

Luzern, 1. Oktober 2020 PHB/YB

Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

per email: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Stellungnahme/Vernehmlassungsantwort des Aero-Club der Schweiz zur Revision LFG

Sehr geehrte Damen und Herren

Einleitung

Der AeCS ist der Dachverband der Allgemeinen Luftfahrt für die Leichtaviatik und den Luftsport. Er zählt rund 23'000 Mitglieder und ist in acht Fachsparten (Motorflug, Segelflug, Ballonfahren, Modellflug, Helikopter, Fallschirmspringen, Microlight und Amateurflugzeugbau) und in 36 Regionalverbände gegliedert. Als Dachverband der Allgemeinen Luftfahrt fördert und unterstützt der AeCS die allgemeine Luftfahrt (General Aviation) und den fliegerischen Nachwuchs. Hiermit ist der Aero-Club der Schweiz zur vorliegenden Stellungnahme gehörig legitimiert und führt im Folgenden aus.

Art. 90bis Randtitel

Unangekündigte Alkoholtests sind Gegenstand der EU-Vo 2018/1042, welche ihrerseits die EU-Vo 965/2012 anpasst. Letztere gilt aber nur für den gewerbsmässigen Luftverkehr. Diese Tests in der Schweiz ganz generell und damit auch für den nicht-gewerbsmässigen Verkehr vorzusehen, würde eine nationale Verschärfung des EU-Rechts bedeuten und ist daher nicht opportun.

Gemäss dem Gesetzesentwurf soll die Durchführung der Alkoholtests durch „die“ Polizei erfolgen. Einerseits bleibt dabei unklar, welche Polizei dafür zuständig sein soll, andererseits stellt sich die Frage, wer für die dadurch entstehenden Kosten aufkommen soll – insbesondere wenn der Test negativ ausfällt oder wenn ausländische Besatzungen betroffen wären.

Ferner würden die neuen Bestimmungen fortan auch ohne jegliche Verdachtsmomente stichprobenartig Alkoholkontrollen erlauben. Praktisch würde dies dazu führen, dass Privat- und Segelflugpiloten auf dem Weg zum Flugzeug von den Behörden stichprobenartig getestet werden könnten. Verdachtslose Kontrollen könnten dabei zu Stresssituationen vor Flugantritt führen. Stress vor Flugantritt kann die Flugsicherheit massgeblich beeinträchtigen. Demgegenüber zu stellen ist der Nutzen, der sich aus solchen verdachtsfreien Alkoholkontrollen ergibt; eine kurze Recherche fördert nur gerade einmal zwei Fälle der GA aus den letzten Jahrzehnten zu Tage, bei denen Blutalkohol bei einem Piloten

festgestellt wurde. Diese beiden Fälle liegen 28 bzw. 34 Jahre zurück. Angesichts dieser Zahlen müsste u.E. auch die Aussage in den Erläuterungen, die neue Regelung trage „massgeblich zur Erhöhung der Luftfahrtsicherheit bei“, relativiert werden.

Zumindest in der GA dürften verdachtsfreie Alkoholkontrollen mehr Risiken schaffen, als sie beseitigen könnten. Sie werden vom AeCS als Dachverband der Leicht- und Sportaviatik deshalb entschieden abgelehnt.

Art. 100 Randtitel und Absatz 4

Einleitend ist festzuhalten, dass in der Marginalie zu Art. 100 von «Meldepflichten» die Rede ist, Absatz 4 allerdings nur von einem «Melderecht» spricht. Dieser Widerspruch ist zu bereinigen.

Inhaltlich erachtet der Aero-Club der Schweiz die Änderung des LFG in diesem Punkt jedoch für überflüssig und nicht zielführend. Bereits heute schon können Ärzte bei einer vermuteten Fremdgefährdung Meldung an die Behörden erstatten. Ein «Melderecht» ist deshalb gar nicht erst notwendig. Eine «Meldepflicht» hingegen wäre im starken Kontrast zum Strassenverkehrsrecht, wo es auch nur ein Melderecht gibt.

Eigentliche Meldepflichten führen insbesondere die Verordnung über die Meldung übertragbarer Krankheiten des Menschen und die Verordnung des EDI über Arzt- und Labormeldungen auf. Im Strassenverkehrsrecht besteht lediglich ein Melderecht des behandelnden Arztes. Gemäss Art. 15d Abs. 3 SVG sind Ärzte in Bezug auf die in Art. 15d Abs. 1 SVG aufgeführten Sachverhalte vom Berufsgeheimnis entbunden.

Eine Meldepflicht wurde im Bereich des Strassenverkehrsrechts hingegen vom Bundesrat selbst mit verschiedenen Argumenten für heikel erklärt. Die Gründe, welche der Bundesrat anführte, waren das Vertrauensverhältnis zwischen Arzt und Patient, die Unzweckmässigkeit der Meldepflicht in Bezug auf den Kreis der meldepflichtigen Personen, die Durchführbarkeit der Massnahme (Feststellbarkeit der Unterlassung) und die Frage der Rechtsfolgen einer Unterlassung. Solche Überlegungen hätten umso mehr auch für die Luftfahrt zu gelten, steht doch unmittelbar die Ausübung des Berufes auf dem Spiel. Vgl. dazu die parlamentarische Anfrage 09.1172 von NR Adrian Amstutz an den Bundesrat vom 10. Dezember 2009.

Würde in der Luftfahrt ein Melderecht bestehen, wären vermutlich viele Ärzte aufgrund des Vertrauensverhältnisses dazu geneigt, zuerst alternative Lösungen für das bestehende gesundheitliche oder psychologische Problem zu finden und die Meldung nur im Sinne einer ultima ratio zu erstatten. Damit wäre das Funktionieren der Massnahme, wie sie nun vorgeschlagen wird, ohnehin in erheblichem Ausmass in Frage gestellt.

Eine Meldepflicht hingegen könnte zwar Gewähr dafür bieten, dass Fälle, wie derjenige von Germanwings, mit einigermassen grosser Verlässlichkeit gemeldet würden – sofern sie denn überhaupt erkannt würden. Dies hätte aber zur Konsequenz, dass die nicht im staatlichen Auftrag handelnden

somatischen Mediziner, Psychologen und Psychiater einer im Vergleich zum Strassenverkehrsrecht ungleich grösseren Sorgfaltspflicht ausgesetzt wären und bei Verstoss gegen die Meldepflicht – ob diese nun vorsätzlich oder fahrlässig geschieht – administrativ-, straf- oder haftpflichtrechtlichen Risiken ausgesetzt wären. Um diesen Risiken zu begegnen, sähen sich private, in der Luftfahrtmedizin nicht bewanderte Ärzte vermutlich selbst beim leisesten Verdacht gezwungen, eine Meldung zu erstatten. In Anbetracht der Tatsache, dass ca. 25% aller Menschen einmal im Leben an einer psychologischen Störung leiden, könnten auch voreilige Meldungen nicht ausgeschlossen werden (vgl. dazu World Health Organization, 2001; Prevalence of Any Mental Illness among U.S. Adults (2012); National Alliance on Mental Illness, Mental Illness Facts and Numbers).

Die Folgen könnten gravierend sein; das Patient-Arzt-Verhältnis würde in Mitleidenschaft gezogen und Piloten wären vielleicht geneigt, bei Störung des körperlichen oder psychischen Wohlbefindens den Besuch einer Fachperson zu meiden. Das Ziel der Massnahme würde dadurch ins Gegenteil umschlagen: Einer Kultur des Misstrauens würde Vorschub geleistet und Piloten, welche medizinische oder psychologische Unterstützung benötigen, würden diese nicht mehr suchen. Die Einheitlichkeit der Beurteilung kann nur dadurch gewahrt werden, dass die zur Meldung verpflichteten Ärzte die Grundsätze der flugmedizinischen Tauglichkeit kennen. Nicht zuletzt deshalb wurde die Luftfahrtmedizin institutionalisiert.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit der Stellungnahme und der Berücksichtigung der dargelegten Einwendungen. Die Unterzeichnenden stehen bei Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

AERO-CLUB DER SCHWEIZ

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'P. Bärtschi'.

Philip Bärtschi
Ressort Recht AeCS

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Y. Burkhardt'.

Yves Burkhardt
Generalsekretär AeCS

Kopie:

- Zentralvorstand AeCS
- Medienkanäle AeCS

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Zivilluftfahrt
- Frau Esther Jutzeler -
Mühlestrasse 2
CH – 3063 Ittigen

Kloten, 29. September 2020

**Vernehmlassungsverfahren zur Änderung des Luftfahrtgesetzes
Stellungnahme der AEROPERS – Airline Pilots Association**

Sehr geehrte Damen und Herren

Als Vertretung von mehr als 1'500 Piloten der SWISS International Airlines und der Edelweiss Airlines AG nehmen wir in vorbezeichneter Angelegenheit gerne zu den geplanten Änderungen Stellung.

Ausdrücklich voranzustellen ist, dass wir eine Luftfahrtindustrie, die frei von Alkohol-, Medikamenten- oder sonstigem Substanzmissbrauch ist, unterstützen.

Dies bedeutet aber nicht, dass wir ein willkürliches Vorgehen gutheissen werden.

Diesbezüglich erlauben wir uns auf drei Punkte einzugehen:

1. Die ärztliche Schweigepflicht
2. Prozess möglicher Tests
3. Alternativen bzw. Ergänzungen zu solchen Tests

1. Die ärztliche Schweigepflicht

Die ärztliche Schweigepflicht hat sich auf allen Stufen in der Schweiz bewährt. Sie hat sich insbesondere nicht als entscheidende Hürde beim Schutz für andere Verkehrsteilnehmer oder Passagiere herausgestellt. Sie wird in allen Bereichen des (öffentlichen) Verkehrs angewandt (Strassen-, Schienen- und Luftverkehr sowie der Schifffahrt).

Wenn diese ärztliche Schweigepflicht nun explizit für den Luftverkehr aufgeweicht werden soll, stellt dies eine ungerechtfertigte und unverhältnismässige Ungleichbehandlung zu anderen Berufen im selben sensiblen Berufsumfeld dar.

Vor allem das jeweilige Hilfspersonal soll weiterhin einer generellen Schweigepflicht unterliegen, da es nicht spezifisch geschult ist und somit keine fundierte Aussage über den psychologisch-medizinischen Zustand einer anderen Person machen kann. Bei falschen Meldungen müssten sich Flugbesatzungsmitglieder und Fluglotsen ihre Unschuld beweisen, was der Unschuldsvermutung widerspricht. Es wäre der Tatbestand der Verleumdung erfüllt.

2. Prozess möglicher Tests

Zunächst ist festzuhalten, dass Testprogramme, die als Reaktion auf politischen Druck eingeführt wurden, die falsche Wahrnehmung erzeugen, dass solche Tests die Sicherheit verbessern.

Sofern Alkoholkontrollmessgeräte anstelle von Alkoholtestgeräten verwendet werden, soll trotzdem eine Blutprobe das endgültige Testergebnis liefern. Nur eine Blutprobe ist frei von sogenannten «False-Positiv» Ergebnissen.

Überdies sind die Tests zu **beschränken auf**:

- Pre-Employment Testing
- Post-Accident Testing
- Reasonable Suspicion Testing
Wobei «reasonable» zwischen dem Berufsverband, dem Gesetzgeber und dem Arbeitgeber im Voraus definiert werden muss.

Des Weiteren ist die Prüfung **nur zulässig, wenn** die vom Beobachter geforderten Beobachtungen während, unmittelbar vor oder unmittelbar nach der Ausführung sicherheitssensibler Funktionen durch die zu prüfende Person gemacht werden.

Weitere Massnahmen werden nur von einer entsprechend **qualifizierten und bevollmächtigten Person (Supervisor)** ergriffen.

Die Person, die einen begründeten Verdacht für einen Alkoholtest hat, darf den Test bei der Verdachtsperson nicht durchführen.

Die Supervisor dürfen keine begründeten Verdachtsprüfungen nur auf der Grundlage von Berichten Dritter anordnen (z.B. Bericht eines Fluggastes) und die **Prüfung muss so bald wie möglich, spätestens jedoch zwei Stunden nach Feststellung** eines begründeten Verdachts durchgeführt werden.

AEROPERS unterstützt ausdrücklich kein Random Testing

Falls ein Staat dies dennoch durchführt, sollte der Test auf der **sorgfältigen Anwendung von Verfahren basieren, die im Voraus vereinbart wurden**, so dass das Programm die Privatsphäre und Würde der getesteten Personen respektiert und ein hohes Mass an Zuverlässigkeit gewährleistet. Die Luftverkehrsunternehmen sollten sicherstellen, dass ihre Arbeitnehmer mit den regulatorischen Vorgaben, unter welcher diese Tests stattfinden, vertraut sind.

Zudem sollten die Tests nicht-diskriminierend sein. Das heisst nicht nur Flugzeugbesatzungen, sondern alle Mitarbeiter, welche sicherheitssensible Funktionen wahrnehmen, müssen involviert werden. Dazu gehören gemäss ICAO-Handbuchs 9654 auch: Flugbegleiter, Wartungspersonal, Fluglehrer, Disponenten, Fluggast- und Gepäckkontrolleure, Koordinatoren für Bodensicherheit und Fluglotsen.

Auch andere Personalgruppen, darunter Flughafensicherheit und Feuerwehrleute, könnten für solche Tests in Betracht gezogen werden.

