



**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

### Wird der Bundesrat richtig beraten?

**Seit 2018 schaffen es unsere Nachbarländer,** Ultraleichtflugzeuge bis 600 kg problemlos zuzulassen. Trotzdem will der Bundesrat diese Flugzeugkategorie in der Schweiz weiterhin verbieten und lehnt meinen Vorstoss ab. Damit hält er am restriktivsten UL-Regime in ganz Europa fest. Die Begründung des Bundesrats lässt aufhorchen: Das Problem des fehlenden Pilotennachwuchses lasse sich damit nicht lösen, da die Flugstunden nicht an die Grundausbildung angerechnet werden könnten. Dabei blendet er völlig aus, dass das fliegerische Handwerk eben nicht nur die obligatorische Anzahl Stunden beinhaltet, sondern das regelmässige Training ein ebenso wichtiger Bestandteil ist. Gerade dieses Training ist auf den sicheren und umweltfreundlichen Ultraleichtflugzeugen zu attraktiven Stundenpreisen möglich. Es müsste ja im Sinne des Bundesrates sein, dass der Trainingsstand und damit die Sicherheit gefördert wird.

**2004 hat Bundesrat Moritz Leuenberger beschlossen,** die Eidgenössische Luftfahrtkommission zu sistieren und im Rahmen des Berichts über die Luftfahrtpolitik aufzulösen. Diese ausserparlamentarische Luftfahrtkommission hatte im Wesentlichen die Aufgabe, die Regierung in Fragen der Luftfahrt zu beraten. Der Bundesrat begründete seinen Entscheid damit, dass es bessere Plattformen gebe, um die Stakeholder zusammenzubringen und deren Anliegen in die Regulierung einfließen zu lassen. Leider betreibt der Bundesrat diese Plattformen ungenügend oder ignoriert die eingebrachten Lösungsvorschläge.

**Gleichzeitig wurde das BAZL** damals um 24 Stellen aufgestockt. Im Hinblick auf diesen Stellenausbau warnten Stimmen aus dem Bundesparlament vor einer exzessiven Überregulierung. Das BAZL solle stattdessen seinen Handlungsspielraum bezüglich Vereinfachungen ausnützen und die Aufsicht mit Augenmass ausüben. Es sei eine Illusion zu glauben, dass mehr Regulierung per se mehr Sicherheit bringe.

**Leider sind diese Wünsche** im Sand verlaufen. Der Bundesrat übernimmt heute ungefragt vorgefasste Meinungen des Bundesamts für Zivilluftfahrt. Er hält sich nicht an die damals gemachten Versprechen, die Bedürfnisse der Akteure und Stakeholder der Luftfahrt gezielt einzubeziehen. Und wenn es um Einzelfragen geht, werden scheinbar nur die «Experten» aus dem Amt beigezogen.

**Genau hier** könnte eine unabhängige Luftfahrtkommission dem «Überregulierungswahn» aus der Verwaltung vorbeugen und praxisnahe Lösungsansätze einbringen. Die Wiedereinführung einer solchen Kommission muss sich der Bundesrat überlegen, wenn er ernsthaft für die gesamte Luftfahrt eintreten will.

### Le Conseil fédéral est-il correctement conseillé?

**Depuis 2008 nos pays limitrophes réussissent** sans problème, à certifier les avions ultralégers, jusqu'à 600 kg. Malgré tout, le Conseil fédéral veut continuer à interdire cette catégorie d'avions en Suisse et rejette mon intervention. Il maintient ainsi le régime UL le plus restrictif de toute l'Europe. L'argumentation du Conseil fédéral nous laisse dubitatifs: Cela ne résout pas le problème du manque de relève des pilotes, car les heures de vol ne peuvent pas être prises en compte dans la formation de base. Il ignore complètement que le métier d'aviateur ne se résume pas seulement au nombre d'heures obligatoires, mais que l'entraînement régulier est un élément tout aussi important. Et c'est précisément ce type d'entraînement, qui est réalisable sur les avions ultralégers, sûrs et respectueux de l'environnement, à des prix horaires attractifs. Les intentions du Conseil fédéral devraient justement être, de promouvoir le niveau d'entraînement et par là même la sécurité.

**En 2004, le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger décidait** de suspendre la Commission fédérale de l'aviation et de la dissoudre dans le cadre du rapport sur la politique aéronautique. Cette commission extraparlamentaire de l'aviation avait essentiellement pour rôle, de conseiller le gouvernement sur les questions relatives à l'aviation. Le Conseil fédéral avait justifié sa décision par le fait qu'il existe de meilleures plates-formes pour mettre en relation les parties prenantes et prendre en compte leurs préoccupations dans la réglementation. Malheureusement, le Conseil fédéral ne prend pas suffisamment en considération ces plateformes ou ignore les solutions proposées.

**Simultanément, l'OFAC avait été, à l'époque,** doté de 24 postes supplémentaires. Dans l'optique de cette augmentation du nombre de places, des voix au sein du Parlement fédéral avaient souligné le risque d'une sur-réglementation excessive. L'OFAC doit au contraire, utiliser sa marge de manœuvre pour simplifier les choses et exercer sa surveillance avec discernement. Il est illusoire de croire qu'une réglementation plus stricte puisse garantir une sécurité accrue.

**Malheureusement, ces souhaits** sont restés sans lendemain. Le Conseil fédéral reprend aujourd'hui, sans y être invité, des idées préconçues de l'Office fédéral de l'aviation civile. Il ne tient pas les promesses de l'époque, d'intégrer de manière pertinente les besoins des acteurs et des parties prenantes de l'aviation. Et lorsqu'il s'agit de questions spécifiques, on fait apparemment appel aux «experts» internes de l'office.

**C'est précisément là,** qu'une commission de l'aviation indépendante pourrait prévenir la «sur-réglementation» de l'administration et apporter des solutions pratiques. Le Conseil fédéral devra envisager de réintroduire une telle commission s'il veut sérieusement plaider la cause de l'aviation dans son ensemble.