

Fast unbemerkt von der Öffentlichkeit ist am 1. Dezember 2006 die Teilnahme der Schweiz an der europäischen Agentur für Flugsicherheit, EASA, Wirklichkeit geworden. Ihr gehören sämtliche EU-Staaten plus Norwegen, Island und nun auch die Eidgenossenschaft an. Obwohl die fetten Schlagzeilen in den Medien ausblieben, kann das Ereignis dennoch als bedeutend für die Schweizer Zivilluftfahrt bezeichnet werden. Durch das Mitwirken an der EASA bleibt die Schweiz in das aviatische Regelungs- und Aufsichtssystem Europas integriert, so wie sie das bereits seit den 90-er Jahren durch die Mitgliedschaft in der paneuropäischen, 40 Staaten umfassenden Organisation der Joint Aviation Authorities (JAA) gewesen ist. Die Kompetenzen der EASA beschränken sich derzeit auf die Zertifizierung von Luftfahrzeugen, die Zulassung von Entwicklungs-, Hersteller- und Unterhaltsbetrieben sowie generell auf die Gewährleistung der Flugtauglichkeit von Luftfahrtgeräten. Diese Zuständigkeit soll in den nächsten Jahren sukzessive ausgedehnt werden auf die Bereiche Flugbetriebe, Fluggesellschaft, Flugsicherung und Flughäfen. Am Schluss wird die Agentur die Funktion der zentralen Sicherheitsbehörde in der europäischen Luftfahrt innehaben.

Anpassung an EASA nicht über Nacht

Die Teilnahme an der EASA wird für die Schweizer Luftfahrt nicht ohne Auswirkungen bleiben. Sowohl die Industrie als auch das BAZL als Aufsichtsbehörde müssen sich anpassen. Obwohl die EASA-Normen weitgehend auf den Regelungen der JAA aufbauen, bedingen sie zum Teil andere Vorgehensweisen, Abläufe, Zuständigkeiten, Formulare, Atteste, Inspektionsrhythmen. Beispielsweise verlangt die EASA eine jährliche Zustandsprüfung für sämtliche Luftfahrzeuge. Zuvor kannte die Schweiz für nicht kommerziell eingesetzte Fluggeräte einen Zweijahresrhythmus bei dieser Kontrolle. Die neue Regelung bedeutet sowohl für die Eigentümer von Luftfahrzeugen als auch für das BAZL mehr Aufwand. Auf der anderen Seite bringt die EASA-Teilnahme aber auch Erleichterungen, wie etwa bei einem Verkauf eines Flugzeugs über die Landesgrenzen hinaus,

dem durch die gegenseitige Anerkennung der Papiere und Zertifikate weniger Hürden im Weg stehen als früher. Zudem haben vom BAZL ausgestellte Bewilligungen für Entwicklungs-, Hersteller- und Unterhaltsbetriebe in der EU ebenfalls Gültigkeit, was den schweizerischen Unternehmen Wettbewerbsnachteile erspart.

Der Übergang von den JAA-Regelungen zum EASA-Recht erfolgte in der Schweiz nicht einfach so quasi über Nacht. Bereits im Vorfeld hatte das BAZL die Teilnahme vorgespart, etwa in dem es mit der EASA eine Übergangslösung für die Schweizer Unterhaltsbetriebe aushandelte. Ohne diese zwischenzeitliche Anerkennung wären die hiesigen Firmen in der EU ab Herbst 2005 nicht mehr zugelassen gewesen und hätten, um ihre Tätigkeiten fortführen zu können, einen aufwändigen Zertifizierungsprozess durchlaufen müssen. Durch eine Koordination der JAA-Verfahren mit denjenigen der EASA liess sich auch für die Zulassung von Luftfahrzeugen eine Übergangsregelung mit der Agentur finden. Das





BAZL selber erhielt von der EASA ebenfalls im Voraus den Status als akkreditierte Zertifizierungsbehörde, über welchen das Amt bereits im Rahmen der JAA verfügt hatte. Damit war die Basis gelegt für die formlose Akzeptanz von durch das BAZL ausgestellten Bewilligungen unter dem neuen EU-Recht.

