

Editorial

Geschäftsfliegerei – im Interesse der Luftfahrt und der Schweizer Wirtschaft

«Der Geschäftsreiseverkehr liegt im öffentlichen Interesse», und er ist «für den Wirtschaftsstandort Schweiz von wesentlicher Bedeutung», schreibt der Bundesrat in seinem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz, dem Lupo 2016. Die Business Aviation steigert die Mobilität, und sie macht darum eine Region, und letztlich unser Land als Ganzes, wettbewerbsfähiger. International tätige Firmen, von deren Verbindungen zur Schweiz wir in vielfältiger Weise profitieren (Arbeitsplätze, Innovationen und Steuereinkommen), sind auf diese Mobilität angewiesen.

Und auch der Tourismus profitiert davon. Die Geschäftsflucht ist aber auch für sich allein betrachtet ein Wirtschaftsfaktor mit einer beträchtlichen Wertschöpfung, die sich aus den Leistungen ergibt, welche die Business-Passagiere erbringen, und aus den Arbeitsplätzen in der Business Aviation. Europaweit gehört die Schweiz zu den führenden Standorten für die Geschäftsflucht. Diese Bedeutung beginnen Politik und Öffentlichkeit langsam zu erkennen.

Aber die Politik kann nicht alles richten. Die Business Aviation muss selber aufzeigen, dass sie ein bedeutender Wirtschafts- und damit Standortfaktor ist, und sie muss selber das Imageproblem, mit dem sie noch immer kämpft («Luxustourismus», «nur für die Elite»), lösen. Nur dann wird sie bei den politischen Entscheidungsträgern und in der Öffentlichkeit ihre Rolle als Pfeiler der schweizerischen Luftfahrt auch spielen können. Und mit ihren Forderungen gehört werden, zum Beispiel: keine unnötigen Regulierungen, die über den europäischen Standard hinausgehen; keine systematische Benachteiligung gegenüber den Luftfahrtgesellschaften.

In Zürich zeichnet sich, was das Verhältnis zu den Luftfahrtgesellschaften angeht, mit der Dreifachnutzung des Flugplatzes Dübendorf eine für die Business Aviation gute Lösung ab. In Genf – wo die Business Aviation noch bedeutender ist, aber keine Ausweichmöglichkeiten bestehen – wird man auf dem politischen Weg nach Lösungen suchen müssen.

Mit dem Lupo 2016 ist die Bedeutung des Geschäftsreiseverkehrs für die Schweizer Luftfahrt offiziell festgehalten. Die Politik sollte die damit verbundenen Versprechen einlösen, im Interesse des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Und die Business Aviation muss ihrerseits dazu beitragen, dass sie als Partnerin im Kreis der Akteure der schweizerischen Luftfahrt ihren Platz findet.

*Nationalrat Hans-Ueli Vogt,
Präsident der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt*

L'aviation d'affaires, au service de l'aviation et de l'économie suisses

«Le trafic d'affaires est dans l'intérêt public» et il est «d'une importance capitale pour la place économique suisse», écrit le Conseil fédéral dans son rapport sur la politique aéronautique de la Suisse, le Lupo 2016. L'aviation d'affaires augmente la mobilité et renforce ainsi

la compétitivité d'une région, et par conséquent celle de l'ensemble de notre pays. Les entreprises internationales, dont les liens avec la Suisse nous apportent des bénéfices sous plusieurs formes (emplois, innovations et revenus fiscaux) dépendent de cette mobilité.

Le tourisme en profite également. L'aviation d'affaires est aussi à elle seule un facteur économique permettant une création de valeur ajoutée considérable grâce aux prestations offertes aux passagers d'affaires et aux emplois créés dans ce secteur. Au niveau européen, la Suisse compte parmi les pays leaders dans le domaine

de l'aviation d'affaires. Le monde politique et le public commencent peu à peu à reconnaître son importance.

Mais tout ne peut pas dépendre des décisions politiques. L'aviation d'affaires doit démontrer son impact économique et le fait qu'elle constitue un facteur d'implantation. Elle doit elle-même résoudre le problème d'image auquel elle est encore confrontée («tourisme de luxe», «réservée à une élite»). Ce n'est qu'à ces conditions qu'elle pourra aussi jouer son rôle de pilier de l'aviation suisse auprès des décideurs et de l'opinion publique et qu'elle pourra faire entendre ses exigences: éviter les réglementations inutiles allant au-delà des normes européennes et ne pas être systématiquement handicapée par rapport aux compagnies aériennes.

