiale européenne. L'adoption de la nouvelle ordonnance sur les émoluments de l'OFAC par le Conseil fédéral compte parmi les revers de la période sous revue.

Les succès politiques des années passées sont en majeure partie le fruit de la solidarisation orchestrée par AEROSUISSE.

La tendance à croire que des solutions isolées sont mieux à même de régler des questions spécifiques que des solutions collectives est d'autant plus préoccupante. Dès lors, il convient plus fermement que jamais de convaincre l'ensemble des décideurs de l'aérien de l'intérêt de refléter vers l'extérieur une image cohérente du secteur à travers la

«Nous sommes satisfaits de constater que le Conseil fédéral veut renforcer l'aéronautique, pilier important de la politique des transports suisse.» **Paul Kurrus**

Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses.

Nous défendrons tout aussi ardemment les intérêts de nos membres à l'avenir. En sus de la Lupo 2016, nous nous attelons notamment au financement de la navigation aérienne dans les aérodromes régionaux, aux aides financières devant être apportées aux formations aéronautiques, à la révision partielle 1+ de la LA et aux requêtes de l'aviation générale. Permettez-moi de vous remercier pour la confiance que vous nous avez une fois de plus témoignée cette année. J'espère que vous apprécierez la nouvelle présentation de notre rapport annuel

Paul Kurrus, Präsident



Schwerpunkte der Verbandsarbeit der AEROSUISSE



Doris Leuthard

Das Forum der Luft- und Raumfahrt mit der Rede von Bundesrätin Doris Leuthard im Zentrum hat am 15. Oktober 2015 mit über 400 Teilnehmenden für den Höhepunkt des Verbandsjahres 2015 der AEROSUISSE gesorgt. Die deutlichen Worte von Doris Leuthard zur Förderung des Luftfahrtstandortes Schweiz stiessen im Publikum auf ein sehr gutes Echo. Man müsse wieder vermehrt die Faszination der Luftfahrt in den Vordergrund stellen, betonte sie.

Borschberg und Piccard ausgezeichnet

Die AEROSUISSE-AWARD-Verleihung an die beiden Solar-Impulse-Protagonisten André Borschberg und Bertrand Piccard rundete die erfolgreiche Veranstaltung ideal ab. Zudem hat Doris Leuthard die versammelte Schweizer Luftfahrt-Gemeinde im Verkehrshaus aufgefordert, wieder vermehrt über die Faszination, den Nutzen und die Bedeutung der Luftfahrt zu sprechen, statt das Feld jenen zu überlassen, die nur über Fluglärm klagen. Da seien die Flughäfen und Airlines gefordert. Sie müssten ihre guten Botschaften der leisen und treibstoffsparenden Flugzeuge und der immer kleiner werdenden Lärmelastung der Bevölkerung vermitteln.

«Wir müssen Pisten optimieren und die beschränkten Flächen möglichst gut nutzen. Wenn wir das nicht tun, werden wir abgehängt.» **Doris Leuthard, Bundesrätin**

Neuer Luftfahrtpolitischer Bericht

Der neue Luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrates (Lupo 2016) bildete einen Schwerpunkt in der Verbandsarbeit 2015. Die AEROSUISSE begrüßt den Lupo 2016 ausdrücklich. Insbesondere die darin formulierten Ziele zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen oder die erneute Prüfung der Übernahme der Kosten für hoheitliche Sicherheitsmassnahmen durch den Staat sind wichtige Elemente zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt.

Nachbesserung beim Luftfahrtgesetz gefordert

Im Juni 2015 hat das BAZL zur Vernehmlassung über die Teilrevision 1+ des Luftfahrtge-

setzes (LFG) eingeladen. Die AEROSUISSE hat diese Revision mit der Begründung abgelehnt, dass die Revision die Leistungsfähigkeit des Luftfahrtsystems Schweiz nicht verbessere. Die LFG 1+ Vorlage ist mittlerweile vom BAZL überarbeitet worden und geht nach der Verabschiedung durch den Bundesrat in die Vernehmlassung. Die Inkraftsetzung der Änderungen ist frühestens im Herbst 2017 vorgesehen.

Für die AEROSUISSE ist es nicht nachvollziehbar, dass die vorliegende Revision nicht dazu genutzt wurde, wichtige Fragen für die Erhaltung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Luftfahrtsystems Schweiz zu beantworten. Hingegen finden sich in der Teilrevision verschiedene Vorschläge, die weder die Wettbewerbsfähigkeit stärken, noch die Safety oder Security verbessern.

Bundesunterstützung für Aviatik-Ausbildungen

Ein weiterer Meilenstein, den die AEROSUISSE 2015 setzen konnte, ist die Umsetzung des Artikels 103a/b des Luftfahrtgesetzes (LFG), in welchem die Förderung der aviatischen Ausbildungen durch den Bund festgelegt ist. Rund 20 Jahre nach der Schliessung der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) unterstützt der Bund ab 2016 die Ausbildungen für Berufe der Luftfahrt wieder mit namhaften finanziellen Mitteln. Damit tragen die nunmehr 15 Jahre dauernden Anstrengungen der AEROSUISSE auf diesem Gebiete endlich Früchte.

Gebührenverordnung des BAZL bekämpft

Vehement hat die AEROSUISSE gegen die neue Gebührenverordnung des BAZL opponiert, welche den Gebührenrahmen teilweise um 300 bis 500 Prozent erhöht. Damit wird die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt gefährdet. Ferner steht der Erlass dieser Verordnung auch in krassem Gegensatz zu den Zielen im Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates. Die AEROSUISSE wurde beim BAZL vorstellig und betonte, dass vor einer tatsächlichen Mehrbelastung der Branche aufgezeigt werden müsse, dass die Behörde intern alle Ressourcen und Strukturen optimiert habe. Vonseiten des BAZL-Direktiums wurde der AEROSUISSE versichert, dass mit der neuen Gebührenverordnung weder eine Erhöhung des Kostendeckungsgrades des BAZL, noch eine Mehrbelastung der Branche beabsichtigt sei.

Sujets phares du travail associatif de l'AEROSUISSE

Le Forum de l'aviation et de l'aérospatiale du 15 octobre 2015, marqué par le discours de la conseillère fédérale Doris Leuthard, a rassemblé plus de 400 participants. Ce fut pour AEROSUISSE un grand moment de l'année 2015. Les déclarations percutantes de Doris Leuthard en faveur de la place aéronautique suisse ont reçu un écho très favorable auprès du public. D'après elle, l'attrait de l'aviation devrait de nouveau être mis en avant. La conseillère fédérale estime que l'esprit pionnier, le courage et les performances hors du commun n'appartiennent pas qu'au passé.

Borschberg et Piccard récompensés

La remise de L'AWARD AEROSUISSE de l'année aux deux protagonistes du projet Solar Impulse, André Borschberg et Bertrand Piccard, a parachevé la réussite de cet événement. En outre, Doris Leuthard a exhorté la communauté aéronautique suisse rassemblée au Musée suisse des transports à parler de nouveau du pouvoir de fascination, de l'utilité et de l'im-

«Nous devons optimiser les pistes et l'utilisation des surfaces limitées. Si nous ne le faisons pas, nous nous laisserons dépasser.» **Doris Leuthard, Conseillère fédérale**

portance de l'aviation, plutôt que de laisser le champ libre aux sempiternels critiques contre le bruit aérien. La conseillère fédérale en a ensuite appelé aux aéroports et aux compagnies aériennes. Ils doivent faire part au public des informations positives que constituent les avions silencieux et économies en carburant ainsi que la pollution sonore en constante diminution.

Nouveau rapport sur la politique aéronautique

Le nouveau rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique (Lupo 2016) a constitué un axe phare du travail de l'association en 2015. AEROSUISSE approuve expressément le Lupo 2016. Les objectifs du rapport visant à résoudre le problème des insuffisances de capacité dans les aéroports nationaux ou bien le réexamen de la prise en charge par l'État du coût des mesures de sûreté incomptant aux services publics sont des éléments clés pour le renforcement de la compétitivité de l'aéronautique suisse.

Une amélioration de la loi sur la navigation aérienne s'impose

En juin 2015, l'OFAC a lancé une consultation sur la révision partielle 1+ de la loi sur l'aviation (LA). AEROSUISSE a refusé cette révision au motif que celle-ci n'améliorerait pas l'efficacité du système de transport aérien suisse. Le projet de révision partielle 1+ de la LA a depuis été remanié par l'OFAC et sera soumis à la consultation après son traitement par le Conseil fédéral. L'entrée en vigueur des modifications est prévue au plus tôt pour l'automne 2017.

AEROSUISSE ne peut pas s'expliquer pour quelles raisons la révision proposée n'a pas été mise à profit pour répondre à des questions essentielles sur le maintien et l'amélioration des performances du système de transport aérien suisse. Bien au contraire, la révision partielle contient diverses suggestions qui ne renforcent ni la compétitivité, ni la sécurité, ni la sûreté.

Soutien de la Confédération aux formations aéronautiques

La mise en œuvre de l'article 103a/b de la loi sur l'aviation (LA), dans laquelle figure l'encouragement des formations aéronautiques par la Confédération, constitue une nouvelle étape importante. À partir de 2016, soit près de 20 ans après la fermeture de l'Ecole suisse d'aviation de transport ESAT, la Confédération soutiendra de nouveau les formations aéronautiques par des contributions financières dignes de ce nom. Les efforts fournis en ce sens pendant quinze ans par AEROSUISSE portent enfin leurs fruits.

Opposition à l'ordonnance sur les émoluments de l'OFAC

AEROSUISSE s'est exprimée avec force contre la nouvelle ordonnance sur les émoluments de l'OFAC qui prévoit, dans certains cas, un renchérissement des émoluments allant de 300 à 500 %. Cette ordonnance met en danger la compétitivité du transport aérien suisse. Son adoption est en outre en parfaite contradiction avec les objectifs du Rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique de la Suisse. AEROSUISSE est intervenue auprès de l'OFAC et lui a fait remarquer qu'avant d'imposer des dépenses supplémentaires au secteur, il lui faudrait démontrer que l'ensemble des ressources et structures internes ont bel et bien été optimisées.

Kommerzielle Luftfahrt



Rainer Hiltebrand

Euro-Mindestkurs-Aufhebung als Last

Die Aufhebung des Euro-Mindestkurses durch die Nationalbank am 15. Januar 2015 hat die kommerzielle Luftfahrt in der Schweiz besonders hart getroffen. Die schweizerischen Fluggesellschaften und die Firmen der Business Aviation erwirtschaften einen Grossteil der Erträge in Euro oder anderen ausländischen Währungen, während die Kosten mehrheitlich in Schweizer Franken anfallen. Auch wenn günstigere Importe und ein tiefer Treibstoffpreis den Schock etwas mildern, ist unter dem Strich eine deutliche Verschlechterung der Ertragslage und somit der Wettbewerbsfähigkeit geblieben. Positiv hat sich die erneut gestiegene Reiselust der Schweizer Bevölkerung ausgewirkt. Die AEROSUISSE hat sich vor diesem Hintergrund für eine umfassende Entlastung der kommerziellen Luftfahrt von sachfremden Kosten und Verbesserung der Rahmenbedingungen durch die Politik eingesetzt.

Passagierrekorde bei Swiss und EasyJet

Trotz den grossen Herausforderungen und rückläufigen Erträgen ist es Swiss International Air Lines 2015 gelungen bei einem Umsatz von mehr als fünf Milliarden Franken einen Gewinn von 453 Millionen zu erzielen, was dem drittbesten Ergebnis in der Firmengeschichte gleichkommt. 2015 hat Swiss insgesamt 16,3 Millionen Passagiere befördert, so viele wie noch nie zuvor. EasyJet Switzerland, mit 23 in der Schweiz registrierten Airbus A319/320 (Stand Sommer 2016), die zweit-

in Zürich. Nach dem Auftritt an der Airshow in Paris flog einer der CSeries-Prototypen in den Farben des Erst Kunden Swiss in die Schweiz. Swiss hat insgesamt 30 CSeries bestellt und löst damit ihre Avro-Flotte ab. Dank neusten Technologien bei Triebwerken, Systemen und Materialien setzt die CSeries neue Massstäbe im Bereich Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit. Der Treibstoffverbrauch gegenüber der Avro-Flotte wird um bis zu 25 Prozent gesenkt. Das neue Flugzeug ist außerdem nur rund halb so laut für das menschliche Hörempfinden. Seit Mitte Juli 2016 setzt Swiss die neue CS100 auf ihrem Europa-Streckennetz ein.

Wettbewerbsfähigkeit muss gestärkt werden

In der Frühjahrssession haben die AEROSUISSE und das BAZL am 17. März 2015 der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGLR) die zweite Studie «Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs» vorgestellt. Die umfassende Studie stellt fest, dass der Schweizer Luftverkehr in naher Zukunft vor grossen Herausforderungen steht: Einerseits bedrängen die Golf-Airlines die Schweizer Fluggesellschaften, andererseits belasten Kapazitätsengpässe und hohe Kosten die Qualität des Luftfahrtstandortes Schweiz.

