

## Der Staat muss seinen Bildungsauftrag auch in der Luftfahrt wieder wahrnehmen

Seit mehreren Jahren kann unsere nationale Fluggesellschaft Swiss den Pilotenbedarf nur noch zur Hälfte mit Schweizerinnen und Schweizern decken, und dies obwohl dieser Beruf nach wie vor zu den Traumberufen zählt. Bei der Suche nach den Gründen für diese alarmierende Entwicklung wird man schnell fündig. Noch bis in die 1990er-Jahre finanzierte der Bund die Ausbildung von Luftfahrtpersonal an der Schweizerischen Luftverkehrsschule SLS. Diese Schule wurde geschlossen, und demzufolge müssen angehende Cockpitbesetzungen heute die ganze Ausbildung in der Höhe von 140'000 Franken, zuzüglich Lebenshaltungskosten für eineinhalb Jahre, aus der eigenen Tasche bezahlen. Dies sofern sich der zukünftige Arbeitgeber nicht mittels Vorvertrag verpflichtet, einen Teil dieser Kosten zu übernehmen, oder ein Darlehen zu gewähren. In Anbetracht dieser hohen finanziellen Hürde melden sich bedauerlicherweise viele Qualifizierte gar nicht erst zur Selektion.

Der Bundesrat ist sich des Handlungsbedarfes bewusst und schrieb bereits 2004 in seinem Luftfahrtpolitischen Bericht, dass es heute nur wenige Bereiche gibt, in denen der Aus- und Weiterbildung ein derart hoher Stellenwert zukommt, wie beim Luftfahrtpersonal, also beispielsweise bei Piloten oder Flugverkehrsleitern. Deshalb gehöre diese Aus- und Weiterbildung zu den Verantwortungs- und Förderungsbereichen des Bundes.

Konsequenterweise hat das Parlament im letzten Herbst eine zusätzliche Bestimmung ins Luftfahrtgesetz aufgenommen, die den Bundesrat verpflichtet, diese Zielsetzung umzusetzen. Mit der inzwischen erfolgten bildungsrechtlichen Anerkennung der Piloten- und Flugverkehrsleiterberufe wurde auch die letzte Hürde zur Unterstützung der Ausbildung von Luftfahrtpersonal aus dem Weg geräumt. Im gleichen Sinne setzt sich die AEROSUISSE auch für weitere Berufe der Luftfahrt ein und will damit den qualifizierten Nachwuchs fördern.

Mit einer zügigen Umsetzung dieses gesetzlichen Auftrages wird die Chancengleichheit für junge Leute wieder hergestellt und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz verbessert. Es ist nicht einzusehen, weshalb der Staat bei teilweise wesentlich kostspieligeren Ausbildungen, wie etwa jene zum Arzt, Ingenieur oder Juristen, seinem Bildungsauftrag nachkommt und bei der Luftfahrt nicht. Bildung ist eine Investition in die Zukunft. Diese Erkenntnis gilt in der Luftfahrt in besonderem Masse.

Paul Kurrus, Präsident der AEROSUISSE



## L'État doit de nouveau assumer sa mission de formation dans l'aéronautique

Depuis plusieurs années, la compagnie nationale Swiss ne parvient à couvrir qu'à moitié ses besoins en pilotes de nationalité suisse, bien que cette profession fasse encore et toujours partie des métiers de rêve. Les motifs de cette évolution alarmante sont aisément identifiables. Jusque dans les années 1990, la Confédération subventionnait les frais d'instruction auprès de l'École suisse d'aviation de transport (ESAT). L'école a fermé ses portes. Résultat : les futurs pilotes doivent désormais financer eux-mêmes la totalité de leur formation à hauteur de 140 000 francs, sans compter les frais de subsistance pendant la durée de la formation (un an et demi). À moins que leur futur employeur ne s'engage par un précontrat à prendre en charge une partie des coûts de formation ou bien à accorder un prêt aux postulants. En raison de ce lourd fardeau financier, de nombreux candidats qualifiés ne se présentent malheureusement même pas aux épreuves de sélection.

