

Interview mit Philippe Renz, Rechtsanwalt und Luftfahrt-Spezialist

«Auf die Industrie achten»

Nach acht Jahren als Jurist beim BAZL arbeitet Philippe Renz seit 2013 als Anwalt mit Fachgebiet Luftfahrt bei der Genfer Kanzlei Meyer Avocats. Er erläutert im Interview, mit welchen Problemen seine Kunden – insbesondere aus dem Bereich Business Aviation – vor dem Hintergrund neuer europäischer Regulierungen täglich konfrontiert sind. Auch Schweizer Gesetze machen der Industrie zu schaffen.

Die Fragen stellte Eugen Bürgler

I Welches sind 2015 die grossen Themen für die Business Aviation?

Die europäische Business Aviation leidet noch immer unter den Folgen der Finanzkrise und zusätzlich unter der Krise um die Ukraine. Die Zahl der Flugbewegungen liegt im Durchschnitt zehn Prozent unter denjenigen im 2008. Während die Betreiber auf eine Erholung der wirtschaftlichen Lage warten, sind ihre Margen stark geschrumpft. In Europa ist ein Trend zur Konzentration hin zu grösseren Firmen zu beobachten. Grösse ist nicht selten das einzige Mittel, um zu überleben. Dazu kommt eine Entwicklung in den Bereichen Regulation und Steuern, die für diese Branche wenig vorteilhaft ist. Weitere Themen sind Probleme mit dem Zugang zu den Flughäfen und ein chronischer Mangel an Mitteln bei den Luftfahrtbehörden, um gegen die illegalen Flüge vorzugehen, welche den Markt unterminieren. Unter diesen Umständen bleibt es schwierig, auf eine wesentliche Verbesserung der Situation im 2015 zu hoffen. Nicht zuletzt auch deshalb, weil das bevorstehende Inkrafttreten der neuen europäischen Regulation für die «Operation von nicht-kommerziellen, komplexen Luftfahrzeugen» – auch bekannt unter der Abkürzung Part-NCC (für Non-Commercial Complex) – den Verantwortlichen in der Industrie und bei den Behörden nach wie vor graue Haare bereitet.

I Wo liegen der Ursprung und die Kernpunkte dieser Reglementierung?

Die europäische Luftfahrtbehörde EASA hat entschieden, per August 2016 nicht-kommerzielle, komplexe Luftfahrzeuge strikteren Regeln zu unterstellen. Mit «komplex» sind konkret alle Jets und die Turboprops mit mehr als einem Triebwerk gemeint – also die Werkzeuge der Business Aviation. Mit der Einführung von

Part-NCC werden die Unterschiede in den Anforderungen an kommerzielle, beziehungsweise nicht-kommerzielle Betreiber teilweise eliminiert. Man ist heute der Ansicht, dass sich diese Unterschiede für Flugzeuge, die auf gleicher Höhe, mit gleicher Geschwindigkeit und den gleichen Risiken fliegen, nicht mehr rechtfertigen lassen. Konkret heisst das, die Eigentümer solcher Flugzeuge müssen zuerst bestimmen, wer für ihre Operation als Betreiber verantwortlich ist. Der Betreiber muss sich dann bei der zuständigen Luftfahrtbehörde deklarieren und ein Operations Manual (OM) und ein Safety Management System (SMS) erarbeiten. Diese neuen Verpflichtungen wurden zwar schon vor Jahrzehnten durch den Annex 6 Part II der internationalen Zivilluftfahrtbehörde ICAO auferlegt, doch weder die JAA als Vorgängerbehörde der EASA, noch ein einziger europäischer Staat haben sie je in ihr Gesetzeswerk aufgenommen. Werden sie jetzt implementiert, werden sich viele Flugzeugeigentümer gezwungen sehen, sich zu reorganisieren oder sich die Frage zu stellen, ob sie weiterhin in der Lage sind, unter Part-NCC ein Flugzeug zu

betreiben. Das wird wohl zu grossen Veränderungen in der Landschaft nicht-kommerzieller Geschäftsflugzeuge führen.

I Mit welchen Schwierigkeiten wird Part-NCC die Industrie und die Behörden konfrontieren?