Die AEROSUISSE fordert keine Subventionen, aber bessere Rahmenbedingungen. Damit die Schweizer Fluggesellschaften – auch bei der aktuellen Frankenstärke – wettbewerbsfähig bleiben, müssten unter anderem ihre vergleichsweise hohen Kosten insbesondere für Sicherheit und Lärm gesenkt werden. Die AEROSUISSE schlägt zwei konkrete Massnahmen zur Entlastung der Luftfahrt von sachfremden Kosten vor: Der Bund soll, entsprechend seinem gesetzlichen Auftrag im Luftfahrtgesetz, die Luftfahrtberufe so wie andere Berufe mit hohen Anforderungen (Ingenieure, Ärzte) stärker fördern. Zudem sollen hoheitliche Sicherheitskosten für die Terrorabwehr und den Schutz von Aussengrenzen, wie bei anderen Verkehrsträgern, von der öffentlichen Hand übernommen werden. Beide Massnahmen würden die Luftfahrtbranche deutlich entlasten und sie dadurch wettbewerbsfähiger machen.

Bund unterstützt Luftfahrtausbildungen

Seit über 20 Jahren hat sich die AEROSUISSE mit grossem Engagement für die finanzielle Unterstützung der Berufsausbildung in der Luftfahrt eingesetzt. Ursprung war ein par-

Dank neusten Technologien bei Triebwerken, Systemen und Materialien setzt die CSeries neue Massstäbe im Bereich Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit.

grösste Schweizer Airline und die Nummer Eins in Genf und Basel, hat 2015 über zehn Millionen Reisende ab der Schweiz befördert.

Bombardier CSeries erstmals in der Schweiz

Ein Highlight für die Schweizer Airline-Industrie war der erstmalige Besuch einer Bombardier CSeries CS100 Mitte Juni 2015

lamentarischer Vorstoss von Nationalrat Paul Kurrus (01.3375), welcher im Luftfahrtbericht 2004 und später in Artikel 103 des LFG konkretisiert wurde. Am 1. Juli 2015 hat nun der Bundesrat mit der Verabschiedung der entsprechenden Ausführungsverordnung entschieden, ab 2016 die Ausbildungskosten von Berufspiloten (Flugzeug und Helikopter), Fluglehrern und Luftfahrzeugtechnikern jeweils zur Hälfte zu übernehmen. Die dafür notwendigen Mittel stammen aus der Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe. Die AEROSUISSE nimmt diesen Entscheid mit Genugtuung zur Kenntnis. Dies ist im Hinblick auf die anhaltende Frankenstärke sehr wichtig. Allerdings ist es für AEROSUISSE nicht nachvollziehbar, weshalb Berufe der Luftfahrt vom Bund lediglich mit maximal 50 Prozent der Ausbildungskosten unterstützt werden, wenn beispielsweise Ingenieure in den Genuss einer annähernd vollumfänglichen Bundesfinanzierung der Ausbildung kommen. Die AEROSUISSE wird sich weiterhin für eine umfassende Förderung der Berufsausbildung in der Luftfahrt einsetzen, weil dies in erheblichem Mass auch die Wettbewerbsfähigkeit der Fluggesellschaften, Helikopterfirmen und aller anderen kommerziellen Anbieter in der Schweizer Aviatik stärkt.

EU-ETS bislang erfolgreich abgewehrt

Mit Erfolg hat sich die AEROSUISSE bislang gegen die Einführung des europäischen Emissionshandelssystems (EU-ETS) in der Schweizer Luftfahrt gewehrt. Während der Bundesrat ein entsprechendes Kompensations-Verfahren für die Schweizer Industrie in den Jahren 2018/2019 vorsieht, würde dies für die kommerzielle Luftfahrt eine massive Verschlechterung der Rahmenbedingungen bedeuten. Ein Emissionshandelssystem macht nach Ansicht der AEROSUISSE in der Luftfahrt nur Sinn, wenn es weltweit nach den gleichen Massstäben eingeführt und umgesetzt wird. Erfolgt die Umsetzung nur in Europa, so erleiden die europäischen Fluggesellschaften erhebliche Wettbewerbsnachteile gegenüber ihrer Konkurrenz aus der ganzen Welt.

Business Aviation: 4 Milliarden Wertschöpfung

Erfreulich ist, dass der Bundesrat die Business Aviation (Geschäftsreiseverkehr) als im öffentlichen Interesse liegend und für den Wirtschaftsstandort Schweiz von wesentlicher Bedeutung erachtet. Nichtsdestotrotz wird lapidar festgestellt, dass die Business Aviation in Zukunft auf den Landesflughäfen immer weniger Kapazitäten vorfinden wird und auf kleinere Flugplätze ausweichen muss. Immerhin bekräftigt der Bundesrat seinen festen Willen, den Flugplatz Dübendorf für die Business Aviation zur Verfügung zu stellen, muss aber einräumen, dass für den Flughafen



Genf zurzeit keine valablen Alternativen ersichtlich sind.

Aufgrund der neusten Erhebungen erarbeitet die Business Aviation eine jährliche Gesamtgewertschöpfung von über vier Milliarden Franken in der Schweiz und besitzt einen

**Die AEROSUISSE wird sich weiterhin
für eine umfassende Förderung der Berufs-
ausbildung in der Luftfahrt einsetzen.**

Marktanteil von einem Sechstel der Flugbewegungen. Sie bietet rund 17'000 Arbeitsplätze in den Bereichen Flugzeug-Herstellung, Wartung, Innenausstattungen von Flugzeugen, Passagierabfertigung, Flugzeug-Management und Airtaxi an. Zudem liegt die Schweiz in Europa mit rund 277 HB-registrierten Geschäftsflugzeugen nach wie vor hinter Deutschland, Grossbritannien und Frankreich auf Platz Vier. Für die AEROSUISSE ist deshalb unabdingbar, dass der Business Aviation ganzjährig genügend Slots zur Verfügung stehen, zumindest so lange bis entsprechende Alternativen (beispielsweise Dübendorf) zur Verfügung stehen.

Luftfracht auch für Passagierverkehr wichtig

Im Bericht zur Luftfahrtpolitik 2016 wird klar festgehalten, dass die Luftfracht ein wesentlicher Bestandteil der Schweizer Luftfahrt ist und zur Anbindung der Schweiz an die globalen Warenströme beiträgt. Aber auch für den Passagierverkehr ist die Luftfracht wichtig, denn ohne diese könnten zahlreiche Linienflüge nicht wirtschaftlich betrieben werden. Deshalb will die Landesregierung die entsprechenden Rahmenbedingungen verbessern – die AEROSUISSE wird ein wachsames Auge darauf haben.



Linienfluggesellschaften |
Compagnies aériennes
régulières

Aviation commerciale



Grâce aux technologies les plus avancées en matière de moteurs, systèmes et matériaux, le CSeries établit de nouvelles normes en termes de rentabilité et d'écocompatibilité.



L'abandon du cours plancher de l'euro affecte le transport aérien

L'abandon du cours plancher de l'euro le 15 janvier 2015 par la banque nationale a durement frappé l'aviation commerciale en Suisse. Les compagnies aériennes suisses et les entreprises d'aviation d'affaires générèrent une grande partie de leurs recettes en euros ou en d'autres devises étrangères alors que les coûts sont majoritairement libellés en francs suisses. Bien que les importations meilleur marché et un faible prix du carburant atténuent quelque peu le choc, la dégradation du résultat et donc de la compétitivité perdure. L'intérêt de la population suisse pour les voyages ne cesse de croître, ce qui a des répercussions positives. Dans ce contexte, AEROSUISSE s'est prononcée pour une exonération totale des coûts indûment supportés par l'aviation commerciale et pour l'amélioration des conditions cadres par la voie politique.

Records de passagers chez Swiss et EasyJet

Malgré les grands défis qu'elle relève et la baisse de ses recettes, Swiss International Air Lines a réussi à réaliser en 2015 un bénéfice de 453 millions pour un chiffre d'affaires de plus de cinq milliards de francs, ce qui correspond au troisième meilleur résultat de son histoire. En 2015, Swiss a transporté un total de 16,3 millions de passagers, le plus grand nombre jamais atteint. EasyJet Switzerland,

deuxième plus grande compagnie aérienne suisse et numéro un à Genève et à Bâle, a transporté en 2015 plus de dix millions de voyageurs au départ de la Suisse. Elle possède 23 airbus A319/320 immatriculés en Suisse (état été 2016).

Un premier bombardier CSeries touche le sol suisse

En juin 2015, la première apparition à Zurich d'un bombardier CSeries CS100 a constitué un temps fort pour l'industrie aérienne suisse. Après sa présentation au salon international de l'aéronautique et de l'espace de Paris-Le Bourget, l'un des prototypes du CSeries, aux couleurs de Swiss sa première cliente, a pris son envol pour la Suisse. Au total, Swiss a commandé 30 CSeries qui prennent ainsi la relève de sa flotte Avro. Grâce aux technologies les plus avancées en matière de moteurs, systèmes et matériaux, le CSeries établit de nouvelles normes en termes de rentabilité et d'écocompatibilité. La consommation de carburant est jusqu'à 25% inférieure à celle de la flotte Avro. De plus, le nouvel avion est environ deux fois moins bruyant et épargne l'oreille humaine. Depuis mi-juillet 2016, Swiss introduit le nouveau CS100 dans son réseau européen de routes.

La compétitivité doit être renforcée

Le 17 mars 2015, durant la session de printemps, AEROSUISSE et l'OFAC ont présenté au groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale (GPAA) le deuxième « Monitoring de la compétitivité du transport aérien suisse ». Cette étude complète rend compte des grands défis que le transport aérien suisse devra affronter dans un avenir proche. D'une part, les compagnies aériennes du Golfe tourmentent les compagnies aériennes suisses. D'autre part, les limites de capacités et les coûts élevés pèsent sur la qualité de la place aérienne suisse. AEROSUISSE ne demande pas de subventions mais de meilleures conditions cadres. Pour que les compagnies aériennes suisses restent compétitives, compte tenu de la vigueur actuelle du franc, il faudrait entre autres réduire leurs coûts relativement élevés, en particulier ceux qui sont liés à la sécurité et au bruit. AEROSUISSE propose deux mesures concrètes pour l'exonération du transport aérien des coûts indûment supportés: conformément à son mandat légal dans la loi sur l'aviation, la Confédération doit encourager plus vivement les métiers de l'aviation comme elle le fait pour d'autres métiers très exigeants

(ingénieurs, médecins). En outre, les coûts de sûreté relevant de la souveraineté de l'État et liés à la lutte contre le terrorisme ainsi qu'à la protection des frontières extérieures doivent être assumés par les pouvoirs publics, comme c'est le cas pour d'autres moyens de transport. Ces deux mesures soulageraient sensiblement le secteur aérien et le rendraient ainsi plus compétitif.

La Confédération soutient les formations aéronautiques. Enfin !

AEROSUISSE a résolument milité pendant plus de 20 ans pour que la formation professionnelle dans le secteur aéronautique bénéficie d'un soutien financier. Sa première initiative a été une intervention parlementaire du conseiller national Paul Kurrus (01.3375), qui s'est ensuite concrétisée dans le Rapport 2004 sur la politique aéronautique puis dans l'article 103 de la LA. En approuvant l'ordonnance sur la subvention des formations dans le domaine de l'aviation, le 1er juillet 2015, le Conseil fédéral a décidé de prendre en charge, à partir de 2016, la moitié des frais de formation des futurs pilotes professionnels (avions et hélicoptères), instructeurs de vol et mécaniciens d'aéronefs. Les fonds nécessaires proviennent de l'impôt sur les huiles minérales et de la redevance pour l'utilisation des routes nationales. AEROSUISSE se déclare satisfaite de cette décision. C'est une étape très importante en considération de la vigueur continue du franc suisse. Ceci dit, la Fédération ne parvient pas à s'expliquer pour quelles raisons la formation aux métiers de l'aéronautique n'est subventionnée qu'à hauteur de 50% maximum alors que les futurs ingénieurs, par exemple, bénéficient d'un financement quasiment intégral de leur formation par les pouvoirs publics. AEROSUISSE va continuer à militer en faveur d'une promotion élargie des formations aux métiers de l'aéronautique car celle-ci renforce aussi considérablement la compétitivité des compagnies aériennes, des entreprises d'hélicoptères et de tous les autres prestataires de l'aviation suisse.

