

# Seitenblick des Präsidenten

## Regard en coin du président



**Matthias Samuel Jauslin**  
president@aeroclub.ch

Zentralpräsident  
Aero-Club der Schweiz  
Président central  
Aéro-Club de Suisse

### Innovation vor Administration

**Regeln werden nur da**, wo es nötig ist, eingesetzt. So nachzulesen in der GA Roadmap Update 2018 der Flugsicherheitsbehörde der Europäischen Union (EASA). Man hat sich innerhalb der EASA das begrüßenswerte Prinzip «simpler, lighter, better rules for GA» auf die Fahne geschrieben und arbeitet an einem Regulierungsabbau.

**Umso mehr reiben sich Flugplatzchefs**, die berechtigt sind, Flugstundenbestätigungen für Lizenzerneuerungen zu unterzeichnen, über einen kürzlich erhaltenen Brief unseres Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) verwundert die Augen. Die Behörde versichert darin zwar, dass diese Personen immer zuverlässige Arbeit leisten. Neu werden sie aber angehalten, dem Bundesamt zusätzlich zur Flugstundenbestätigung jeweils auch noch Kopien der entsprechenden Flugbuchseiten zu übermitteln. Als ob man den gemachten Angaben misstraut! Für mich sind solche Forderungen fehl am Platz und reine Überregulierung mit entsprechendem Mehraufwand. Da suche ich vergebens das Prinzip «simpler, lighter, better», wie es die EASA postuliert. Unser Amt schiebt in diesem Falle die EASA-Regelung FCL.015 vor und macht zugleich darauf aufmerksam, dass die Stundeneinträge einzig in einem EASA-konformen Flugbuch aufzuzeichnen sind.

**Nur, eine vorliegende schriftliche Antwort der EASA** tönt auffällig lockerer. Zitat: «Selbstverständlich ist es Sache der zuständigen Behörden zu entscheiden, ob und wann sie Ausdrücke verlangen.» Im gleichen Schreiben wird auch ausgeführt, dass die Regelungen sehr allgemein gehalten sind. Sogar die Verwendung von elektronischen Logbüchern durch Privatpiloten wird nicht ausgeschlossen.

**Es ist für mich unverständlich**, warum unser Amt im Zeitalter der Digitalisierung unnötig Manpower einsetzt will, um zusätzlich Fotokopien oder PDFs von handschriftlichen Flugbüchern einzufordern. Bis heute funktioniert der aktuelle Prozess ja zuverlässig. Warum also nicht einfach so weiterfahren?

**Vielmehr erwarte ich**, dass die zuständige Behörde die notwendigen Schritte unternimmt und Ressourcen einsetzt, damit Pilotinnen und Piloten auf ihren mobilen Geräten elektronische Logbücher führen und Einträge final abschliessen können. Unter Berücksichtigung des geltenden Datenschutzes wäre es auf Knopfdruck möglich, dem BAZL den notwendigen Stundenachweis summarisch zu übermitteln. Da braucht es weder Kopierer noch Scanner und die Medienbrüche entfallen vollständig. Ganz im Sinne von «Innovation vor Administration», oder eben «simpler, lighter, better».

### L'innovation l'emporte sur l'administratif

**Les règles ne sont appliquées que là** où elles s'imposent. C'est ce qui ressort de la mise à jour de la feuille de route de l'aviation générale 2018 de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA). Au sein de l'EASA, on s'est assigné comme principe particulièrement bienvenu de «simpler, lighter, better rules for GA» et de travailler à une réduction des réglementations.

**Les chefs d'aérodrome** se frottent d'autant plus les yeux, eux qui sont autorisés à signer les attestations d'heures de vol pour des renouvellements de licences, à la lecture d'une lettre qui leur a été adressée récemment par notre Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). L'autorité compétente y constate certes que ces personnes font toujours du travail fiable. Désormais, elles sont toutefois astreintes à transmettre à l'Office fédéral, en sus de l'attestation des heures de vol, des copies des pages du carnet de vol respectif. À croire que l'on se méfierait des renseignements donnés. Une telle exigence est purement déplacée à mon avis, équivalant à une surréglementation au bas mot qui impose des charges supplémentaires. Je cherche ici en vain le principe «simpler, lighter, better» tel que le postule l'EASA. Notre Office fédéral invoque la réglementation EASA FCL.015, tout en attirant l'attention sur le fait que les inscriptions des heures ne sauraient être faites que dans un carnet de vol conforme aux exigences de l'EASA.

**Seulement voilà, une réponse écrite de l'EASA** donne un autre son de cloche. Citation: «Il appartient bien entendu aux autorités compétentes de décider si et quand elles exigent des tirages» (du dit carnet de vol). La même lettre indique également que les règles sont formulées de manière très générale. Voire: l'utilisation même de journaux de bord électroniques par des pilotes privés n'est pas exclue.

**Il est incompréhensible** pour moi que notre Office fédéral, à l'ère de la numérisation, cultive la bureaucratie en exigeant de surcroît des photocopies ou des fichiers PDF à partir de carnets de vol manuscrits. À ce jour, le processus actuel fonctionne pourtant de manière fiable, non? Alors, pourquoi ne pas continuer ainsi?

**J'attends plutôt** que l'autorité compétente prenne les mesures nécessaires et utilise les ressources requises pour que les pilotes puissent tenir des journaux de bord électroniques et les finalisent sur leurs appareils mobiles. En tenant compte de la protection des données en vigueur, il serait possible, par simple pression sur un bouton, de soumettre les rapports des heures demandées de manière sommaire à l'OFAC. Dans ce cas, il ne serait plus nécessaire d'utiliser un photocopieur ou un scanner et les ruptures de médias seraient complètement éliminées. Tout à fait dans l'esprit de l'innovation l'emportant sur l'administratif, ou plus précisément «simpler, lighter, better».