Im Verlauf der letzten Monate wurde ich von Eigentümern von Flugzeugen, die unter die Kategorie «komplex» fallen, und auch von einigen Luftfahrtbehörden, die nicht zur EASA gehören, konsultiert. Obwohl für die Betroffenen nur noch 18 Monate bleiben, um sich zu reorganisieren und die neuen operationellen Strukturen aufzubauen, wirft Part-NCC praktische und juristische Fragen auf, die weder die EASA noch die nationalen Luftfahrtbehörden zufriedenstellend beantworten können. Die Industrie versucht zu erfassen, was da auf sie zukommt, leidet aber unter dieser drückenden Unsicherheit. Die Formulierung der europäischen Gesetzgebung ist manchmal derart knapp, dass sich die nationalen Luftfahrtbehörden kaum zu einer Meinung durchringen können, wie das Gesetz nun umzusetzen sei: Was muss

ZUR PERSON

Philippe Renz

Nachdem der aus dem Kanton Freiburg stammende Philippe Renz sein Jura-Studium an der Universität Freiburg abgeschlossen hatte, erhielt er sein Anwaltspatent. Seine Ausbildung als Helikopter-Privatpilot schloss er kurz darauf in Genf ab. Er arbeitete in der Folge während acht Jahren als Jurist und untersuchender Beamter beim Bundesamt für Zivilluftfahrt in der Abteilung «Sicherheit Flugbetrieb». Nach einem Aufenthalt in London ist er seit 2013 als Jurist mit Spezialgebiet Luftfahrt für die Anwaltskanzlei Meyer Avocats in Genf tätig. Philippe Renz ist weiter Mitglied im Vorstand der European Business Aviation Association (EBAA) Switzerland. Einen wichtigen Platz in seinem Leben hatte auch immer der Sport: Einerseits als Sportler auf dem Platz, als Schiedsrichter – er durfte den Final der Ulihockey-Weltmeisterschaft 2010 pfeifen – und andererseits auch hinter den Kulissen als Mitglied der Rechtskommission der International Triathlon Union. Der 41-jährige Philippe Renz lebt in Fribourg, ist verheiratet und Vater von zwei Kindern.

ein Operations Manual genau enthalten? Wo wird die Grenze zwischen komplexen und nicht-komplexen Aktivitäten gezogen? Und werden die IS-BAO Standards, die von vielen Betreibern schon eingeführt wurden, eins zu eins anerkannt? Wer heute diese Fragen stellt, bekommt kaum Antworten. Und die Antworten von Behörden, die es wagen, mindestens Elemente von Antworten zu liefern, deuten darauf hin, dass die von der EU angestrebte Harmonisierung nichts als ein toter Buchstabe geblieben zu sein scheint.

Und was ist mit der umstrittenen Anwendbarkeit von Part-NCC auf Flugzeuge, die in Europa stationiert aber in Drittländern registriert sind?

Eine grosse Anzahl dieser Flugzeuge sind bis jetzt nie unter einer richtigen operationellen Aufsicht gewesen. Es ist so verständlich, dass die EU sie in ihr eigenes System aufnehmen will. Mit diesem Entscheid umgeht sie jedoch den ICAO-Koordinierungsmechanismus der Überwachung zwischen Registrierungsstaat und Betreiberstaat, was rechtliche und praktische Probleme mit sich bringt. Das daraus resultierende doppelte Überwachungssystem bedeutet insbesondere, dass die EASA-Mitgliedstaaten eine volle und eigene Verantwortung über den Betrieb übernehmen müssen, parallel zu der Verantwortung der Registrierungsstaaten, ohne jedoch auf die letztgenannten eine Kontrolle zu haben. Was würde im Falle eines Unfalls geschehen, wenn eine mangelnde Aufsicht festgestellt würde? Die Rechtssicherheit würde fordern, dass nur eine Behörde verantwortlich sei, nicht zwei. So ist es verständlich, dass die Mitgliedstaaten zögern, ein solches Risiko einer parallelen Verantwortlichkeit zu akzeptieren.

Dieses Machtspiel erinnert an die versuchte Einführung des EU-ETS Emissionssystemes...