Le Conseil d'État, conscient de la nécessité d'agir, a écrit dès 2004 dans son Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse qu'il existe de nos jours peu de domaines dans lesquels la formation initiale et continue apporte une si haute valeur ajoutée qu'au personnel aérien, notamment aux pilotes et aux contrôleurs aériens. Il a donc reconnu que le financement de ces formations était du ressort de la Confédération.

En toute logique, le parlement a adopté l'automne dernier une disposition complémentaire à la Loi sur l'aviation enjoignant le Conseil fédéral de mettre en œuvre cet objectif. La reconnaissance formelle des métiers de pilote et de contrôleur aérien dans le cadre de la loi sur la formation a entre-temps permis d'écarter les derniers obstacles au financement des formations nécessaires. Dans cet esprit, AEROSUISSE s'engage également pour qu'une relève qualifiée soit encouragée dans d'autres métiers de l'aéronautique.

Une mise en œuvre rapide de cette mission prévue par la loi favorisera de nouveau l'égalité des chances pour les jeunes tout en améliorant la compétitivité de la place aérienne suisse. Il est peu logique que l'État assume sa mission de formation pour des cursus onéreux tels ceux des médecins, des ingénieurs ou des avocats et ne le fasse pas pour les métiers de l'aéronautique.

La formation est un investissement pour l'avenir. Cette constatation est particulièrement pertinente dans l'aéronautique.

Paul Kurrus, président d'AEROSUISSE

**Impressum AEROSUISSE Letter – Herausgeber:** AEROSUISSE, Kapellenstrasse 14, 3001 Bern, T +41 (0)31 390 98 90, [www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch) **Redaktion:** Aero Publications GmbH, Hansjörg Bürgi, Oberteufenerstrasse 58, 8428 Teufen/ZH, T +41 (0)44 881 72 62, [www.skynews.ch](http://www.skynews.ch) **Übersetzung:** Diane Müller **Layout:** Team media GmbH, 6482 Gurtellen, [team@teammedia.ch](mailto:team@teammedia.ch) **Druck:** Sensia Druck AG, 3186 Düringen

**Strong local presence – comprehensive global MRO network**  
Switzerland: Basel | Geneva | Zurich

**JET AVIATION**  
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

## Editorial

## Flugplatz Dübendorf aufgeben wäre eine grosse Dummheit!

Nach wie vor ist die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf nicht gesichert. Gerade in einer Zeit der internationalen Unsicherheit in verschiedensten Bereichen, auch in Europa, ist für mich klar, dass der Flugplatz Dübendorf Flugplatz bleiben muss. Es käme einer grossen Dummheit gleich, eine perfekt funktionierende Anlage der Luftwaffe ohne Zwang aufzugeben. Geradezu fahrlässig ist es, mit dem Argument der ungefährdeten Sicherheit, des fehlenden politischen Staatsfeindes zu operieren. Wer der Realität Rechnung trägt und mit der nötigen Aufmerksamkeit in die Zukunft schaut, kommt zu einer ernüchternden Erkenntnis. Die instabile politische Lage weltweit, aber auch die finanz- und wirtschaftspolitischen Verwerfungen in europäischen Staaten müssen für uns Auftrag sein, wachsam zu bleiben.

Auch der allenfalls zu realisierende finanzielle Ertrag aus dem Landverkauf bei der Aufgabe und einer Umzonung des Geländes darf niemals Motivation sein, eine Infrastruktur aufzugeben, die nirgends in der Schweiz wieder gebaut werden kann. Absurd ist für mich der Gedanke, mit dem finanziellen Ertrag des Verkaufs könnte die dringend nötige Beschaffung von neuen Kampfflugzeugen finanziert werden. Als Bauer verkaufe ich auch nicht die Kühe, um eine neue Melkmaschine zu finanzieren. Alle Angriffe auf den Flugplatz Dübendorf mit dem Ziel einer kompletten Umnutzung verkennen deshalb den Stellenwert dieser Anlage, auch für die Zukunft. Wer die Sicherheit unseres Landes ins Zentrum stellt, der muss am Flugplatz Dübendorf festhalten. Für mich ist es deshalb unverständlich, dass das VBS das Stationierungskonzept der Luftwaffe vom Stationierungskonzept der Armee abhängig macht, respektive dieses abwartet.