Jusqu'à présent, AEROSUISSE parvient à éviter le SCEQE

Jusqu'à présent, AEROSUISSE a réussi à s'opposer à l'introduction du système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) dans l'aviation suisse. Alors que le Conseil fédéral prévoit une procédure de compensation correspondante pour l'industrie suisse en 2018/2019, elle équivaudrait à une dégradation massive des conditions cadres pour l'aviation commerciale. Du point de vue d'AEROSUISSE, un système d'échange de quotas d'émission dans l'aviation n'a de sens que s'il est introduit et appliqué mondialement d'après les mêmes critères. Si son application

AEROSUISSE va continuer à militer en faveur d'une promotion élargie des formations aux métiers de l'aéronautique.

ne rencontre de succès qu'en Europe, les compagnies aériennes européennes seront considérablement pénalisées vis-à-vis de la concurrence mondiale.

L'aviation d'affaire: quatre milliards de valeur ajoutée

On peut se réjouir que le Conseil fédéral reconnaît l'aviation d'affaire comme étant d'intérêt public et qu'elle estime son importance cruciale pour la place économique suisse. On constate néanmoins que l'aviation d'affaire trouvera dans le futur de moins en moins de capacités dans les aéroports nationaux et qu'elle devra se rabattre sur de petits aérodromes. Le gouvernement réaffirme toutefois sa volonté ferme de mettre l'aérodrome de Dübendorf à disposition de l'aviation d'affaires mais doit bien admettre n'avoir pour l'instant aucune alternative valable en vue pour l'aéroport de Genève.

En Suisse, selon les dernières perceptions fiscales, l'aviation d'affaires crée une valeur ajoutée annuelle globale de plus de quatre milliards de francs suisses et possède une part de marché d'un sixième des mouvements aériens. Elle offre environ 17 000 emplois dans les domaines de la production, de la maintenance et de l'aménagement intérieur d'avions, de l'enregistrement des passagers, de la gestion des aéronefs et des taxis aériens. En outre, avec environ 277 avions d'affaires immatriculés HB, la Suisse reste toujours à la quatrième place derrière l'Allemagne, la Grande-Bretagne et la France. Pour AEROSUISSE, il est donc indispensable d'accorder à l'aviation d'affaires un nombre suffisant de créneaux horaires répartis sur toute la journée, du moins jusqu'à ce qu'une alternative conséquente soit mise à sa disposition (telle que l'aérodrome de Dübendorf).

Le fret aérien importe aussi au trafic des passagers

Dans le rapport 2016 sur la politique aéronautique, il est clairement établi que le fret aérien constitue une composante essentielle de l'aviation suisse et contribue à relier la Suisse aux flux de marchandises internationaux. Le fret aérien est par ailleurs essentiel au trafic passagers: sans lui, de nombreux vols ne seraient pas rentables. C'est pourquoi le gouvernement veut améliorer les conditions cadres correspondantes, ce qu'AEROSUISSE va surveiller d'un œil attentif.



67

Nichtlinienfluggesellschaften |
Compagnies aériennes charter

Flughäfen und Flugplätze



Stefan Conrad

Die Kapazitäten auf den schweizerischen Landesflughäfen Zürich und Genf sind in Spitzenzeiten bereits heute ausgeschöpft.

litätsbedürfnisse der Schweizer Bevölkerung nimmt die Nachfrage im Luftverkehr – wie auch im übrigen öffentlichen und privaten Verkehr – stetig zu. Die AEROSUISSE fordert deshalb bei den Landesflughäfen Mindestkapazitäten und Mindestbetriebszeiten in den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) aufzunehmen. Die in den letzten Jahren sinkenden Flughafenkapazitäten dürfen nach Ansicht der AEROSUISSE auf keinen Fall weiter reduziert werden und müssen sich nachfragegerecht weiterentwickeln können. Die gelgenden Betriebszeiten der Landesflughäfen sind zwingend zu erhalten.

Nachtflugsperren auf Landesflughäfen bleiben unverändert

SP-Nationalrätin Leutenegger Oberholzer hat am 12. Dezember 2013 eine parlamentarische Initiative eingereicht, die für die Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich eine generelle Nachtflugsperre von mindestens 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr fordert und verlangt, diese im Luftfahrtgesetz zu verankern. Die AEROSUISSE hat in einem Positionspapier klargestellt, dass es keine Notwendigkeit für eine einheitliche Nachtflugsperre auf den Landesflughäfen

Kapazitätsengpässe gefährden den Luftfahrtstandort Schweiz

Trotz negativen Auswirkungen der Aufhebung des Euro-Mindestkurses auf den Umsatz der Flughäfen sind 2015 über die Schweizer Flughäfen und Flugplätze rund 50 Millionen Passagiere gereist, so viele wie noch nie. Der Flughafen Zürich wurde von über 26 Millionen Reisenden benutzt, Genève Aéroport von rund 16 Millionen und weitere rund sieben Millionen zählte der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Doch die Kapazitäten auf den schweizerischen Landesflughäfen Zürich und Genf sind in Spitzenzeiten bereits heute ausgeschöpft. Aufgrund der steigenden Mobi-

gebe, weil diese unterschiedliche Bedürfnisse haben. Zudem benötigen die Schweizer Fluggesellschaften konkurrenzfähige Betriebszeiten, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates hat dem Rat mit 18 zu 6 Stimmen die Ablehnung der Initiative empfohlen. Der Nationalrat hat am 11. März 2015 diesem Antrag mit 114 Nein zu 63 Ja und mit 6 Enthaltungen klar Folge geleistet. Damit wird dank der intensiven Überzeugungsarbeit der AEROSUISSE im Verbund mit den Flughäfen die bestehende Regelung nicht noch weiter verschärft werden.

EuroAirport-Steuerstreit-Lösung in Reichweite

Mit Genugtuung nimmt die AEROSUISSE davon Kenntnis, dass für den seit 2012 schwelenden Steuerstreit zwischen Frankreich und der Schweiz um den EuroAirport eine Lösung in Sicht ist. Der französische Präsident François Hollande stellte bei einem Treffen mit Bundespräsident Johann Schneider-Ammann im Januar 2016 ein Abkommen in Aussicht, das eine Vereinbarung zwischen den beiden Ländern enthält. Orientiert sich diese Vereinbarung an der 2015 verabschiedeten Absichtserklärung, werden die Fluggesellschaften und die am EuroAirport ansässigen Schweizer Firmen nicht nach französischem Recht besteuert. Die anderen am EuroAirport aktiven Unternehmen würden demnach nach französischer Taxe besteuert. Im Schweizer Sektor des Flughafens sind über 60 Schweizer Unternehmen tätig. Insgesamt beschäftigt der Flughafen rund 6000 Personen, wovon 4500 im Schweizer Sektor tätig sind.

Genf und Zürich: Priorität bei SIL-Prozessen

Im Bericht zur Luftfahrtpolitik (Lupo 2016) hält der Bundesrat klar fest, dass lärmpolitische Kompromisse oder die Maximierung der Kapazität nicht zu Sicherheitsrisiken auf den Flughäfen führen dürfen. Bei der Planung und Anpassung von Flugverfahren hat die Sicherheit Priorität. Im Rahmen seiner Sachplanungskompetenz sorgt der Bund für die Umsetzung der nationalen Interessen einer guten Luftverkehrsanbindung der Schweiz, namentlich auf den Landesflughäfen. Im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) sollen verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele formuliert werden. Der Bundesrat schafft günstige Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Flughafeninfrastrukturen, sofern diese einem Verkehr dienen, der im öffentlichen Interesse ist. Deswegen sollen die



©Flughafen Zürich



Kantone nach Ansicht der AEROSUISSE diese Prozesse ohne Not nicht behindern.

Ehemalige Militärflugplätze sollen nach einem Rückzug der Luftwaffe nicht aufgegeben, sondern zumindest raumplanerisch für die zukünftigen Generationen und die Interessen des Bundes gesichert werden. Das Netz der Regionalflughäfen soll qualitativ verbessert werden und die Kosten der Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen gesenkt werden. Die AEROSUISSE hat massgeblich dazu beigebracht, dass diese für den Luftfahrtstandort Schweiz wichtigen Ziele Eingang in den Lupo 2016 gefunden haben.

Gegen Schliessung zweier Gebirgslandeplätze

Die AEROSUISSE lehnt die vorgesehene Reduktion der Gebirgslandeplätze ab. Die Streichung der Gebirgslandeplätze Rosenegg-West und Gumm führt dazu, dass die notwendige Ausbildungsvielfalt und Ausbildungsqualität in der Gebirgsfliegerei abnimmt. Hinzu kommt, dass von den verbleibenden 40 Gebirgslandeplätzen deren vier nur eingeschränkt nutzbar sind: Alpe Foppa, Blüemlisalp, Glärnischfirn und Vadret Pers. Die AEROSUISSE ist überzeugt, dass nur regelmässige Trainings den aktuell hohen Sicherheitsstandard der Gebirgspiloten in der Rettungs- und Arbeitsfliegerei sichern. Mit der Schliessung von zwei Gebirgslandeplätzen und den bestehen-

den Einschränkungen auf anderen Gebirgslandeplätzen wird die Qualität der Ausbildung in der Gebirgsfliegerei gefährdet. Schliesslich wird damit auch die Qualität des «Service Public» für die Bergbevölkerung und die Leute, die ihre Freizeit in den Bergen verbringen, in Mitleidenschaft gezogen. Deshalb hat die AEROSUISSE beim BAZL beantragt, auf die Schliessung der beiden Landeplätze Rosenegg-West und Gumm zu verzichten.

Mit der Schliessung von zwei Gebirgslandeplätzen und den bestehenden Einschränkungen auf anderen Gebirgslandeplätzen wird die Qualität der Ausbildung in der Gebirgsfliegerei gefährdet.

Aéroports et aérodromes

Les limites de capacités menacent la place aérienne suisse

En 2015, malgré des répercussions négatives de l'abandon du cours plancher de l'euro sur le chiffre d'affaires des aéroports, environ 50 millions de passagers ont transité par les aéroports et les aérodromes suisses au cours de leur voyage, un chiffre encore jamais atteint. Plus de 26 millions de voyageurs sont passés par l'aéroport de Zurich, environ 16 millions par celui de Genève et environ 7 autres millions par l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Or, en période de pointe, les capacités des aéroports nationaux suisses de Zurich et de Genève sont désormais insuffi-

Or, en période de pointe, les capacités des aéroports nationaux suisses de Zurich et de Genève sont aujourd'hui déjà épuisées.

santes. En raison de la hausse des besoins de mobilité de la population suisse, la demande de transport aérien augmente constamment, tout comme en matière de transport terrestre. AEROSUISSE réclame dès lors la fixation, dans le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), d'objectifs contraignants suffisants en termes de capacité et d'heures d'exploitation. Les horaires d'exploitation en vigueur dans les aéroports doivent impérativement être maintenus.

Les interdictions de vols de nuit dans les aéroports restent inchangées

La Conseillère nationale socialiste Susanne Leutenegger Oberholzer a déposé une initiative parlementaire dans laquelle elle réclame une interdiction générale des vols de nuit au moins entre 23h et 6h dans les aéroports nationaux de Bâle, Genève et Zurich et qu'elle exige d'intégrer dans la loi sur l'aviation. AEROSUISSE a clairement pris position en disant qu'une interdiction uniforme des vols de nuit dans les aéroports n'avait aucune utilité parce que ces derniers avaient chacun des besoins différents. En outre, les aéroports suisses ont besoin d'horaires d'exploitation

concurrentielle pour rester compétitifs. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national a demandé à ce dernier de refuser l'initiative à 18 voix contre 6, requête à laquelle le conseil national a répondu sans équivoque le 11 mars 2015 par 114 non, 63 oui et 6 abstentions. Grâce aux efforts de persuasion d'AEROSUISSE en collaboration avec les aéroports, la réglementation existante ne sera pas renforcée.

Le conflit fiscal d'EuroAirport en voie de résolution

S'agissant du conflit fiscal opposant la France à la Suisse à propos de l'EuroAirport, AEROSUISSE a pris connaissance avec satisfaction qu'un possible règlement du litige se dessinait à l'horizon. Lors d'une rencontre en janvier 2016 avec le président de la Confédération Johann Schneider-Ammann, le président français François Hollande a laissé entrevoir un accord contenant une déclaration conjointe entre les deux pays. Si cet accord se fonde sur la déclaration d'intention adoptée en 2015, les compagnies aériennes et les entreprises suisses établies à l'EuroAirport ne seront pas imposées selon le droit français. Les autres entreprises actives à l'EuroAirport seraient donc imposées selon le système d'imposition français. Plus de 60 entreprises suisses travaillent dans le secteur suisse de l'aéroport. Au total, l'aéroport emploie environ 6 000 personnes, dont 4 500 dans le secteur suisse.

