



Matthias Samuel Jauslin
president@aeroclub.ch

Zentralpräsident
Aero-Club der Schweiz
Président central
Aéro-Club de Suisse

Seitenblick des Präsidenten

Regard en coin du président

Wählte die Politik den falschen Weg?

Anfang März wandte sich der Technikchef von Skyguide in einer Mail an seine Mitarbeiter. Darin stellt er fest, dass man sich in einer «sehr ernstesten Situation» befinde. Er spricht von einem «perfekten Sturm», verursacht durch IT-Pannen, Vertrauensverlust und Kritik des Bundes. Der «Blick» stellt daraufhin die bange Frage: «Können die Fluglotsen die Sicherheit in der Luft noch garantieren?» Ich sage es gleich vorweg: Mein Vertrauen in die nationale Flugsicherung und ihre Fluglotsen ist ungebrochen. Dieses Vertrauen wird durch die Stellungnahme des CEO Alex Bristol einige Tage später in den Blättern von CH Media gestärkt.

Trotzdem erkenne ich Lücken im sonst so reibungslosen Betrieb. Da sind zum Beispiel die eingeschränkten Fallschirmsprungaktivitäten auf den Sprungplätzen rund um den Flughafen Zürich. Es werden immer weniger Freigaben im entsprechenden Luftraum erteilt. Ob dies, wie in anderen Problembereichen auch, auf mangelnde Flexibilität, zu wenig Personal oder eine neue Risikobeurteilung zurückzuführen ist, sei dahingestellt. Tatsache ist, dass aufgrund der aktuellen Verkehrsprognosen auch 2024 keine Entspannung zu erwarten ist. Skyguide versucht zwar, die Auswirkungen auf die Sprungbetriebe möglichst gering zu halten. Letztlich werden aber die Betriebsvereinbarungen eingehalten. Da helfen Diskussionen mit den Fluglotsen direkt auf der Funkfrequenz nicht weiter.

Der Luftraum ist ein öffentliches Gut. Die Prioritäten wurden von der Politik anders gesetzt. 1991 lag die Änderung des Luftfahrtgesetzes vor. Darin wurde auch die Überführung der Flugsicherung in eine Aktiengesellschaft bestätigt. Die Geschäftsprüfungskommission kritisierte damals die Übertragung der zivilen Flugsicherung an Private. Bei den bürgerlichen Parteien überwog jedoch die Überzeugung, dass Private solche Aufgaben effizienter lösen als der Staat. Zudem erwartete man, dass die neue Gesellschaft sich selber finanzieren würde. Doch wie genau soll eine Flugsicherung die Rechnung im Gleichgewicht halten, wenn sie die Mengenausweitung nicht beeinflussen kann? Wie genau sollen die Kosten für Umstellungen auf international compatible Systeme gestemmt werden, wenn möglichst günstig produziert werden muss? Auch wenn es meiner politischen Überzeugung widerstrebt: Die Koordinationen im Schweizer Luftraum ist eine öffentliche Aufgabe und gehört zur Grundversorgung. Dementsprechend sind auch die Finanzierungen und Verantwortungen zu regeln. Die Politik tut gut daran, sich vertiefter über die Zukunft der Flugsicherung Gedanken zu machen.

La politique a-t-elle choisi la mauvaise voie?

Début mars le directeur technique de Skyguide s'adressait par courriel à ses collaborateurs. Il y déclarait que l'on se trouve dans une «situation très grave». Il parle d'une vraie tempête, causée par des pannes électroniques, la perte de confiance et des critiques de la Confédération. Le «Blick» pose dès lors la question dérangeante: «Les contrôleurs aériens peuvent-ils encore garantir la sécurité aérienne?» Je l'affirme sans ambages, ma confiance dans les services nationaux de la navigation aérienne et dans leurs contrôleurs aériens reste intacte. Cette confiance a été renforcée, quelques jours plus tard, par la prise de position du CEO, Alex Bristol, dans les pages de CH Media.

Toutefois je reconnais des lacunes dans un fonctionnement habituellement sans faille. Je prends par exemple la restriction des activités de parachutisme sur les places de saut autour de l'aéroport de Zurich. L'espace aérien y est toujours plus restreint et de moins en moins d'autorisations y sont accordées. Reste à savoir si cela est dû, comme dans d'autres domaines problématiques, au manque de flexibilité, à une pénurie de personnel ou à une nouvelle évaluation des risques. Le fait est que, vu les prévisions actuelles du trafic, il ne faut pas s'attendre à une accalmie pour 2024. Skyguide essaie certes de limiter au maximum les répercussions sur les opérations de saut. Finalement, les accords d'exploitation sont respectés. Mais les négociations directes sur la fréquence, avec le contrôleur aérien, n'apportent rien.

L'espace aérien est un bien public. Toutefois les priorités ont été fixées autrement par les politiques. En 1991 on parlait de la modification de la loi sur l'aviation. On y avait aussi confirmé le transfert des services de la sécurité aérienne au sein d'une société anonyme. La Commission de gestion de l'époque avait alors critiqué le passage des services de sécurité aérienne civile au privé. Les partis bourgeois étaient persuadés que, dans l'accomplissement de telles tâches, le monde privé serait plus efficace que l'État. De plus on s'attendait à ce que la nouvelle société s'autofinance. Mais comment un service de sécurité aérienne doit-il assurer exactement l'équilibre des comptes, s'il ne peut influencer l'expansion du volume d'activité? Comment financer rigoureusement la conversion à des systèmes compatibles internationalement, si la production doit rester la moins chère possible? Même si cela va à l'encontre de mes convictions politiques, la coordination dans l'espace aérien suisse est une question d'ordre public et fait partie des missions régaliennes. Il faut donc aussi en régler les financements et les responsabilités. Les politiques feraient bien de se pencher de manière plus approfondie sur l'avenir des services de la navigation aérienne.