In allen Fällen müssen die **Tests von einer zertifizierten Prüforganisation** durchgeführt werden, die über die entsprechende Ausrüstung und Schulung zur Durchführung der Tests verfügt.

Die Prüfung darf **nicht in der Öffentlichkeit**, sondern muss diskret, z.B. in einem separaten Raum, durchgeführt werden. Zufallstests dürfen nicht invasiv sein. Ebenso ist eine **nachträgliche Berechnung (retrospektiv) unter keinen Umständen akzeptabel** da diese lediglich eine Standardformel zu Hilfe nimmt.

Falls der Zufallstest jedoch positiv ist, sollte ein **sekundärer Test durchgeführt werden, der invasiv sein darf und von forensischer Genauigkeit ist**. Dies, um mögliche negative Beschäftigungsfolgen für den Betroffenen auch gerichtlich belastbar umsetzen zu können. Forensische Tests zeichnen sich durch strenge Verfahren aus, um die Integrität jedes Aspekts des Testprozesses zu gewährleisten. Forensische Verfahren müssen in allen Situationen angewandt werden, in denen sich nachteilige

Folgen aus dem Nachweis der Substanzverwendung ergeben könnten. Alle Prüfverfahren am Arbeitsplatz sollten Folgendes beinhalten:

- Es werden **hohe Standards für die kriminaltechnische Zuverlässigkeit** eingehalten, um sicherzustellen, dass die getestete Probe von der angegebenen Person stammt.
- Dass sie **nicht manipuliert** wurden, so dass die Ergebnisse korrekt sind und dass alle Aufzeichnungen in einer **sicheren und vertraulichen** Weise geführt werden. Die **Verwahrungskette** muss sicherstellen, dass alle Exemplare nach Erhalt durch den Spender versiegelt werden, um unentdeckte Manipulationen zu verhindern, und dass die Proben von der Mindestanzahl von Personen behandelt werden.
- Die Dokumentation sowie die im Prüfprozess **verwendeten Instrumente und Analysegeräte müssen streng den spezifischen Anforderungen entsprechen**. Die Labore, die Prüfungen am Arbeitsplatz durchführen, sollten von einer nationalen Agentur oder einer **geeigneten unabhängigen Berufsorganisation zertifiziert** werden.
- Alle Arzneimitteltestereignisse sollten eine **geteilte Probe** vorsehen, um die Exposition gegenüber einem falsch-positiven Testergebnis aufgrund von Manipulationen, fehlerhaften Prüfgeräten oder Fehlern durch Laborverfahren zu minimieren. Die zweite oder geteilte Probe sollte so lange sicher bleiben, bis die Testergebnisse der ersten Probe bekannt sind. Es sollte vorgesehen werden, eine geteilte Probe in einem anderen Labor zu testen, die entsprechend dem gleichen Standard wie das ursprüngliche Labor zertifiziert ist.
- Die Prüforganisation muss verpflichtet sein, **Vertraulichkeitsprotokolle** einzuhalten. Hinweis: Jede **Abweichung von den oben genannten Anforderungen macht die Probe automatisch ungültig**.

Substanzmissbrauch unter berufsprufessionellen Piloten kann u.a. eine erhebliche Bedrohung für die Gesundheit und Karriere einiger Piloten darstellen. Es ist wichtig, dass Pilotenverbände, Arbeitgeber und Genehmigungsbehörden ein Verständnis dafür entwickeln, dass Drogenmissbrauch (inkl. Alkohol) individuell diagnostiziert und behandelt werden muss mit dem Ziel der Rehabilitation und Rückkehr ins Cockpit.

Behörden, Arbeitgeber und Pilotverbänden sollten Vereinbarungen aushandeln, die unter anderem folgende Bestimmungen enthalten:

- Zweck des Testprogramms.
- Ein Präventions-Programm zur Vermeidung von Substanzmissbrauch (vor der Implementierung eines Testprogramms einzuführen).
- Prüfungsumstände/-voraussetzungen, z.B. nach einem Unfall oder bei begründetem Verdacht bzw. die Festlegung der Personalgruppen, für die die Prüfung gilt.
- Vertraulichkeit des gesamten Prozesses.
- Die Handhabung und der Umgang mit der Probe, einschliesslich der Kriterien für das Labor, das die Probe testet, der zu verwendenden Unterlagen und der Verwahrungskette zum Schutz vor Manipulation oder Änderung der Probe, Bestimmungen für eine geteilte Probe und etwaige Wiederprüfverfahren.
- Beschäftigung, Lizenzierung und rechtliche Folgen eines positiven Tests.
- Rehabilitationsmöglichkeiten und -massnahmen (das Recht auf Rückkehr an den Arbeitsplatz und nachgängige Betreuung).
- Ein Beschwerdeverfahren.

3. Alternativen bzw. Ergänzungen zu solchen Tests

Aus jahrzehntelanger Erfahrung hat sich gezeigt, dass sog. Peer Support Programme viel effizienter und auch effektiver sind als reine Testprogramme. Insbesondere gilt dies für die Aspekte der Intervention und Prävention als auch der Kosteneffektivität.

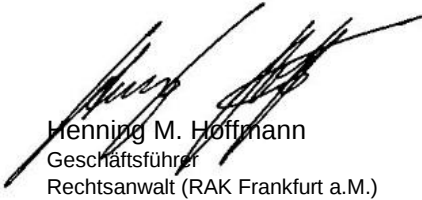
4. Abschliessend fassen wir wie folgt zusammen

Als Pilotenverband unterstützen wir jede Massnahme, welche die Flugsicherheit sinnvoll erhöht. Die im revidierten Luftfahrtgesetz vorgesehene Schwächung der Schweigepflicht hingegen, wäre eine sehr drastische Massnahme und könnte negative Auswirkungen auf die Flugsicherheit haben. Es ist wichtig, dass Pilotinnen und Piloten, die sich in einer schwierigen persönlichen Situation befinden, über eine vertrauliche Ansprechstelle verfügen. Wird die Schweigepflicht abgeschwächt, ist davon auszugehen, dass psychisch kranken Pilotinnen und Piloten nicht mehr geholfen werden kann, weil sie sich keinem Arzt und keiner Psychologin mehr anvertrauen werden. Das bestehende Sicherheitssystem würde ausgehebelt und die Flugsicherheit würde nicht verbessert, sondern verschlechtert. Psychologen und Ärztinnen unterliegen zwar einer generellen Schweigepflicht. Bei Gefahr für Dritte kann sie in der Schweiz aber bereits jetzt auf Antrag aufgehoben werden, was sich bewährt hat. Die angedachte Teilrevision des Luftfahrtgesetzes bedeutet also keinen Fortschritt.

Wir bedanken uns bereits jetzt für die Berücksichtigung unseres Vorbringens und einer angemessenen Umsetzung im Rahmen der Änderung des Luftfahrtgesetzes.

Freundliche Grüsse

AEROPERS – Airline Pilots Association



Henning M. Hoffmann
Geschäftsführer
Rechtsanwalt (RAK Frankfurt a.M.)

DIRECTION GÉNÉRALE
GPO

Par courrier électronique
Office fédéral de l'aviation civile
Madame Esther Jutzeler
3003 Berne
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Genève, le 9 juillet 2020

Consultation relative à la modification de la loi sur l'aviation (transposition droit européen)

Chère Madame,

Nous nous référons à l'affaire visée en marge, et faisons suite à votre invitation du 5 juin 2020 à prendre position sur le projet de révision. Par la présente, nous vous confirmons soutenir celui-ci.

Cela étant, nous sommes d'avis que l'article 100^{ter} pourrait être complété par un alinéa 3^{ter} qui aurait la teneur suivante : « En cas de doute, les personnes et services visés aux alinéas précédents peuvent procéder de façon similaire à l'égard de toute personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire et conduisant un véhicule à moteur sur les aires de trafic ou de manœuvre, de même que pour les personnes chargées de réguler la circulation des aéronefs au sol ».

Il convient de noter que l'interdiction de consommation d'alcool figure déjà dans la réglementation interne à l'aéroport qui s'applique tant au personnel de Genève Aéroport qu'à celui des entreprises actives sur la plateforme. Cela étant, nous sommes convaincus qu'une référence dans une loi fédérale permettrait de renforcer la sécurité de l'exploitation de l'aéroport. Il est essentiel que les employés impliqués dans les opérations de celui-ci respectent des conditions similaires aux membres d'équipage en la matière. La conduite en état d'ivresse sur le tarmac, ou la communication d'un ordre erroné sous l'emprise de l'alcool, peuvent assurément avoir des conséquences dramatiques.

Nous partons enfin du principe que l'interdiction évoquée ci-avant s'applique de façon similaire à toutes autres substances susceptibles d'altérer la capacité de discernement comme c'est déjà le cas à l'aéroport.

En vous remerciant par avance de tenir compte de ce qui précède, nous vous prions de croire, chère Madame, à l'assurance de notre considération distinguée.



André Schneider
Directeur général

Copie : cwi, gru, pfe, lgo

AEROSUISSE

Dachverband der
schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de
l'aéronautique et de
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello
dell'aeronautica e
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation
of Swiss Aerospace

Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

per Mail: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 1. Oktober 2020

Stellungnahme AEROSUISSE zur Vernehmlassung Änderung Luftfahrtgesetz

Sehr geehrte Damen und Herren

Die AEROSUISSE unterstützt die Vorlage zur Änderung des Luftfahrtgesetzes unter dem Vorbehalt, dass im vorliegenden Gesetzesentwurf folgende Anpassungen gemacht werden:

1. Anlasslose Tests

Die Sicherheit der Flugbetriebsprozesse ist nicht nur von der flugmedizinischen Tauglichkeit der Flugbesatzungsmitglieder, sondern auch vom Geisteszustand und Verhalten vieler anderer Personen (Personal für den Flugzeugunterhalt, Rettungsdienst, Feuerwehr etc.) abhängig. Zur Erfüllung der in Verordnung (EU) Nr. 139/2014 verankerten Pflicht, den Konsum von «Alkohol, psychoaktiven Substanzen und Medikamenten» einzuschränken, ist die Flugplatzleitung darauf angewiesen, auch diese Personen zu kontrollieren.

Anträge

Der zu testende Personenkreis in Art. 100ter Abs. 1 LFG ist auszuweiten und das Kriterium der Anzeichen von Angetrunkenheit ist aufzuheben. Daraus folgt, dass die Bestimmung in Art. 100ter Abs. 2 LFG, wonach eine Erstuntersuchung (Atemtest) einen Verdacht ergeben haben muss, zu streichen ist.

Weiter ist der Zeitraum für die Anwendung von Artikel 100ter Abs. 1 LFG zu präzisieren.

Zusammenfassend ist Artikel 100 Abs. 1ter E-LFG wie folgt anzupassen:

Art 100ter

¹ Flugbesatzungsmitglieder und Personen, die auf Flugbetriebsflächen bzw. in zentralen Funktionen des Flugplatzbetriebs tätig sind, können nach Dienstantritt und vor Dienstende geeigneten Untersuchungen zum Nachweis von Angetrunkenheit oder des Einflusses von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen unterzogen werden ~~vorliegen, sind geeigneten Untersuchungen zu unterziehen.~~

Schliesslich ist zu klären, wie mit allfälligen Verspätungen und deren finanziellen Folgen umgegangen wird (Entschädigungen, Störung des Flugplans), die aufgrund einer solchen Kontrolle entstehen können. Unabhängig davon, ob die Verifizierung zu einem positiven

Sekretariat:
Kapellenstrasse 14
Postfach
CH-3001 Bern
T +41 (0)58 796 98 90
F +41 (0)58 796 99 03

info@aerosuisse.ch
www.aerosuisse.ch

oder negativen Resultat führt, hat der plötzliche temporäre Ausfall eines Besatzungsmitglieds aufgrund dieser Untersuchungen unmittelbare Folgen auf den Flug, für den die betreffende Person geplant war. Entweder verspätet sich der Flug oder er wird annulliert, wenn nicht innert nützlicher Frist ein Reservebesatzungsmitglied aufgeboten werden kann. Ein solcher Fall könnte unter Umständen zu Entschädigungsforderungen, zum Beispiel aufgrund der Passagierrechte, zulasten der Fluggesellschaft führen.

2. Anlasslose Tests als Massnahme der Betriebsaufsicht

Auch die Flugplatzleiter – analog den Inspektorinnen und Inspektoren des BAZL im Rahmen der Vorfeldinspektionsprogramme – müssen die Kompetenz haben, in Erfüllung ihrer Aufsichtspflichten und der Vorgaben aus dem europäischen Luftfahrtrecht jederzeit (und nicht nur im Verdachtsfall) einen Test anzuordnen. Dabei können die Flugplatzleiter das BAZL bei der Kontrolle der Flugbesatzungsmitglieder entlasten: Verordnung (EU) Nr. 2018/1042 sieht vor, dass Tests bei Flugbesatzungsmitgliedern auch ausserhalb der Vorfeldinspektionsprogramme und «durch andere befugte Bedienstete» vorgenommen werden können.

Antrag

Artikel 100 Abs. 2ter E-LFG ist wie folgt anzupassen:

² Zur Anordnung der erforderlichen Massnahmen sind die Flugplatzleiter und die Organe der örtlich zuständigen Polizei befugt. Handeln die Flugplatzleiter, so haben sie, ~~sofern eine erste Untersuchung einen Verdacht nach Absatz 1 bestätigt, ohne Verzug~~ die Polizei beizuziehen.