Genève et Zurich: la priorité aux processus du PSIA

Dans le Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse (Lupo 2016), le Conseil fédéral souligne clairement que les compromis en matière de gestion du bruit ou la maximisation des capacités ne sauraient générer des risques pour la sécurité dans les aéroports. Les procédures de vol devraient être en premier lieu conçues et modifiées en fonction d'impératifs de sécurité. Dans le cadre de ses compétences en matière d'aménagement du territoire, la Confédération veille à mettre en œuvre, notamment sur les aéroports nationaux, une bonne desserte aérienne de la Suisse, objectif d'intérêt national. Des objectifs contraignants de performance et de capacité doivent ainsi être formulés dans le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Le Conseil fédéral instaure un cadre général favorable au développement des infrastructures aéroportuaires, sous réserve que celles-ci soient au service d'un trafic répondant à un intérêt



public. C'est pourquoi du point de vue d'AEROSUISSE, les cantons ne doivent pas freiner ces processus sans nécessité.

Les anciens aérodromes militaires ne doivent pas être abandonnés après le retrait des Forces aériennes mais être au moins mis en réserve dans le cadre de l'aménagement du territoire pour les générations futures et les intérêts de la Confédération. La qualité du réseau des aéroports régionaux doit être améliorée et les coûts de la navigation aérienne doivent y être diminués. AEROSUISSE a largement attiré l'attention sur ces objectifs essentiels pour la place aérienne suisse dans le Lupo 2016.

Contre la fermeture d'autres places d'atterrisage en montagne

AEROSUISSE refuse la réduction prévue des places d'atterrissement en montagne. La suppression des places d'atterrissement en montagne de Rosenegg-West et de Gumm conduit à la réduction de la nécessaire diversité et qualité des formations de l'aviation de montagne. À cela s'ajoutent les 40 places d'atterrissement en montagne restantes dont quatre ne sont que partiellement utilisables: Alpe Foppa, Blüemlisalp, Glärnischfirn et Vadret Pers. AEROSUISSE est persuadée que seuls les entraînements réguliers assurent aux pilotes de montagne d'être au niveau des normes de sécurité actuellement élevées dans le sauve-

tage et le travail aériens. Avec la fermeture de deux places d'atterrissement en montagne et les restrictions existantes sur d'autres places d'atterrissement en montagne, la qualité de la formation dans l'aviation de montagne est compromise. Finalement, c'est aussi la qualité du «service public» pour notre population montagnarde et pour les gens qui passent leur temps libre en montagne qui en est affectée. C'est pourquoi AEROSUISSE a demandé à l'OFAC de renoncer à la fermeture des deux places d'atterrissement Rosenegg-West et Gumm.

950'000

Flugbewegungen |
Mouvements aériens



Avec la fermeture de deux places d'atterrissement en montagne et les restrictions existantes sur d'autres places d'atterrissement en montagne, la qualité de la formation dans l'aviation de montagne est compromise.

Flugsicherung



Daniel Weder

Die im Lupo 2016 formulierten Ziele sollten dabei helfen, dass sich der Flugverkehr auf den schweizerischen Flughäfen nicht nur nachfragegerecht, sondern auch möglichst pünktlich weiter entwickeln kann.



und der Verband Schweizer Flugplätze (VSF) konnten zusammen mit dem BAZL eine einjährige Fristverlängerung erwirken. Seit 2015 arbeiten der VSF, Skyguide und das BAZL mit Unterstützung der AEROSUISSE gemeinsam an einer für alle Beteiligten tragfähigen Lastenverteilung.

Keine Lockerung des Flugsicherungsmonopols

Die AEROSUISSE bedauert, dass der Bundesrat die Pläne zur Liberalisierung der Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen der Schweiz aufgegeben hat. Der Bund hat sich bereit erklärt, einen bedeutenden Teil der Flugsicherungsfinanzierung während den kommenden vier Jahren zu kompensieren.

K(l)eine Fortschritte beim SES

Skyguide und AEROSUISSE bedauern auch, dass die Harmonisierungsbestrebungen in der europäischen Flugsicherung nur zaghaf-

fortschreiten. Insbesondere bei grösseren Luftraumänderungen können sich Partikularinteressen durch lokale Opposition über den Nutzen für das Gesamtsystem hinwegsetzen. Deshalb sind Initiativen wie das Virtual Centre in der Schweiz besonders zu begrüssen. Diese Initiative von Skyguide wird es ermöglichen, die Flugsicherungen an den Standorten Genf und Zürich bei Bedarf in einem einzigen virtuellen Kontrollzentrum zusammenzulegen und so grösstmögliche Synergien auszunutzen.

Pünktlichkeit der Flughäfen Zürich und Genf

Obwohl die flugsicherungsbedingten Verspätungen auf einem historisch tiefen Niveau sind, bleibt das Pünktlichkeitsproblem der Landesflughäfen auf dem Radar der AEROSUISSE. Sie begrüsst das gemeinsame Vorgehen von Skyguide, Flughäfen und Airlines, um adäquate Lösungen zu finden, mit denen insbesondere die Verkehrsspitzen besser verarbeitet werden können, ohne die Sicherheitsmargen zu reduzieren. Dazu gehören auch Fragen der Slotvergabe. Die im Lupo 2016 formulierten Ziele sollten dabei helfen, dass sich der Flugverkehr auf den schweizerischen Flughäfen nicht nur nachfragegerecht, sondern auch möglichst pünktlich weiter entwickeln kann. Die Kapazitäten an den Landesflughäfen sowie an Ersatzstandorten, wie etwa Dübendorf, sind so weit zu steigern, dass auch die für den Wirtschaftsstandort Schweiz wichtige Business Aviation ihren Auftrag wahrnehmen kann.

IFR ohne ATC dringend notwendig

Was in anderen Ländern Europas oder in den USA schon seit Jahren erfolgreich praktiziert wird, soll demnächst auch in der Schweiz Einzug halten: Instrumentenflüge im Luftraum Golf und ohne eine dauernd besetzte Flugsicherung am Ziel- oder Startflughafen. Die AEROSUISSE begrüsst diese Entwicklung klar, denn sie trägt auch den erwähnten Problemen der Kosten der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen Rechnung, aber auch zur Lösung von Kapazitätsproblemen auf den Landesflughäfen bei.



24

Helikopterflugfelder |
Champs d'aviation pour hélicoptères

Navigation aérienne

Haute capacité et sécurité

La mise à disposition de capacités suffisantes est un prérequis important pour le fonctionnement du système suisse de transport aérien. Dans la zone sous responsabilité de Skyguide, le transport aérien a augmenté de 1,8% pour les vols aux instruments. La ponctualité a de nouveau enregistré de très bons résultats.

Avenir de la navigation aérienne sur les aérodromes régionaux

En raison de la loi sur l'aviation qui prend appui sur les directives de l'Union Européenne, la navigation aérienne des aéroports régionaux n'a plus droit aux subventions croisées de Skyguide depuis 2016. Avec l'OFAC, Skyguide et l'Association suisse des aérodromes (ASA) ont pu obtenir un délai supplémentaire d'un an. Depuis 2015, ces trois institutions travaillent ensemble avec le soutien d'AEROSUISSE à une répartition viable des charges pour toutes les parties.

Pas d'assouplissement du monopole de la navigation aérienne

AEROSUISSE regrette l'abandon par le Conseil fédéral du projet de libéralisation des services de la navigation aérienne sur les aérodromes régionaux suisses. La Confédération s'est déclarée prête à compenser une partie significative du financement de la navigation aérienne dans les quatre années à venir.

Peu ou prou de progrès du côté du ciel unique européen

Skyguide et AEROSUISSE regrettent aussi que l'harmonisation dans la navigation aérienne européenne ne progresse que timidement. En s'opposant localement, les intérêts particuliers peuvent nuire au système global, notamment lors des grands changements d'espace aérien. Pour cette raison, il faut saluer particulièrement des initiatives comme le Virtual Centre en Suisse. Au besoin, cette initiative de Skyguide permettra de regrouper la navigation aérienne des sites de Genève et de Zurich en un seul centre de contrôle virtuel et d'exploiter ainsi un maximum de synergies.

Problème de ponctualité aux aéroports

de Zurich et de Genève

Bien que les retards dus à la navigation aérienne se trouvent à un niveau historiquement bas, le problème de ponctualité des aéroports reste sur le radar d'AEROSUISSE. La Fédération salue l'action coordonnée de Skyguide, des aéroports et des compagnies aé-



Les objectifs du Lupo 2016 doivent aider le trafic aérien des aéroports suisses à continuer d'évoluer en fonction de la demande mais en maximisant aussi leur ponctualité.

riennes pour trouver des solutions adéquates permettant en particulier de mieux gérer les pics de trafic sans réduire les marges de sécurité. Les questions d'attribution des créneaux horaires en font également partie. Les objectifs du Lupo 2016 doivent aider le trafic aérien des aéroports suisses à continuer d'évoluer en fonction de la demande mais en maximisant aussi leur ponctualité. La capacité des aéroports nationaux ou de sites alternatifs tels que Dübendorf doit permettre à l'aviation d'affaires de remplir sa mission importante pour la place économique suisse.

Vols IFR sans ATC urgents et nécessaires

Ce qui est déjà pratiqué depuis des années dans d'autres pays d'Europe et aux USA doit prochainement faire son apparition en Suisse: les vols aux instruments dans l'espace aérien Golf et sans services permanents de navigation aérienne. AEROSUISSE salue explicitement cette évolution comme solution possible au problème de financement des services de la navigation aérienne sur les aérodromes nationaux, et comme contribution à la résolution des problèmes de capacité des aéroports nationaux.



Luftwaffe



Bernhard Müller

Civil- und Militäraaviatik näher denn je

Seit 2015 ist auch die Schweizer Luftwaffe Mitglied der AEROSUISSE. Der Chef Einsatz Luftwaffe, Divisionär Bernhard Müller, hat auch Einsatz im Vorstand. Weil die Verflechtung der militärischen Luftfahrt mit der Zivilaviatik in der Schweiz laufend zunimmt, ist die Mitwirkung der Luftwaffe in der AEROSUISSE von grosser Bedeutung. Die Zahl der rein militärisch betriebenen Flugplätze in der Schweiz ist auf einen einzigen gesunken: Nur in Meiringen dominiert die Luftwaffe das Geschehen – all ihre anderen Basen werden von der Zivilluftfahrt in unterschiedlicher Intensität mitbenutzt.

Infrastrukturen gemeinsam nutzen

Für die AEROSUISSE macht die gemeinsame Nutzung der schweizerischen Luftfahrtinfrastrukturen durch die Militär- und Zivilaviatik am Boden und in der Luft grossen Sinn und trägt zur Kostensenkung bei. Ein gutes Beispiel für die optimale Zusammenarbeit von Luftwaffe und Zivilluftfahrt ist das 2015 in Betrieb genommene Low-Flight-Network (LFN), das Instrumentenflüge für Helikopter im unteren Luftraum erlaubt. Ohne die diesbezügliche Kompetenz der Luftwaffe hätte die Inbetriebnahme dieses Systems weit länger gedauert.

Eine Flugsicherung für alle

Ein weiteres gutes Beispiel, wie Zivil- und Militäraaviatik bestens zusammenarbeiten, ist die Flugsicherung. Skyguide erbringt seit nunmehr 15 Jahren die zivile und militärische Flugsicherung und bildet sowohl Flugverkehrsleiter für zivile Flughäfen, aber auch für die Militärflugplätze aus. Auch die Tactical Fighter Controller, welche die Einsätze der Luftwaffe leiten, werden bei Skyguide ausgebildet und beschäftigt. Mit der Einführung des Luftpoldizeidienstes rund um die Uhr (LP24) werden die Schnittstellen zwischen zivilen und militärischen Stellen in der Schweizer Luftfahrt weiter zunehmen.

Für die AEROSUISSE macht die gemeinsame Nutzung der schweizerischen Luftfahrtinfrastrukturen durch die Militär- und Zivilaviatik am Boden und in der Luft grossen Sinn und trägt zur Kostensenkung bei.



Forces aériennes

L'aviation civile et militaire plus proches que jamais

Depuis 2015, les Forces aériennes suisses sont aussi membres d'AEROSUISSE. Le divisionnaire Bernhard Müller, chef de l'engagement des Forces aériennes, siège aussi dans le comité de direction. L'intégration de l'aviation militaire à l'aviation civile prenant de plus en plus d'ampleur en Suisse, la participation des Forces aériennes au sein d'AEROSUISSE est d'une grande importance. Le nombre de places aériennes exploitées uniquement à des fins militaires s'est réduit à une seule. Les Forces aériennes n'occupent le devant de la scène qu'à Meiringen: toutes les autres bases sont utilisées conjointement par l'aviation civile, plus ou moins intensivement.