Avec la triple utilisation de l'aérodrome de Dübendorf, une bonne solution est en train de se dessiner en termes de relations avec les compagnies aériennes. A Genève – où l'aviation d'affaires est encore plus importante mais ne dispose pas d'alternatives – il faudra rechercher des solutions par la voie politique.

Avec le Lupo 2016, l'importance du trafic de passagers d'affaires pour l'aviation suisse est officiellement reconnue. Les responsables doivent mettre en œuvre les promesses qui y sont associées dans l'intérêt de la place économique suisse. De son côté, l'aviation d'affaires doit trouver sa place en tant que partenaire parmi les acteurs de l'aviation suisse.

*Le conseiller national Hans-Ueli Vogt, Président du
groupe parlementaire de l'aéronautique et de l'aérospatiale*



SAFETY FIRST

www.jetaviation.com/basel
www.jetaviation.com/geneva



Ein gut funktionierender Business-Aviation-Sektor ist ein wichtiger Faktor für die Standortattraktivität einer Region – darin waren sich die Teilnehmer am prominent besuchten ersten Business Aviation Forum am 30. Juni in Bern einig. Konsens herrschte allerdings auch darin, dass die Business Aviation in der Schweiz mit einer Reihe von Problemen zu kämpfen hat: Fehlende Slots an den Flughäfen Genf und Zürich, ein falsches Image in der Öffentlichkeit, fehlende Verkehrsrechte für Schweizer Operator in der EU und die Steuergesetzgebung, welche die Schweizer Business-Aviation-Firmen übermässig belastet, wurden als wichtigste Herausforderungen genannt.

Nutzen der Business Aviation besser aufzeigen

Organisiert wurde das Zusammentreffen von Vertretern aus der Industrie mit involvierten Behörden und Politikern von der European Business Aviation Association (EBAA) zusammen mit der EBAA Switzerland. Hélène Niedhart, CEO von CAT Aviation und Mitglied im EBAA-Vorstand, nannte das falsche Image in der Öffentlichkeit als ein Thema, das von der Branche angegangen werden müsse: «Wir müssen besser erklären, was wir machen und aufzeigen, dass wir ein wichtiger Teil der Volkswirtschaft sind.»

Schweiz ist in Europa die Nummer 4

Fabio Gamba, CEO der EBAA, unterstrich mit Fakten aus der kürzlich präsentierten Studie zum ökonomischen Einfluss der Business Aviation auf die europäische Wirtschaft die Wichtigkeit der Branche: Die Schweiz stehe auf der europäischen Business-Aviation-Rangliste auf Platz 4 und verzeichne pro Tag durchschnittlich 150 Flugbewegungen. Einige Schweizer Namen aus der Industrie seien weltweit bekannt und bestens etabliert. Allerdings weise die Business Aviation bei den Flugbewegungszahlen auf den Flughäfen Basel, Genf und Zürich einen klar negativen Trend aus.

Bestehende Infrastrukturen optimieren

Als Moderator der Veranstaltung fragte Philippe Renz von Renz & Partners die Forumsteilnehmer, wie dieser negative Trend umgekehrt werden könne. Für die Entschärfung der Slot-Problematik, eine der Haupt Sorgen der Branche, sei eine Optimierung der bestehenden Infrastruktur unumgänglich, so BAZL-Direktor Christian Hegner. Payerne und Sion seien als Alternativen zu Genf relativ weit entfernt und Dübendorf als Alternative zu Zürich sei auf der politischen Bühne noch mit Schwierigkeiten behaftet. Gerade im Zusammenhang mit Dübendorf spiele die öffentliche Wahrnehmung der Business Aviation eine grosse Rolle, ergänzte Claudio Lasagni, CEO von Air Service Basel, als einer der zahlreichen Industrie-Vertreter am Forum. Umso wichtiger sei es, die Öffentlichkeit davon zu überzeugen, dass die Business Aviation eine Notwendigkeit für eine funktionierende Wirtschaft sei.