3. Erweiterung der Kontrollsubstanzen

Für die AEROSUISSE ist die in Art. 100ter Abs. 3 E-LFG vorgesehene Beschränkung der anlasslosen Kontrolle auf Alkoholtests falsch. In der Praxis zeigt sich, dass neben dem Konsum von Alkohol die Einnahme von Drogen oder Medikamenten genauso hohe Risiken für die Flugabfertigungs- und Flugbetriebsprozesse bergen. Umfassendere Tests würden dementsprechend die Sicherheit und die präventive Wirkung zusätzlich erhöhen

Antrag

Artikel 100ter Abs. 3 und 4 E-LFG ist wie folgt anzupassen:

³ Bei der Durchführung von Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen und deren Flugbesatzung kann das BAZL bei Flugbesatzungsmitgliedern jederzeit einen Alkoholtest oder einen Test zum Nachweis von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen anordnen. Die Durchführung der erforderlichen Massnahmen erfolgt durch die Polizei.

⁴ Der Bundesrat regelt die Durchführung der Untersuchungen und Massnahmen nach den Absätzen 1, 3 und 3bis. Er berücksichtigt dabei die Bestimmungen der Europäischen Union zur Angetrunkenheit und zum Einfluss von Betäubungsmitteln und psychotropen Substanzen, die gemäss dem Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den

Luftverkehr anwendbar sind. Ergänzend orientiert er sich an den Vorschriften über die Alkoholkontrolle und die anderen Massnahmen gegenüber den Strassenbenützern.

4. Erleichtertes ärztliches Melderecht

Das Berufsgeheimnis ist für das Vertrauensverhältnis zwischen Arzt/Psychologen und Flugbesatzungsmitglied (FCM) essenziell wichtig. Aus diesem Grund muss der Sicherheitsaspekt des erleichterten ärztlichen Melderechts im Vergleich zu Sicherheitsaspekten gewichtet werden. Die AEROSUISSE ist überzeugt, dass das heutige Verfahren, wonach ein behandelnder Arzt sich vom zuständigen Kantonsarzt von der ärztlichen Schweigepflicht befreien lassen kann, ausreicht. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass das BAZL nicht darlegt, weshalb das heutige Meldeverfahren, welches ein Gesuch des Arztes um Entbindung der ärztlichen Schweigepflicht beinhaltet, eine relative hohe Hürde für die Meldung möglicher Gefährder der Luftfahrtsicherheit beinhaltet.

Sollte der Gesetzgeber jedoch an dem vorgeschlagenen Melderecht festhalten, dann ist dieses unseres Erachtens zwingend auf Ärzte und Psychologen zu beschränken. Das auch Hilfspersonen ein Melderecht haben sollen, irritiert und stört das Vertrauensverhältnis zwischen Arzt/Psychologen und Flugbesatzungsmitglied (FCM) empfindlich.

Art. 100 Randtitel und Abs. 4 E-LFG ist wie folgt anzupassen:

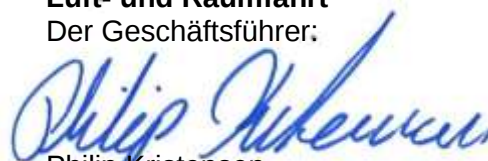
⁴ Haben Ärzte, Psychologen ~~oder deren Hilfspersonen~~ bei einem Flugbesatzungsmitglied oder einem Fluglotsen wegen einer festgestellten körperlichen oder psychischen Krankheit, wegen eines Gebrechens oder wegen einer Sucht Zweifel an der Tauglichkeit zur Ausübung der entsprechenden Tätigkeiten, so können sie dem BAZL Meldung erstatten.

Schliesslich schlägt die AEROSUISSE vor, dass der Meldeprozess ans BAZL genauer definiert wird. Bei einer Meldung gemäss Artikel 100 Abs. 4 LFG sind hochsensible und schützenswerte persönliche Daten und Informationen im Spiel, die potentiell massive Auswirkungen auf die berufliche und fliegerische Zukunft des betroffenen Flugbesatzungsmitglieds haben können. Entsprechend klar ist die zuständige Stelle innerhalb des BAZL sowie der Personenkreis einzugrenzen und zu benennen, der Zugang zu diesen sensiblen Informationen hat.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

AEROSUISSE
Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt
Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen



Flugzeugeigner- und Pilotenverband
Albisriederstrasse 252a, 8047 Zürich, Tel. 044 450 50 45, Fax 044 450 50 46
www.aopa.ch, office@aopa.ch

Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

Zürich, 30. September 2020

Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen Bezug auf die vom Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK veranlasste Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes und lassen Ihnen innert Frist folgende

Stellungnahme

zukommen.

1. Legitimation

- 1.1. Die AOPA Switzerland ist ein anerkannter schweizerischer Verband der Piloten und Flugzeugeigner im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt. Als solcher ist sie berechtigt, sich zu Fragen, die die Luftfahrt und hier insbesondere zu Fragen, die die Allgemeine Luftfahrt (General Aviation, kurz GA) betreffen vernehmen zu lassen. Wir bringen dabei vor allem – aber nicht nur – die Sichtweise der Piloten und Flugzeugeigner ein.

Affiliated AOPA in:

Australia – Austria – Bangladesh – Belgium – Belize – Bermuda – Botswana – Brazil – Bulgaria – Canada – Chile – China – Colombia – Croatia – Cyprus – Czech Republic – Denmark – Egypt – Finland – France – Germany – Ghana – Greece – Guyana – Hungary – Iceland – India – Ireland – Israel – Italy – Jamaica – Japan – Kenya – Korea – Latvia – Lebanon – Liberia – Lithuania – Luxembourg – Malaysia – Malta – Mauritius – Mexico – Monaco – Namibia – Netherlands – New Zealand – Norway – Pakistan – Panama – Peru – Philippines – Poland – Portugal – Romania – Russia – Saudi Arabia – Singapore – Slovenia – South Africa – Spain – Sweden – Switzerland – Thailand – Turkey – Ukraine – United Kingdom – U.S.A. – Venezuela

- 1.2. Die AOPA Switzerland ist gleichzeitig Mitglied der International Council of AOPA (IAOPA), dem weltweiten Zusammenschluss der jeweiligen nationalen AOPAs. Wir haben deshalb auch vertiefte Kenntnisse über die Situation in anderen Ländern, sind doch Vertreter der IAOPA auch in den entsprechenden Arbeitsgruppen der EASA, ICAO und anderen internationalen Organisationen tätig.

2. Verzicht auf die Revision

- 2.1. Die vorgeschlagenen Massnahmen betreffen vor allem die Verhältnisse und Regeln bei den Fluglotsen sowie Besatzungen von grossen Passagierflugzeugen. Trotzdem sind auch die Piloten der Allgemeinen Luftfahrt davon betroffen.
- 2.2. Im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt in der Schweiz ist uns kein Vorfall bzw. Unfall bekannt, der aufgrund der vorliegenden Änderungen des Luftfahrtgesetzes hätte verhindert und/oder vermieden werden können. Wir sind deshalb der Auffassung, dass weder ein Grund und schon gar keine Dringlichkeit für die vorgeschlagenen Änderungen des Luftfahrtgesetzes vorliegen
- 2.3. Wir alle sind sicherlich der gleichen Meinung, nämlich dass es sich beim tragischen Vorfall mit dem Flugzeug der Germanwings um eine Katastrophe gehandelt hat, die so nicht hätte geschehen dürfen. Aber ebenso unbestritten ist auch, dass es sich dabei um einen Ausnahmefall, der in den vergangenen 100 Jahren Luftfahrt in Europa einmalig gewesen ist. Auch das beste, umfassendste, detaillierteste Gesetz kann ein solches Ausnahmeunglück nicht verhindern. Kommt hinzu, dass bereits heute schon die notwendigen rechtlichen Grundlagen für die Ärzte bestehen, die eine ungewöhnliche Beobachtung der zuständigen Behörde melden wollen. Es ist somit unnötig, eine weitere Aushöhlung des Arztgeheimnisses im Luftfahrtgesetz zu verankern. Damit würde nur unnötigerweise das Vertrauensverhältnis zwischen Arzt und Ärztin und Patient (hier Pilot und Pilotin) gestört und untergraben. Die wahrscheinlichste Folge wäre dann aber, dass die Gefahr erhöht und nicht vermindert würde. Das kann nun selbstredend nicht Sinn und Zweck der Revision sein.
- 2.4. Auch wenn der undifferenzierte vereinzelte Ruf in den Medien nach strengeren Regeln zu hören war, sollte der Gesetzgeber die notwendige Ruhe haben und sinnvolles vom Aktivismus zu unterscheiden. Gerade letzteres - also Regeln, die im Hinblick auf die Vergangenheit erlassen werden - kann und führt meist zu neuen Gefahren, die der Sicherheit nicht zuträglich sind.

- 2.5. Das gleiche gilt für die voraussetzungslose Alkoholkontrolle bei den Piloten. Auch hier wird eine separate Regel geschaffen, deren Sinn und Zweck fragwürdig ist. Bestehen nämlich Anzeichen dafür, dass ein Pilot oder Pilotin alkoholisiert ist, kann bereits mit den bestehenden Regeln eine Kontrolle durchgeführt werden. Warum werden im Übrigen alle anderen Mittel, mit denen die Wahrnehmung beeinflusst werden (wie z.B. Haschisch) ausgespart? Warum also etwas Einführen, dessen Grundlage das Misstrauen seitens der Behörden gegenüber den Piloten ist? Was würden z.B. die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der SUST oder des BAZL (die ja auch wichtige Arbeit verrichten) dazu sagen, wenn sie sich einer solchen willkürlichen Kontrolle an ihrem Arbeitsplatz unterziehen müssten?
- 2.6. Wir schlagen somit vor, ganz auf die vorgesehene Revision zu verzichten.

3. Kein «One size fits all»

- 3.1. Es ist heute anerkannt und wird auch von der EASA unterstützt, dass nicht alle Regeln, die für den Linien- und Charter gelten, gleichermassen auf die Allgemeine Luftfahrt angewendet werden können, sondern eine differenzierte Betrachtung und Legiferierung notwendig ist. Oder eben: Es gibt kein "One size fits all", sondern es gilt (auch gemäss EASA Standards) der Grundsatz «One rule does not fit all». Die vorgeschlagenen Änderungen genügen diesem Grundsatz nicht, sondern einmal mehr werden Regeln vorgeschlagen, die auf ein Maximum ausgelegt sind, nämlich für den Bereich Airline & Charter, und die für die Allgemeine Luftfahrt völlig übertrieben sind. Wir beantragen deshalb, die vorgeschlagenen Änderungen vor allem auch unter dem Aspekt der Überregulierung und damit der Notwendigkeit, sie zu beschränken, zu prüfen. Weniger ist auch hier eindeutig mehr. Auf die einzelnen vorgeschlagenen Änderungen treten wir nachfolgend ein.
- 3.2. Wir beantragen deshalb nochmals, auch unter diesem Aspekt auf die vorgeschlagenen Änderungen, auf die wir unten näher eintreten, zu verzichten.

4. Ärztliches Melderecht

4.1. Ärzte

- 4.1.1. Der Unfall der Germanwings im Jahr 2015 war, dieser Meinung sind wir selbstredend ebenfalls, eine äusserst tragische Katastrophe. Massnahmen, die dazu führen können, solche zu verhindern, unterstützen wir ebenfalls. Vorliegend nun beziehen sich die vorgeschlagenen Änderungen auf Schlussfolgerungen der

Flugunfalluntersuchungsbehörde. Deren Aufgabe es ist, Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass es nicht Aufgabe der Fluguntersuchungsbehörde ist, Sinn und Zweck und gesetzliche Notwendigkeit ihrer Vorschläge zu prüfen. Ebenso ist es nicht deren Aufgabe zu berücksichtigen, ob ihre Vorschläge in das allgemeine Rechts- und Gesetzesumfeld passen. Dazu fehlt ihr bereits die fachliche Kompetenz. Das ist denn auch Aufgabe des Gesetzgebers, der die entsprechenden Aspekte (wie z.B. rechtliche Zulässigkeit, Auswirkungen auf die Luftfahrt, Kompatibilität mit der übrigen Rechtslage) zu berücksichtigen hat. Wir bezweifeln wie ausgeführt, dass die vorliegende Massnahme ihren Zweck zu erfüllen vermag.

