

Kopien von Pilotenausweisen für eine
Zwei Beispiele von
Betriebsbewilligung
administrativen Hürden
für Swiss

Neben den operationellen und strukturellen Voraussetzungen, welche Crossair erfüllen musste, um Ende März als Swiss den Langstreckenverkehr von Swissair übernehmen zu können, waren auch eine Reihe von formalen Hürden zu nehmen. Dabei zeigten sich in deren Höhe gewisse Differenzen. Zwei Beispiele.

Mit der erweiterten Betriebsbewilligung und den Streckenkonzessionen hatte Crossair erst zur Hälfte grünes Licht, um als Swiss die einstigen Swissair-Linien übernehmen zu können. Die zweite Hälfte musste in Form von Betriebsbewilligungen der Destinationsstaaten erfolgen. Dabei zeigten sich beträchtliche Unterschiede bezüglich der Anforderungen, welche Crossair zu erfüllen hatte. Während den meisten europäischen Staaten ein einfaches Schreiben des BAZL mit der Mitteilung genügte, Crossair sei die neue von der Schweiz zur Wahrnehmung der zwischenstaatlich vereinbarten Verkehrsrechte designierte Gesellschaft, begehrten andere Länder einiges mehr zu wissen über die ihnen fremde Airline.

Einzelnen Staaten reichte der Nachweis, dass Crossair die Normen der Joint Aviation Authorities (JAA) zur Erlangung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (Air Operator Certificate, AOC) erfüllte. Andere dagegen verlangten noch mehr an Informationen. So etwa begehrte die Luftfahrtbehörde eines gewissen Staates nebst der schweizerischen Betriebsbewilligung und Streckenkonzession auch eine Bilanz für die letzten drei Geschäftsjahre sowie Angaben über die Deckungslimite der Haftpflichtversicherung zu sehen. Zudem hatte Crossair Kopien sämtlicher Ausweise jener Piloten vorzulegen, die von ihr dazu ausersehen waren, Flüge in das betreffende Land durchzuführen.

«Fliegender» Übertrag

Ähnlich wie zu jedem auf der Strasse verkehrenden Auto ein Fahrzeugausweis gehört, verfügen Flugzeuge über diverse amtliche Dokumente, die immer an Bord mitzuführen sind. Und analog zum Fahrzeugregister der kantonalen Strassenverkehrsämter kennt die zivile Aviatik ein Register, in welchem sämtliche in der Schweiz immatrikulierten Luftfahrzeuge – vom Langstreckenpassagierjet bis zum Heissluftballon – eingetragen sind. Um die je 26 Kurz- und Langstreckenmaschinen der Swissair per 31. März einsetzen zu können, musste Crossair also die amtlichen Dokumente fristgerecht umschreiben und die Flugzeuge unter ihrem Namen im Luftfahrzeugregister eintragen lassen.

Was in der Theorie wie ein einfach durchzuführender administrativer Vorgang erscheint, erwies sich in Realität als eine in den Details knifflige Angelegenheit. Denn auf all den Dokumenten wie Versicherungsnachweisen, Vollmachten, Verträgen, Attesten und Bewilligungen musste der Halter gewechselt werden, während das Flugzeug weiter im Einsatz stand. Es wurde also im eigentlichen Sinne des Wortes ein «fliegender» Übertrag notwendig. Das BAZL händigte Crossair im Voraus die umgeschriebenen Papiere als Ergänzung zu den alten aus, womit die Maschinen amtlich korrekt bis am 30. März unter der Bezeichnung Swissair und ab 31. März dann im Namen der Crossair verkehren konnten.

Der Übertrag im Luftfahrzeugregister hingegen konnte nicht auf Vorrat erfolgen, weshalb an besagtem Wochenende Ende März in den betreffenden Büros im BAZL Hochbetrieb herrschte. Am Samstagabend lieferte Crossair die zur Handänderung erforderlichen Bescheinigungen und Formulare in Bern ab, die umgehend auf Vollständigkeit hin geprüft wurden. Am Sonntagmorgen folgte dann, Flugzeug für Flugzeug, in stereotyper Schreibarbeit der Halterwechsel von der einen auf die andere Gesellschaft. Nach gesamthaft 15 Arbeitsstunden schliesslich waren die gesetzlich vorgeschriebenen administrativen Voraussetzungen geschaffen, damit Crossair die 52 zusätzlichen Maschinen unter dem Namen Swiss in die Welt hinaus schicken konnte.



SCHWYZ



TESSIN