

Die Welt der Aviatik dreht sich immer schneller in der EU

Zehn Richtlinien und Verordnungen hat die EU im vergangenen Jahr im Bereich Luftfahrt entweder erlassen, das heisst in Kraft gesetzt oder als Vorschläge innerhalb der Gemeinschaft in die Diskussion geschickt. Die Zahl zeigt eindrücklich das Tempo auf, das die EU in der Regulierung der Aviatik zunehmend anschlägt. Die einzelnen EU-Staaten sind durch die Geschwindigkeit gleich mehrfach gefordert:

Sie müssen dafür sorgen, dass sie ihre Expertise möglichst bereits bei der Erarbeitung neuer Regelungen, seien es technische oder administrative, einbringen können; sie müssen Entwürfe in oft kurzer Zeit auf die Verträglichkeit mit nationalen Gegebenheiten prüfen; und sie müssen am Schluss für die Umsetzung und Überwachung der Einhaltung von in Brüssel beschlossenen Vorgaben besorgt sein.

Noch anspruchsvoller ist die Ausgangslage für die Schweiz. Durch das bilaterale Luftverkehrsabkommen ist die Eidgenossenschaft in aviatischen Belangen faktisch Teil der EU. Neue Verordnungen und Richtlinien entfalten – wenn auch nicht automatisch, sondern via den Gemischten Ausschuss Schweiz-EU – früher oder später auch in unserem Land ihre Wirkung. Als Nicht-EU-Mitglied bleibt uns die offizielle und förmliche Mitbestimmung bei der

Ausgestaltung neuer rechtlicher Vorgaben verwehrt. Die Anliegen der Schweizer Luftfahrt auf europäischer Ebene wirkungsvoll einzubringen, ist dadurch eine grosse Herausforderung. Da die Luftfahrt grenzüberschreitend ist, stellt der bilaterale Weg die einzig sinnvolle Option dar. Nur auf diese Art und Weise kann die Schweizer Zivilluftfahrt sicher und wettbewerbsfähig betrieben werden.

Die Hauptaufgabe für das Bundesamt für Zivilluftfahrt liegt deshalb darin, die Bedürfnisse der Schweizer Luftfahrt in allen relevanten Gremien (von der Expertengruppe bis zum Management Board der Sicherheitsagentur EASA) gezielt zu platzieren, zu begründen und mehrheitsfähig zu machen. Etwas erleichtert wird diese Aufgabe durch den Umstand, dass die Schweizer Vertreter in den europäischen Gremien als Experten einen guten Ruf geniessen.

Dessen ungeachtet kommt der internationalen Vernetzung eine immer grössere Bedeutung zu. Nicht nur auf der Ebene der EU, sondern auch innerhalb der Europäischen Zivilluftfahrtskonferenz (ECAC). Diese pflegt eine institutionelle Zusammenarbeit mit der EU und bietet durch den paneuropäischen Charakter (nebst den 25 EU-Staaten gehören ihr 17 weitere Länder an) eine breitere Basis für die Definition der künftigen Entwicklung der Zivilluftfahrt in Europa.

Weitere Herausforderungen, die im laufenden Jahr auf das BAZL warten, sind die Umsetzung des im luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates festgelegten Handlungsbedarfs im Bereich der rechtlichen Rahmenbedingungen. Erste Projekte für Anpassungen des Luftfahrtgesetzes und verschiedener Verordnungen sind eingeleitet. Im Bereich Sicherheit hat unser Amt 2005 über 600 Audits und Inspektionen bei den Akteuren der Schweizer Luftfahrt durchgeführt. Diese Kadenz wollen wir im laufenden Jahr mindestens beibehalten, um die Erkenntnisse über den Sicherheitszustand der Schweizer Aviatik weiter vertiefen und gestützt darauf die notwendigen Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit ergreifen zu können. Dabei kann das Amt auf neue Instrumente und ein Sicherheits-Management-System bauen, das die Behandlung von sicherheitsrelevanten Themen mit einem ganzheitlichen Ansatz erlaubt und nicht nur auf isolierte einzelne Kontrollmechanismen abstützt. Somit verfügen wir über zeitgemässe Mittel, um zeitgerecht auf sich abzeichnende Sicherheitstrends reagieren zu können.

Raymond Cron, Direktor BAZL