Neue Flugverfahren bieten Lösungen

Mehrfach kritisiert wurde die heute geltende Priorisierung, welche dem Linienverkehr erste Priorität einräumt, gefolgt vom Charterverkehr. Erst an dritter Stelle folgen die übrigen gewerbsmässigen Flüge. Markus Kälin von den Pilatus Flugzeugwerken und zugleich Verwaltungsratspräsident der Airport Buochs AG, sieht in der vermehrten Nutzung neuer Technologien einen Lösungsansatz.

Hervorragende Schweizer Qualität

Ob all der Probleme gelte es auch nicht zu vergessen, dass die Schweiz der Business Aviation nach wie vor ein weltweit einmaliges Portfolio an Service-Leistungen zu bieten habe, gab Manuel Müller, Business Development Manager EMEA & Asia bei Jet Aviation, zu bedenken. Vom Charter-Business über die Finanzierung, die Operation bis zu Wartung und Ausstattung sei alles in hervorragender Qualität vorhanden. Das sei eine gute Basis. Für die Entwicklung neuer Infrastruktur – Dübendorf

Les participants au premier Forum de l'aviation d'affaires, qui s'est tenu le 30 juin à Berne, en étaient tous convaincus: la vigueur du secteur de l'aviation d'affaires est un facteur important de l'attractivité d'une région. Les avis convergeaient également sur les différents problèmes auxquels l'aviation d'affaires est confrontée en Suisse. Parmi les principaux défis cités, citons par exemple le manque de créneaux horaires dans les aéroports de Genève et Zurich, une fausse image dans l'opinion publique, un défaut de droits de trafics pour les opérateurs suisses dans l'UE ainsi qu'une législation fiscale qui pèse trop lourdement sur les entreprises d'aviation d'affaires.

Mieux mettre en valeur l'intérêt de l'aviation d'affaires

La rencontre était organisée par des représentants de l'industrie ainsi que les autorités et les responsables politiques concernés de l'European Business Aviation Association (EBAA), en collaboration avec EBAA Switzerland. Hélène Niedhart, CEO de CAT Aviation et membre du conseil d'administration d'EBAA, a cité la mauvaise image auprès du public comme l'un des sujets sur lesquels le secteur devait se pencher: «Nous devons mieux expliquer ce que nous faisons et démontrer que nous sommes une composante importante de l'économie du pays.»

La Suisse occupe la 4e place en Europe

Fabio Gamba, CEO de l'EBAA, a souligné l'importance du secteur en s'appuyant sur des faits tirés de l'étude récemment présentée sur l'influence économique de l'aviation d'affaires sur l'économie européenne: la Suisse occupe la quatrième place dans le classement européen de l'aviation d'affaires et enregistre en moyenne 150 mouvements aériens par jour. Certains noms suisses du secteur sont connus mondialement et sont parfaitement établis sur le marché. L'aviation d'affaires connaît cependant une tendance clairement négative au niveau des chiffres de mouvements aériens sur les aéroports de Bâle, Genève et Zurich.

Optimiser les infrastructures existantes

En tant qu'animateur du forum, Philippe Renz, de Renz & Partners, a demandé aux participants comment cette tendance négative pouvait être inversée. Pour ce qui est de l'amélioration du problème des créneaux horaires – l'une des principales préoccupations de la branche –, une optimisation de l'infrastructure est indispensable selon le directeur de l'OFAC, Christian Hegner. Payerne et Sion sont à ses yeux des alternatives relativement éloignées pour Genève, tandis que Dübendorf est toujours confronté à des difficultés sur la scène politique pour devenir une alternative à Zurich. «Dans le cas de Dübendorf, la perception de l'aviation d'affaires par le public joue un rôle très important», a ajouté Claudio Lasagni, CEO de Air Service Basel, l'un des nombreux représentants de l'industrie présents au forum. Il est d'autant plus important de convaincre le public que l'aviation d'affaires est nécessaire au fonctionnement de l'économie.

Les nouvelles procédures de vol offrent des solutions

La priorité donnée aujourd'hui au trafic de ligne, suivie de celle donnée au trafic charter, a été critiquée à plusieurs reprises. Le reste des vols professionnels n'arrive qu'en troisième position. Markus Kälin, de Pilatus Flugzeugwerke et président du conseil d'administration d'Airport Buochs AG, voit dans l'utilisation grandissante de nouvelles technologies une possibilité de solution.