- 4.1.2. Unbestritten ist, dass sich die Piloten einer regelmässigen medizinischen Tauglichkeitsprüfung bei einem Vertrauensarzt oder -ärztin des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (kurz AME) unterziehen muss. Je nach Alter und Ausweisstufe beträgt die Kadenz maximal 5 Jahre und minimal 6 Monate. Der entsprechende AME kennt deshalb den Piloten bzw. die Pilotin meist schon seit längerer Zeit. Dieses anhaltende Vertrauensverhältnis zwischen den Piloten und seinem bzw. ihrem AME ermöglicht es letzteren, sich anbahnende Abweichungen oder allenfalls alarmierende Veränderungen beim Piloten zu erkennen. Sie können in diesem Fall eine erweiterte Untersuchung veranlassen, andere Massnahmen ergreifen - wie die Verkürzung der Untersuchungsintervalle ansetzen - oder gar das Ausstellen des Tauglichkeitsattestes verweigern. Das hat sich bewährt.
- 4.1.3. Es ist ebenso unbestritten, dass der Wechsel des AME keine Option für die Piloten ist, sich allfälligen Problemen zu entziehen. Im Gegenteil: Jeder Wechsel des AME wird seitens des BAZL und des Arztes bzw. der Ärztin genau geprüft, genau um den Missbrauch zu verhindern. Das hat sich bis heute bewährt.
- 4.1.4. Es ist unbestritten, dass das in Ziff. 4.2 bisherige System zuverlässig ist, sich bewährt und bis jetzt einwandfrei funktioniert hat. Manch ein Pilot oder Pilotin musste sich erweiterten Untersuchungen stellen (wie z.B. bei Herzproblemen) oder dann einer zusätzlichen Untersuchung durch einen vom BAZL bestimmten Arzt und Ärztin unterziehen. Warum also dieses bewährte System verändern? Dafür besteht wirklich keine Veranlassung.
- 4.1.5. Ausser dem AME ist kein anderer Arzt oder Ärztin (weder Hausarzt oder -ärztin, Spezialist, Therapeutin oder andere) verpflichtet, sich nach den Berufs- bzw. Freizeitaktivitäten der Patienten (wozu die Fliegerei auch gehört) zu erkundigen. Ebenso ist kein Pilot oder Pilotin verpflichtet, einen anderen Arzt und Ärztin als den AME über die fliegerische

Tätigkeit zu informieren. Die vorgeschlagene Änderung setzt deshalb etwas Kenntnis der fliegerischen Tätigkeit voraus, für die es gar keine gesetzliche Grundlage gibt und vor deren Vorhandensein (freiwillige Information durch die Piloten) sie auch gar nicht ausgehen kann. Die Änderung wäre somit ein sinnloser und schädlicher (weil das Vertrauensverhältnis zwischen Arzt und Ärztin und Patient beeinträchtigend) Schlag ins Wasser.

- 4.1.6. Ausserdem ist es für Ärzte, die den Piloten nicht regelmässig bei sich sehen, schwierig, Anzeichen einer «gefährlichen» Entwicklung zu erkennen und/oder sie sogar in Verbindung mit dem Pilotenberuf zu bringen. Ein Pilot oder Pilotin, der oder die sich in psychologische/psychiatrische Behandlung begibt, kann dem Arzt und Ärztin gegenüber die Pilotenaktivität verheimlichen oder verleugnen oder eine falsche Berufsbezeichnung angeben. Es ist für die ärztlichen Spezialisten – sofern sie überhaupt eine Veranlassung dazu haben – mühsam, sehr schwierig oder gar unmöglich zu überprüfen, ob die vom Patienten oder Patientin gemachten Angaben zur Berufstätigkeit stimmen. Damit aber fehlt bereits an einer grundlegenden Anforderung, nämlich der Verpflichtung der Piloten, ausser dem AME einem anderen Arzt oder Ärztin gegenüber eine korrekten Berufsbezeichnung bzw. Freizeitbetätigung angeben zu müssen.
- 4.1.7. In den Erläuterungen ist ausgeführt, weshalb die Revision in sich bereits überflüssig ist: Denn Ärzten haben bereits die gesetzliche Möglichkeit, sich vom Arztgeheimnis entbinden zu lassen. Ein «normaler» (also nicht AME) Arzt oder Ärztin hat heute die Möglichkeit (die auch genutzt wird), sich im Falle einer gesundheitlichen Unklarheit oder Bedenken von der zuständigen Gesundheitsdirektion vom Arztgeheimnis befreien zu lassen, falls er oder sie gezielt eine andere Behörde, wie z.B. den flugärztlichen Dienst des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, eine Meldung über einen Verdachtsfall melden will. Diese Hürde wird ohne nähere Umschreibung als «relativ hoch» beschrieben. Das ist jedoch nicht der Fall. Eine Abwägung der Rechtsgüter Arztgeheimnis gegenüber der Bequemlichkeit der Ärzte beim Einreichen einer Meldung wird nicht vorgenommen. Welches Rechtsgut ist höher zu gewichten? Dass der Arzt oder Ärztin sich an die Aufsichtsbehörde wenden muss oder dass er oder sie – unter Verletzung des Vertrauens des Patienten – sich direkt an eine andere Amtsstelle wenden dürfen? Ist das Ausfüllen eines Antrages auf Befreiung vom Arztgeheimnis an die zuständige Gesundheitsdirektion unzumutbarer als das Ausfüllen einer Meldung an das BAZL? In Wirklichkeit ist das Gesuch an die jeweilige Gesundheitsdirektion ein im Verhältnis einfacher Vorgang, der kaum mehr Zeit in Anspruch nimmt als die Meldung an das BAZL. Bei der Abwägung der Rechtsgüter ist der Wert und Schutz des

Arztgeheimnisses wichtiger und als schützenswerter zu gewichten, als die Bequemlichkeit des Ausfüllens eines Formulars durch den Arzt oder die Ärztin (die wie gesagt gar nicht wissen müssen, ob ihr Patient Pilot oder Pilotin ist). Einfachheit kann nie ein Grund dafür sein, das Grundrecht auf das Vertrauen zu einem Arzt und Ärztin zu verletzen und aufzuheben. Wenn schon, liesse sich das Verfahren vor der zuständigen Gesundheitsdirektion vereinfachen (wo das notwendig ist). Damit würde zudem das staatsrechtliche Prinzip des Föderalismus (wonach jede Aufgabe auf der untersten staatlichen Hierarchiestufe zu erledigen ist) berücksichtigt.

- 4.1.8. Bevor aber ein aussenstehender Arzt oder Ärztin (also kein AME) den Schritt an die zuständige Gesundheitsdirektion vornimmt, wird er oder sie erfahrungsgemäss das Gespräch direkt mit dem Patienten (sprich Piloten oder Pilotin) suchen und diese ermuntern, selbst beim AME vorstellig zu werden oder dann ihm oder ihr die Erlaubnis geben, es selbst zu tun. Sollte der Arzt oder Ärztin auf Grund dieses Gesprächs vermuten, dass der Patient oder Patientin diesen Schritt nicht unternimmt, kann er oder sie ihren Patienten direkt auffordern, den Nachweis für den Kontakt mit dem AME zu erbringen, ansonsten er oder sie sich veranlasst sehe, um die Befreiung vom Arztgeheimnis zu ersuchen. Damit ist sichergestellt, dass bereits heute das BAZL die entsprechende Information bekommt.
- 4.1.9. Anstatt der Revision liesse sich überlegen, ob nicht die AME entsprechend über die effizienteste Vorgehensweise informiert werden sollten. Als zweiten Schritt wäre eine Information an die gesamte Ärzteschaft der Schweiz über die jeweiligen Gesundheitsdirektionen über diese Sachlage mit den nochmaligen Erläuterungen des entsprechenden administrativen Weges. Das könnte sofort und mit minimalen Kosten realisiert werden.

4.2. Hilfspersonen

- 4.2.1. Im neuen Art. 100 Abs. 4 sollen die Hilfspersonen ebenfalls von der Schweigepflicht befreit werden. Diese Möglichkeit ist ohne Wenn und Aber zu streichen.
- 4.2.2. Vorab ist festzuhalten, dass eine Hilfsperson nicht über das notwendige medizinische Wissen verfügt, um beurteilen zu können, ob bei einem Patienten oder Patientin eine «Gefahrenlage» in Sachen Piloteneigenschaften vorliegt. Eine solche Meldung wäre grundsätzlich nicht für den angestrebten Sicherheitsschutz geeignet.

- 4.2.3. Sollte eine Hilfsperson einem Verdacht hegen, so sollte sie zuerst den zuständigen Arzt oder Ärztin darüber informieren. Das ist heute auch die Regel und selbst im Entwurf wird nicht ansatzweise dargelegt, dass dieses nach wie vor im schweizerischen Gesundheitswesen herrschende Vertrauensverhältnis zwischen Arzt, Ärztin und Hilfsperson nicht besteht und missachtet wird. Jeder Arzt und Ärztin wird eine solche Meldung berücksichtigen und - falls er oder sie gestützt auf diese Meldung eine Gefährdung zu erkennen glaubt – von der Möglichkeit Gebrauch machen, sich entweder vom Patienten/Piloten oder dann der Aufsichtsbehörde von der Schweigepflicht entbinden zu lassen. Es ist auch hier wiederum eine Abwägung der Rechtsgüter Arztgeheimnis (das auch für die Hilfsperson) und Anzeigerecht (Denunzierung) vorzunehmen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Auswirkungen einer ungerechtfertigten Anzeige durch eine Hilfsperson für den Piloten oder die Pilotin gravierend sein und deren Karriere zerstören und negativ beeinflussen können. Auch hier ist wiederum festzuhalten, dass keine Vorfälle angeführt werden, die einen systematischen oder systemischen Fehler belegen könnten.
- 4.2.4. Deshalb ist auch in Bezug auf die Hilfspersonen auf eine Änderung des Luftfahrtgesetzes zu verzichten

4.3. Blick über die Grenzen

- 4.3.1. Ein Blick über die Grenzen zeigt, dass z.B. in den Vereinigten Staaten (USA) der «normale» Arzt oder Ärztin berechtigt ist, den Piloten die medizinische Flugtauglichkeit zu bestätigen. Dies in der (nicht widerlegten) Annahme, dass der Hausarzt oder -ärztin den Piloten am nächsten steht und deshalb auch deren Gesundheit am besten beurteilen kann. Wenn also im Land mit den höchsten und schärfsten zivil- und strafrechtlichen Haftungsregeln dem Arzt und Ärztin die Verantwortung zugewiesen wird, ist nicht ganz nachvollziehbar, weshalb das nicht auch in der Schweiz möglich sein sollte.
- 4.3.2. Auch in der EASA sind zurzeit – völlig im Gegenteil zur vorliegenden Revision – Bemühungen im Gange, für die Allgemeine Luftfahrt die Regeln für den Erhalt des medizinischen Tauglichkeitsattestes (Medical) den «gewöhnlichen» Ärzten und Ärztinnen zu übertragen. Weshalb dann die Schweiz hier gerade den gegenteiligen Trend mit mehr Kontrolle und noch löcherigem Arztgeheimnis beschreiten will, ist nicht nachvollziehbar. Es kann ohne Schaden darauf verzichtet werden.

5. **Alkoholkontrollen**

5.1. Alkohol

- 5.1.1. Es ist unbestritten, dass weder Piloten, Besatzungsmitglieder von Luftfahrzeugen oder Fluglotsen während deren Dienstzeit unter Alkoholeinfluss stehen dürfen. Das gleiche gilt aber auch für alles übrige Personal auf dem Flughafen, von der Polizei, Zoll, Abfertigung und Groundhandling bis zu den Mitarbeitenden im Aufenthaltsbereich. Jede Person kann unter Alkoholeinfluss grossen Schaden anrichten, der dem vom erwähnten Unglück in nichts nachsteht. Weshalb also «nur» die Piloten, Besatzungsmitglieder und Fluglotsen einer voraussetzungslosen Kontrolle unterliegen sollen, ist weder klar, noch wird das ausgeführt. Diese Ungleichbehandlung ist staatsrechtlich bedenklich und abzulehnen.
- 5.1.2. Allen Piloten ist klar, dass ein Verstoß gegen das Verbot des Alkoholkonsums (und damit das Ausführen ihrer Arbeit unter Alkoholeinfluss) nicht nur das abrupte Karriereende bedeuten kann, sondern auch ein strafrechtliches Vergehen nach sich zieht. Das gilt auch für die Piloten der Allgemeinen Luftfahrt.
- 5.1.3. Im Entwurf wird einmal mehr nicht mit Zahlen und Fakten dargelegt, dass in der Luftfahrt ein massives «Alkoholproblem» bestünde. Irgendwelche Annahmen oder allfällige «Dunkelziffern» (die eben nicht verifiziert und damit dunkel sind) genügen nicht; es braucht erhärtete und belastbare Zahlen und Vorkommnisse. Solange solche nicht vorliegen, ist jede Revision verfrüht und abzulehnen.
- 5.1.4. Es ist unbestritten, dass es den Vorfeldinspektoren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt möglich ist, Alkoholkontrollen durchzuführen, wenn sie einen entsprechenden, begründeten Verdacht von Alkoholkonsum haben. Ist kein begründeter Verdacht vorhanden, ist auch keine Gefahr für die Allgemeine Luftfahrt erkennbar. Willkürliche Kontrollen – und das sind die voraussetzungslosen Kontrollen – schüren nur Vorurteile und Ablehnung seitens der Betroffenen, was sich negativ auf die Beziehung zwischen BAZL und der Luftfahrtgemeinde und deren Verhalten auswirken kann. Eine unnötige Belastung ohne jeglichen Sicherheitsgewinn. Darauf kann verzichtet werden.
- 5.1.5. Ein regelmässig überdurchschnittlicher Alkoholkonsum kann auch im nüchternen Zustand eines Piloten oder Pilotin von jedem AME diagnostiziert werden. Der Beurteilung des AME kommt somit – einmal mehr – eine grosse Bedeutung zu.

