

GASCO Referenten

- Markus Kälin, Präsident SVFB
- Charles Riesen, VR Del. ALPAR AG
- Emil Blumer, Präsident Segelflugverband
- Stefan Freudiger, dipl. Ing ETH, Inhaber IFB
- Jürg Fleischmann, CEO Lions Air

REFERAT SVFB

- Der Verband bezweckt
 - die Förderung der Flugsicherheit
 - die flugtechnische Aus- und Weiterbildung
 - die Wahrnehmung gemeinsamer Interessen durch aktive Zusammenarbeit mit Behörden und Verbänden
- Der SVFB vertritt die Interessen der Unterhalts- und eines Teils der Herstellerbetriebe und hat aktuell 75 Mitglieder
- Zusammenarbeit mit anderen Verbänden im Rahmen von AEROSUISSE und GASCO

General Aviation

Definition / Abgrenzung

„all civil flights other than scheduled and non-scheduled airline flights „
oder

„private und gewerbliche Luftfahrt mit Ausnahme der international
operierenden Luftfahrtunternehmen“

EU Parlament anerkennt in seinem Beschluss vom 3.2.2009
ausdrücklich, dass die hohe gesamtwirtschaftliche Bedeutung der
General Aviation.

Zur Interessenswahrung sind die einzelnen Teilverbände der GA in der
Schweiz im GASCO zusammengeschlossen

Ausgangslage Unterhaltsbetriebe (I)

- Sehr angespannte wirtschaftliche Lage bei vielen Betrieben
 - ungenügende Auslastung
 - enormer Preisdruck, v.a. aus dem Ausland
 - Kostenexplosion als Folge der Überregulierung
 - Das regulatorische Umfeld wird zunehmend schwieriger
 - Vertrauensschwund zwischen Behörden und Industrie
 - Frustration bei vielen Mitarbeitern
 - Ungewissheit über Zukunft
- ⇒ Ungünstige Voraussetzungen zur Hebung der Sicherheit

Regulatorische Herausforderungen

- Zu viele Regelwerke und Vorschriften sind nicht auf die GA zugeschnitten
- Papierkrieg
- Undifferenzierte Umsetzung von Verordnungen und Vorschriften in den verschiedenen Betrieben
- Zu viele Neuerungen müssen parallel oder kurz hintereinander eingeführt werden
- Verakademisierung des „Mechanikerberufes“

Getroffene Massnahmen

- Aufstockung des indirekt produktiven Personals mit materiellen negativen Auswirkungen auf die Gesamtproduktivität (heute 40% IP, 60% P)
- Anpassung der internen Prozesse ohne Produktivitätsgewinn
- Umsetzung kostspieliger Schulungsprogramme

Fazit

- Massiver Kostenanstieg, Verlust an Konkurrenzfähigkeit
- Prozess- und Flugsicherheit sind durch die neuen Prozesse nicht merklich verbessert worden

Positionierung der Schweiz

- Die Schweiz ist Teil des europäischen Luftfahrtsystems
- Die Schweiz soll aktiv in internationalen Gremien mitarbeiten aber regulatorisch keine Vorreiterrolle übernehmen.
- Verhandlungspositionen müssen offengelegt und mit anderen Stakeholdern vorgängig abgesprochen werden
- Die Harmonisierung von Standards muss weiter gefordert und unterstützt werden (spezifisch auch zwischen EASA + FAA)
- Die Rahmenbedingungen der Schweizer Industrie dürfen nicht schlechter sein als diejenigen der europäischen Mitkonkurrenten

Erwartungen an den Regulator / Aufsichtsbehörde

- Aktive Mitarbeit in den internationalen Gremien (insbesondere EASA) bei der Ausarbeitung von neuen Regelungen. Mandate der CH Vertreter müssen öffentlich sein
- Wieder vermehrter Einbezug der Industrie (Know-how nutzen). Vertretung der CH Interessen, nicht nur derjenigen der Verwaltung
- Reale statt formalistische Einführung/Anwendung der EASA Regeln (Verhältnismässigkeit, Nutzung des Handlungsspielraums)
- Keine CH-Sonderauflagen und zusätzliche finanzielle Belastung der Industrie (BAZL-grössenabhängige Aufsichtsgebühr etc.)

Lösungsansätze (I)

Erhaltung eines hohen praxisorientierten Wissensstandes des Fachpersonals

- Solide Grundausbildung
- Fachspezifische Weiterausbildung wo nötig und sinnvoll
- Ausbildung dem Stand der Technik angepasst
- Praxis muss im Vordergrund stehen (keine Formularisierung oder Verakademisierung)

Lösungsansätze (II)

Vereinfachung von Prozessen statt Formalismus und Überregulierung

- Nur einfache und überschaubare Prozesse erhöhen die Prozesssicherheit
- Mehr Eigenverantwortung den Betrieben überlassen, Vertrauen wieder herstellen
- Mehr Papier erzeugt nicht mehr Sicherheit
- Fokussierung auf das Wesentliche (Pareto Prinzip)

(dies ganz im Sinne der Entschliessung P6_TA(2009)0036 des Europäischen Parlaments vom 3.2.2009)

Forderungen

- **Marschhalt einlegen**, sonst nimmt die ganze Luftfahrtbranche Schaden
- **Miteinbezug der Industrie** im Sinne eines echten Stakeholder-Involvements
- **Partnerschaftliches und lösungsorientiertes Handeln** seitens der Behörde
- Wenn nötig **Beizug** von neutralen **Experten**