

## Jahresbericht des Präsidenten des SVFB

AN DIE GENERALVERSAMMLUNG DES SVFB VOM 25. September 2020

Sehr geehrte Mitglieder des SVFB, sehr verehrte Gäste

**„Die Herausforderungen an unsere Gesellschaft in Zusammenhang mit der Klimadiskussion, mit der Migrationsproblematik und der zunehmenden Abschottung einzelner Staaten verbunden mit mangelnder Solidarität in der Gesellschaft lassen letztendlich auch unseren Verband nicht unberührt!“** Dieses Umfeld wird uns alle weiterhin begleiten, beschäftigen und speziell für Firmen, welche in dieser Zeit der Unsicherheiten sich Überlegungen machen müssen, ob und wie sie genügend Arbeit und Aufträge bekommen können, um den Standort Schweiz zu sichern.

Für die General Aviation werden hoffentlich die ratifizierten Regelwerke auch die gewünschten Erleichterungen bringen und nicht nur die Herausforderung der Erstellung neuer Handbücher und Prozesse. Wir haben uns und werden uns weiterhin darum kümmern und wie Sie sehen werden: unser Wirken bewährt sich manchmal.

Das Jahr 2019 war gekennzeichnet durch die Arbeitsgruppe des SVFB Vorstandes zur Neuausrichtung des Verbandes, die Gesetzesänderungen im Bereich der General Aviation und der negativen Entscheide des BAZL's und der SwissMEM.

### Wirtschaftliches Umfeld

Das Jahr 2019 verlief eher hektisch für die meisten Betriebe. Mit der weiter starken Konzentration vor allem auch der Flugzeug-Hersteller, in gewissen Teilen den Unterhalt selbst in die Hand und in die direkte Kontrolle zu kriegen, brachte eine weitere Konsolidierung speziell im Business Aviation Bereich mit sich. Ob sich diese Tendenz für die Hersteller auszahlen wird, muss der Kunde und die Zukunft letztendlich entscheiden.

Das Europäische Wirtschaftsumfeld ist nach wie vor durch eine starke Tiefzinspolitik gekennzeichnet und eher als stagnierend dahergekommen. Die sich am Horizont abzeichnenden Verwerfungen der Politik mit oft unerwartetem Ausgang, haben hier auch nicht nur geholfen.

Handelsbeschränkungen scheinen vermehrt als Mittel eingesetzt zu werden somit erfordert dies von uns allen aber weiterhin die ungebrochene Wachsamkeit auf allen Stufen.

### Politisches und reglementarisches Umfeld

Eine der wichtigen Aufgaben des SVFB für seine Mitglieder sich für sinnvolle Erleichterungen einzusetzen wird uns auf lange Dauer beschäftigen. Ich möchte hier nur ein paar Punkte in Erinnerung rufen und erwähnen.

EASA hat diverse Gesetzesänderungen im Jahre 2019 veröffentlicht und der **Gemischte Ausschuss** «Schweiz-EU» hat diese am 18.03.2019, 06.08.2019 und 10.12.2019 publiziert, auch für unsere General Aviation Community. Es handelt sich dabei um:

1. Part-CAO
2. Part-ML (Non-CMPA)
3. Part-66 (L-Lizenzen)
4. Part-CAMO

Neu arbeitet die EASA auch an einer Part 21 Light Version mit dem Ziel, eine vereinfachte und verhältnismässige Regulierung von Sport- und Freizeitflugzeugen und -produkten zu finden.

Leider wurden die **Änderungen zur VFAL-Verordnung** durch das BAZL, resp. die beteiligten Bundesämter überhaupt nicht berücksichtigt. Diese wurden von uns als Verband eingebracht. Und auch die Swiss hat parallel Eingaben dazu eingesandt, welche auch keine

Aufnahme in der Verordnung fanden. Der Verband erhielt danach einen offiziellen Brief vom BAZL, wo das Entgegenkommen kommuniziert wurde, dass auch Part-66 Kurse die noch nicht begonnen wurden subventioniert werden können, sowie die theoretische „first-of-type“ Ausbildung bis zu 50% subventioniert werden können. Leider wurde die Obergrenze der Subvention nicht wie vorgeschlagen erhöht, sondern bei 8'000.- belassen! Die neue VFAL wurde am 01.01.2019 veröffentlicht und wir waren wirklich enttäuscht über die schlechte Kommunikationskultur der Ämter, schade!