5.2. Andere Substanzen

- 5.2.1. Kommt hinzu, dass der Revisionsvorschlag auch aus folgendem Grund wenig durchdacht ist: Es gibt viele Substanzen, die dazu führen können, dass ein Pilot oder Pilotin seine oder ihre Tätigkeit nicht mehr voll wahrnehmen kann. Dazu gehören unter anderem Drogen (leichte wie schwere) und Medikamente. Wer – um wenige Beispiele zu nennen – am Morgen eine «Haschischzigarette» geraucht oder am Abend vorher eine «Kokslinie» gezogen hat, wer wegen Kopfweg oder Magenverstimmung entsprechende Beruhigungsmedikamente vor dem Flug nimmt, der beeinträchtigt eindeutig seine oder ihre Flugfähigkeit. Alle diese – noch viele mehr – Substanzen müssten ja auch kontrolliert werden. Ganz abgesehen davon dürften mehr Piloten Pillen einnehmen, bei denen im Beipackzettel steht «Kann die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen», als solche, die alkoholisiert antreten.
- 5.2.2. In den Erläuterungen wird ausgeführt, in der Schweiz stünden zurzeit keine verlässlichen Testgeräte zur Verfügung, weswegen von einer solchen Kontrolle auf Zusatzstoffe abgesehen werde. Darin ist zwar ein gewisser Realismus zu erkennen. Aber gleichzeitig wird auch erkennbar, dass eine Ungleichbehandlung der Piloten und Lebensumstände erfolgt. Beide Kontrollen aber sind nicht zielführend, da es sich um ein «aufgeblasenes» Problem handelt, wie das Fehlen von belastbaren Daten beweist.
- 5.2.3. Als eine Zusatzbemerkung sei erwähnt, dass z.B. es den AME freisteht, im Rahmen ihrer Kontrollen und bei Vorliegen des entsprechenden Verdachtes eine Kontrolle auf Medikamenten-, Alkohol- und Drogenmissbrauches durchzuführen (z.B. mittels Haarspektrogramm). Das sind heute standardisierte Verfahren, die z.B. bei der Kontrolle von Verdächtigen verwendet werden. Damit würde die Vorfeldinspektion wieder ihrem ursprünglichen Zweck zugeführt und von unnötigen Diskussionen über die Gesundheit entlastet.
- 5.2.4. Auch hier findet ein Abwägen der Rechtsgüter der persönlichen Freiheit und Schutz vor unnötigen staatlichen Eingriffen gegenüber einer nicht nachgewiesenen, konkreten Gefährdung statt. Sie würde zugunsten der persönlichen Freiheit ausfallen. Wir lehnen deshalb auch diesen Revisionsvorschlag ab.

5.3. Strassenverkehr

- 5.3.1. Im schweizerischen Strassenverkehr haben die Polizeicorps das Recht, im Verdachtsfalle eine Alkoholkontrolle durchzuführen. Eine Kontrolle ohne Verdacht hingegen ist nicht gestattet und auch nicht erwünscht. Es gibt keinen vernünftigen Grund – und es wird auch kein solcher in der Revisionsvorlage aufgeführt - weshalb in Bezug auf Alkoholkontrollen Vorfeldinspektoren mehr Kompetenzen haben sollen als Kantonspolizisten.

Zusammenfassend halten wir fest, dass wir aus den oben genannten Gründen die vorliegende **Änderung des Luftfahrtgesetzes vollumfänglich ablehnen**. Wie ausgeführt, ist kein Sicherheitsgewiss für den Bereich der Allgemeinen Luftfahrt erkennbar und ersichtlich.

Freundlichen Grüsse



Daniel Affolter, Präsident



Philippe Hauser, Geschäftsführer

CVP Schweiz, Postfach, 3001 Bern

Per Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 30. September 2020

Vernehmlassung: Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

Seit dem Absturz der Germanwings-Maschine im März 2015, werden in der zivilen Luftfahrt vermehrt strengere medizinische Kontrollen gefordert. Die medizinische Tauglichkeit des Flugpersonals, aber auch diejenige der Fluglotsinnen und Fluglotsen ist zentral für die Sicherheit an Board. Sicherheitsrelevante gesundheitliche Defizite wie eine starke mentale Beeinträchtigung, übermässigen Konsum von Alkohol oder psychoaktiven Substanzen können verheerende Folgen für die Flugsicherheit nach sich ziehen.

Die CVP steht der vorgesehenen **Beschränkung der Kontrolle auf Alkoholtests** jedoch skeptisch gegenüber. In der Praxis zeigt sich, dass neben dem Konsum von Alkohol, die Einnahme von Drogen oder Medikamenten genauso hohe Risiken für die Flugabfertigungs- und Flugbetriebsprozesse bergen.

Die CVP unterstützt hingegen die Einführung eines freiwilligen **erleichterten Meldeverfahrens** für Ärztinnen und Ärzte, Psychologinnen und Psychologen sowie für ihre Hilfspersonen, um Mitglieder von Flugbesatzungen oder Fluglotsinnen oder Fluglotsen, welche möglicherweise die Luftfahrtsicherheit gefährden, direkt beim BAZL zu melden. Es kann davon ausgegangen werden, dass mit diesen Massnahmen Unfälle in der Luftfahrt in Zukunft öfters verhindert werden können.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

CHRISTLICHDEMOKRATISCHE VOLKSPARTEI DER SCHWEIZ

Sig. Gerhard Pfister
Präsident der CVP Schweiz

Sig. Gianna Luzio
Generalsekretärin CVP Schweiz

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC

Berne, 7 septembre 2020 / nb
VL aviation civile

Par e-mail:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Modification de la loi sur l'aviation
Prise de position du PLR.Les Libéraux-Radicaux

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer dans le cadre de la consultation de l'objet mentionné ci-dessus. Vous trouverez ci-dessous notre position.

PLR.Les Libéraux-Radicaux est favorable à cette proposition de modification de la loi sur l'aviation, si celle-ci contribue effectivement à améliorer la sécurité aérienne. Il demande toutefois que les conditions et besoins particuliers de l'aviation générale soient pris en compte. L'OFAC devra utiliser la marge de manœuvre dont il dispose pour agir de manière différenciée selon les particularités des différents aéroports.

1. Contrôles d'alcoolémie

Aujourd'hui, les membres d'équipage ne peuvent être soumis à un examen que s'ils présentent des signes d'ivresse ou d'influence narcotique. Cette modification de la loi sur l'aviation rendrait des contrôles aléatoires désormais possibles, même en l'absence de ces signes. Si cette nouvelle disposition contribue effectivement à renforcer la sécurité aérienne, le PLR y est favorable. Ce faisant, les dispositions nationales seront adaptées aux nouvelles exigences de l'UE.

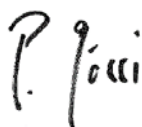
2. Notifications médicales facilitées

Le PLR est favorable à une procédure simplifiée pour la notification de doute sur l'aptitude d'un membre d'équipage ou d'un contrôleur de la circulation aérienne par les médecins, psychologues, et leurs assistants, qui ne travaillent pas pour l'OFAC. En libérant ces acteurs de leur devoir de confidentialité, tout en maintenant le caractère volontaire de la notification, la sécurité de l'aviation civile sera accrue. La formulation potestative est opportune.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos arguments, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos plus cordiales salutations.

PLR.Les Libéraux-Radicaux
La Présidente

Le Secrétaire général



Petra Gössi
Conseillère nationale

Samuel Lanz

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
3003 Bern

Ausschliesslich per Email an:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Zürich-Flughafen, 5. August 2020 / GR / GP

Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes: Stellungnahme der Flughafen Zürich AG

Sehr geehrte Frau Jutzeler
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 wurden wir von Ihnen eingeladen, zur Änderung des Luftfahrtgesetzes Stellung zu beziehen. Für diese Gelegenheit danken wir Ihnen bestens. Die Flughafen Zürich AG (FZAG) ist als Konzessionärin des Bundes Betreiberin des grössten Landesflughafens der Schweiz. Mit dieser Konzession einher geht die Verpflichtung, einen ordnungsgemässen und sicheren Betrieb zu gewährleisten. Deshalb begrüssen wir die Anpassungen der gesetzlichen Grundlagen im Luftfahrtgesetz betreffend Alkoholkontrollen ausdrücklich, tragen diese doch massgeblich zur Erhöhung der Luftfahrtsicherheit bei. Unseres Erachtens gehen die vorgeschlagenen Änderungen jedoch zu wenig weit, weshalb wir uns zur vorgelegten Gesetzesänderung gerne wie folgt vernehmen lassen:

Allgemeine Bemerkungen

Für den Flughafenhalter steht die Gewährleistung der Sicherheit auf dem Flughafen im Vordergrund. Die Sicherheit der Flugabfertigungs- und Flugbetriebsprozesse ist hochgradig vom Verhalten und von der Verfassung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Boden und in der Luft abhängig. Der Konsum von bewusstseinsverändernden Substanzen, aber auch mangelnde körperliche und geistige Erholung stellen dabei erhebliche Risiken dar. Im Rahmen der Sicherheitsvorkehrungen am Flughafen Zürich werden deshalb auch die Risiken Alkohol, Drogen, Psychotrope Stoffe und Müdigkeit (ADPM) entsprechend adressiert.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat zur Gewährleistung der Sicherheit an den Flughäfen hoheitliche Rechte und Pflichten an den Flugplatzleiter delegiert (Art. 29c ff. Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt, VIL; SR 748.131.1). Am Flughafen Zürich handelt die Airport Authority als stellvertretende Flugplatzleitung, womit ihr die Betriebsaufsicht obliegt. In Erfüllung der gesetzlichen Pflicht regelt die Flugplatzleitung den Umgang mit Alkohol, Betäubungs- und Arzneimittel im luftseitigen Verkehr (Bodenverkehrsordnung, BVO) und

stefan.vogel@zurich-airport.com
Tel. +41 43 816 76 13

Flughafen Zürich AG
Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen
www.flughafen-zuerich.ch

führt diesbezüglich eine Nulltoleranz-Grenze. In Anlehnung an das Strassenverkehrsrecht ermächtigt die BVO die Airport Authority zur Durchführung eines Atemlufttests und bei Verdacht auf Alkohol- oder Drogenkonsum zum Beiziehen der Kantonspolizei zwecks Entnahme einer Blutprobe.

Der bestehende Art. 100^{ter} LFG betreffend «Feststellung der Angetrunkenheit u. dgl.» ist schon relativ alt (er wurde 1971 eingefügt) und beschränkt sich auf Flugbesatzungen. In der Handlungspflicht (hinsichtlich erforderlicher/geeigneter Massnahmen) sind Polizei und Flugplatzleiter. Die Anordnung einer Blutprobe bleibt der Polizei vorbehalten (Art. 29g Abs. 5 VIL). Ergänzend wird in Art. 100^{ter} Abs. 3 LFG (im vorliegenden Entwurf neu in Abs. 4) für das Vorgehen auf die Bestimmungen des Strassenverkehrs verwiesen, welche auf den 1. Oktober 2016 relativ umfassend angepasst wurden, indem vermehrt auch mit Atemluftkontrollen mittels besonders qualifizierter Messgeräte (im Gegensatz zu den herkömmlichen Testgeräten) und einem besonderen Grenzwert (Milligramm Alkohol pro Liter Ausatemluft) gearbeitet werden kann. Unter bestimmten Voraussetzungen kann der Wert eines Testgeräts auch unterschriftlich anerkannt werden. Blutproben müssen somit im Strassenverkehr nur noch ausnahmsweise angeordnet werden. Es ist davon auszugehen, dass diese Vorschriften aufgrund des Verweises grundsätzlich auch im Luftverkehr Anwendung finden können. Die geltende LFG-Regelung betrifft hingegen nur einen Ausschnitt des Luftverkehrs und die Flughäfen lediglich indirekt, indem diese als Hilfspersonen bei der Durchsetzung helfen müssen. Eine klare Grenzwertregelung fehlt im nationalen Luftverkehrsrecht soweit ersichtlich. Anders als im Strassenverkehr gibt es im Luftverkehr bis heute auch keine anlassfreie Kontrolle.

Die anlassfreie Kontrolle ist nun wesentlicher Bestandteil der Verordnung (EU) Nr. 2018/1042 der EU-Kommission, die von der Schweiz im Rahmen eines Beschlusses des Gemischten Luftverkehrsausschusses EU/Schweiz per 1. Juli 2020 übernommen worden ist. Nach den Bestimmungen dieser Verordnung müssen die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass im Rahmen des Vorfeldinspektionsprogramms Alkoholtests bei Flugbesatzungen und Flugbegleitern der Betreiber durchgeführt werden können. Abweichend davon können Mitgliedstaaten die Durchführung von Alkoholtests bei der Flugbesatzung oder bei Flugbegleitern durch andere befugte Bedienstete und ausserhalb des EU-Vorfeldinspektionsprogramms gewährleisten, sofern die Zielsetzung und die Grundsätze dieser Alkoholtests gleich sind. Die Mitgliedstaaten können auch zusätzliche Tests zum Nachweis «anderer psychoaktiver Substanzen als Alkohol» durchführen.

Das europäische Luftfahrtrecht beinhaltet jedoch auch direkte Pflichten gegenüber Flugplatzbetreibern. Verordnung (EU) Nr. 139/2014 (Anhang 3, ADR.OR.C.045) verlangt vom Flugplatzbetreiber Verfahren festzulegen, welche den Konsum von «Alkohol, psychoaktiven Substanzen und Medikamenten» einschränken. Dies gilt in Bezug auf Personen, «die mit dem Betrieb, dem Rettungsdienst und der Brandbekämpfung sowie der Instandhaltung des Flugplatzes befasst sind» sowie generell für «unbegleitete Personen, die innerhalb der Bewegungsfläche oder sonstiger Betriebsflächen des Flugplatzes tätig sind». Auch diese Verordnung hat die Schweiz im Rahmen des Luftverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU übernommen.

