

GESCHÄFTSBERICHT DES PRÄSIDENTEN
AN DIE GENERALVERSAMMLUNG DES SVFB
VOM 23. APRIL 2009

Sehr geehrte Mitglieder des SVFB, sehr verehrte Gäste

Gestatten Sie mir, den Geschäftsbericht in vier Teile zu gliedern.

Allgemeine Betrachtungen und Herausforderungen

Seit der letzten Generalversammlung hat sich das wirtschaftliche Umfeld als Folge der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise in noch nie erlebtem Tempo grundlegend verändert. Die Aviatikindustrie wurde zuerst in den USA und dann auch mit etwas Verzögerung auf den anderen Kontinenten mit ungeheurer Wucht getroffen. In der Linien- und Business Aviation sind die Frequenzen um 30% bis 40% eingebrochen, in der Leichtaviatik werden die Auswirkungen mit Sicherheit auch noch zu spüren sein. Die Auftragsbücher sind zwar in vielen Betrieben noch einigermaßen gut gefüllt, die Nachfrage hat indes bereits merklich nachgelassen. Kunden werden, wie wir das aus den vorangegangenen Krisen kennen, Luftfahrzeuge stilllegen oder verkaufen und an denen, die noch fliegen wohl nur noch das Notwendigste ausführen lassen. Die grossen Aufträge für Modernisationen dürften daher in den kommenden Monaten wohl ausbleiben. Allgemein muss von einem deutlich spürbaren Auftragsrückgang ausgegangen werden. Einziger Trost, wir müssen bis in absehbarer Zeit wohl nicht mehr über Mangel an Arbeitskräften klagen. Im Gegenteil, der eine oder andere Betrieb wird wohl nicht darum herum kommen, seinen Personalbestand den aktuellen Gegebenheiten anzupassen. Das schmerzt immer und viel teuer erarbeitetes Know-how geht verloren.

Auf der reglementarischen Seite hingegen ist von Krise nichts zu spüren. Dies lässt die Vermutung aufkommen, dass die Büros der Beamten in Brüssel, Köln und Bern absolut sturmfest und schalldicht gebaut sind. Die regelrechte Reglementierungsflut in der Luftfahrt verteuert alle Dienstleitungen und schmälert die Margen der einzelnen Unternehmen zunehmend. In unserer Branche hat die Einführung von CAMO bereits viel Geld gekostet und kostet weiterhin, die neue Gebührenverordnung des BAZL belastet alle Betriebe zusätzlich und die Einführung des SMS wird nochmals viel finanzielle und personelle Ressourcen binden. Und ob die Belastung der einzelnen Betriebe noch nicht hoch genug wäre, versucht man jetzt auf Bundesstufe mit der Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes trotz breiter Ablehnung durch Parteien und Verbände, mit einer leistungsunabhängigen Aufsichtsabgabe weitere 18.5 Mio CHF der Schweizerischen Luftfahrtindustrie aufzubürden. Gegenüber 2008 bedeutet das eine Kostensteigerung von 168% und gegenüber 2007 sogar um 320%! Und dies ohne spür- und sichtbare Gegenleistung, auch nicht in Bezug auf die Sicherheit der Luftfahrt!

Vor Jahresfrist habe ich noch geschrieben, dass ein Teil der zusätzlichen Kosten durch die günstige Konjunktur aufgefangen werden konnte. Dies ist jedoch heute entschieden nicht mehr der Fall. Wir müssen uns sehr warm anziehen, um diesem eisigen Wind standzuhalten. Gegen die globale Wirtschaftskrise können wir wenig ausrichten und die milliardenschweren Stützungsmaßnahmen der verschiedenen Länder greifen, wenn überhaupt, nur langsam. Umso mehr erwarten wir von den Behörden, dass der allgegenwärtigen Reglementierungswut

nun unverzüglich Einhalt geboten wird. Es kann nicht sein, dass man den Banken vom Bund aus mit Milliardenkrediten unter die Arme greift und gleichzeitig viele KMU's mit überrissenen Forderungen in den Ruin treibt.

Deshalb sind wir zwingend darauf angewiesen, dass die Rahmenbedingungen für die Luftfahrtindustrie im Allgemeinen und für die Unterhaltsbetriebe im Speziellen sich wieder verbessern statt sich noch weiter zu verschlechtern. Vor jeder Gesetzesänderung müssen zwingend die mit der Änderung verbundenen Kosten aufgezeigt werden. Auch müssen unsere gut behüteten, nationalen Sonderregelungen endlich ausser Kraft gesetzt werden. Diese haben im heutigen europäischen Umfeld nun definitiv keine Daseinsberechtigung mehr.