Was ich schon vor Jahren vorausgesagt habe, ist heute Tatsache. Durch den Abzug der Jets von Dübendorf und der daraus folgenden Zunahme von Flugbewegungen auf den Plätzen von Emmen, Meiringen und Payerne, wird die Kritik der Bevölkerung an diesen Standorten immer heftiger. Einerseits begreiflich, andererseits aber etwas schwer zu verstehen angesichts der Tatsache, dass gleichzeitig die Erhaltung und Aufstockung von Arbeitsplätzen mit aller Vehemenz gefordert wird.

Der Flugplatz Dübendorf soll in Zukunft in einer militär- und zivilaviatischen Mischnutzung betrieben werden. Dabei sollen auch innovative Forschungs- und Unterhaltsbetriebe mit attraktiven Ausbildungs- und Arbeitsplätzen aus dem Luft- oder Raumfahrtbereich und weiteren Bereichen, insgesamt einen interessanten Aviatik- und Wirtschaftsstandort für die Zukunft festigen. Wesentlich scheint mir, dass die einstigen militärischen Flugzeiten möglichst eingehalten werden könnten.

Fazit: Es macht Sinn, die intakte Infrastruktur, in die mehrere hundert Millionen Franken investiert wurde, weiterhin zusammen mit Unterhalts- und Forschungsbetrieben zivil- und militärviatisch zu nutzen. Die weite Grünfläche kann so auch für kommende Generationen erhalten bleiben.

Max Binder, Nationalrat SVP, Illnau-Effretikon, ZH

## L'abandon de l'aérodrome de Dübendorf serait une grave erreur !

L'avenir de l'aérodrome de Dübendorf n'est toujours pas assuré. J'ai pourtant l'intime conviction qu'il doit rester ce qu'il est, précisément en ces temps à bien des égards incertains en Europe et dans le reste du monde. Nous commettrions une grave erreur en abandonnant sans nécessité cette enceinte parfaitement opérationnelle des forces aériennes. L'argument selon lequel le pays ne serait confronté à aucune menace ni à aucun ennemi est tout simplement irrecevable. Il suffit de tenir compte des réalités et d'envisager concrètement l'avenir avec une attention suffisante pour s'en persuader. L'instabilité politique manifeste aux quatre coins de la planète, de même que les crises financières et économiques européennes, nous intimement l'obligation de nous tenir en alerte.

Les recettes escomptées de la vente du terrain et du déclassement de la zone n'ont par ailleurs aucun lieu d'inciter à se séparer d'une infrastructure qu'il serait impossible de reconstruire ailleurs en Suisse. Pour moi, l'idée d'affecter les fonds provenant de la vente de Dübendorf au financement de nouveaux avions de combat est tout bonnement absurde. Un paysan ne vend pas ses vaches pour financer une nouvelle machine à traire ! Toutes les attaques portées contre l'aérodrome de Dübendorf dans le but d'en modifier radicalement l'affectation sont le signe d'une méconnaissance absolue de la valeur de ce complexe, aujourd'hui comme demain. Quiconque place la sécurité de notre pays au centre de ses préoccupations doit militer en faveur de l'aérodrome de Dübendorf. Je n'arrive donc pas à comprendre pourquoi le DDPS veut rendre le concept de stationnement des forces aériennes dépendant du concept de stationnement de l'armée, ou pourquoi il attend ce dernier.

Ce que j'avais prédit il y a des années est aujourd'hui une réalité. Le retrait des jets de Dübendorf, entraînant une augmentation des mouvements aériens aux aérodromes d'Emmen, Meiringen et Payerne, multiplie les critiques des riverains de ces aérodromes. C'est à la fois compréhensible et paradoxal puisque ces mêmes populations réclament à cor et à cri le maintien voire la création d'emplois dans leur région.