Excellente qualité suisse

De son côté, Manuel Müller, directeur du développement commercial pour l'Europe, le Moyen-Orient, l'Afrique et l'Asie chez Jet Aviation, a insisté sur le fait qu'il ne fallait pas oublier le catalogue de prestations uniques au monde que la Suisse est toujours capable d'offrir à l'aviation d'affaires. De l'activité des charters au financement en passant

Schweizer Business Aviation ist gefordert | L'aviation d'affaires suisse est sollicitée

sei sicher ein Schritt in die richtige Richtung – forderte er mehr Einfluss des Bundes in zentralen Fragen.

Mit einer Stimme auftreten

Der Präsident der EBAA Switzerland, Dieter W. Neupert, fasste nach einem Tag intensiver Diskussionen einige der Erkenntnisse zusammen: Die Business Aviation müsse in wichtigen Fragen vermehrt kooperieren und mit einer Stimme auftreten, um ihren Anliegen Gehör zu verschaffen. Weiter forderte er, neue Wege bei der Slot-Vergabe zu entwickeln und die Business Aviation bei der Slot-Vergabe nicht an den Schluss der Prioritätenliste zu setzen, sondern gleich zu qualifizieren wie den Charter-Verkehr.

Eugen Bürgler

par les opérations, la maintenance et l'équipement, la qualité reste à ses yeux excellente, ce qui est un excellent point de départ. En ce qui concerne le développement d'une nouvelle infrastructure – Dübendorf serait assurément un pas dans la bonne direction – il a réclamé une plus grande influence de la Confédération sur les questions centrales.

Parler d'une seule voix

Après une journée d'intenses discussions, le président d'EBAA Switzerland, Dieter W. Neupert, a tiré quelques conclusions: l'aviation aérienne devrait plus souvent collaborer sur les questions importantes et parler d'une seule voix afin de faire entendre ses préoccupations. Il a par ailleurs réclamé le développement de nouvelles politiques d'attribution des créneaux horaires afin de ne pas placer l'aviation d'affaires à la fin de la liste de priorité mais plutôt au même niveau que le trafic charter.

Eugen Bürgler

Neue Mitglieder | nouveaux membres

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:

Altran AG, Lausanne

Die ALTRAN Gruppe wurde 1982 gegründet und ist heute in Europa Marktführer für Innovations- und High-tech-Consulting. Altran unterstützt seine Kunden bei der Schaffung und Entwicklung neuer Produkte und Serviceleistungen.

Le groupe ALTRAN a été fondé en 1982 et il est aujourd'hui leader du marché européen du conseil en matière d'innovation et de haute-technologie. Altran assiste ses clients dans la création et le développement de nouveaux produits et services.

www.altran.ch

ALTRAN

Renz & Partners, Bern

Die Anwaltskanzlei Renz & Partners ist auf die Bereiche Luftfahrt und Sport spezialisiert. Renz & Partners stellen ihre Kompetenzen in den Dienst der Flugzeugbetreiber und -besitzer, Wartungsunternehmen und anderer natürlicher oder juristischer Personen, die in der Luftfahrt tätig sind.

Le cabinet d'avocats Renz & Partners est spécialisé dans les domaines de l'aviation et du sport. Renz & Partners met ses compétences au service des opérateurs et des propriétaires d'avions, des entreprises de maintenance et d'autres personnes physiques et morales travaillant dans le secteur de l'aviation.

www.renz-partners.ch

RENZ & PARTNERS
ATTORNEYS AT LAW

AviMall GmbH, Zürich

AviMall ist bietet Flugzeug-Operators ein kostenloses «Charter Promotion Modul», um Kapazitäten ihrer Flotte und Leerflüge zu vermarkten. AviMall offre aux opérateurs d'avions un «Charter Promotion Module» gratuit qui leur permet de commercialiser les capacités de leur flotte ainsi que les vols à vide.

www.avimall.com



ShAir AG, Zürich-Flughafen

Die ShAir AG ist in den Bereichen Consulting, Demand Forecasting & Planning, Aviation Staffing Solutions und GSE-Pool Management aktiv. Mit Pooling-Lösungen erhöht die ShAir AG Effizienz und Produktivität und senkt die Kosten ihrer Kunden in der Aviatik-Industrie.