EU-Verordnungen kommt grundsätzlich Gesetzesrang zu, wodurch sie auf nationaler Ebene unmittelbar ohne weitere Umsetzung Geltung beanspruchen. Aufgrund der umfassenden Verantwortung des Flugplatzleiters für die Sicherheit ist davon auszugehen, dass die Flughafenbetreiber für die Umsetzung der EU-Vorgaben direkt verantwortlich sind. Zum Nachweis des Konsums von Alkohol oder psychoaktiven Substanzen fehlt es den Flughafenbetreibern jedoch an einer gesetzlichen Ermächtigung, um Kontrollen auch gegen den Willen von Betroffenen durchzuführen und in diesem Rahmen erforderlichenfalls zwangsweise Eingriffe in die körperliche Integrität anzuordnen. Auch eine Regelung auf Stufe Betriebsreglement dürfte einen solchen Eingriff kaum abdecken. Eine Blutprobe ist beispielsweise nur möglich, wenn die oder der Betroffene einwilligt.

Vor diesem Hintergrund ergibt sich gesetzgeberischer Handlungsbedarf, der über den vorgelegten Entwurf hinausgeht. Im Folgenden unterbreiten wir Ihnen unseren Antrag.

Bemerkungen zu den Bestimmungen: (Alkohol-)Kontrollen

Die Übernahme der Verordnung (EU) Nr. 2018/1042 durch die Schweiz und demzufolge die Anpassung der gesetzlichen Grundlagen im Luftfahrtgesetz (LFG, SR 748.0) begrüssen wir ausdrücklich.

Durch die vorgeschlagene Änderung der Vorfeldinspektionsbestimmungen kann das BAZL neu bei Vorfeldkontrollen Flugbesatzungsmitglieder auch ohne Anzeichen von Angetrunkenheit einer stichprobenartigen Alkoholkontrolle unterziehen. Diese erweiterte Kompetenz erhöht die Sicherheit im konkreten Fall und entfaltet zudem eine präventive Wirkung. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Minderung des Sicherheitsrisikos geleistet, welches infolge einer Beeinträchtigung aufgrund von Alkoholkonsum durch Mitglieder der Flugbesatzung entstehen kann.

Einerseits vor dem Hintergrund des praktischen Handlungsbedarfs, andererseits im Hinblick auf die weiteren Vorschriften im europäischen Luftfahrtrecht, gehen die vorgeschlagenen Änderungen im LFG jedoch zu wenig weit. Es ergibt sich erweiterter gesetzgeberischer Handlungsbedarf in zweierlei Hinsicht:

1. Anlasslose Tests als Massnahme der Betriebsaufsicht

Wie eingangs erwähnt, ist die Sicherheit der Flugbetriebsprozesse nicht nur von der flugmedizinischen Tauglichkeit der Flugbesatzungsmitglieder, sondern auch vom Geisteszustand und Verhalten vieler anderer Personen (Personal für den Flugzeugunterhalt, Rettungsdienst, Feuerwehr etc.) abhängig. Zur Erfüllung der in Verordnung (EU) Nr. 139/2014 verankerten Pflicht, den Konsum von «Alkohol, psychoaktiven Substanzen und Medikamenten» einzuschränken, ist die Flugplatzleitung auf die Möglichkeit von Kontrollen dieser Personen angewiesen. Nur mit der Kompetenz, auch ohne vorliegenden Verdachtsfall einen Test anzuordnen, kann sie sicherstellen, dass die Grenzwerte in Bezug auf Alkohol und psychotrope Substanzen eingehalten werden. Diese Sicherstellung ist wesentlich, um mit geeigneten Massnahmen wie Platzverweisen die Betriebssicherheit zu gewährleisten. Primäres Ziel solcher Kontrollen sind aber nicht Sanktionierungen, sondern die präventive Wirkung mittels systematischer und stichprobenartiger Tests.

Demnach müssen auch die Flugplatzleiter – analog den Inspektorinnen und Inspektoren des BAZL im Rahmen der Vorfeldinspektionsprogramme – mit der Kompetenz ausgestattet sein, in Erfüllung ihrer Aufsichtspflichten und der Vorgaben aus dem europäischen Luftfahrtrecht jederzeit (und nicht nur im Verdachtsfall) einen Test anzuordnen. Dabei können die Flugplatzleiter das BAZL bei der Kontrolle der Flugbesatzungsmitglieder entlasten: Verordnung (EU) Nr. 2018/1042 sieht vor, dass Tests bei Flugbesatzungsmitgliedern auch ausserhalb der Vorfeldinspektionsprogramme und «durch andere befugte Bedienstete» vorgenommen werden können.

Der zu testende Personenkreis in Art. 100^{ter} Abs. 1 LFG ist demnach auszuweiten und das Kriterium der Anzeichen von Angetrunkenheit ist aufzuheben. Gleichzeitig wird in Art. 100^{ter} Abs. 2 LFG obsolet, dass eine Erstuntersuchung (Atemtest) einen Verdacht ergeben haben muss, bevor die Polizei beizuziehen ist. Auch die Unverzüglichkeit erübrigt sich somit. An der Zuständigkeit der Polizei für die Durchführung der Tests ändert sich dadurch nichts.

2. Tests nicht auf den Nachweis von Alkohol beschränken

Ebenfalls problematisch ist die in Art. 100^{ter} Abs. 3 E-LFG vorgesehene Beschränkung der anlasslosen Kontrolle auf Alkoholtests. In der Praxis zeigt sich, dass neben dem Konsum von Alkohol die Einnahme von Drogen oder Medikamenten genauso hohe Risiken für die Flugabfertigungs- und Flugbetriebsprozesse bergen. Umfassendere Tests würden dementsprechend die Sicherheit und die präventive Wirkung zusätzlich erhöhen. Art. 100^{ter} Abs. 1 LFG lässt richtigerweise offen, dass anhand «geeigneter Untersuchungen» auch auf Betäubungsmittel oder psychotrope Substanzen getestet wird. Der Randtitel zu Art. 100^{ter} LFG nimmt denn auch Bezug auf «Angetrunkenheit und dergleichen». Analog ist auch Absatz 3 zu ergänzen.

Entsprechende Vorgaben macht auch das europäische Luftfahrtrecht: Verordnung (EU) Nr. 139/2014 (Anhang 3, ADR.OR.C.045) bezieht sich auf «Alkohol, psychoaktiven Substanzen und Medikamente» und die Verordnung (EU) Nr. 2018/1042 überlässt es den Mitgliedstaaten, «zusätzliche Tests zum Nachweis anderer psychoaktiver Substanzen als Alkohol» durchzuführen. Konsequenterweise ist Art. 100^{ter} Abs. 4 LFG, wo auf die Bestimmungen der EU verwiesen wird, entsprechend zu ergänzen.

Die im erläuternden Bericht (S. 4) vorgebrachte Begründung, wonach die gegenwärtig in der Schweiz verfügbaren Testgeräte und -verfahren unzuverlässig wären, besticht nicht. Es liegt in der Rolle des Gesetzgebers, die Behörden oder die ermächtigten Organe vorausschauend mit den notwendigen Handlungsmöglichkeiten auszustatten, damit jederzeit eine sachgerechte Aufgabenerfüllung gewährleistet ist. Die Beurteilung der Tauglichkeit konkreter Testgeräte/-verfahren ist hingegen die Aufgabe der Behörden in Erfüllung der gesetzlichen Pflichten und erfordert einen laufenden Abgleich mit dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik.

Antrag: Art. 100^{ter} E-LFG ist wie folgt anzupassen:

Art. 100^{ter}

¹ Flugbesatzungsmitglieder und Personen, die auf Flugbetriebsflächen bzw. in zentralen Funktionen des Flugplatzbetriebs tätig sind, bei denen Anzeichen der können geeigneten Untersuchungen zum Nachweis von Angetrunkenheit oder des Einflusses von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen unterzogen werden.
~~vorliegen, sind geeigneten Untersuchungen zu unterziehen.~~

² Zur Anordnung der erforderlichen Massnahmen sind die Flugplatzleiter und die Organe der örtlich zuständigen Polizei befugt. Handeln die Flugplatzleiter, so haben sie, sofern eine erste Untersuchung einen Verdacht nach Absatz 1 bestätigt, ohne Verzug die Polizei beizuziehen.

³ Bei der Durchführung von Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen und deren Flugbesatzung kann das BAZL bei Flugbesatzungsmitgliedern jederzeit einen Alkoholttest oder einen Test zum Nachweis von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen anordnen. Die Durchführung der erforderlichen Massnahmen erfolgt durch die Polizei.

^{3bis} Die zuständigen Personen und Stellen nach den Absätzen 2 und 3 können eine Blutprobe anordnen.

⁴ Der Bundesrat regelt die Durchführung der Untersuchungen und Massnahmen nach den Absätzen 1, 3 und ^{3bis}. Er berücksichtigt dabei die Bestimmungen der Europäischen Union zur Angetrunkenheit und zum Einfluss von Betäubungsmitteln und psychotropen Substanzen, die gemäss dem Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr anwendbar sind. Ergänzend orientiert er sich an den Vorschriften über die Alkoholkontrolle und die anderen Massnahmen gegenüber den Strassenbenützern.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Stefan Tschudin
Chief Operation Officer



Prof. Dr. Stefan Vogel
Leiter Recht & Umwelt

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 28. September 2020

Vernehmlassung zur Teilrevision des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 (Luftfahrtgesetz, LFG) / Anlasslose Alkoholkontrollen und ärztliches Melderecht

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Sehr geehrte Damen und Herren

Die FMH dankt für den Einbezug in das Vernehmlassungsverfahren. Der FMH-Zentralvorstand nimmt wie folgt Stellung:

I. Ziel der Gesetzesänderung

In seinem erläuternden Bericht hält das UVEK fest, dass das Ziel der geplanten Revision des Luftfahrtgesetzes darin besteht, die Flugsicherheit zu verbessern, indem Sicherheitsrisiken vermindert werden, die durch den Alkoholkonsum und bestimmte gesundheitliche Beeinträchtigungen von Flugbesatzungsmitgliedern sowie Fluglotsen verursacht werden können. Dieses Ziel wird von der FMH ausdrücklich unterstützt. Auch die Einführung anlassloser Alkoholkontrollen und die Einführung eines ärztlichen Melderechts sind zu begrüßen. Die FMH fordert indessen, dass die vertiefte Überprüfung der psychischen Gesundheit des Flugpersonals als Teil der fliegerärztlichen Untersuchung zumindest auf Verordnungsstufe verbindlich vorgeschrieben werden muss.

II. Alkoholkontrollen

Die FMH hat keine Einwände gegen die Einführung anlassloser Alkoholkontrollen. Wenn sie in massvollem Umfang und, wie im Entwurf vorgesehen, ausschliesslich im Rahmen von Vorfeldinspektionen durchgeführt werden, stellen sie ein wirksames und die betroffenen Personen wenig belastendes Mittel zur Verbesserung der Flugsicherheit dar.

III. Ärztliches Melderecht

Die FMH unterstützt darüberhinausgehend die geplante Einführung eines ärztlichen Melderechts. Sie sieht es allerdings als unerlässlich an, eine regelmässige vertiefte Überprüfung der psychischen

Gesundheit des Flugpersonals verbindlich vorzuschreiben. Man sollte nicht aus den Augen verlieren, dass eine deutliche Verringerung der Sicherheitsrisiken neben der Einführung des Melderechts zusätzlich dadurch erreicht werden kann, dass klare Vorgaben für die fliegerärztlichen Untersuchungen definiert werden. So gibt es keine Bestimmungen auf Gesetzes- oder Verordnungsebene, die explizit die vertiefte Überprüfung der psychischen Gesundheit des Flugpersonals verbindlich vorschreibt. Die neue Regelung sollte um solche Bestimmungen ergänzt werden, wobei auch die Besonderheiten der Branche zu berücksichtigen sind. Der Schwerpunkt der Untersuchungen sollte nicht nur auf der Überprüfung der körperlichen Gesundheit liegen, sondern in gleichem Masse die vertiefte Untersuchung der psychischen Gesundheit des Flugpersonals beinhalten.

Freundliche Grüsse



Dr. med. Jürg Schlup



Dr. iur. Ursina Pally Hofmann



Fédération der Schweizer Psychologinnen und Psychologen
Fédération Suisse des Psychologues
Federazione Svizzera delle Psicologhe e degli Psicologi

Ansprechpartner: Dr. Muriel Brinkrolf
Direktnummer: +41 31 388 88 41
muriel.brinkrolf @fsp.psychologie.ch

Bern, 30. September 2020

Elektronischer Versand
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Stellungnahme der FSP zur Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Die FSP bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme zur Änderung des Luftfahrtgesetzes. Wir nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Die Änderung des Luftfahrtgesetzes zielt darauf ab, die Luftfahrtsicherheit zu erhöhen. Dafür soll einerseits die Möglichkeit geschaffen werden, anlasslose Alkoholtests bei den Flugbesatzungsmitgliedern durchzuführen. Andererseits sollen Ärztinnen und Ärzte, Psychologinnen und Psychologen sowie deren Hilfspersonen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt Bazl melden können, wenn bei Flugbesatzungsmitgliedern sowie Fluglotsinnen und Fluglotsen Verdacht besteht, dass sie aufgrund gesundheitlicher Beeinträchtigungen die Luftfahrtsicherheit gefährden. Heute müssen sich Fachpersonen zuerst durch die zuständige kantonale Behörde (in der Regel durch die Gesundheitsdirektion) von der Schweigepflicht entbinden lassen, um eine entsprechende Meldung tätigen zu können.