Utilisation conjointe des infrastructures

Du point de vue d'AEROSUISSE, l'utilisation conjointe des infrastructures aéronautiques suisses par l'aviation civile et militaire au sol et dans les airs est très judicieuse et contribue à la diminution des coûts. Le Low-Flight-Network (LFN) mis en service en 2015, qui permet aux hélicoptères de voler aux instruments dans l'espace aérien inférieur, constitue un bon exemple de coopération optimale des Forces aériennes et de l'aviation civile. Sans la compétence des Forces aériennes en la

Du point de vue d'AEROSUISSE, l'utilisation conjointe des infrastructures aéronautiques suisses par l'aviation civile et militaire au sol et dans les airs est très judicieuse et contribue à la diminution des coûts.

matière, l'application effective de cette disposition aurait pris bien plus de temps.

Une navigation aérienne pour tous

La navigation aérienne constitue un autre bon exemple de la coopération optimale de l'aviation civile et militaire. Depuis maintenant 15 ans, Skyguide fournit les services de navigation aérienne civile et militaire et forme des contrôleurs aériens pour les aéroports civils et pour les places aériennes militaires. Les Tactical Fighter Controller qui dirigent les missions des forces aériennes sont aussi formés et employés par Skyguide. Avec l'introduction de la police aérienne pouvant intervenir 24 heures sur 24 (LP24), les interactions entre les organes militaires et civils dans l'aviation suisse vont continuer d'augmenter.



Luft- und Raumfahrtindustrie



Claudio Lasagni

Augenmass bei der Regulierung nötig

Die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtindustrie soll mit der Schaffung von guten Rahmenbedingungen gestärkt werden. Dazu gehört nach Ansicht der AEROSUISSE in erster Linie eine klare, massvolle Regulierung der Zulassungsbedingungen für industrielle Produkte. Es ist nach Lösungen zu suchen, wie innovative Produkte im schweizerischen Luftraum getestet werden können. Und an Innovationen mangelt es in der Schweizer Luft- und Raumfahrtindustrie nicht: Solar Impulse spricht für sich, der weltweit erfolgreiche Flugzeughersteller Pilatus mit seinem neusten Flugzeug, dem Businessjet PC-24, ebenfalls, und in Mollis hat Marenco Swisshelicopter einen Heli «Made in Switzerland» entwickelt.

fahrzeuge her, die sich weltweit gegenüber der ausländischen Konkurrenz durchzusetzen vermögen. Die Schweizer Herstellerbetriebe geniessen international einen hervorragenden Ruf und sind in ihren Nischenmärkten trotz Frankenstärke grossmehrheitlich auf Wachstumskurs. Im Wartungsgeschäft ist der Konkurrenzdruck für die Industrie wegen der hohen Lohnkosten und des starken Frankens besonders hoch. Die AEROSUISSE stellt aber fest, dass die zunehmende Überregulierung auf europäischer Ebene die gesamte Luftfahrtindustrie laufend vor neue grosse Herausforderungen stellt, die nur mit innovativen Produkt- und Prozessverbesserungen gemeistert werden können.

Die Wertschöpfung der Luftfahrt-industrie beläuft sich auf knapp
1,6 Milliarden Franken, inklusive Zulieferer
sind 16'200 Personen beschäftigt.

Zudem wird in Buochs mit dem Lightwing AC-4 auch ein modernstes schweizerisches Leichtflugzeug gebaut.

Wertschöpfung von 2,5 Milliarden

Die zivile Luftfahrtindustrie ist die Basis für eine leistungsfähige Luftfahrt. Sie umfasst Entwicklungs-, Hersteller- und Unterhaltsbetriebe und beschäftigt rund 10'850 Personen. Die Wertschöpfung der Luftfahrtindustrie (direkter Effekt) beläuft sich auf knapp 1,6 Milliarden Franken, inklusive Zulieferer sind 16'200 Personen beschäftigt, die eine direkte Wertschöpfung von 2,5 Milliarden erzielen. Dazu gehören auch die Bodenabfertigungsunternehmen und die Cateringfirmen.

Hervorragender Ruf

Die grösste direkte wirtschaftliche Wertschöpfung erzielen die nach EASA und/oder EN9100/AS9100-Vorschriften zugelassenen Herstellerbetriebe, welche über eine Milliarde Franken generieren. Sie stellen allesamt äusserst innovative und technisch höchst anspruchsvolle Luftfahrzeuge, Strukturbauenteile, Grundelemente und Komponenten für Luft-

Totalrevision der Güterkontrollverordnung

Deshalb hat die AEROSUISSE in ihrer Stellungnahme ans Staatssekretariat für Wirtschaft Seco zur Totalrevision der Güterkontrollverordnung (GKV) auch die Verlängerung der Gültigkeit der Einzelbewilligungen in Artikel 9 auf zwei Jahre unterstützt. Zudem verlangt die AEROSUISSE, dass das Seco prüft, ob die Verlängerung der Gültigkeitsdauer nicht noch flexibler gestaltet und auf drei Jahre ausgeweitet werden kann. Begründet wird dies damit, weil bei Flugzeuggeschäften bereits vor Beginn der Vertragsverhandlungen eine Ausfuhr genehmigung vorhanden sein muss.

Raumfahrt wächst weiter

Die Schweizer Raumfahrtindustrie konnte auch 2015 ihren Wachstumskurs fortsetzen. Dank der Beteiligung der Schweiz an den Raumfahrtprogrammen der Europäischen Weltraumagentur ESA bietet der institutionelle Markt eine solide Grundlage für die Unternehmen. Vor allem im europäischen Trägerraketenprogramm spielt die Schweiz von Beginn an eine wichtige Rolle. Bei ihrer ausserordentlichen Ministerratskonferenz im Dezember 2014 haben die ESA-Mitgliedsstaaten beschlossen, in die Entwicklung der nächsten europäischen Raketengeneration Ariane 6 einzusteigen. Die Schweizer Raumfahrtindustrie ist hier gut positioniert und vorbereitet. So hat zum Beispiel RUAG Space in Emmen ein neues Composite Center in Betrieb genommen, in dem zu erheblich verringerten Herstellungskosten Kohlefaserstrukturen für aktuelle und zukünftige Raketen gefertigt werden. Von der nächsten ordentlichen Ministerratskonferenz, die Ende 2016 in der Schweiz stattfinden wird, erwartet sich die Industrie weitere Weichenstellungen.



Industrie aéronautique et aérospatiale

Faire preuve de discernement face à la réglementation

Il s'agit de renforcer la compétitivité de l'industrie aéronautique en créant un cadre général favorable. Parmi les mesures à prendre, AEROSUISSE estime qu'il convient avant tout de définir une ligne de conduite cohérente et raisonnée relative à l'autorisation de mise sur le marché des produits industriels. Il faut rechercher des solutions qui permettent de tester des produits innovants dans l'espace aérien suisse et les innovations ne font précisément pas défaut à l'industrie aéronautique et aérospatiale suisse: Solar Impulse parle de lui-même, de même que le fabricant d'avions Pilatus, connu dans le monde entier, avec son tout nouvel avion, le Businessjet PC-24, ainsi que Marenco Swisshelicopter à Mollis qui a conçu un hélicoptère «Made in Switzerland». Sans oublier le Lightwing AC-4 en construction à Buochs, un avion léger suisse lui aussi extrêmement moderne.

Valeur ajoutée de 2,5 milliards

L'industrie aéronautique civile est à la base de l'efficacité du transport aérien. Elle comprend les dévelopeurs, les fabricants et les entreprises de maintenance et emploie environ 10 850 personnes. La valeur ajoutée de l'industrie aéronautique (effet direct) s'élève à près de 1,6 milliards de francs suisses et si l'on compte les fournisseurs dont les services d'assistance au sol et les entreprises de catering, elle emploie 16 200 personnes qui génèrent une valeur ajoutée directe de 2,5 milliards.

Une excellente réputation

Ce sont les constructeurs autorisés par l'AESA et/ou par les réglementations EN9100/AS9100 qui génèrent la plus grande valeur ajoutée directe avec plus d'un milliard de francs suisses. Tous ensemble, ils fabriquent des avions, des éléments de structure, des éléments de base et des composants à la pointe de l'innovation, qui répondent aux plus grandes exigences technologiques et qui réussissent à s'imposer internationalement face à la concurrence étrangère. Les constructeurs suisses jouissent d'une excellente réputation internationale et en dépit de la vigueur du franc suisse, la grande majorité d'entre eux maintient le cap de la croissance dans son marché de niche. La concurrence exerce une pression particulièrement forte sur l'industrie de la maintenance et ses activités en raison des coûts élevés des salaires et de la force du franc suisse. AEROSUISSE constate cependant que l'excès crois-

sant de réglementation à échelle européenne place continuellement l'ensemble de l'industrie aéronautique face à de nouveaux grands défis que seules des améliorations de produits et de processus sont à même de relever.

Révision totale de l'Ordonnance sur le contrôle des biens

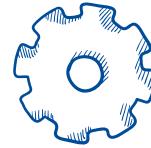
C'est pourquoi la Fédération a encouragé l'extension de la validité des permis individuels pour une durée de deux ans à l'article 9 dans l'avis transmis au Secrétariat d'Etat à l'économie Seco au sujet de la révision totale de l'Ordonnance sur le contrôle des biens (OCB). AEROSUISSE demande en outre que le Seco examine la possibilité d'assouplir encore davantage l'extension de la durée de validité, idéalement pour une période de trois ans. La position d'AEROSUISSE s'explique par le fait que les avionneurs doivent fournir une autorisation d'exportation avant même de négocier les contrats.

L'aérospatiale continue de croître

L'industrie spatiale suisse a également pu poursuivre sa croissance en 2015. Grâce à la participation de la Suisse au programme spatial de l'Agence Spatiale Européenne ASE, le marché institutionnel constitue une base solide pour les entreprises. Notamment dans le programme européen de lanceurs, la Suisse joue dès le début un rôle important. Lors de la conférence extraordinaire du Conseil des ministres en décembre 2014 les Etats membres de l'ASE ont décidé de participer au développement de la prochaine génération européenne de fusées Ariane 6. L'industrie spatiale suisse est bien positionnée et prête à relever le défi. Ainsi RUAG Space à Emmen a mis en service un nouveau Composite Center, où les structures en fibres de carbone pour les fusées actuelles et futures sont fabriquées à coûts réduits.



18



Herstellerbetriebe |
Constructeurs, fabricants



©Pilatus

La valeur ajoutée de l'industrie aéronautique s'élève à près de 1,6 milliards de francs suisses et si l'on compte les fournisseurs dont les services d'assistance au sol et les entreprises de catering, elle emploie 16 200 personnes.

General Aviation



Philippe Hauser

Begrüssenswert ist, dass sich die Landesregierung auch für günstige Rahmenbedingungen in der Arbeitsluftfahrt ausspricht.

mässig bleibt. Der Stellenwert der General Aviation ist damit gegenüber dem früheren Luftfahrtpolitischen Bericht erheblich gestiegen.



Fester Bestandteil des Luftfahrtsystems

Mit Genugtuung nimmt die AEROSUISSE zur Kenntnis, dass der Bundesrat im Lupo 2016 die Flüge der General Aviation als festen Bestandteil des schweizerischen Luftverkehrssystems sieht. Begrüssenswert ist, dass sich die Landesregierung auch für günstige Rahmenbedingungen in der Arbeitsluftfahrt ausspricht. Insbesondere sollen für die Pilotinnen und Piloten weiterhin ausreichende Ausbildungs- und Trainingsmöglichkeiten in schwierigem Gelände zur Verfügung stehen. Und die Schweiz setzt sich in der EASA dafür ein, dass der regulatorische Aufwand für den Betrieb dieser aviatischen Sparte verhältnis-

Orange-Grünes Licht für Ultraleichte

Die AEROSUISSE ist zwar zufrieden, dass der Bundesrat mit seinem Entscheid vom 24. Juni 2015 Ultralights, Trikes und Gyrocopter die Chance gibt, in der Schweiz eine Zulassung zu erhalten. Allerdings bedauert die AEROSUISSE die einseitige Handhabung der Schweizer UL-Zulassung durch das UVEK mit der Festsetzung auf 65 Dezibel, obwohl 70 Dezibel bei Verbrennungsmotoren für Gyrocopter innerhalb der EASA üblich sind. Damit nimmt das UVEK eine Diskriminierung von Schweizer Piloten, Flugzeughaltern und Flugschulen sowie von Schweizer Hersteller- und Unterhaltsbetrieben vor und handelt damit unverständlichweise entgegen den üblichen Gepflogenheiten, EASA-Recht kompromisslos in nationales Recht zu übernehmen. Die AEROSUISSE wird sich weiterhin für eine Schweizer Zulassung von Gyrocopters mit Verbrennungsmotoren einsetzen.

Windanlagen dürfen Aviatik nicht gefährden

Zum Konzept Windenergie des Bundes hat die AEROSUISSE beantragt, dass die vorliegende Entscheidungs- und Planungshilfe für den Bau von Windenergieanlagen mit Bestimmungen für die Luftfahrt ergänzt wird. Planusträger solcher Anlagen sollen die Beanspruchung des bestehenden Luftraums aufzeigen und die Auswirkungen auf die Akteure des Luftraums, wie Flugplätze, Segelflieger, Heli-kopter, Gleitschirme und Hängegleiter, auf ein Minimum beschränken.