Ja ganz genau. Meines Erachtens ist das ein Versuchs der EU, ein Aufsichtsproblem zu lösen, dessen Wurzeln Jahrzehnte zurückliegen. Das könnte anders geregelt werden, indem die Gelegenheit gepackt wird, zusammen mit der ICAO eine Lösung auf globaler Ebene zu suchen. Die ICAO ist indirekt verantwortlich für dieses Problem, indem sie es nie fertig gebracht hat, weder die Verfügungen von Annex 6 Part II weltweit durchzusetzen, noch deren Durchsetzung zu koordinieren. Das Problem ist nun aber, dass die Geschäftsluftfahrt nicht über dieselbe Lobby verfügt, wie diejenigen, welche das EU-ETS-System für Fluggesellschaften aus Drittstaaten zu Fall brachten. Bis diese Frage geregelt ist, wird die Industrie den Preis für die latente Unsicherheit bezahlen.

« Von der mangelnden Weitsicht der EU drohen jene Betreiber zu profitieren, die sich in der Grauzone tummeln – auf Kosten derjenigen, die sich an die Regeln halten.

Wird die EU unter diesen Umständen Part-NCC in Kraft setzen können?

Für die in Europa immatrikulierten Flugzeuge wird die Regelung wohl durchgesetzt. Die Situation wird aber problematisch, wenn die Anwendung von Part-NCC für nicht in EASA-Mitgliedstaaten immatrikulierte Flugzeuge von den Regierungsstaaten als illegal erklärt wird. In diesem Fall könnten wir wohl einen Exodus von Flugzeugen aus Europa beobachten. Part-NCC droht in diesem Fall ein Eigengol zu werden. Falls es die EU aber schafft, ihr System durchzusetzen, wird sich die Frage nach dessen Kontrolle stellen. Aktuell verfügen die europäischen Luftfahrtbehörden nur über beschränkte praktische und rechtliche Mittel, um nur schon die existierenden Reglementierungen für die eigenen Flugzeuge zu kontrollieren. Es dürfte ihnen also nicht einfach fallen, die Überwachung auf Operationen mit in Drittstaaten immatrikulierten Flugzeugen auszuweiten – obwohl genau das notwendig wäre, um dort zu intervenieren, wo die geforderten EASA-Standards nicht eingehalten werden. Von der mangelnden Weitsicht der EU drohen jene Betreiber zu profitieren, die sich in der Grauzone tummeln – auf Kosten derjenigen, die sich an die Regeln halten.

Studien zeigen, dass gegen zehn Prozent der Charter-Flüge in der Business Aviation auf illegaler Basis – sprich nicht im Rahmen geltender Gesetze – durchgeführt werden. Fehlen den Luftfahrtbehörden die Mittel für Kontrollen?

Die geringe Zahl von nicht-kommerziellen Betreibern, die für illegale Flüge in Europa sanktioniert wurden, deutet darauf hin, dass den Behörden tatsächlich die Mittel fehlen, um dagegen vorzugehen. Meines Erachtens ist das Problem der Grauzone in erster Linie ein juristisches Problem, das seinen Ursprung in der ungenauen Definition «kommerzieller Operationen» im europäischen Recht hat. Aus letzterem lässt sich namentlich ableiten, dass ein bezahlter Flug als nicht-kommerziell gilt, wenn der Passagier eine Kontrolle über den Betreiber ausübt. Und da dieses Kriterium der Kontrolle – abgesehen davon, dass es nicht genauer definiert ist – sich in der Praxis nur sehr schwer



«Teile der Schweizer Business Aviation drohen ins Exil getrieben zu werden», warnt der auf Luftfahrt-Fragen spezialisierte Rechtsanwalt Philippe Renz.

überprüfen lässt, verzichten die Behörden lieber auf die Kontrolle suspekter Flüge, als den schwarzen Schafen ihre Machtlosigkeit zu zeigen. Es braucht eine klare Trennlinie zwischen kommerziellen und nicht-kommerziellen Flügen, nicht zuletzt im Interesse der Betreiber die viel für ihre Zertifizierung aufwenden. Es ist zu hoffen, dass die EU diese heute sehr schwammige Trennlinie im Rahmen der Revision der Verordnung 216/2008 klar zieht und auch die Bedürfnisse der nationalen Luftfahrtbehörden berücksichtigt, um ihnen den Kampf gegen dieses Phänomen zu ermöglichen, das der kommerziellen Industrie schadet. Die Grenzen klar zu ziehen, würde allen seriösen Anbietern dienen. Es ist unbestritten, dass graue Gesetze Grauzonen begünstigen.