Die FSP lehnt die Einführung eines erleichterten Meldeverfahrens für Ärztinnen und Ärzte, Psychologinnen und Psychologen sowie deren Hilfspersonen im Luftfahrtgesetz ab. Bei Umsetzung der vorgeschlagenen Änderung besteht die Gefahr, dass sich Flugbesatzungsmitglieder sowie Fluglotsinnen und Fluglotsen künftig bei Vorliegen gesundheitlicher Beeinträchtigungen an keine Fachperson mehr wenden werden, was ein grosses Risiko für die Luftfahrtsicherheit bedeutet. Ausserdem spielt in der Psychotherapie das Vertrauensverhältnis eine massgebliche Rolle für den Therapieerfolg und darf darum keinesfalls ausgehebelt werden. Bereits heute haben Gesundheitsfachpersonen bei Vorliegen wichtiger Gründe die Möglichkeit, sich durch die zuständige kantonale Behörde von der Schweigepflicht entbinden zu lassen und entscheidende Hinweise für die Luftfahrtsicherheit zu melden. Die Berufsordnung hält fest, dass FSP Mitglieder eine professionelle Verantwortung gegenüber ihren Klientinnen und Klienten, ihren Patientinnen und Patienten, ihren Kolleginnen und Kollegen sowie gegenüber der Gesellschaft tragen. Psychologinnen und Psychologen tragen die Verantwortung, den administrativen Aufwand für die Entbindung von der Schweigepflicht auf sich zu nehmen, wenn es die Situation erfordert.

Die Wahl der vom Melderecht betroffenen Berufsgruppen scheint ausserdem willkürlich. Neben Pilotinnen und Piloten soll das Melderecht für das gesamte Kabinenpersonal sowie für Fluglotsinnen und Fluglotsen gelten. Auch ausserhalb der Luftfahrt gibt es diverse Berufsgruppen, die für die Sicherheit anderer Menschen eine hohe Verantwortung tragen, beispielsweise das Zugpersonal, Chirurgeninnen und Chirurgen oder Pflegefachpersonen.

Die FSP setzt sich für den Abbau von Hürden bei der Behandlung von psychisch erkrankten Menschen ein. Mit der Einführung eines erleichterten Meldeverfahrens im Luftfahrtgesetz entsteht jedoch für das Kabinenpersonal sowie für Fluglotsinnen und Fluglotsen eine neue Hürde, bei Bedarf psychologische Unterstützung durch Fachpersonen in Anspruch zu nehmen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Argumente und stehen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Yvik Adler
Co-Präsidentin FSP



Stephan Wenger
Co-Präsident FSP

Bundesamt für Zivilluftfahrt
(BAZL)
Frau Esther Jutzeler
Esther.jutzeler@bazl.admin.ch

5-1-1 / GR

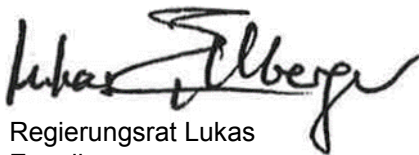
Bern, 10. August 2020

Änderung des Luftfahrtgesetzes: Stellungnahme GDK

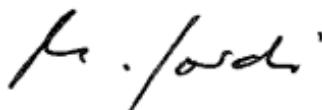
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Konferenz der kantonalen Gesundheitsdirektorinnen und -direktoren (GDK) befürwortet in Übereinstimmung mit dem Vorstand der Vereinigung der Kantonsärztinnen und Kantonsärzte (VKS) die vorgeschlagenen Änderungen zum Bundesgesetz über die Luftfahrt. Insbesondere ist die GDK einverstanden, dass Ärztinnen und Ärzten, die nicht für das BAZL als Flugmedizinerinnen bzw. -mediziner tätig sind, Psychologinnen und Psychologen sowie deren Hilfspersonal bei Zweifeln an der Tauglichkeit zur Ausübung der Tätigkeit von Flugbesatzungsmitgliedern oder Fluglotsinnen bzw. Fluglotsen aufgrund körperlicher oder psychischer Krankheiten, Gebrechen oder Sucht ein Melderecht eingeräumt wird, ohne dass sie sich vorgängig von der zuständigen kantonalen Stelle von der Pflicht zur Wahrung des Berufsgeheimnisses entbinden lassen müssen. Die GDK ist der Ansicht, dass im überwiegenden Interesse der öffentlichen Sicherheit mindestens der Wegfall dieser administrativen Hürde gerechtfertigt ist, zumal das Strassenverkehrsgesetz und die Waffengesetzgebung bereits heute entsprechende Regelungen vorsehen.

Freundliche Grüsse

The signature of Lukas Engelberger is written in black ink. It is a cursive signature that reads 'Lukas Engelberger'.

Regierungsrat Lukas
Engelberger
Präsident GDK

The signature of Michael Jordi is written in black ink. It is a cursive signature that reads 'Michael Jordi'.

Michael Jordi
Generalsekretär

Kopie:

- Mitglieder der GDK
- Schweizerische Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD)

An das Bundesamt für Zivilluftfahrt

Vernehmlassung Luftfahrtgesetz

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir, die Gewerkschaft des schweizerischen Kabinenpersonals kapers, möchten nachfolgend zu der Revision des Luftfahrtgesetzes Stellung beziehen. Gleichzeitig möchten wir unser Bedauern zum Ausdruck bringen, dass wir als grösste Branchengewerkschaft nicht in die Vernehmlassung einbezogen worden sind.

I. Grundsätzliches

Mit vorliegender Teilrevision des Bundesgesetzes über die Luftfahrt von 21.12.1948 (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0) sollen neue regulatorische Vorgaben der EU ins Schweizer Recht transferiert werden.

Der Schwerpunkt liegt darin, dass ärztliches Personal, welches nota bene nicht vom BAZL bezeichnet und beaufsichtigt wird, sowie Psycholog*innen und sogar Hilfspersonen die bei Zweifeln an der Tauglichkeit eines Flugbesatzungsmitglieds oder von Fluglotsenpersonal von ihrer Schweigepflicht entbunden werden, die Möglichkeit haben, dem BAZL Meldung zu erstatten. Weiter soll die Durchführung anlassloser Alkoholkontrollen von Flugbesatzungsmitgliedern möglich werden sowie die Mitteilung der Resultate in eine zentrale EU-Datenbank.

Wir sind grundsätzlich gegen untaugliche und unverhältnismässige Anpassungen, insbesondere die vorliegende Meldebestimmung für Gesundheitspersonal, da wir dadurch keine Verbesserung der Flugsicherheit erkennen können. Im Gegenteil: mit der Einführung einer allgemeinen Kultur der Denunziation könnten Mitarbeitende der Flugindustrie, die bereits mit der Covid19-Krise stark unter Druck stehen, noch mehr Angst haben, professionelle ärztliche bzw. psychologische Hilfe einzuholen. Dies in einer Zeit, in welcher die psychosozialen Risiken in der Branche aufgrund von Spardruck und Restrukturierungen und erhöhtem Arbeitsdruck bereits ein besorgniserregendes Niveau erreicht haben.

Diese Vorlage setzt vielmehr auf repressiv wirkende Massnahmen gegen den einzelnen Arbeitnehmenden und weist keine Verantwortung den Arbeitgeberinnen zu, die für die psychische Gesundheit und die entsprechenden Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmenden zu sorgen haben. Dies ist ein systemisches Manko der Vorlage.

Wir schlagen deshalb vor, einen Runden Tisch mit den betroffenen Arbeitnehmerverbänden durchzuführen sowie mit den spezialisierten FMH-Gesellschaften, insbesondere der FMH-Gesellschaft für Arbeitsmedizin SGARM sowie der FMH-Expert*innen für Flugmedizin.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen des LFG

Art. 100 Abs. 4

Es ist fragwürdig und sogar kontraproduktiv, wenn ärztliches Personal, Psycholog*innen oder medizinische Hilfspersonen von ihrer Schweigepflicht entbunden werden. Dies kann dazu beitragen, dass Vertrauen zwischen ärztlichem Personal und den Patient*innen verloren geht und das Flugpersonal keine Behandlungen oder Gespräche mehr sucht. Somit besteht das Risiko, dass allfällige sicherheitsrelevante gesundheitliche Beeinträchtigungen gar nicht mehr diagnostiziert werden können bzw. die Gesundheit des Flugpersonals sich allgemein verschlechtern kann, aus Angst vor (privaten) Konsultationen mit Gesundheitsfachpersonen.

Besonders stossend ist die Verwendung des Begriffs der «Hilfspersonen». Dieser sollte auf jeden Fall ganz gestrichen werden. Es darf nämlich nicht sein, dass eine «Hilfsperson» z.B. eine Assistent*in einer Psychologin, ein*e MPA oder weitere nicht-medizinisch ausgebildete Personen meldebefugt sein sollen.

Ganz grundsätzlich fragwürdig ist in diesem Bereich die Nicht-Unterscheidung in der Behandlung von Pilot*innen, Lotsenpersonal und Kabinenpersonal. Dies widerspricht dem Grundsatz von Art. 8 BV, Ungleiches nach Massgabe seiner Ungleichheit ungleich zu behandeln.

Es ist evident, dass, obwohl alle drei Berufsgattungen jeweils eine hohe Verantwortung tragen, das Schadenspotential zwischen Pilot*innen, Lotsenpersonal und Kabinenpersonal völlig unterschiedlich ist. Besonders bei Kabinenpersonal ist die Gefahr, dass diese aufgrund einer gesundheitlichen Beeinträchtigung ein Sicherheitsrisiko für eine Flugreise darstellen, gering.

Aus den oben gemachten Ausführungen ergibt sich, dass für diese Berufsgattungen unter anderem darauf verzichtet werden soll, das medizinische Personal von seiner Schweigepflicht zu entbinden.

Vielmehr sind unter Einbezug der Fachgewerkschaften und der FMH Lösungen im Rahmen eines Runden Tisches Lösungen zu erarbeiten, welche Arbeitnehmende in ihrer psychosozialen Gesundheit schützen und die Arbeitgeberinnen vermehrt in die Pflicht nehmen. Die Verantwortung für die Gesundheit des Arbeitnehmenden liegt gemäss ArG bei der Arbeitgeberin; diejenige der Passagiere beim Unternehmen, das wiederum identisch ist mit der Arbeitgeberin.

Die vorliegende Revision macht dagegen genau das Umgekehrte und ist deshalb systemisch inkorrekt: die Verantwortung für Gesundheit und Arbeitssicherheit lastet alleine auf den Arbeitnehmenden und konkretisiert sich in Pflichten und der Beschneidung von Rechten für die Angestellten.

Vielmehr wären Lösungen zu suchen, die mit unabhängigen betriebsärztlichen Modellen arbeiten. Weiter sind die Arbeitsplatzkontrollen in Sachen Einhaltung ArG- und UVG-Bestimmungen in der Flugindustrie zu verstärken – hier sind die zuständigen Behörden in der Pflicht.

Art. 100ter Abs. 1 zweiter Satz 3, 3 bis und 4

Abzuwägen ist zwischen den persönlichkeits- und datenschutzrechtlichen Interessen der Flugbesatzungsmitglieder einerseits und dem öffentlichen Interesse an der Minderung des Sicherheitsrisikos andererseits, welches infolge einer Beeinträchtigung durch Alkoholkonsum bei Mitgliedern der Flugbesatzung entstehen kann.

Die Resultate von Vorfeldinspektionen werden in der zentralisierten SAFA Datenbank der EU erfasst. Die Alkoholkontrollergebnisse werden dabei ebenfalls in die Datenbank eingespeist. Diese Resultate enthalten jedoch weder personenbezogene Daten der jeweiligen Besatzungsmitglieder noch die Alkoholverwerte. Sie sind der EU zum Schutz der Daten der betroffenen Person anonymisiert zu übermitteln. Die entsprechenden Grundlagen sind in der Verordnung (EU) Nr. 2018/1042 enthalten.

Mit der beabsichtigten Neuregelung werden neu die notwendigen rechtlichen Grundlagen für die Übermittlung besonders schützenswerter Daten der betroffenen Flugbesatzungsmitglieder an das BAZL geschaffen. Hier bestehen aber noch ungeklärte Probleme:

- Mit der vorliegenden Gesetzesgrundlage wird unseres Erachtens nicht abschliessend geklärt, wer entscheidet, was die Konsequenzen eines solchen Tests sind (sofern dieser positiv ausfällt). Wobei auch hier dem Verhältnismässigkeitsprinzip speziell Rechnung zu tragen ist z.B. beim Kabinenpersonal im Vergleich zu Pilot*innen und Fluglotsenpersonal. Die Konsequenzen bei Vorliegen z.B. tiefer Alkoholwerte dürfen nicht die gleichen sein.
- Wie die Daten dieser Tests transferiert werden. Die Problematik des Datenschutzes sollte unseres Erachtens besser geklärt werden und dies im Sinne eines strengen Datenschutzes zugunsten der Arbeitnehmenden.