Unverständliche Gebührenverordnung des BAZL

Mitten in der Sommerpause 2015 hat das BAZL zur Anhörung der Industrie zur Verordnung über die Gebühren des BAZL eingeladen. Vehement hat die Luftfahrtgemeinde gegen diese Verordnung opponiert, welche den Gebührenrahmen teilweise um 300 bis 500 Prozent erhöht. Damit verschärft diese Verordnung die Befunde in der Monitoring-Studie zur Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs, welche Anfang 2015 vom Bund vorgestellt wurde, und zum Schluss kommt, dass die Schweizer Luftfahrt im politischen und fiskalischen Bereich gegenüber dem Ausland deutlich benachteiligt ist. Ferner steht der Erlass dieser Verordnung auch in krassem Gegensatz zu den Zielen im Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates. Die AEROSUISSE bleibt wachsam und wird genau verfolgen, wie sich die Gebühren für die Branche im Jahr 2016 entwickeln.

Aviation générale

Socle inamovible du système de transport aérien suisse

C'est avec une grande satisfaction qu'à la lecture du Lupo 2016, AEROSUISSE apprend que le Conseil fédéral considère les avions de l'aviation générale comme un socle inamovible du système de transport aérien suisse. Elle se félicite aussi que le gouvernement se prononce pour des conditions cadres favorables dans le travail aérien. Les pilotes devraient notamment disposer de possibilités suffisantes de se former et de s'entraîner en terrain difficile. La Suisse s'engage au sein de l'AESA pour que les réglementations propres à ce secteur de l'aviation restent proportionnées. L'importance de l'aviation générale a considérablement augmenté en comparaison avec le rapport précédent sur la politique aéronautique.

Feu orange-vert pour les ultralégers

AEROSUISSE se déclare certes satisfaite de la décision du Conseil fédéral datant du 24 juin 2015, donnant aux avions ultralégers, trikes (pendulaires) et gyrocoptères (autogyres) une chance d'obtenir une homologation en Suisse. La Fédération regrette cependant l'approche unilatérale du DETEC pour la certification des ultralégers, fixant le niveau maximal de bruit au seuil extrêmement bas de 65 décibels alors que le seuil habituellement applicable aux moteurs thermiques des autogyres atteint 70 décibels au sein de l'AESA. Le DETEC opère une discrimination envers les pilotes, les propriétaires d'avions et les écoles de pilotage ainsi qu'à l'égard des fabricants et des sociétés de maintenance suisses. Il agit ainsi de manière incompréhensible contre les pratiques habituelles consistant à transposer sans compromis le droit de l'AESA dans le droit national. AEROSUISSE continuera donc à militer en faveur de la certification, en Suisse, des autogyres pourvus de moteurs thermiques.

Les éoliennes ne doivent pas affecter l'aviation

Concernant la conception énergie éolienne de la Confédération, AEROSUISSE demande à ce que l'actuel guide de prise de décision et de planification pour la construction d'installations éoliennes soit complété par des dispositions relatives à l'aviation. Les planificateurs de projets portant sur de telles installations doivent en indiquer l'impact sur l'espace aérien et sur ses utilisateurs (aérodromes, pilotes de vol à voile, d'hélicoptères, de parapentes et de deltaplanes) et s'efforcer de le minimiser.



Ordonnance incompréhensible sur les émoluments de l'OFAC

Pendant les vacances parlementaires 2015, le secteur a été invité à s'exprimer au sujet de l'ordonnance sur les émoluments de l'OFAC (OTA). La communauté de l'aérien s'est exprimée avec force contre cette ordonnance qui prévoit dans certains cas un renchérissement des émoluments allant de 300 à 500%. L'ordonnance renforce précisément le constat



Elle se félicite aussi que le gouvernement se prononce pour des conditions cadres favorables dans le travail aérien.

de l'étude Monitoring de la compétitivité du transport aérien suisse, présentée début 2015 par la Confédération, qui établit que le transport aérien suisse est nettement désavantage sur le plan politique et fiscal par rapport à ses concurrents étrangers. L'adoption de cette ordonnance est en outre en parfaite contradiction avec les objectifs du Rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique de la Suisse. AEROSUISSE reste vigilante et surveillera de très près l'évolution des taxes pour les diverses entreprises du secteur au cours de l'année 2016.



Kommissionen



Christoph Regli

K-BFI: Neue Ausbildungs Broschüre

Die Kommission für Bildung, Forschung und Innovation (K-BFI) konnte 2015 gleich zwei Grosserfolge verbuchen: Einerseits hat der Bund die vor 14 Jahren von der AEROSUISSE initiierte Ausbildungsförderung der Luftfahrtberufe umgesetzt, andererseits ist die neue Ausbildungs Broschüre 2015 erschienen. Dieses 56 Seiten starke Heft «Ich lerne aviatisch» stellt die ganze Bandbreite der Luft- und Raumfahrt-Berufe, die in der Schweiz erlernt und ausgeführt werden können, vor. Lernende und ausgebildete Fachkräfte präsentieren ihren Beruf und motivieren so hoffentlich weitere junge Leute, denselben Kurs einzuschlagen. Auch im Lupo 2016 wird festgehalten, dass für den Luftfahrtstandort Schweiz gute Ausbildungsmöglichkeiten für die Aviatikberufe zentral sind. Der Bundesrat hat am 1. Juli 2015 die Verordnung über die Unterstützung von Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt (VFAL) verabschiedet. Die K-BFI der AEROSUISSE hat diese Inkraftsetzung eng begleitet und bei der Erstellung des Leitfadens aktiv mitgewirkt. Zudem hat die K-BFI das Swiss Aviation Research Center unterstützt, wo die Mitglieder mit einer Stimme vertreten werden.

C-FRI: Nouvelle brochure formation

En 2015, la Commission Formation, recherche et innovation (C-FRI) a d'emblée pu enregistrer deux grands succès: D'une part, la Confédération a concrétisé la promotion de la formation aux métiers de l'aviation initiée il y a 14 ans par AEROSUISSE. D'autre part est parue la nouvelle brochure de formation 2015. Cette brochure d'AEROSUISSE compte 56 pages et présente tout l'éventail des métiers de l'aérien et de l'aérospatiale qui peuvent être appris et exercés en Suisse. Des apprentis, des étudiants et de jeunes professionnels présentent leur activité professionnelle dans l'idée d'inciter d'autres jeunes gens à se lancer sur la même voie. Le rapport 2016 sur la politique aéronautique reconnaît d'ailleurs l'importance capitale des bonnes possibilités de formation aux métiers de l'aviation pour la place aérienne suisse. Le 1er juillet 2015, le Conseil fédéral a approuvé l'ordonnance sur le soutien aux formations aux métiers de l'aviation. La C-FRI d'AEROSUISSE a suivi de près cette entrée en vigueur et a activement participé à sa trame. En outre, la C-FRI a soutenu le Swiss Aviation Research Center dont les membres sont représentés par une voix.



Daniel Ruhier

K-INT: Wichtiges «Frühwarnsystem»

Dank dem stetigen Monitoring der Rechtsentwicklungen auf internationaler Ebene (ICAO, EU, EASA) durch die Kommission Internationales (K-INT) und der Mitwirkung bei den Vernehmlassungsverfahren des BAZL über die im Rahmen des Gemischten Luftverkehrsausschusses Schweiz-EU zur Übernahme vorgeschlagenen EU-Verordnungen, verfügt die AEROSUISSE über ein wichtiges «Frühwarnsystem». Dieses wird jeweils für alle Vorstandsmitglieder mit regelmässigen AWACS-Mitteilungen «aktiviert». Die von der AEROSUISSE bemängelte Publikations-Systematik der EU-Regulierungen blieb unverändert. Eine benutzerfreundliche Markierung der gültigen Änderungen im regelmässig ergänzten Anhang zum Luftverkehrsabkommen Schweiz-EG ist ebenfalls noch anzustreben. Die AEROSUISSE ist zudem der Ansicht, dass gewisse grundlegende Sicherheitskonzepte und Regeln auf weltweiter Ebene im Rahmen der ICAO erarbeitet und umgesetzt werden müssen. In solchen Fällen gilt es, bei europäischen Regulierungen Zurückhaltung zu üben und insbesondere europäische Alleingänge zu vermeiden.

C-INT: L'importance du «système d'alerte précoce»

Grâce au monitoring des évolutions du droit à l'échelle internationale (OACI, UE, AESA) par la Commission Affaires internationales (C-INT) et grâce à la participation à la mise en consultation de l'OFAC sur les ordonnances de l'UE proposées à la reprise dans le cadre du Comité mixte des transports aériens Suisse-UE, AEROSUISSE dispose d'un important «système d'alerte rapide». Ce système est «activé» pour les communications AWACS régulièrement passées aux membres du comité. La publication systématique des réglementations de l'UE paraît insuffisante à AEROSUISSE. Un marquage convivial des modifications valables dans une annexe concernant les accords sur les services aériens Suisse-CE complétée régulièrement doit être lui aussi poursuivi. De plus, du point de vue d'AEROSUISSE, certains principes et règles de sécurité fondamentaux doivent être élaborés et mis en œuvre au niveau mondial, autrement dit dans le cadre de l'OACI. Il faut faire preuve à cet égard de retenue dans l'élaboration de la réglementation européenne et en particulier éviter que l'Europe agisse en franc-tireur.

Commissions

K-RMV: Neue Schadenszenarien in der Luftfahrt

Durch das Ausbleiben von erheblichen Naturkatastrophen und einer wiederum eher geringen Schadenbelastung von 30 Milliarden US-Dollar kann das Jahr 2015 für die gesamte Versicherungsbranche als erfreulich bewertet werden. Dennoch kamen im vergangenen Jahr gemäss Studie der Munich Re rund 23'000 Menschen durch Naturereignisse ums Leben, was vor allem auf die Erdbebenserie Ende April in Nepal sowie die Hitzewelle in Indien und Pakistan im Mai/Juni zurückzuführen war. Im Bereich der Luftfahrt starben 481 Menschen auf regulären Passagierflügen. Stellt man diese Zahl in Zusammenhang mit den weltweit mehr als dreieinhalb Milliarden beförderter Reisenden wird offensichtlich, dass der Luftverkehr auch in 2015 als sehr sicheres Verkehrsmittel gewertet werden kann, stellt die Kommission Risiko-Management und Versicherungen (K-RMV) fest.

Organhaftpflichtversicherung für Mitglieder

Die AEROSUISSE bot auch 2015 für ihre Mitglieder eine äusserst interessante Organhaftpflichtversicherungslösung an. Einige Mitglieder nutzten die Gelegenheit und interessierten sich für die landesweit einzigartig günstigen Prämien bei marktüblichen Vertragsbedingungen. Die AEROSUISSE bietet in ihrer Eigenschaft als Dachverband eine ideale Plattform, gemeinsame Herausforderungen anzusprechen und Lösungsoptionen für ganze Geschäftszweige anzugehen. Eine jährliche Standortbestimmung hilft nachweislich, Kostensparpotenziale besser zu nutzen.

C-GRA: de nouveaux scénarios de sinistres

Étant donné l'absence de catastrophes naturelles importantes et une charge de sinistres de nouveau plutôt faible (30 milliards de dollars US), l'ensemble du secteur des assurances peut se réjouir de l'année 2015. L'an passé, selon une étude du réassureur allemand Munich Re, environ 23 000 personnes sont toutefois décédées lors de phénomènes naturels, décès avant tout imputables à la série des tremblements de terre de fin avril au Népal ainsi qu'à la vague de chaleur en Inde et au Pakistan en mai/juin. Dans le domaine aéronautique, 481 personnes sont décédées sur des vols réguliers à bord d'avions passagers. Si l'on rapporte ce chiffre aux plus de trois milliards et demi de voyageurs transportés dans le monde, le transport aérien demeure en 2015 un mode de transport très sûr, constate la Commission Gestion du risque et assurances (C-GRA).

Assurance responsabilité civile des organes de société pour les membres

En 2015, AEROSUISSE a de nouveau proposé à ses membres une solution d'assurance responsabilité civile des organes de société extrêmement intéressante. Certains membres ont saisi cette opportunité et se sont intéressés aux primes représentant un avantage unique sur le territoire suisse pour les conditions contractuelles habituelles du marché. En tant que fédération faîtière, AEROSUISSE constitue une plate-forme idéale pour évoquer les défis communs et aborder les solutions possibles pour l'ensemble des branches d'activité. L'utilité de procéder à un état des lieux annuel afin d'exploiter au mieux le potentiel d'économie n'est plus à démontrer.