Zurück zum Begriff «Kontrolle». Darf demnach ein Privatpilot auf einem Alpenflug mit einer Piper die Kosten nicht mit Passagieren teilen, da diese keine «Kontrolle» über den Piloten haben?

Wenn man den Begriff «Kontrolle» strikt auslegt, ist das effektiv, was der Gesetzgeber unterbinden wollte. Um aber die Kleinaviatik nicht zu benachteiligen, wurde das Gesetz jüngst modifiziert. Es erlaubt nun Piloten von «nicht-komplexen» Luftfahrzeugen, wenn die Part-NCO Bestimmung in Kraft ist, die direkten Kosten des Privatfluges unter allen Insassen, inklusive Pilot, aufzuteilen. Das ist zwar positiv, doch der Gesetzgeber hat es versäumt, den Anteil des Piloten zu definieren. Dieses Versäumnis könnte diverse Luftfahrtbehörden

dazu bringen, Regelungen einzuführen, die dann wiederum nicht einheitlich sind auf dem Kontinent. Einmal mehr hat der Gesetzgeber nicht an alles gedacht.

«*Es ist die Aufgabe eines Regulators, Standards festzulegen, aber er muss es so tun, dass die Interessen der Industrie bestens geschützt werden, statt sie in den Ruin zu treiben.*»

I Sie scheinen nicht sehr zufrieden mit den europäischen Gesetzgebern zu sein.

Der Kreuzweg, den die General Aviation in den letzten Jahren gegangen ist, zeigt den Mangel an Willen oder das Unvermögen der EU, auf die wirklichen Bedürfnisse der Industrie zu hören. Das Gesetzgebungsprogramm der EASA war bis jetzt oft zu ambitiös und zwingt uns heute dazu, wieder rückwärts zu gehen und die Anwendung ganzer Gesetzespakete Jahr um Jahr zu verschieben. Das Zaudern des Regulators scheint oft denen Recht zu geben, die erst einmal abwarten. Diejenigen, die unter grossen Mühen versuchen, sich auf kommende Regelungen vorzubereiten und sich zu organisieren, stehen am Ende des Tages oft schlechter da. Die neue EASA-Direktion hat Veränderungen versprochen und es bleibt zu hoffen, dass jedes zukünftige Gesetzesprojekt die Interessen der Industrie effektiv beachtet und besser durchdacht wird. Es ist die Aufgabe eines Regulators, Standards festzulegen, aber er muss es so tun, dass die Interessen der Industrie bestens geschützt werden, statt sie in den Ruin zu treiben.

I Können die einzelnen Staaten die eigene Industrie vor den negativen Effekten dieser Gesetze schützen?

Die Mitgliedstaaten können, wie übrigens auch die Industrie, im Gesetzgebungsprozess mitreden. Aber vor dem Hintergrund der Resultate machen sie entweder nicht genug, um ihre eigene Wirtschaft zu schützen oder sie machen ihren Einfluss nicht genügend geltend, wenn es um die definitiven Entscheidungen geht. Ist ein Gesetz einmal eingeführt, bleibt nur der Spielraum, welchen das Gesetz selber zulässt. Auch wenn die Rechtssysteme von ICAO und EU nicht im selben Masse zwingend sind, existieren für die nationalen Luftfahrtbehörden auf die eine oder andere Weise Spielräume. Die Staaten haben beispielsweise die Möglichkeit, Genehmigungen sogenannter «alternativer Nachweisverfahren» (alternative means

of compliance) zu fördern, den Interpretationsspielraum verschiedenster Anordnungen auszunutzen, oder wo es das Gesetz zulässt, Ausnahmen zu bewilligen. Die Möglichkeiten sind da und müssten systematisch genutzt werden. Dies gilt umso mehr, wenn eine Regulierung offensichtlich schlecht durchdacht erscheint oder spezifisch lokale Besonderheiten ausser Acht lässt. Einige EASA-Mitgliedstaaten nutzen diese Möglichkeiten maximal aus, andere machen das weniger. Da gibt es sehr grosse Unterschiede.