ShAir AG travaille dans les domaines de conseil, de la prévision et de la planification de la demande, des solutions de recrutement pour l'aviation et de la gestion en pool d'équipements de services au sol (GSE). Grâce à ses solutions de pooling, ShAir AG augmente l'efficacité et la productivité et réduit les coûts de ses clients dans l'industrie de l'aviation.

www.shair.aero



Avionix GmbH, Winterthur

Avionix ist spezialisiert auf Hard- und Software-Entwicklungen mit Fokus auf die Luftfahrtindustrie und Prozess-optimierungen.

Avionix est spécialisé dans le développement de hardware et de logiciels destinés à l'industrie aéronautique et aux optimisations de processus.

www.avionix.aero

AvioniX

Impressum AEROSUISSE Letter – Herausgeber: AEROSUISSE, Kapellenstrasse 14, 3001 Bern, T +41 (0)58 796 98 90, www.aerosuisse.ch **Redaktion:** Aero Publications GmbH, Hansjörg Bürgi, Oberteufenerstrasse 58, 8428 Teufen/ZH, www.skynews.ch **Übersetzung:** Diane Müller **Layout:** SeeDesign, 9000 St.Gallen, www.seedesign.ch
Druck: Rickli+Wyss AG, 3027 Bern

DASNAIR

First worldwide operator
www.dasnair.ch



«No plane, no gain»

«No plane, no gain» – mit diesem Schlagwort fordert die amerikanische NBAA ihre Mitglieder auf, ihre Abgeordneten auf die Wertschöpfung der Business Aviation aufmerksam zu machen. Dies war auch das Ziel des **Business Aviation Swiss National Forum**, das am 30. Juni 2016 erstmals in Bern stattgefunden hat. Aufgrund des grossen Interesses an der Veranstaltung (über 150 Teilnehmer aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung) sind wir überzeugt, dass unsere Botschaft bei den massgebenden Entscheidungsträgern angekommen ist. Gemäss der neuesten europäischen Studie beträgt die totale Wertschöpfung der Schweizer Business Aviation (BA) über **vier Milliarden Franken** und generiert dabei 17'000 Arbeitsplätze. Mit 277 in der Schweiz registrierten Geschäftsflugzeugen (über 300, wenn die im Ausland registrierten, aber in der Schweiz operierten Maschinen dazu gerechnet werden) belegt die Schweiz hinter Grossbritannien, Deutschland und Frankreich den vierten Platz (in Flugbewegungen pro Kopf sogar den ersten Platz) in Europa. Deshalb hat denn auch der Bundesrat in seinem neuen Luftfahrtpolitischen Bericht (Lupo 2016) die Business Aviation als im öffentlichen Interesse qualifiziert und ihre Wichtigkeit für den Wirtschaftsstandort Schweiz betont.

Allerdings hat die BA auch zunehmend mit operationellen Problemen zu kämpfen:

- Das laufend steigende Angebot von Flugverbindungen sowie Einschränkungen im Zeichen der Regulierungen führte zu einer Reduktion der der BA eingeräumten Slots. Früher erhielt die BA aufgrund ihrer wohlverworbenen Rechte Zugang zu On-top-Slots, heute gibt es zu Spitzenzeiten praktisch **keine Slots mehr für die BA** auf den Landesflughäfen – dies, weil die EG Verordnung 95/93 den konzessionierten Fluggesellschaften und auch den flugplanmässig operierenden Charter-Unternehmen Priorität gegenüber der BA einräumt. Um in den Genuss der gleichen «Grandfather rights» wie die Charterketten zu kommen, müssten sich die BA-Operatoren zu Slot-Pools zusammenschliessen und fixe Abflugszeiten reservieren (die dann allerdings auch zu mindestens 80 Prozent benutzt werden müssen, da sie sonst verfallen).
- Mittelfristig wird daher die Schweizer BA nach **Alternativ-Flugplätzen** Ausschau halten müssen – in der Schweiz wäre die Umnutzung von Militärflugplätzen in zivile Infrastrukturen für die BA eine ideale Lösung. Hoffen wir, dass das Pilotprojekt Dübendorf möglichst rasch realisiert wird – für die öffentliche Akzeptanz wird es entscheidend sein, wenn die Anwohner mit eigenen Ohren feststellen können, wie leise heute Business Jets geworden sind.
- Auch bei den **Verkehrsrechten** steht für die Schweizer BA nicht alles zum besten: Nachdem die EU bislang eine Gleichstellung von schweizerischen und EU-Operatoren aus institutionellen Gründen ablehnt (Kabotage-Flüge zwischen zwei Destinationen in einem EU-Land sind nur aufgrund vorgängiger Bewilligung möglich), muss der schweizerische Geschäftsverkehr zunehmend in andere Registerstaaten ausweichen, so für kommerzielle Operationen etwa nach Malta, oder für private Corporate Aviation Flüge auf die Isle of Man.