Daniel Gaus

Geschäftsstelle



Philip Kristensen



10'295

Privat- und Berufspiloten |
Pilotes privés et professionnels



NR Hans-Ueli Vogt,
Präsident PGLR

PGLR: Ehrung von Max Binder

Anlässlich der Wintersession der Eidgenössischen Räte informierte die Parlamentarische Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGLR) am 15. Dezember 2015 zum Thema Luftfahrtpolitischer Bericht des Bundesrates. Ständerat Olivier Français, Vize-Präsident der PGLR, führte durch die Veranstaltung, an deren Ende der langjährige Präsident der PGLR, alt Nationalrat Max Binder, verabschiedet wurde. Max Binder präsidierte diese erfolgreiche parlamentarische Gruppe während neun Jahren. Als Präsident der AEROSUISSE würdigte Paul Kurrus ausführlich die grossen Verdienste von Max Binder zugunsten des Luft- und Raumfahrtstandortes Schweiz. Unter seinem Präsidium habe sich die PGLR zu einer der bestbesuchten parlamentarischen Gruppen entwickelt. Mit viel Herzblut, Charme und Humor engagierte sich Max Binder für die PGLR-Veranstaltungen und sorgte dafür, dass trotz reich befrachtetem Sessionsprogramm jeweils mindestens ein Dutzend Parlamentarier an der Veranstaltung der PGLR teilnahmen. In Erinnerung bleiben werden seine berühmten «farbigen» Aufrufe, mit welchen er «last minute» immer wieder den einen oder anderen unentschlossenen Parlamentarier zum Besuch der Veranstaltung überreden konnte. Bereits 2011 wurde Max Binder mit dem AEROSUISSE-AWARD für sein grosses politisches Engagement zugunsten der Luft- und Raumfahrtgemeinde geehrt. Anlässlich der PGLR-Veranstaltung vom 15. Dezember 2015 wurde ihm der Anerkennungspreis der Stiftung Pro Aero durch deren Präsidenten, KKdt a.D. Markus Gygax, übergeben.

Neuer Präsident der PGLR: Hans-Ueli Vogt

Im Anschluss an die Verabschiedung von Max Binder in der Wintersession wurde der Nachfolger vorgeschlagen: Nationalrat Hans-Ueli Vogt, SVP Kanton Zürich. Er nimmt die Nominierung für das Präsidium dieser Gruppe mit Freude entgegen. Hans-Ueli Vogt ist Professor für Privat- und Wirtschaftsrecht an der Uni Zürich. Einen Bezug zur Luftfahrt hat er aufgrund seiner militärischen Einteilung bei den Flieger/Flab Truppen. Im Wahlkampf hat er sich klar und positiv zur Luft- und Raumfahrt geäußert und sich insbesondere für die aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf ausgesprochen.

LFG 1+: Nachbesserung gefordert

Im Juni 2015 hat das BAZL zur Vernehmlassung über die Teilrevision 1+ des Luftfahrtge-

setzes (LFG) eingeladen. Die AEROSUISSE hat diese Revision mit der Begründung abgelehnt, dass die Revision die Leistungsfähigkeit des Luftfahrtsystems Schweiz nicht verbessert. Die LFG 1+ Vorlage ist im Frühsommer 2016 vom BAZL überarbeitet worden. Die überarbeitete Vorlage wird vom Bundesrat behandelt und geht anschliessend in die Vernehmlassung. Die parlamentarische Beratung erfolgt in der Wintersession. Die Inkraftsetzung der Änderungen ist frühestens im Herbst 2017 vorgesehen.

Keine Auslagerung der Sicherheitsaufsicht

Gleichzeitig mit der Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens Teilrevision 1+ LFG teilte der Bundesrat mit, dass er die Aufsicht über den Luftverkehr nicht in eine gebührenfinanzierte Organisationsform auslagern werde. Diese Massnahme würde zwar beim Bund zu Einsparungen führen, aber das Gesamtsystem der Luftfahrt verteuern, argumentiert der Bundesrat. Die AEROSUISSE hat sich seit jeher vehement gegen die Auslagerung der BAZL-Aufsicht gewehrt, weil dies Mehrkosten für die Luftfahrtbranche in der Höhe von rund 55 Millionen Franken pro Jahr zur Folge gehabt hätte. Der Verzicht auf diese Massnahme ist auch der hartnäckigen Haltung der AEROSUISSE zu verdanken.

Spezialfinanzierung: Mehrjahresprogramm

In ihrer Stellungnahme ans BAZL unterstützt die AEROSUISSE grundsätzlich den Entwurf des Mehrjahresprogramms 2016 bis 2019 bei der Spezialfinanzierung Luftverkehr, insbesondere die Schwerpunkte Umweltschutz, technische Sicherheit sowie die Flugsicherung auf Regionalflugplätzen. Weiter begrüsst die AEROSUISSE den Entscheid, gewisse Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt finanziell zu unterstützen. Nicht einverstanden ist die AEROSUISSE mit der Verschiebung des Einreichungstermins vom 30. März auf den 30. November. Die AEROSUISSE schlägt vor, dass für 2016 zwei Einreichungstermine vorzusehen sind, nämlich der 30. April und der 30. November. Auf diese Weise kann das Risiko verringert werden, dass Projekte blockiert oder verzögert werden. Auf diesen Antrag ging das BAZL aber leider nicht ein. Ferner schlägt die AEROSUISSE für Beiträge ab einem noch zu definierenden Mindestwert den Beizug eines Expertengremiums durch das BAZL vor.

Secrétariat

GPAA: hommage à Max Binder

Le 15 décembre 2015, lors de la session d'hiver des chambres fédérales, le Groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale (GPAA) a donné des informations sur le rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique de la Suisse. Olivier Français, conseiller aux Etats et vice-président du GPAA, était l'animateur de cet évènement dont le point d'orgue fut les adieux à Max Binder, ancien conseiller national et président du GPAA pendant de nombreuses années. Max Binder a en effet encadré ce groupe parlementaire performant pendant neuf ans.

En qualité de président d'AEROSUISSE, Paul Kurrus a rendu un grand hommage à Max Binder en vantant ses actions au bénéfice de la place aéronautique et aérospatiale suisse. Le GPAA est devenu l'un des groupes parlementaires les plus en vue sous sa présidence. Avec beaucoup de chaleur, de charme et d'humour, Max Binder a activement promu les manifestations du GPAA en veillant à ce qu'elles soient systématiquement fréquentées par une douzaine de parlementaires malgré la densité du programme des sessions. Ses appels sur des feuilles en couleur, permettant de convaincre à la dernière minute un parlementaire ou un autre d'assister à la manifestation, resteront gravés dans nos mémoires. En 2011, Max Binder s'était vu décerner l'Award AEROSUISSE en récompense de son engagement politique sans relâche en faveur de la communauté aéronautique et aérospatiale. Lors de la manifestation du GPAA du 15 décembre 2015, le Prix de reconnaissance de la Fondation Pro Aero lui a été remis par le président de la fondation, le commandant de corps Markus Gygax.

Un nouveau président pour le GPAA:

Hans-Ueli Vogt

Les adieux à Max Binder lors de la session d'hiver ont été ponctués par la présentation de son potentiel successeur: le conseiller national Hans-Ueli Vogt du canton de Zurich, membre de l'UDC. Il accepte avec joie la nomination à la présidence de ce groupe. M. Vogt est professeur de droit privé et de droit économique à l'université de Zurich. Il s'intéresse à l'aviation depuis son incorporation militaire dans les troupes d'aviation et de défense contre avions. Dans sa campagne électorale, il s'est prononcé clairement et positivement en faveur de l'aéronautique et de l'aérospatiale, défendant tout particulièrement l'utilisation aérienne de l'aérodrome de Dübendorf.

Révision partielle 1+ de la LA:

une amélioration s'impose

En juin 2015, l'OFAC a lancé une consultation sur la révision partielle 1+ de la loi sur l'aviation (LA). AEROSUISSE a refusé cette révision au motif que celle-ci n'améliorerait pas l'efficacité du système de transport aérien suisse. Le projet de révision partielle 1+ de la LA a été remanié par l'OFAC au début de l'été 2016. Le projet remanié est traité par le Conseil fédéral avant d'être soumis à la consultation. Les débats parlementaires ont lieu durant la session d'hiver et l'entrée en vigueur des modifications est prévue au plus tôt pour l'automne 2017.

Pas d'externalisation de la surveillance de la sécurité de l'OFAC

Parallèlement à la mise en consultation de la révision partielle 1+ de la LA, le Conseil fédéral a déclaré que la surveillance de la sécurité par l'OFAC ne serait pas confiée à une forme d'organisation financée par les redevances. D'après le Conseil fédéral, cette mesure permettrait certes à la Confédération de réaliser des économies mais elle contribuerait au renchérissement global du système aérien. AEROSUISSE s'est toujours fortement opposée à une externalisation de la surveillance de la sécurité car elle se serait traduite pour le secteur aérien par une charge financière supplémentaire de près de 55 millions de francs suisses par année. L'abandon de ce projet est notamment le fruit de la ténacité de la Fédération.

Financement spécial: programme pluriannuel

Dans l'avis transmis par AEROSUISSE à l'OFAC, la Fédération encourage globalement le projet de programme pluriannuel couvrant la période de 2016 à 2019 et relatif au Financement spécial du trafic aérien, surtout en ce qui concerne la protection de l'environnement, la sécurité technique et la navigation aérienne dans les aérodromes régionaux. AEROSUISSE salue par ailleurs la décision d'apporter un soutien financier à certaines formations dans le domaine aérien. La Fédération n'est pas d'accord avec le report du délai de présentation du 30 mars au 30 novembre. Elle suggère que deux délais de présentation soient prévus pour 2016, à savoir, le 30 avril et le 30 novembre, et ce, afin de minimiser le risque de voir le projet bloqué ou retardé. L'OFAC n'a malheureusement pas abordé cette proposition. De surcroît, AEROSUISSE propose le recours de l'OFAC à un groupe d'experts pour les montants atteignant une somme minimale qui reste à définir.



Max Binder, Doris Leuthard



Thomas Hurter, Stephan Widrig und Max Binder



1043

Helikopterpiloten |
Pilotes d'hélicoptère

Forum der Luft- und Raumfahrt und AEROSUISSE-AWARD 2015



Victor Bertschi und Helene Niedhart



Ernst Frei, Markus Weishaupt, Guido Brun und Rainer Sauder



Peter Müller und
Jean-Michel Cina.



Doris Leuthard und Paul Kurrus

Forum de l'aéronautique et l'aérospatiale et l'AWARD AEROSUISSE 2015



Heinz Karrer und Harry Hohmeister



Zürich Airport Orchestra



Paul Kurrus, André Borschberg
und Rudolf Gerber



Heinz Karrer, Harry Hohmeister, Stephan Widrig, Michael Weinmann, Peter Müller und Jean-Michel Cina

Vorstand | Le comité de direction

Ausschuss | Comité exécutif



Paul Kurrus
alt Nationalrat,
Präsident



Dr. Dieter Neupert
Rechtsanwalt,
Vizepräsident



Stefan Conrad
COO Flughafen
Zürich AG



Philippe Hauser
CEO AOPA



Rainer Hiltbrand
COO Swiss
International
Air Lines AG



Claudio Lasagni
CEO Air Service
Basel GmbH



Daniel Weder
CEO Skyguide



Philip Kristensen
Geschäftsführer

Vorstand | Comité de direction



Heinz Aebi
Senior VP Group
Marketing and
Communications,
Jet Aviation
Management AG



Christian Boppert
Direktor
Schweizerischer
Hängegleiter-
Verband SHV



Yves Burkhardt
Generalsekretär
Aero-Club
der Schweiz



Robert Deillon
Direktor Genève
Aéroport,
Präsident der
SIAA



Pius Drescher
CEO Swiss ASD
(Aerospace and
Defence
Industries)



Daniel Gaus
Branch Manager
Zurich, Global
Aerospace
Underwriting
Managers Ltd.