À l'avenir, l'aérodrome de Dübendorf doit servir à la fois les intérêts militaires et civils, accueillant des entreprises innovantes se consacrant à la recherche et à la maintenance et proposant d'intéressants postes de formation et de travail dans le domaine de l'aéronautique, de l'aérospatiale et de secteurs voisins. En résumé, il doit occuper une place de choix dans le paysage aérien et économique. Il me semble essentiel que les anciens horaires de vols militaires puissent être maintenus dans la mesure du possible.

Conclusion : il est parfaitement cohérent de continuer à utiliser à des fins civiles et militaires une infrastructure intacte dans laquelle ont été investis plusieurs centaines de millions de francs et regroupant des entreprises de maintenance et de recherche. Le vaste espace vert peut ainsi être préservé pour les générations à venir.

Max Binder, Conseiller national UDC, Illnau-Effretikon, ZH

«Wir lehnen Beitritt zu EU-ETS ab»

Vier Fragen an Swiss-CEO Harry Hohmeister zum europäischen Emissionshandelssystem EU-ETS:

Seit 2012 umfasst das EU-ETS auch die Luftfahrt. Was bewirkt das für Swiss?

Alle unsere Flüge aus und in die EU unterliegen dem EU-ETS. Swiss erfüllt heute alle Vorgaben des EU-ETS für Flüge in und aus der EU: Wir rapportieren unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen und werden die dafür notwendigen CO<sub>2</sub>-Zertifikate fristgerecht einreichen. Die Folgen für Swiss sind Kosten von rund 15 Millionen Franken pro Jahr sowie ein erheblicher administrativer Aufwand. CO<sub>2</sub> wird dadurch nicht gespart.

Der internationale Widerstand gegen EU-ETS ist enorm. Woher kommt das?

Für alle Flüge in und aus der EU müssen CO<sub>2</sub>-Zertifikate erworben werden. Zum Beispiel muss für den gesamten Flug von London nach Chicago das emittierte CO<sub>2</sub> kompensiert werden. Das Flugzeug befindet sich jedoch zum grössten Teil über internationalen Gewässern und amerikanischem Hoheitsgebiet. Es ist umstritten, ob die EU ausländische Fluggesellschaften verpflichten kann, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss auch zu kompensieren, wenn die Flugzeuge sich ausserhalb des EU-Lufttraums bewegen – dies ist der Hauptgrund wieso Drittstaaten opponieren.

Die Schweiz ist als Nicht-EU-Mitglied dem EU-ETS (noch) nicht beigetreten?

Swiss lehnt zum heutigen Zeitpunkt einen Beitritt der Schweiz zum EU-ETS klar ab. Träte die Schweiz heute bei, würden neu auch alle Flüge zwischen der Schweiz und nicht EU Staaten dem EU-ETS unterworfen. Diese Staaten wehren sich jedoch vehement gegen das EU-ETS und drohen unverhohlen mit Sanktionen. Erste Aktionen wie die Sistierung der Bestellung von 14 Airbus A380 durch China machen deutlich, dass dies nicht nur leere Worte sind. Mit einem Beitritt der Schweiz besteht die Gefahr, dass auch schweizerische Fluggesellschaften oder andere Schweizer Unternehmen mit Sanktionen von Drittstaaten konfrontiert würden, wie zum Beispiel dem Entzug von Verkehrs- und Überflugsrechten oder neuen bürokratischen Hürden.

Wie sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Luftfahrt reguliert werden?