Die Änderung zur **Automatiker-Verordnung** wurde leider durch die SwissMEM zurückgewiesen, da wir zu wenige Auszubildende in der Schweiz hätten. Die Änderung der Verordnung wäre eigentlich extrem minimal gewesen (wie zuvor auch für Polymechniker!) und der Benefit in der «Liste der Schweizer Berufsausbildungen mit anerkannten Part-66 Prüfungskrediten» hätte den Automatikern die gleichen Vorteile wie den Polymechnikern in der praktischen Erfahrung gegeben (4 Monate als Praxisnachweis), welcher gewiss etwas zu bescheiden vom BAZL bewertet wird im internationalen Vergleich (EASA RMT.0255). Die Änderung der SBFI VO 47416 wird zurzeit durch Swiss zusammen mit dem SBFI und der SwissMEM bearbeitet.

**Die GASCO** ([GA Steering Committee](#)) neu als Verband aufgestellt, wird weiterhin als Stakeholder auch für uns zum neuen Gesetz LFG involviert sein – wir wären zurzeit weiterhin nur betroffen, sofern ein Flugplatz oder Flugfeld geschlossen würde, wo eines unserer Mitglieder aktiv tätig wäre.

**SBAA Schweiz** Als Vertreter primär der Business Aviation in der Schweiz, ist der Verband stark weiterhin in der Problematik der Slot Vergaben, Zugangsmöglichkeiten auf die Landesflughäfen involviert.

Ebenso ist das Thema CO2 Flugabgaben weiteres leidiges Thema, dass die SBAA beschäftigt.

**Aerosuisse:** Hier hat sich einmal mehr gezeigt, dass mit den ewigen Themen der schweizerischen Aviatik Landschaft wie Flugplatzlandschaft und deren Einschränkungen grosse und wichtige Entscheidungen und Projekte laufend anstehen (Avistrat, Dübendorf, Luftsicherung Finanzierung usw.).

Trotz der Erkenntnis, dass nur noch wenige nationale Gesetze in Bern geschaffen werden, bleibt auch zukünftig die Einflussnahme auf nationaler Ebene enorm wichtig. Eine Zusammenarbeit mit dem BAZL, mit positivem Engagement auf beiden Seiten, wird eine bessere Kultur in der Aviatik-Landschaft sicher zuträglich sein.

## Vorstandstätigkeit

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

Claudio Lasagni	Präsident, KMU Betriebe, Air Service Basel
Walter Gubler	Ehrenpräsident
Marcel Gisel	Vizepräsident, Geschäftsführer
Yves Burkhardt	Allgemeine Luftfahrt, Aero-Club
Dani Geiser	Produktionsbetriebe, Pilatus
René Lauber	Helikopterunternehmen, Air Zermatt
Zeljko Raisic	Grossflugzeuge, MRO, SR Technics
Stefan Oser	Grossflugzeuge, Airlines, Swiss International Air Lines
Jacques Gaillard	Kleinflugzeuge und General Aviation
Michael Pleitgen <sup>1</sup>	Grossflugzeuge, Business Aviation, Jet Aviation
<i>Vakant</i>	Militäraviatik

---

<sup>1</sup> Vorschlag ab 2020, Hansueli Wüthrich, Jet Aviation, Basel

Der **Vorstand** beschäftigte sich seit der GV 2019 an drei regulären Vorstands-Sitzungen mit den statutarischen Herausforderungen des abgelaufenen Jahres. Die Arbeitsgruppe unter der Leitung von Stefan Oser hat folgende Empfehlungen ausgearbeitet, welche durch den Vorstand mit all seinen Konsequenzen abgesegnet und für gut befunden wurde:

### **1. Strategie**

Die Arbeitsgruppe zur Neuausrichtung des Verbandes hat folgende Vorschläge ausgearbeitet:

1. Schaffen einer **zentralen Plattform** (IT, Informationsanlässe, etc.) für die Mitglieder, welche es erlaubt benötigte Spezialisten, benötigtes Wissen, Informationen zu gemeinsamen Problemstellungen, Verbandsinformationen und wichtigen **Dokumentenmuster** (MOE, SMS, Formulare etc.) gegenseitig auszutauschen und diesen Austausch zu fördern. Dies soll in einem Umfang geschehen, welcher die Mitglieder bindet und einen direkten Anreiz bietet Verbandsmitglied zu sein / zu werden
2. **Schlüsselpositionen des Verbandes** mit überzeugenden, motivierten und vernetzten Persönlichkeiten besetzen und für alle Positionen und Aufgabenbereiche klare Aufgaben und Pflichten definieren. Ferner muss jede Position klar formulierte (SMART) Ziele zu erfüllen haben, welche laufend auf deren Zielerreichungsgrad geprüft werden. Dabei muss ein besonderes Augenmerk einer transparenten, empfängerorientierten Kommunikation liegen, welche konsequent die Anspruchsgruppen (**Customer Relation Management**) und vor allem kritische Parteien zur Lösungsfindung einbezieht. Dabei muss in erheblichem Masse auf **Freiwilligenarbeit** zurückgegriffen werden
3. Mitgliedern muss die Möglichkeit gegeben sein ihre Anliegen an **Sektionsverantwortliche** übergeben zu können, welche ihre Anliegen vertreten und die Kompetenzen anderer Mitglieder, des Vorstandes und der Geschäftsleitung (je nach Anliegen) zugänglich machen (runder Tisch,...). Bei Bedarf müssen Anliegen auch mit anderen Verbänden konsolidiert werden
4. Im Bereich der **Schulungstätigkeit** bedarf es **zielgerichteter Investitionen**. Die Attraktivität der Ausbildungen und des Dienstleistungsportfolios muss laufend überwacht, angepasst und erweitert werden, um die Bedürfnisse der Mitglieder abdecken zu können (HF, SMS, FOD, etc.). Vorhandene Schulungsinstrumente müssen laufend modernisiert werden, um die Akzeptanz der Mitglieder halten und steigern zu können. Dabei muss es ein zentrales Anliegen sein, dass mit den Schulungsmassnahmen der Standort Schweiz gestärkt wird. Sei dies durch einfache Lizenzkonvertierungen oder durch **gezielte, nationale Lösungen**, wo Europäische Vorgaben zu teuer oder unpassend sind
5. Alle Massnahmen müssen so ausgelegt sein, dass diese den **Nutzen für die Mitglieder** und somit einen direkten Gegenwert darstellen und damit den Mitgliederzuwachs aktiv fördern und den Abgang mindern können.
6. Wo immer nötig muss der Verband sich Wege und Mittel erarbeiten (**Dachverbände** etc.) um den **Einfluss auf Politik und Behörden** so verstärken zu können, dass die Mitglieder das Verbandswirken (siehe Bauernverband) wohlwollend bemerken werden

### **2. Geschäftsführer**

Der Geschäftsführer (GF) hat im Verlaufe des Jahres an mehreren europäischen Arbeitsgruppen und in der ECOCAS mitgewirkt. Es konnten diverse Eingaben zugunsten der General Aviation erzielt werden, wobei für den SVFB Vertreter primär der Unterhalt im Fokus stand. Speziell in der EASA Rule Making Task **RMT.0255**, wo die Überarbeitung von Part-66 und deren AMC/GM stattfindet, sind die Inputs betreffend **General Aviation** und des dualen Bildungssystems der Schweiz für den SVFB wichtig.

Betreffend CAE (**Combined Airworthiness Exposition**) waren wir Ende 2019 soweit, dass drei Mitglieder des SVFB's bereit waren an einem Muster-Handbuch mitzuwirken. Leider war zu dieser Zeit die AMC/GM (Acceptable Means of Compliance/Guidance Material) noch nicht soweit, um genau zu wissen was exakt gefordert ist. Wir waren zwar im Besitz des Entwurfes der EASA Arbeitsgruppe durch die Mitgliedschaft bei der ECOGAS, aber EASA hat initial vorgewarnt, dass sehr viele Eingaben der Luftämter (Stakeholder Involvement) das Dokument ziemlich verändern werde, was auch eintraf. Die AMC/GM wurde dann anfangs 2020 publiziert mit einer speziellen Hilfestellung der EASA, wie die Veränderungen umzusetzen seien. Leider kam **COVID-19** dazwischen und der GF hat nun im Alleingang ein Entwurf dem BAZL zur Prüfung unterbreitet, welcher die «Maintenance» (ehemals M/F) und das «CAM» (ehemals CAME) abdecken. Dieser englische **Entwurf des Anybody's CAE** ist auf unserer Homepage zu finden (nur registrierte User unserer Mitglieder).

Aufgrund der gewünschten Neuausrichtung des Verbandes und des damit verbundenen grösseren Arbeitsaufwands hat sich der **Geschäftsführer**, in Absprache mit dem Präsidenten, entschieden auf **Ende 2020 seinen Rücktritt** zu beabsichtigen und somit eine neue Struktur in der Führungslandschaft des Verbandes zu ermöglichen.

### **Zusammenfassung und Ausblick**

Wir haben einige Herausforderungen gemeistert und wollen dies auch in Zukunft zum Wohle unserer Mitglieder tun.

Ich danke Ihnen für das mir und uns entgegen gebrachten Vertrauens und versichere Ihnen unseren vollen weiteren Einsatz & Engagement im Sinne des Verbandes und seiner Mitglieder.

Bei den Kollegen vom Vorstand und im Speziellen bei der Arbeitsgruppe sowie bei Marcel und Isabelle bedanke ich mich für die aktive Unterstützung während des abgelaufenen Geschäftsjahres.

Basel, September 2020

**Claudio Lasagni**  
**Präsident SVFB**