Damit ist die Politik gefordert, denn nur durch **ansprechende Rahmenbedingungen** gibt es gleichlange Spiesse für den schweizerischen und ausländischen Geschäftsflugverkehr.

Dieter W. Neupert, Vizepräsident AEROSUISSE

«No plane, no gain»

«No plane, no gain» – avec ce slogan, la NBAA américaine invite ses membres à attirer l'attention de leurs députés sur la valeur ajoutée générée par l'aviation d'affaires. Ceci était également l'objectif du **Forum national suisse de l'aviation d'affaires**, dont la première édition a eu lieu le 30 juin 2016 à Berne. En raison du grand intérêt suscité par l'événement (plus de 150 participants du monde de la politique, de l'économie et de l'administration), nous sommes convaincus que notre message est parvenu aux principaux décideurs.

Selon la dernière étude européenne, l'aviation d'affaires suisse génère une valeur ajoutée de **plus de quatre milliards de francs** ainsi que 17000 emplois. Avec 277 avions d'affaires immatriculés en Suisse (plus de 300 si l'on inclut les appareils immatriculés à l'étranger mais opérant en Suisse), le pays pointe à la quatrième place en Europe derrière la Grande-Bretagne, l'Allemagne et la France (et même la première place en mouvements aériens par habitant). C'est pourquoi le Conseil fédéral, dans son nouveau rapport sur la politique aéronautique, a indiqué que l'aviation d'affaires était d'utilité publique et a souligné son importance pour la place économique suisse.



L'aviation d'affaires est toutefois de plus en plus confrontée à des problèmes opérationnels.

- La constante augmentation de l'offre de liaisons aériennes ainsi que les limitations dues à la réglementation ont conduit à une réduction des créneaux horaires attribués à l'aviation d'affaires. En raison de ses droits acquis, l'aviation d'affaires avait auparavant accès à d'excellents créneaux horaires ; aujourd'hui il n'existe pour elle **pratiquement plus aucun créneau horaire** aux heures de pointes dans les aéroports nationaux – car le Règlement CE 95/93 attribue une priorité aux compagnies aériennes concessionnaires et aux entreprises charter opérant suivant des plans de vols par rapport à l'aviation d'affaires. Afin de bénéficier des mêmes «droits acquis» que les compagnies charter, les opérateurs d'aviation d'affaires devraient se joindre à des pools de créneaux horaires et réserver des horaires de vol fixes (qui devraient alors être utilisés au moins à 80% sous peine d'être perdus).
- A moyen terme, l'aviation d'affaires suisse devra donc rechercher **d'autres aéroports en Suisse** – la reconversion d'aéroports militaires en infrastructures civiles serait la solution idéale. Espérons que le projet pilote de Dübendorf prenne vie au plus vite – un pas décisif pour l'acceptation par l'opinion publique sera réalisé lorsque les riverains pourront constater par eux-mêmes à quel point les jets d'affaires sont devenus silencieux.
- En ce qui concerne **les droits de trafic**, la situation n'est pas non plus idéale pour l'aviation d'affaires suisse. Après le rejet par l'UE d'une égalité de traitement entre les opérateurs suisses et ceux de l'UE pour des raisons institutionnelles (les vols de cabotage entre deux destinations dans un pays de l'UE sont possibles uniquement avec une autorisation préalable), le transport d'affaires doit de plus en plus souvent être détourné vers d'autres Etats d'immatriculation, comme Malte pour les opérations commerciales, ou l'île de Man pour les vols d'aviation d'affaires privés.

Il est donc nécessaire que les responsables politiques agissent car seules des **conditions-cadres propices** permettront une égalité de traitement entre les secteurs suisse et étranger de l'aviation d'affaires.

Dieter W. Neupert, vice-président d'AEROSUISSE