Die Luftfahrt ist eine globale Industrie; damit macht auch nur ein globales und wettbewerbsneutrales Emissionshandelssystem auf Ebene der ICAO Sinn. Anstatt dem EU-ETS beizutreten, sollte sich die Schweiz in ihrer traditionellen Rolle als Vermittlerin für eine Lösung auf Ebene der internationalen Staatengemeinschaft (ICAO) einsetzen. Allerdings sollte ein Emissionshandel nur Anwendung finden, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu kompensieren, der sich nicht mit den anderen Massnahmen vermeiden lässt. Die effektiven CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs können langfristig jedoch nur durch neue Technologien, zum Beispiel neue Flugzeuge oder alternative Treibstoffe, reduziert werden. Das grösste Potential liegt bei einem einheitlichen Luftraum (Single European Sky). Dieser würde durch direktere Flugrouten in Europa bis zu 12 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren. Hier steht die Politik in der Verantwortung, zügig die dafür notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen.

« Nous rejetons l'adhésion au SCEQE »

Quatre questions pour Harry Hohmeister, CEO de Swiss, au sujet du système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) :

Le SCEQE s'étend au transport aérien. Qu'est-ce que cela signifie pour Swiss ?

Tous nos vols en provenance et à destination de l'UE sont soumis au SCEQE. Swiss répond aujourd'hui à toutes les exigences du système : nous communiquons nos émissions de CO<sub>2</sub> aux autorités européennes responsables et enverrons les certificats d'émissions prévus en temps voulu. Cette procédure se traduit pour nous par un surcoût annuel de 15 millions de francs et par un alourdissement notable de nos tâches administratives.

La résistance internationale contre le SCEQE est énorme ?

Les compagnies doivent acheter des certificats d'émissions pour tous les vols en provenance et à destination de l'UE. Pour un vol entre Londres et Chicago, par exemple, l'intégralité des émissions de CO<sub>2</sub> doit être compensée. Or, l'avion survole essentiellement les eaux internationales et le territoire américain. On peut douter de la légitimité de l'obligation faite par le législateur européen à des compagnies aériennes étrangères de compenser leurs émissions de CO<sub>2</sub> dès lors que leurs avions circulent en dehors de l'espace aérien de l'UE – c'est la raison principale pour laquelle les états tiers sont opposés au SCEQE.

Non membre de l'UE, la Suisse n'adhère pas (encore) au SCEQE ?

En l'état actuel des choses, Swiss rejette l'adhésion de la Suisse au SCEQE. Si l'adhésion était entérinée, tous les vols entre la Suisse et les pays non européens seraient soumis au système d'échange de quotas. Or, les nations concernées se dressent catégoriquement contre le SCEQE et menacent de sérieuses représailles. Les premières d'entre elles seraient l'annulation de la commande de 14 Airbus A380 par la Chine. Il ne s'agit donc pas d'une bagatelle. Si la Suisse adhère prochainement au SCEQE, le danger est que des compagnies suisses soient elles aussi confrontées aux représailles de pays tiers.

Comment la question des émissions de CO<sub>2</sub> devrait-elle être réglée, selon Swiss ?

Le transport aérien étant une industrie mondiale, seule se justifie une solution mondiale et un système d'échange d'émissions au niveau de l'OACI, sans impact sur la compétitivité. Plutôt que d'adhérer au SCEQE, la Suisse ferait mieux de jouer son rôle traditionnel d'intermédiaire en vue d'une solution à l'échelon de l'OACI. Le système d'échange ne devrait surtout intervenir que pour compenser les émissions de CO<sub>2</sub> qui ne peuvent être réduites par d'autres mesures. À long terme, les émissions réelles de CO<sub>2</sub> du transport aérien ne pourront être amoindries que par de nouvelles technologies, notamment de nouveaux avions ou des carburants alternatifs. À court terme, le plus fort potentiel de réduction réside dans le Ciel unique européen : l'unification de l'espace aérien européen. Les émissions de CO<sub>2</sub> pourraient baisser de près de 12% grâce à des trajets intra-européens plus directs. Il appartient à présent aux sphères politiques de prendre les mesures nécessaires.