Künftiges Verhältnis noch offen

Noch offen ist heute das künftige Verhältnis der EASA zu den nationalen Aufsichtsbehörden wie dem BAZL. Gewisse Aufgaben wickelt die Agentur bereits heute zentral von ihrem Sitz in Köln aus ab, zum Beispiel die Zertifizierung von Flugeräten oder die Genehmigung für Unternehmen im Bereich der Entwicklung von Luftfahrzeugen und -komponenten. Das Gros der Aufgaben im technischen Bereich hat die EASA jedoch an die nationalen Aufsichtsbehörden delegiert. Das BAZL nimmt nach wie vor Zustandsprüfungen von Luftfahrzeugen vor, stellt die europakompatiblen Mechanikerlizenzen aus oder zertifiziert und auditiert Hersteller- sowie Unterhaltsbetriebe.

Wie das Zusammenarbeitsmodell zwischen den nationalen Luftfahrtbehörden und der EASA langfristig aussehen wird, ist Gegenstand laufender Überlegungen. Die Kooperation zwischen europäischer und staatlicher Ebene wird sich durch den Ausbau der Zuständigkeit der EASA in den kommenden Jahren auf jeden Fall weiter intensivieren. Die daraus resultierenden Erfahrungen werden am Schluss die Ausgestaltung der Aufsicht über die Luftfahrt Europas auf jeden Fall mitprägen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die eigentlichen Aufsichtstätigkeiten national bleiben werden.

Schweiz im einheitlichen Luftraum Europas präsent

Am 1. Dezember 2006 öffnete sich für die Schweiz auch die Türe zum europäischen Himmel. Mit den vier Rahmenverordnungen übernahm die Eidgenossenschaft die Basis für die aktive Teilnahme am Projekt des ein-

heitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky – SES). Der SES hat zum Ziel, den laut Prognosen in den nächsten Jahren massiv wachsenden Flugverkehr sicher und effizient abzuwickeln. Neben neuen technischen Systemen bildet eine Neugestaltung des Luftraums das zentrale Element des Projektes. Anstatt wie heute mehrheitlich an den Landesgrenzen, sollen sich die Zuständigkeitsgebiete der Flugsicherungsunternehmen dereinst an den Verkehrsströmen orientieren. Dafür sind so genannte Funktionale Luftraumblöcke (FAB) vorgesehen, die sich über das Territorium mehrerer Staaten erstrecken, um eine sinnvolle, den Verkehrsfluss erleichternde Grösse zu erreichen. Für die Flugsicherungsunternehmen in Europa bedeutet dies, dass sie Kooperationen untereinander eingehen müssen, um künftig am Himmel Europas noch präsent zu sein.

Die Schweiz ist gleich an zwei solchen Projekten für einen FAB und damit an der Gestaltung des Luftraums der Zukunft beteiligt. Skyguide hat mit der französischen Flugsicherung eine Machbarkeitsstudie für einen gemeinsam betriebenen FAB erarbeitet, und die Behörden der beiden Staaten verhandeln derzeit über ein entsprechendes Abkommen. Zusammen mit Deutschland, Holland, Belgien und Luxemburg beteiligen sich die Schweiz und Frankreich ergänzend an einer Machbarkeitsstudie für einen FAB, der den Namen Europe Central tragen soll. Die Ergebnisse dieser technischen Studie sind für 2008 angekündigt. Ende 2006 hat das BAZL zudem Skyguide und MeteoSchweiz als qualifizierte Anbieter von Flugsicherungsdiensten respektive Flugwetter für den SES zertifiziert. Mit all diesen Vorgängen stehen die Chancen gut, dass Flugsicherung «made in Switzerland» auch in Zukunft Bestand haben wird.