I Macht das BAZL in diesem Zusammenhang das Mögliche?

Wenn man hört, wie laut und deutlich die Industrie vom BAZL fordert, den Handlungsspielraum auszunutzen, zeigt das, dass es eine Unzufriedenheit gibt. Aber ich denke, dass das BAZL nicht alleine in der Verantwortung steht. Man muss hervorheben, dass die Aufgabe des BAZL alles andere als einfach ist. Das Amt muss Normen, die es nicht selber aufgestellt hat, so übernehmen, dass sie mit dem übergeordneten Recht konform sind und auf dem ganzen Kontinent gleich eingeführt werden können. Hier zeigt sich eben auch die Rechtsauffassung, die in der Schweiz vorherrscht: Wenn ein Gesetz existiert, muss es auch angewendet werden. Diese Gründlichkeit in der Umsetzung zeigt sich nicht unbedingt in allen anderen Staaten. Zudem zeigen gewisse aktuelle Dossiers, dass das BAZL nicht immer gute Karten in der Hand hat, um seine Rolle als Aufsichtsbehörde über die schweizerische Luftfahrt vollumfänglich zu erfüllen und gleichzeitig die Interessen der Industrie bestmöglich zu wahren. Es wäre zu wünschen, dass sich die politischen Instanzen diesbezüglich stärker engagieren und die nötigen Mittel zur Verfügung stellen. Besonders wenn es darum geht, nationalen Besonderheiten Rechnung zu tragen.

I Denken Sie da an die Motion, die im letzten Herbst auf Anregung der Swiss Helicopter Association (SHA) im Parlament eingereicht wurde?

Ja, zum Beispiel. Die Arbeitsflüge von Helikoptern in der Schweiz haben so gut wie nichts mit den Heliflügen zu den Bohrinseln in der Nordsee zu tun. Es ist bedauerlich, dass sich die SHA gezwungen sah, zunächst den parlamentarischen Weg zu beschreiten und jetzt alleine den direkten Dialog mit der EASA suchen muss, wenn man bedenkt, dass die negativen Auswirkungen der neuen Regulationen eine Heli-Industrie betreffen, die im Dienste verschiedener anderer Industriezweige, der Öffentlichkeit und des Gesundheitswesens steht. Solche Anliegen, welche die ganze Schweiz betreffen, sollten doch von den zu-

ständigen Regierungsstellen energisch vertreten werden. Das BAZL, das unter den europäischen Luftfahrtbehörden einen sehr guten Ruf hat, hat sich in den letzten Jahren sehr stark dafür engagiert, die europäische Gesetzgebung in unserem Sinne zu beeinflussen. Doch das Resultat des Gesetzgebungsprozesses ist zweifellos weit von den Interessen der Industrie und den operationellen Bedingungen entfernt. Meiner Ansicht nach müssen hier doch alle gemeinsam Front machen und mit dem Segen der Politik laut und deutlich sagen, was nicht umsetzbar ist und warum. Gegebenenfalls müssen wir beim nächsten EASA-Audit auch einige «Findings» in Kauf nehmen, um die notwendige Debatte darüber zu provozieren.

I Gibt es weitere Beispiele?

Eine Frage, die immer wieder auf den Tisch kommt, ist die Praxis des BAZL, ganze Pakete von Empfehlungen der ICAO in den Rang obligatorischer Standards zu erheben. Zwar ist das BAZL juristisch dazu ermächtigt, doch die Nachvollziehbarkeit seiner Praxis lässt manchmal zu wünschen übrig und löst in der Schweizer Industrie bisweilen ein Gefühl der Ungleichbehandlung aus. Ich betone noch einmal: Die Entscheidungen die das BAZL in diesen Bereichen treffen muss, sind höchst komplex, könnten aber sicherlich noch optimiert werden. Ein weiterer heikler Punkt der erwähnt werden muss, ist die Schweizer Mehrwertsteuer-Regelung, unter welcher die Business Aviation seit Jahren leidet.