Die folgenden Firmen und Organisationen der Schweizer Luft- und Raumfahrtindustrie haben sich kürzlich zu einem Beitritt zur AEROSUISSE entschlossen. – Les sociétés et organisations suivantes appartenant à l'industrie aérienne et aérospatiale suisses ont décidé de se joindre à AEROSUISSE:

AFS all-financial-solutions gmbh

AFS all-financial-solutions bietet eine neutrale und integrale Finanz- und Versicherungsberatung. Das in Birrfeld ansässige Team von Fachleuten hat sich auf Luftfahrtversicherungen spezialisiert. AFS all-financial solutions propose des conseils neutres et complets dans le domaine de la finance et de l'assurance. Son équipe d'experts implantée à Birrfeld s'est spécialisée dans les assurances pour le transport aérien. [www.a-f-s.ch](http://www.a-f-s.ch)

Aviasuisse, Zürich

Aviasuisse ist aus der 2004 gegründeten IG Luftverkehr Schweiz (IGLU) hervorgegangen. Aviasuisse versteht sich als Stimme der Nutzer des Luftverkehrs in der Schweiz (Passagiere, Flughafenkunden, Exportwirtschaft, Tourismus). Aviasuisse est une émanation d'IG Luftverkehr Schweiz (groupement d'intérêt en faveur du transport aérien suisse - IGLU) fondé en 2004. Aviasuisse se fait le porte-pa-

role des utilisateurs du transport aérien en Suisse (passagers, clients des aéroports, sociétés exportatrices, acteurs du tourisme). [www.aviasuisse.ch](http://www.aviasuisse.ch)

IG Air Cargo, Zürich-Flughafen

Die IG Air Cargo ist eine 2010 gegründete Interessengruppe im Bereich Luftfracht. Ihr Ziel besteht darin, den Schweizer Luftfrachtsektor auf politischer, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Ebene zu unterstützen und damit die Position der Schweiz als attraktiver Wirtschaftsstandort zu stärken. IG Air Cargo, groupement d'intérêt en faveur du fret aérien, a été fondé en 2010. Son premier objectif est d'apporter son soutien au secteur suisse du fret aérien sur le plan politique, économique et social en confortant l'attrait du pôle économique suisse. [www.ig-aircargo.ch](http://www.ig-aircargo.ch)

Um einen neuen Mehrzweck-Turbinenhubschrauber zu entwickeln, zu bauen und auf den weltweiten Markt zu bringen, wurde 2007 die Marengo Swisshelicopter gegründet. Marengo Swisshelicopter a vu le jour en 2007 dans le but de construire et de commercialiser à l'international un nouvel hélicoptère polyvalent à turbines. [www.marengo-swisshelicopter.com](http://www.marengo-swisshelicopter.com)

Marengo Swisshelicopter AG, Niederurnen

Um einen neuen Mehrzweck-Turbinenhubschrauber zu entwickeln, zu bauen und auf den weltweiten Markt zu bringen, wurde 2007 die Marengo Swisshelicopter gegründet. Marengo Swisshelicopter a vu le jour en 2007 dans le but de construire et de commercialiser à l'international un nouvel hélicoptère polyvalent à turbines. [www.marengo-swisshelicopter.com](http://www.marengo-swisshelicopter.com)

bringten, wurde 2007 die Marengo Swisshelicopter gegründet. Marengo Swisshelicopter a vu le jour en 2007 dans le but de construire et de commercialiser à l'international un nouvel hélicoptère polyvalent à turbines. [www.marengo-swisshelicopter.com](http://www.marengo-swisshelicopter.com)

SimAviatik AG, Pratteln

Die 2005 gegründete SimAviatik AG ist eine international tätige, unabhängige Flugsimulations-Technologie Gruppe. Sie entwickelt und baut kostengünstige Flugsimulatoren für Airlines, Flugschulen, Militärakademien und den privaten Markt. Fondé en 2005, SimAviatik SA est un groupe indépendant et actif à l'international, fournisseur de technologies de simulation de vol. SimAviatik développe et fabrique des simulateurs de vol à tarifs compétitifs pour les compagnies aériennes, les écoles de pilotage, les écoles militaires et le marché privé. [www.simaviatik.com](http://www.simaviatik.com)

Fondé en 2005, SimAviatik SA est un groupe indépendant et actif à l'international, fournisseur de technologies de simulation de vol. SimAviatik développe et fabrique des simulateurs de vol à tarifs compétitifs pour les compagnies aériennes, les écoles de pilotage, les écoles militaires et le marché privé. [www.simaviatik.com](http://www.simaviatik.com)

Was hat das Epidemien gesetz mit der Luftfahrt zu tun?