Dr. Peter Guggenbach
CEO RUAG
Space



Markus Kälin
Exec. Assistant
to the Chairman,
Pilatus Flugzeug-
werke AG



Ernst Kohler
CEO Rega



Dr. Thomas Koller
Geschäftsführer
Aviasuisse



Dr. Jürg Marx
Präsident Ver-
band Schweizer
Flugplätze



Div. Bernhard Müller
Chef Einsatz
Luftwaffe



Davide Pedrioli
Delegato
cantonale
aviazione civile



Willy Ruf
Senior VP Shweiz,
DACH, Swissport
International AG



Daniel Ruhier
Kommission
Internationales
(K-INT)

Gäste im Vorstand | Invités au comité de direction



Christoph Regli
Kommission
K-BFI



Alois Schneider
Kommission
K-BFI



Hansjörg Bürgi
Kommunikation
Communication

Ehrenpräsident | Président d'honneur



Dr. Pierre Moreillon

Organigramm | Organigramme

Generalversammlung Assemblée générale

Kommissionen Commissions

Dr. Dieter Neupert*

Rechtskonsulent
Consultant juridique

**Christoph Regli
Alois Schneider**

Kommission für Bildung, Forschung und Innovation (K-BFI)
Commission Formation, recherche et innovation (C-FRI)

Daniel Ruhier

Kommission Internationales (K-INT)
Commission Affaires internationales (C-INT)

Daniel Gaus

Kommission Risiko-Management und Versicherungen (K-RMV)
Commission Gestion du risque et assurances (C-GRA)

Vorstand Comité de direction

Paul Kurrus*

Präsident | Président

Dr. Dieter Neupert*

Vizepräsident | Vice-président
Business Aviation

Stefan Conrad* | Robert Deillon

Flughäfen | aéroports

Philippe Hauser*

General Aviation | aviation générale

Rainer Hiltebrand*

Kommerzielle Luftfahrt | aviation commerciale

**Claudio Lasagni* |
Markus Kälin | Heinz Aebi**

Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe | avionneurs et entreprises d'entretien

Daniel Weder*

Flugsicherung | navigation aérienne

Philip Kristensen*

Geschäftsleitung | secrétariat

Christian Boppart

Hängegleiter | vol libre

Yves Burkhardt

Leichtaviatik, Luftsport | aviation légère, sport aérien

Pius Drescher

Industrie | Industrie

Daniel Gaus

Risikomanagement und Versicherungen | gestion du risque et assurances

Dr. Peter Guggenbach

Raumfahrt | aérospatiale

Ernst Kohler

Rettungsflugwesen | vols de sauvetage

Dr. Thomas Koller

Luftfahrtnutzer | utilisateurs du transport aérien

Dr. Jürg Marx

Flugplätze | aérodromes

Div. Bernhard Müller

Luftwaffe | Forces aériennes

Davide Pedrioli

Region Südschweiz | région méridionale

Willy Ruf

Abfertigungsgesellschaften | sociétés d'assistance au sol

Daniel Ruhier

Internationales | affaires internationales

Geschäftsführer Directeur

Philip Kristensen*

Kommunikation Communication

Hansjörg Bürgi

*Diese Vorstandsmitglieder gehören auch dem Ausschuss an.

*Ces membres du comité de direction font également partie du comité exécutif.

Mitglieder | Les membres

	Aero-Club der Schweiz, Luzern		AviSwiss GmbH, Zollikon
aerolite	Aerolite AG, Ennetbürgen		Belair Airlines AG, Glattbrugg
	Aéroport de Neuchâtel SA, Colombier		BGI Bertil Grimme AG Insurance Brokers, Zug
	Aéroport de Sion, Sion		Breitling SA, Grenchen
	Aéroport Régional Les Eplatures SA, La Chaux-de-Fonds		BTee SA Environnement - Sécurité - Aéroportuaire / AIRTRACE, Genève
	AFS all-financial-solutions GmbH, Lupfig		Cargologic AG, Zürich-Flughafen
	Air-Espace Flight Academy, Colombier		Cat Aviation AG, Zürich-Flughafen
	Airline Assistance Switzerland AG, Zürich-Flughafen		Cessna Zurich Citation Service Center, Zürich-Flughafen
	Airport Altenrhein AG, Altenrhein		CGS Corporate Group Service AG, Zürich-Flughafen Zürich • Genève • Basel
	Airport Buochs AG, Buochs		Clemessy Switzerland AG, Basel
	Air Service Basel GmbH, Basel-Flughafen		Clin d'Ailes - Musée de l'Aviation Militaire de Payerne, Payerne
	Albinati Aeronautics SA, Genève-Aéroport		Coreb Communauté régionale de la Broye, Payerne Communauté régionale de la Broye
	AllJets AG, Kloten		Custodio AG, Zürich-Flughafen
	Alp-Air Bern, Belp		Dasnair SA, Genève-Aéroport
	Altran AG, Zürich		ddpConcepts GmbH, Ennetbürgen
	AMAC Aerospace Switzerland AG, Basel		dnata Switzerland AG, Kloten
	AOPA Switzerland, Zürich		Dufry International AG, Basel
	Association Genevoise d'Aviation d'Affaires AGAA, Genève-Aéroport		easyJet Switzerland SA, Genève-Aéroport
	AutoGyro AG, Hildesheim (D)		E-Aviation Swiss Sagl, Agno
	Avex Aviation Experts AG, Wallisellen		Ecole de Parachutisme de Château-d'Oex, Château-d'Oex
	Aviasuisse, Zürich		EFOS Flight Charter AG, Kloten
	Aviation Experts Group, Eglisau		Engadin Airport, Samedan
	SkyNews.ch Aviation Media AG, Teufen ZH		Erdöl-Vereinigung, Zürich
	AviMall GmbH, Zürich		Ermini AG, Zürich
	Avionix GmbH, Winterthur		EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, Basel-Flughafen

Mitglieder | Les membres

	European Business Aviation Association EBAA (Switzerland), Zollikon		ISS Facility Services AG, Zürich-Flughafen
	ExecuJet Europe AG, Zürich-Flughafen		Japat AG/Novartis International AG, Basel
	Fliegerschule Birrfeld AG, Birr-Lupfig		Jet Aviation Management AG, Zürich-Flughafen
	FLUBAG Flugbetriebs AG, Neudorf		Jordi AG - das Medienhaus, Belp
	Flughafen Bern AG, Belp		Ju-Air, Dübendorf
	Flughafen Zürich AG, Zürich-Flughafen		Kessler & Co AG, Zürich
	Flugschule Basel AG, Basel-Flughafen		Lantai Textiles AG, Langenthal
	Flugschule Eichenberger AG, Buttwil		Legendair Ltd., Beinwil am See
	Franke Industrie AG, Aarburg		Lightwing Aircraft AG, Stans
	Gate Gourmet Switzerland GmbH, Zürich-Flughafen		Lions Air AG, Zürich-Flughafen
	General Aviation Genossenschaft Basel, Basel-Flughafen		Lugano Airport, Agno
	Genève Aéroport, Genève-Aéroport		Malbuwit AG, Bern
	Germania Flug AG, Glattbrugg		Marencoswisshelicopter AG, Pfäffikon
	Glausen+Partner AG, Thun		Mecaplex AG, Grenchen
	Global Aerospace Underwriting Managers Ltd., Zürich		MFG Thurgau, Lommis
	Great Circle Services AG, Hildisrieden		Mohler Burkhard Partner AG, Basel
	growWing of Switzerland GmbH, Hünenberg		Motorflug-Veteranen des AeCS - Vétérans du vol à moteur de l'AeCS, Grandcour
	Helvetic Airways AG, Zürich-Flughafen		NOMAD Aviation AG, Kloten
	Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Kloten		The Nuance Group AG, Glattbrugg
	Huber + Suhner AG, Pfäffikon		Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans
	IBC Insurance Broking & Consulting Zürich AG, Zürich		Pratt & Whitney Aero Engines International GmbH, Luzern
	IG AirCargo, Zürich-Flughafen		Premium Jet AG, Zürich-Flughafen
	IG Berner Luftverkehr, Bern		Proventavia LLC, Gross
	IG Flughafen Zürich, Zürich-Flughafen		Rabbit-Air AG, Bachenbülach
	IG EUROAIRPORT, Basel		

Mitglieder | Les membres

 Rega Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen	 Swiss Jet Ltd., Zürich-Flughafen
 Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG, Grenchen	 Swissport International Ltd., Zürich-Flughafen
 Renz & Partners, Bern	 Swiss PSA, Swiss Pilot School Association
 RUAG Schweiz AG, RUAG Aviation, Emmen	 Swiss Space Systems Holding SA, Payerne
 Schweizer Luftwaffe, Dübendorf	 TAG Aviation SA, Genève-Aéroport
 Schweiz. Gletscherpiloten-Vereinigung SGPV – Association suisse des pilotes de glaciers ASPG, Luzern	 TEKO Schweizerische Fachschule, Luzern
 Schweiz. Hängegleiter-Verband – Fédération Suisse de Vol Libre, Zürich	 Thommen Aircraft Equipment AG, Muttenz
 Schweiz. Verband flugtechnischer Betriebe – Association suisse des entreprises aérotechniques, Basel	 Travcon Aviation Group, Oberuzwil
 Schweiz. Verband ziviler Drohnen – Federation suisse des drones civils, Bern	 Tudor Tech SA, Saint-Imier
 Schweiz. Vereinigung für Flugwissenschaften – Association suisse des sciences aérotechniques, Emmen	 Unidelta AG, Rapperswil
 ShAir AG, Zürich	 Verband Schweizer Flugplätze – Association suisse des aérodromes, Zürich
Sirius AG, Zürich-Flughafen	 Verkehrshaus der Schweiz, Luzern
 Skyguide, Schweizerische AG für zivile und militärische Flugsicherung, Genf	 Vulcanair SA, Vésenaz
 Sky Jet AG, Zürich-Flughafen	 Wegier Andreas, Konflikt-Management, Mediation und Coaching, Hünibach
 SkyWork Airlines AG, Belp	 Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg
 Slot Coordination Switzerland, Zürich-Flughafen	 Zürich Versicherungsgesellschaft, Zürich
 SPAS Seaplane Pilots Association Switzerland, Lutry	
 SR Technics Switzerland, Zürich-Flughafen	
 SSIG Swiss Space Industries Group, Zürich	
 Super Constellation Flyers Association, Basel	Einzelmitglieder
 Swiss Aerospace Cluster, St.Gallen	Herr Dr. Pierre Moreillon, Ehrenpräsident, Lausanne
 Swiss Aviation Training Ltd., Zürich-Flughafen	Herr Kurt Howald, Ehrenmitglied, Muri b. Bern
 SWISS ASD The Aeronautics, Security and Defence Division of Swissmem, Zürich	Herr Christian P. Tschudi, Ehrenmitglied, Rüschlikon
 Swiss International Air Lines AG, Basel	
 Swiss Helicopter Association, Bern	

Stimmen | Votes



Für den Pharmastandort Schweiz sind direkte Flugverbindungen mit den weltweiten Zentren unverzichtbar. Damit das heutige Angebot auch künftig aufrechterhalten werden kann, braucht die Luftfahrt günstige Rahmenbedingungen. Dazu leistet die AEROSUISSE einen wichtigen Beitrag.

Dr. Christoph Franz, Präsident des Verwaltungsrates, Roche Holding AG

Un réseau de vols directs connectant tous les centres internationaux est indispensable pour le pôle pharmaceutique suisse. Afin de maintenir ce réseau à l'avenir, l'aéronautique dépend de conditions cadres favorables. L'AEROSUISSE y apporte une importante contribution.

Dr. Christoph Franz, Président du Conseil d'administration, Roche Holding AG

Ein breit ausgebautes Luftverkehrssystem mit guten Direktverbindungen spielt eine entscheidende Rolle für die Wettbewerbsfähigkeit der touristischen Schweiz: Unser Land kann sich über immer mehr Gäste aus den Fernmärkten freuen. Mit ihrer Verbandsarbeit schafft die AEROSUISSE die Grundlage für diesen Erfolg.

Jürg Schmid, Direktor Schweiz Tourismus



Un système de transport aérien bien positionné avec un bon réseau de vols directs joue un rôle clé pour maintenir la compétitivité de la Suisse touristique. Notre pays peut ainsi accueillir de plus en plus de visiteurs provenant des marchés lointains. Grâce à son travail associatif l'AEROSUISSE crée la base pour ce succès.

Jürg Schmid, Directeur Suisse Tourisme



Die Schweizer Luftfahrtindustrie steht vor grossen Herausforderungen. Wir brauchen eine gemeinsame Vision und koordinierte Lösungsansätze, damit alle Interessengruppen die sich bietenden Chancen – notabene bei optimaler Sicherheit – nutzen können. Die AEROSUISSE spielt hier als Vermittler eine Schlüsselrolle.

Walter T. Vogel, Verwaltungsratspräsident Skyguide

L'industrie aéronautique suisse fait face à des défis majeurs. Nous avons besoin d'une vision commune et d'une approche coordonnée pour identifier les solutions à apporter, afin que tous les groupes d'intérêt puissent profiter des opportunités qui se présentent – ceci nota bene en toute sécurité. En tant qu'intermédiaire, l'AEROSUISSE joue un rôle essentiel.

Walter T. Vogel, Président du Conseil d'administration Skyguide



A E R O  S U I S S E

Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt
Kapellenstrasse 14
Postfach
3001 Bern

Tel. +41 (0)58 796 98 90, Fax +41 (0)58 796 99 03
E-Mail: info@aerosuisse.ch
www.aerosuisse.ch

Fédération faîtière de l'aéronautique
et de l'aérospatiale suisses
Kapellenstrasse 14
Case postale
3001 Berne