«*Da fehlt ganz offensichtlich ein Glied in der Kette, um die Luftfahrtpolitik des Bundes konsequent umzusetzen – und zwar in einem Bereich, der für die Industrie von zentraler Bedeutung ist.*»

I Sie sprechen die Mehrwertsteuerpraxis für die Luftfahrt an, die noch immer einem Blindflug gleicht?

Genau. Zuerst muss man festhalten, dass die Ziele, die der Bundesrat 2004 im Luftfahrtpolitischen Bericht zur Besteuerung der Geschäftsluftfahrt formuliert hat, nicht erreicht wurden. Das hat zur Folge, dass fünf Jahre nach Inkrafttreten des neuen Mehrwertsteuergesetzes Anfang 2010, die Industrie immer noch darauf wartet, wie die Behörden die Mehrwertsteuer in der Luftfahrt genau handhaben. Das BAZL hat natürlich weder Entscheidungsgewalt in finanzpolitischen Fragen anderer Bundesverwaltungen, noch was die Praktiken der

Eidgenössische Zollverwaltung betrifft – eine Behörde, die ebenfalls unter einem Mangel an Direktiven bezüglich Mehrwertsteuer leidet. Da fragt man sich schon, wer eigentlich heute sicherstellt, dass die wesentlichen Elemente der Finanzpolitik des Bundesrates umgesetzt und entsprechend den Veränderungen des Marktes angepasst werden. Da fehlt ganz offensichtlich ein Glied in der Kette, um die Luftfahrtpolitik des Bundes konsequent umzusetzen – und zwar in einem Bereich, der für die Industrie von zentraler Bedeutung ist. Diese Lücke muss geschlossen werden. Ich stelle mit einiger Besorgnis fest, dass der Staat selber nicht weiss, wie er die Gesetze anwenden soll, die er sich gibt. Ich finde es als Anwalt inakzeptabel, dass die Last dieser Unsicherheit von meinen Kunden getragen werden muss.

Welche konkreten Massnahmen schlagen Sie vor, um Abhilfe zu schaffen?

Das BAZL sieht sich heute in sehr umfangreichen und komplexen Fragen zu dieser oder jener neuen Norm gezwungen, monatlich Dutzende wenn nicht Hunderte von teils technischen Entscheidungen zur Interpretation oder Einführung von Normen zu fällen. Es fehlen Möglichkeiten der raschen Konsultation mit der Industrie. Ich frage mich deshalb, ob es nicht sinnvoll wäre, ein professionelles Gremium, bestehend aus Fachleuten aus Industrie und Politik ins Leben zu rufen, mit denen das BAZL innert kurzer Zeit die besten Möglichkeiten erörtern könnte, wie das europäische Recht auf die Schweiz übertragen werden kann. Dieses Gremium hätte auch die Aufgabe, die ökonomischen Konsequenzen der neuen Gesetze zu erörtern und müsste mit den betroffenen Behörden und Akteuren proaktiv auf die Vorgänge der schweizerischen Tagespolitik reagieren.

Immer mehr Flugzeuge wandern in die Register von Malta, der Isle of Man, San Marino und anderen ab. Weshalb?

Der Erfolg dieser aufstrebenden Luftfahrzeugregister ist eine Realität, während die Zahlen in der Schweiz in den letzten Jahren bestenfalls stagnierten. Anders als viele Leute glauben, fällt die Wahl weder aus Gründen der Steuerflucht, noch um Vermögen zu verbergen, auf diese Register – es gibt wohl nichts Auffälligeres als einen Businessjet. Die Gründe liegen vielmehr darin, dass im Zuständigkeitsbereich gewisser Offshore-Destinationen flexiblere Unternehmensformen möglich sind und sich gewisse Register auf die Business Aviation spezialisiert haben und diese gezielt anziehen wollen. Die traditionellen Register dagegen sind historisch gewachsen und eher auf die Verkehrsluftfahrt und die Kleinaviatik ausgerichtet. Eine kleine Zahl dieser Offshore-Anbieter wird verdächtigt,

die internationalen Normen bezüglich Sicherheit nicht so anzuwenden, wie es sein sollte. Aber schliesslich liegt es an der EASA und der ICAO sicherzustellen, dass ihre Standards respektiert werden.

Lässt sich dieser Trend noch umkehren?