Die AEROSUISSE begrüsst grundsätzlich die Revision des Epidemien gesetz, sieht jedoch bei Artikel 74 der Vorlage des Bundes Anpassungsbedarf. Dadurch würden Unternehmen des internationalen Personenverkehrs, so auch Airlines und Flughäfen, neu verpflichtet, die Kosten, die ihnen durch die Mitwirkungspflicht entstehen, zu übernehmen.

Nach heutiger Gesetzeslage werden diese Kosten vom Bund übernommen. So konnten die Flughäfen und Fluggesellschaften jene Kosten, die ihnen aus der Mitwirkungspflicht bei der SARS-Pandemie entstanden sind, dem Bund in Rechnung stellen. Mit der Gesetzesrevision wäre der Bund nicht mehr verpflichtet, diese Kosten zu übernehmen.

Noch mehr Aufklärungsarbeit im Ständerat notwendig

Der Nationalrat hat am 8. März 2012, abweichend vom Entwurf des Bundesrates, den Artikel 74 entsprechend geändert, damit der Bund die Kosten weiterhin trägt und nicht den Unternehmen des Personenverkehrs überwälzt. Der Ständerat dagegen hat am 1. Juni mit 19 zu 11 Stimmen die Rückkehr zum Entwurf des Bundesrates beschlossen. Deshalb hat die AEROSUISSE ihre Aufklärungsarbeit im Ständerat fortgesetzt.

Schutz der Bevölkerung ist Aufgabe des Bundes

Der Schutz der Bevölkerung vor ansteckenden Krankheiten ist nach Ansicht der AEROSUISSE eine hoheitliche Aufgabe und liegt somit in der Verantwortung des Bundes. Die Vorsorge und Mitwirkungsmassnahmen der Flughäfen und Fluggesellschaften erfolgen primär zum Schutz der (gesunden) Schweizer Bevölkerung und nicht zum Schutz der Passagiere.

Quel rapport y a-t-il entre la Loi sur les épidémies et l'aéronautique ?

AEROSUISSE est globalement favorable à la révision de la Loi sur les épidémies. La Fédération estime cependant que l'article 74 du projet de Conseil fédéral doit être modifié. À défaut, les entreprises assurant le transport international de personnes, notamment les compagnies aériennes et les aéroports, seraient à l'avenir tenues d'assumer les coûts liés à leur obligation de collaborer.

Ces coûts sont actuellement pris en charge par la Confédération, ce qui explique que les aéroports et les compagnies aériennes ont pu facturer à l'État l'ensemble des frais découlant de leur obligation de collaborer lors de la pandémie de SRAS. Si la révision de la loi était entérinée, la Confédération ne serait plus tenue de prendre en charge ces dépenses.

Le Conseil des États doit être encore mieux informé

Le 8 mars 2012, modifiant le projet du Conseil fédéral, le Conseil national a corrigé l'article 74 afin que les coûts soient à l'avenir encore assumés par la Confédération et non répercutés sur les entreprises assurant le transport de personnes. Le 1er juin, le Conseil des États s'est en revanche prononcé par 19 voix contre 11 pour le retour au projet initial de la Confédération. AEROSUISSE a donc redoublé d'efforts didactiques.

La protection de la population incombe à la Confédération

Or, la protection de la population contre les maladies transmissibles est, selon AEROSUISSE, une tâche relevant de la souveraineté de l'État et incombant de ce fait à la Confédération. Les mesures de prévention et de collaboration des aéroports et des compagnies aériennes visent avant tout la protection de la population suisse (en bonne santé) et non la protection des passagers.