



Seit Juni 2002 ist das bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) in Kraft. Dadurch genießen die schweizerischen Aviatik-Unternehmen dieselben Rechte wie ihre Konkurrenten aus der EU. Die Spiesse sind gleich lang, und allfällige Ungleichbehandlungen können im Rahmen des Gemischten Ausschusses aufgebracht und behoben werden.

Schweiz muss geschickt vorgehen

Aus rechtlicher und wirtschaftlicher Sicht ist das Ergebnis überzeugend, die Schweiz hat durch das Abkommen in Luftverkehrsfragen den Status eines EU-Mitgliedstaates erhalten. Sie verfügt aber über kein förmliches Entscheidungsrecht, etwa bei der Weiterentwicklung des europäischen Rechts, das früher oder später auch in der Schweiz Anwendung findet. Möglichkeit zur Einflussnahme hat sie dennoch: In einer Reihe von Ausschüssen und Expertengruppen hat die Schweiz Beobachterstatus, kann also Repräsentanten delegieren. Dieser Mitwirkung kommt entscheidende Bedeutung zu. Denn im Bereich der Rechtsetzung ist die Schweiz wie die anderen EU-Staaten einem immer dynamischeren Prozess ausgesetzt: Allein im vergangenen Jahr hat die Europäische Kommission zehn neue Erlasse in Kraft gesetzt oder in die Vernehmlassung geschickt.

Will die Schweiz ihre Bedürfnisse und Absichten in Brüssel erfolgreich einbringen, so muss sie geschickt vorgehen: entweder eng mit gleich gesinnten Mitgliedstaaten zusammenspannen oder die Ideen zum richtigen Zeitpunkt platzieren – und diese Ideen vor allem gut begründen. Argumente der Schweiz werden zwar in Brüssel aufgenommen, aber nur, wenn sie inhaltlich überzeugen. Das BAZL wird weiterhin gefordert sein, die Entwicklungen in der EU aktiv zu verfolgen und wo immer möglich auch aktiv zu beeinflussen versuchen.

Teilnahme an der EASA wird Realität

Ein weiterer Meilenstein auf dem Weg der Kooperation mit der EU wird im Verlauf des Jahres 2006 erreicht: Nachdem die Eidg. Räte zugestimmt haben, kann die Schweiz an der neuen Sicherheitsagentur EASA (European Aviation Safety Agency) teilnehmen. Dadurch bleibt die Schweiz ins aviatische Aufsichtssystem Europas integriert, und die Produkte sowie Dienstleistungen von hiesigen Unternehmen werden im EU-Raum weiterhin anerkannt. Auch in der EASA bleibt ihr als Nicht-Mitgliedstaat zwar offiziell das Stimmrecht verwehrt, der Einsitz eines Vertreters als Beobachter im Verwaltungsrat (Management Board) ermöglicht der Schweiz aber, ihre Interessen wie in den anderen Institutionen der EU auch direkt einzubringen.

Die EASA soll durch eine möglichst weit gehende Harmonisierung der Vorgaben dafür sorgen, dass die Luftfahrtsicherheit im EU-Raum einen einheitlichen, hohen Standard erreicht respektive beibehält. Die Agentur verfügt über eine eigene Rechtspersönlichkeit, soll in technischen Fragen unabhängig sein und sowohl verwaltungstechnisch wie auch finanziell autonom handeln. Die EASA hat ihre operative Tätigkeit im September 2003 aufgenommen und ihren Hauptsitz in Köln eingerichtet. Ihr Auftrag gliedert sich in die Hauptbereiche Normensetzung, Zertifizierung von Flugzeugen sowie von Hersteller- und Unterhaltsbetrieben und Vereinheitlichung von Regeln und Standards.

Die Kompetenzen der Agentur sollen in nächster Zeit ausgedehnt werden auf den Betrieb der Fluggesellschaften, die Zulassung des Luftfahrtpersonals sowie die Aufsicht über in der EU operierende Flugzeuge aus nicht an der EASA teilnehmenden Staaten. In einer übernächsten Phase ist geplant, der EASA zudem auch die Zuständigkeit für die Sicherheitsbelange der Flughäfen und der Flugsicherung zu übertragen.

Die Schweiz auf dem Weg zum einheitlichen europäischen Luftraum

Durch den einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky – SES) ist die Schweiz mit einem weiteren Projekt der EU konfrontiert, das in den nächsten Jahren einiges am Himmel verändern wird. Um das zu erwartende Wachstum des Luftverkehrs bewältigen und gleichzeitig ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten zu können, soll der europäische Luftraum umgestaltet werden. Die Flugsicherungsgebiete sollen sich künftig an den Verkehrsflüssen orientieren und nicht mehr wie bis anhin an den Landesgrenzen. Grundlage für den SES bilden vier Basisverordnungen, welche die organisatorischen Rahmenbedingungen und die Anforderungen an die Flugsicherungsunternehmen definieren sowie die Umstrukturierung des Luftraumes entlang der Verkehrsströme und die Zusammenarbeit der verschiedenen Flugsicherungssysteme regeln. Die Schweiz hat diese Basisverordnungen bereits ins nationale Recht übernommen.

In einem ersten Umsetzungsschritt geht es darum, die Flugsicherungen anhand der einheitlichen Vorgaben für den SES zu zertifizieren. Das BAZL wird diese Aufgabe für die Schweiz wahrnehmen und im laufenden Jahr die Zertifizierung der Skyguide als qualifiziertes Flugsicherungsunternehmen durchführen. In einem

weiteren Schritt wird dann die Aufteilung des europäischen Luftraums in so genannte funktionale Blöcke (Functional Airspace Blocks) anstehen. Um einen ausreichend grossen Luftraumblock betreiben zu können, wird die Schweiz die Kooperation mit Nachbarstaaten suchen. Erste Sondierungen in diese Richtung auf der Ebene der Flugsicherungsunternehmen sind bereits angelaufen. Die Chancen, dass Skyguide im SES eine Rolle spielen können, sind intakt, verfügt die Schweizer Flugsicherung doch bereits über einschlägige Erfahrung in der Bewirtschaftung von Lufträumen jenseits der Landesgrenzen.