Für den Bereich nicht-kommerzieller Operationen, wird die Einführung der Part-NCC-Regulationen wahrscheinlich die Basis für eine bessere Einhaltung der operationellen Regeln der ICAO legen. Eine Tendenz, die den Markt weltweit verändern könnte. Deshalb werden diese aufstrebenden Register zu kleinen Luftfahrtbehörden heranwachsen und ihren Personalbestand ausbauen müssen, um die neuen Aufgaben bezüglich Überwachung der Betreiber sicherstellen zu können. Es wird sich zeigen, ob sie in der Lage sind, diese neuen Verpflichtungen in ihre Business-Modelle zu integrieren und ob sie dann noch mit den traditionellen europäischen Luftfahrtbehörden konkurrieren können.

« Die Schweiz muss auf ihre Errungenschaften Acht geben. Dazu gehören gute Bedingungen für die Nutzer von Geschäftsflugzeugen, denn sie bringen unserem Land einen grossen Mehrwert.

Wird die Schweiz ein attraktiver Standort für die Business Aviation bleiben?

In der Schweiz gibt es eine gewaltige Dichte von Betreibern und Eigentümern von Geschäftsflugzeugen. Aber es ist eine Tatsache, dass sich seit mehreren Jahren die Rahmenbedingungen verschlechtert haben. Die kommerziell operierende Business Aviation droht durch Schwierigkeiten im Zusammenhang mit Verkehrsrechten und wegen Unsicherheiten in fiskalpolitischen Fragen ins Exil getrieben zu werden. Was nicht-kommerzielle Flugzeugbetreiber betrifft, begünstigt die doppelte Besteuerung ihrer Flugzeuge mit der Mehrwertsteuer in der Schweiz und in Europa ihre Wahl für die Schweiz sicher nicht. Ein Businessjet ist meist nicht das Spielzeug seines Eigentümers, in den allermeisten Fällen ist es ein Arbeitsinstrument – so soll es auch betrachtet und bewertet werden. Die Schweiz muss auf ihre Errungenschaften Acht geben. Dazu gehören gute Bedingungen für die Nutzer von Geschäftsflugzeugen, denn sie bringen unserem Land einen grossen Mehrwert.

Was fasziniert Sie an der Luftfahrt?

Von Kindheit auf haben mich Helikopter immer besonders fasziniert. Dank ihnen bin ich mit dem Aviatik-Virus befallen worden. Heute muss ich nicht mehr unbedingt in der Luft sein, um diese Leidenschaft zu leben, ich lebe sie als Anwalt im Büro aus. Auch wenn ich dabei vor allem Papierflugzeuge sehe... 

STICHWORTE

Pilatus PC-24

So wie die Schweiz sein kann: Innovativ, genial, voll Spitzentechnologie und an seine Fähigkeiten glaubend. Man kann nicht anders als einfach stolz darauf zu sein und diesem Flugzeug viel Aufwind wünschen. Ich hoffe, dass der PC-24 den gleichen internationalen Erfolg wie sein kleiner Bruder PC-12 haben wird.

Genève Aéroport

Genf rangiert unter den meistfrequentierten Flughäfen Europas der Business Aviation, doch diese beginnt sich dort eingengt zu fühlen. Betrachtet man die langfristigen Prognosen für den Linien- und Charterverkehr, wird sich die Situation in Zukunft noch verschlimmern. Es wird an der Politik liegen, zu entscheiden, welchen Platz die Business Aviation in Zukunft auf dieser Plattform haben soll. Dabei muss der Beitrag jener, welche die Business-Aviation-Dienstleistungen nutzen, für die Wirtschaft der Region und das internationale Genf berücksichtigt werden.

Aéroport de Sion

Für die Infrastruktur in Sion, die nicht verschwinden darf, muss dringend ein Finanzierungsmodus gefunden werden. Um an diesem Standort einen wettbewerbsfähigen Flughafen zu erhalten, der den Bedürfnissen der Romandie und gar der ganzen Schweiz dienen kann, wünsche ich mir, dass die Walliser Regierung auf die Unterstützung aller involvierter Bundesstellen und insbesondere des BAZL zählen kann, das, daran muss man erinnern, im Projekt für den Flugplatz Dübendorf exzellent gearbeitet hat.