Zusammenfassend muss ich leider festhalten, dass sich sowohl das reglementarische wie auch wirtschaftliche Umfeld im vergangenen Jahr massiv zu Lasten unserer Betriebe verschlechtert hat. Die nationale Politik trägt dafür weitestgehend die Verantwortung. Wir alle wollen an unserem hohen Sicherheitsstandard in der Schweiz festhalten und haben dies in der Vergangenheit durch laufende Prozessverbesserungen, Mitarbeiterschulungen und Investitionen bewiesen. In der heutigen wirtschaftlichen Lage müssen wir jedoch einen Marschhalt einlegen um das bereits Erreichte über die Runden retten zu können. Und da liegen eben Bestrebungen wie die leistungsunabhängige Aufsichtsabgabe und weitere reglementarische Verschärfungen total quer in der Landschaft.

Vorstandstätigkeit

Der Vorstand setzte sich im vergangenen Jahr aus folgenden Mitgliedern zusammen:

Markus Kälin	Präsident, Herstellerbetriebe
Walter Gubler	Ehrenpräsident
Franz Meier	Vizepräsident, Ausbildung
Felix Kiser	Finanzen, AeCS
Jacques Gaillard	Kleinbetriebe Romandie
Claudio Lasagni	KMU, General Aviation
René Lauber	Helikopterunternehmen
Jean-Marc Lenz	Grossflugzeuge
Josef Stoll	Business Aviation
Werner Aerne	Business Aviation (bis Sept. 08)

Die Geschäftsstellen waren durch folgende Personen besetzt:

Samuel Wenger	Geschäftsführer
Isabelle Bruchlen	Leiterin Schule
Salome Roethlisberger	Stellvertreterin Schule (20%, seit Okt. 08)

Der Vorstand beschäftigte sich an fünf regulären Sitzungen mit der Fertigstellung des Web Based Trainings, der Ergebnisse und des Abschlusses der delegierten Lufttüchtigkeitsprüfungen, Vernehmlassungen und Stellungnahmen zu NPAs und nationalen Vernehmlassungen, der Reglementierung und den Finanzen. Dank der stets sehr seriösen Vorbereitung all dieser Geschäfte konnte sich der Vorstand anlässlich seiner regulären Sitzungen im Wesentlichen auf die Beratung und Entscheidungsfindung beschränken. Grosse Arbeit leistete einmal mehr Franz Meier, der zusammen mit Sami Wenger und Isabelle Bruchlen sich vorwiegend um die Weiterentwicklung und Fertigstellung des WBT kümmerte.

Geschäftsstelle

Auch im Jahr 2008 wurde es in der Geschäftsstelle des SVFB nie langweilig. Neben den eigentlichen Verwaltungsaufgaben und dem Sekretariat des Vorstands hat der Geschäftsführer weiterhin mehrheitlich Aufgaben im Bereich Ausbildung wahrgenommen. Dabei ging es um Aufgaben im Zusammenhang mit dem WBT Projekt, die Berufsankennung und die Neuerungen in der nationalen Gesetzgebung, namentlich die S-Lizenzen betreffend.

Zudem war der Abschluss der fünfjährigen Tätigkeit des SVFB als Lufttüchtigkeits-Prüforganisation im Auftrag des BAZL mit einigem Aufwand verbunden. Wie Ihnen sicher bekannt ist, hat das BAZL ab dem 1. Januar 2009 einen Teil der Prüfer selber unter Vertrag genommen. Sie heissen jetzt Airworthiness Review Staff und führen Airworthiness Reviews durch. Die Prüfungen sind damit aber nicht günstiger geworden.

Einige Themen, die in der Geschäftsstelle bearbeitet wurden sind:

- Stellungnahmen zu EASA-Vernehmlassungen:
 - NPA 2008-03 (neue EASA Unterhalts-Lizenzen): Umfrage bei SVFB-Mitgliedern, spärliche Rückmeldungen, Stellungnahme SVFB abgegeben: befürwortet europäische Harmonisierung, aber unübersichtliches Vorgehen und zu komplizierte Vorschläge für nicht kommerziell eingesetzte, einfache Luftfahrzeuge. Einfachere, aber aufrüstbare Lizenz (B3) und allenfalls eine Regelung für Klub-eigene Wartung genügt.
 - NPA 2008-06 ('restricted' Zulassungen): Zustimmung zu einfacheren Vorgaben, z.B. Anerkennung 'alter' Zulassungsvorschriften.
 - NPA 2008-08 (Vereinfachte Lufttüchtigkeitsregeln für nicht komplexe Luftfahrzeuge ELA, LSA): zu komplizierte, patchwork-Regelungen. Einfachere Regeln mit mehr Verantwortung bei der Industrie anstreben. AC43-13 anerkennen. Kein Form 1 für unkritische Teile. Wenn LSA, dann weitestgehend 'self certification'.
 - Keine SVFB Stellungnahme zu einer grossen Anzahl weiterer NPAs; die meisten davon betreffen neue Flugbetriebsregeln.
- Stellungnahmen zu BAZL Vernehmlassungen:
 - Konsultation Umsetzung ICAO Annex 6/II: kurzfristige Umsetzung in der Schweiz nicht sinnvoll, wird mit EASA Regeln ohnehin verbindlich.
 - Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes: Unterstützung der ablehnenden Haltung der Aerosuisse. Besonders eigenmächtiges Vorgehen in Bezug auf SMS belastet Unterhaltsbetriebe unnötig und ist gegen EASA Grundverordnung.
- COSAR (UVEK Konsultationsgruppe für Sicherheitsempfehlungen): 2 Sitzungen, in diesem Jahr wurden fast ausschliesslich Flugbetrieb- und Verkehrskoordination bezogene Themen behandelt. Trotzdem ist es nötig dass der SVFB in dieser Gruppe vertreten ist, weil im Rahmen der sehr umfassenden Erwägungen jeweils auch technische Gesichtspunkte auftreten können, oder weil einzelne Sicherheitsempfehlungen eine technische Begründung haben.
- SOC ("Diskussionsplattform für Sicherheitsfragen" Industrie-BAZL): 4 Sitzungen. Schwerpunktthema war die vom BAZL vorangetriebene Einführung von Safety Management Systems. Vorbehalte des SVFB, dass mindestens für die technischen Betriebe die EASA Regularien massgebend

sein, werden mit 'wir koordinieren eng mit EASA' abgetan. Inzwischen zeigt sich, dass das BAZL einmal mehr vorauseilenden Gehorsam praktiziert und keine Rücksicht auf die Luftfahrtbetriebe nehmen will. Im benachbarten Ausland ist man offenbar noch am überlegen, ob SMS für technische Betriebe – ausser denen des Linienflugs – überhaupt zu fordern ist.

- Berufsanerkennung Luftfahrzeugtechniker/in –Mechanik, -Avionik: in Zusammenarbeit mit dem BBT und der früheren SVFB Prüfungskommission wurde eine neue Prüfungsordnung verfasst. Sie erhielt den behördlichen Segen am 15. Juli 2008, nachdem drei Einsprachen- je eine von sfb Bildungszentrum, swissmem und wwf – abgelehnt oder erledigt waren. Gestützt darauf wurde die so genannte Qualitätssicherungskommission gewählt, welche die neuen Prüfungen definiert und durchführt. Zur Zeit ist die erste Prüfungssession ausgeschrieben, sie findet Mitte September statt; die dazu gehörenden Unterlagen sind auf der Website verfügbar. Mit diesem Schritt wertet der SVFB die technische Ausbildung deutlich auf, und er vermittelt nun auch den Avionikern eine gleichwertige Anerkennung. Besonders zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang die qualifizierte und sehr wohlthuende Unterstützung durch die Fachbehörde, das BBT.
- Das Thema SMS, Safety Management System war unter anderem Schwerpunkt an den Informationstagen im November. Dort schien bei der Behörde die Einsicht durchgedrungen zu sein, dass SMS namentlich für kleine Betriebe sehr einfach zu gestalten seien. Neuere Reaktionen von Mitgliedern deuten leider in eine andere Richtung.
- Auf der Website werden von Fall zu Fall Informationen oder zum Beispiel Interpretationshilfen bei Gesetzesänderungen zur Verfügung gestellt.

Zusammenfassung und Ausblick

Abschliessend darf ich doch mit Genugtuung festhalten, dass wir doch auf ein erfolgreiches Verbandsjahr zurückblicken dürfen. Die Wiederaufnahme von WBT Kursen, die Berufsanerkennung für Luftfahrzeugtechniker/in sowie einige nützliche Ergebnisse mit dem BAZL dürfen als positive Punkte in unser Geschäftsjahr eingehen. Einiges haben wir nicht erreicht und daran wollen wir weiter arbeiten. Damit wir Ihre Interessen wahren können, sind wir zwingend auf Ihre Zusammenarbeit angewiesen. Daher bitte ich Sie, uns Ihre Probleme – aber auch besondere Erfolge - mit der Umsetzung von Verordnungen und Gesetzen aber auch Schwierigkeiten mit den Behörden anhand konkreter und belegbarer Fakten zu melden. So können wir uns für Sie einsetzen und auch Erfolge erzielen.

Das laufende Jahr wird für uns alle eine riesige Herausforderung darstellen. Ich kann Ihnen dazu keine Patentrezepte verabreichen, sichere Ihnen jedoch wenn immer möglich unsere Unterstützung zu und wünsche Ihnen bei der Bewältigung dieser schwierigen Zeit viel Erfolg und das Glück des Tüchtigen.

Zum Schluss möchte ich Ihnen allen für das uns entgegen gebrachte Vertrauen danken. Mein Dank geht aber auch an meine Kollegen vom Vorstand und ein ganz besonders Dankeschön an Sami Wenger und Isabelle Bruchlen, die immer an der Front stehen und versuchen, Ihren Anliegen bestmöglich zu entsprechen.

Brig, 23. April 2009

Markus Kälin, Präsident