Zum Schutz der betroffenen Arbeitnehmenden sollte darauf hingearbeitet werden, dass verbesserte und ergänzende Massnahmen zur Prävention und Früherkennung von Alkoholproblemen bei Flugbesatzungsmitgliedern sowie die entsprechende Betreuung der betreffenden Arbeitnehmer*innen in Begleitung der geplanten Gesetzesänderung ebenfalls Berücksichtigung finden und in die Wege geleitet werden. Auch dies ist in Zusammenarbeit mit den Branchen-Gewerkschaften zu erarbeiten, wofür der bereits erwähnte Runde Tisch dienen würde.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Der Vorstand der kapers

Dr. phil. Sandrine Nikolić-Fuss
Präsidentin

Tiziana Quaglia
Geschäftsführerin



KONFERENZ DER KANTONALEN POLIZEIKOMMANDANTEN

Der Präsident

Per E-Mail an

ester.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 21. August 2020

Änderung des Luftfahrtgesetzes; Vernehmlassung der KKPKS

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 5. Juni 2020 das UVEK beauftragt, u.a. bei den Kantonen und den interessierten Kreisen zur Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG) ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

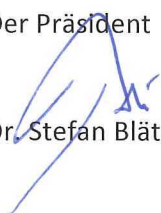
Die Konferenz der Kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz KKPKS dankt für die Möglichkeit, sich zur rubrizierten Revision des Luftfahrtgesetzes äussern zu dürfen und nimmt wie folgt Stellung:

Mit der Vorlage soll – die Polizei betreffend - im Rahmen der Vorfeldinspektionen die Möglichkeit geschaffen werden, anlassfreie Alkoholkontrollen bei Flugbesatzungsmitgliedern durchzuführen.

Die angestrebten Anpassungen des Luftfahrtgesetzes sind zu begrüßen, insbesondere die neue Regelung zur verdachtsunabhängigen Feststellung der Flugfähigkeit von Besatzungsmitgliedern durch das BAZL und die örtlich zuständigen Polizeikörper. Was sich im Strassenverkehr als präventive Massnahme seit Jahrzehnten bewährt, trägt auch im Luftverkehr zur Sicherheit bei.

Freundliche Grüsse

Der Präsident


Dr. Stefan Blättler

Kopie an:

- Mitglieder der KKPKS

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie
et de la communication
Berne

Par e-mail à
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Berne, le 19 août 2020

Modification de la loi sur l'aviation

Réponse de l'association Médecins de famille et de l'enfance Suisse (mfe)

Madame la Présidente de la Confédération,
Mesdames et Messieurs,

Nous vous remercions de nous offrir l'opportunité de participer à la consultation relative à l'objet susmentionné. mfe - Médecins de famille et de l'enfance Suisse représente les intérêts professionnels des médecins de famille et de l'enfance au niveau national. En tant que professionnels de la santé, les médecins de famille sont concernés par cet objet et font part de leur position.

La modification législative dont il est question dans ce projet s'articule autour de deux aspects: Premièrement, il s'agit de mettre en place des contrôles d'alcoolémie aléatoires aux membres de l'équipage en remplacement aux tests actuellement effectués en cas de suspicion. Deuxièmement, les médecins et psychologues ayant détecté chez leur patient-e des éléments incompatibles avec l'exercice de leur activité hors des intervalles réguliers des examens effectués par le médecins conseils seront habilités, sur base volontaire, de le déclarer à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).

Appréciation générale

Les médecins de famille sont sensibilisés à la question de l'aptitude membres de l'équipage de conduite et des contrôleurs de la circulation aérienne. Dans le domaine de la médecine du trafic, les médecins de famille évaluent déjà l'aptitude à la conduite des personnes concernées. Aux yeux de mfe, il est donc cohérent que les médecins et psychologues puissent, au moyen d'une procédure de notification simplifiée, signaler des problèmes de santé susceptibles d'affecter la sécurité aérienne. Selon la procédure en vigueur actuellement, le médecin doit adresser une demande à l'autorités cantonale compétente afin d'être libéré de l'obligation de secret médical – il s'agit d'une procédure compliquée. mfe salue donc la proposition pragmatique présentée dans ce projet de loi.

Déclaration sur base volontaire

mfe souhaite saluer l'option retenue de déclarations sur une base volontaire. Pour les médecins de famille, le caractère volontaire de cette déclaration est essentiel. mfe n'aurait pas pu soutenir une déclaration obligatoire, contraire à la déontologie du corps médical.

Contrôles d'alcoolémie aléatoires

La mise en place de contrôles d'alcoolémie aléatoires des membres d'équipage à défaut de tests uniquement en cas de suspicion semble être proportionnée, dès lors où la sécurité aérienne est en jeu. mfe apporte donc son soutien à cette modification.

Nous vous remercions de votre attention et vous prions de recevoir, Madame la Présidente de la Confédération, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.



Philippe Luchsinger
Président de l'association Médecins
de famille et de l'enfance Suisse

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

26. August 2020

Änderung des Luftfahrtgesetzes, Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, sich zu den Änderungen des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG) (anlasslose Alkoholkontrollen, erleichtertes ärztliches Melderecht) zu äussern. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit und nimmt gerne wie folgt Stellung.

1. Allgemeines

Der Regierungsrat befürwortet die Stossrichtung der Änderung. Besonders positiv hervorzuheben ist die Umsetzung regulatorischer Vorgaben der Europäischen Union (EU).

2. Anlasslose Alkoholkontrollen

Die Durchführung von Vorfeldkontrollen wird als sinnvoll erachtet. Der Regierungsrat erachtet es zudem als angezeigt, die präventiven Kontrollen auf Betäubungsmittel und psychotrope Substanzen (beispielsweise Drogen, Aufputsch-, Beruhigungs- und Schlafmittel; vgl. Art. 90^{bis} LFG) auszudehnen.

3. Erleichtertes ärztliches Melderecht

Nach Auffassung des Regierungsrats ist die Einführung eines erleichterten Meldeverfahrens sinnvoll, ja geboten. Allerdings sollte auf die "Kann-Formulierung" verzichtet werden und der Marginalie entsprechend auch im Erlasstext selber zum Ausdruck kommen, dass es sich um eine Pflicht der Normadressaten handelt.

Insbesondere wird die gesetzliche Regelung zur Entbindung von der Schweigepflicht unterstützt. Damit erübrigen sich entsprechende Entbindungsverfahren in den Kantonen. Auch das Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) sieht in Art. 15d Abs. 3 für den Strassenverkehr eine gesetzliche Entbindung und ein Melderecht der Ärztinnen und Ärzte gegenüber der Kantonsärztin und dem Strassenverkehrsamt vor. Umso mehr macht dies auch für den Luftverkehr mit dem erheblich grösseren Schadenspotenzial Sinn.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Markus Dieth
Landammann

Vincenza Trivigno
Staatsschreiberin

Kopie

- esther.jutzeler@bazl.admin.ch



Regierungsrat, 9102 Herisau

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
3003 Bern

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 13. August 2020

Eidg. Vernehmlassung; Änderung des Luftfahrtgesetzes; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 unterbreitet das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Entwurf für eine Teilrevision des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0) bis zum 1. Oktober 2020 zur Vernehmlassung.

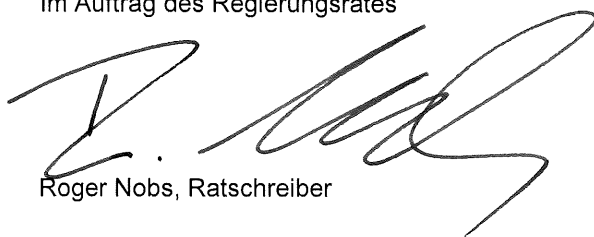
Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat des Kantons Appenzell Ausserrhoden unterstützt die beantragten Änderungen des Luftfahrtgesetzes. Der Regierungsrat begrüsst insbesondere, dass die Gesetzesänderungen als Kann-Formulierung ausgestaltet sind und aus den Materialien unmissverständlich hervorgeht, dass mit dieser gesetzlichen Grundlage ein Verfahren um Entbindung vom Berufsgeheimnis in diesen Fällen obsolet wird.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates



Roger Nobs, Ratschreiber



KANTON
APPENZEL INNERRHODEN

Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Appenzell, 1. Oktober 2020

Änderung des Luftfahrtgesetzes Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Änderung des Luftfahrtgesetzes zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie begrüsst die Vorlage im Grundsatz.

Gemäss Vorschlag des Bundesrats sollen behandelnde Ärztinnen und Ärzte sowie Psychologinnen und Psychologen und deren Hilfspersonen ein erleichtertes Melderecht erhalten, wenn sie sicherheitsrelevante gesundheitliche Beeinträchtigungen bei Flugbesatzungsmitgliedern oder Fluglotsinnen und Fluglotsen feststellen. Insbesondere neue oder akut auftretende Krankheiten können bei den üblichen ärztlichen Kontrollen nicht unmittelbar festgestellt werden. Aufgrund des sehr grossen Schadenpotentials soll im Gesetz nicht nur ein Melderecht, sondern eine Meldepflicht statuiert werden.

Daher stellen wir folgenden Antrag:

Art. 100 Abs. 4 LFG:
«Haben Ärzte, ..., so *müssen* sie dem BAZL Meldung machen.»

Ansonsten haben wir keine weiteren Bemerkungen und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Liestal, 25. August 2020
VGD/GS/LUT

Änderung des Luftfahrtgesetzes, Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 haben Sie uns eingeladen, zur Änderung des Luftfahrtgesetzes Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen.

Wir begrüssen die Bestrebungen, anlassfreie Alkoholkontrollen bei Flugbesatzungsmitgliedern durchführen zu können. Ebenso unterstützen wir, dass Ärztinnen und Ärzte, Psychologinnen und Psychologen sowie deren Hilfspersonen bei Zweifeln an der Tauglichkeit eines Flugbesatzungsmitglieds oder einer Fluglotsin bzw. eines Fluglotsen von ihrer Schweigepflicht entbunden sein sollen und somit die Möglichkeit haben, Meldung zu erstatten.

Mit den vorliegenden Ausführungen sind wir daher einverstanden und haben nichts anzufügen.

Hochachtungsvoll



Dr. Anton Lauber
Regierungspräsident



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 80 54
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

Esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Basel, 23. September 2020

Regierungsratsbeschluss vom 22. September 2020

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für das Schreiben vom 5. Juni 2020 der Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation mit der Einladung zu einer Änderung des Luftfahrtgesetzes Stellung zu nehmen.

Gerne teilen wir Ihnen mit, dass der Kanton Basel-Stadt auf eine vertiefte Stellungnahme verzichtet. Insgesamt sehen wir keine Gründe, die gegen die vorgesehenen Änderungen sprechen.

Freundliche Grüsse

Elisabeth Ackermann
Präsidentin

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Ihr Zeichen:

26. August 2020

Unser Zeichen: 2020.BVD.3606

RRB Nr.: 955/2020

Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion

Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Vernehmlassung des Bundes: Änderung des Luftfahrtgesetzes. Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu den Änderungen des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0) Stellung zu nehmen. Gerne äussert sich der Regierungsrat des Kantons Bern wie folgt.

1. Grundsätzliches

Der Regierungsrat anerkennt den Anpassungsbedarf des Luftfahrtgesetzes an die EU-Verordnung Nr. 2018/1042. So sollen künftig bei Mitgliedern der Flugbesatzung anlassfrei Alkoholkontrollen durchgeführt werden dürfen. Obwohl bereits heute gemäss Artikel 100^{ter} Absatz 1 LFG Personen aufgrund eines Verdachts auf Angetrunkenheit oder Einfluss von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen untersucht werden dürfen, unterstützt der Kanton Bern die nun vorliegende Ergänzung dahingehend, dass künftig stichprobenartige und anlasslose Kontrollen durchgeführt werden können. Dies erhöht die Sicherheit des Flugbetriebs.

Auch die Einführung eines vereinfachten Meldeverfahrens unterstützt der Regierungsrat, sodass künftig auch Ärztinnen und Ärzte sowie Psychologinnen und Psychologen, die nicht für das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL als Flugmediziner/-innen tätig sind, bei sicherheitsrelevanten gesundheitlichen Beeinträchtigungen von Flugbesatzungsmitgliedern sowie Fluglotsinnen und Fluglotsen zeitnah Meldung erstatten können. Es ist aus Sicherheitsüberlegungen sinnvoll, in diesem Ausnahmebereich auf die ärztliche Schweigepflicht zu verzichten. Die Meldung ans BAZL soll gemäss erläuterndem Bericht auf freiwilliger Basis erfolgen, also keine Meldepflicht eingeführt werden. Damit bleibt u.a. die zentrale Vertrauensbasis zwischen medizinischem Personal und den Patienten erhalten. Entsprechende Hinweise eines Patienten werden so weniger oder nicht verschwiegen und geeignete Therapien sind teilweise überhaupt erst mög-

lich. Dennoch ist es wichtig, dass Meldungen gegenüber dem BAZL erfolgen dürfen, was mit dem vereinfachten Verfahren ermöglicht wird. Daneben hat das medizinische Personal – Ärztinnen und Ärzte, Psychologinnen und Psychologen sowie deren Hilfspersonen – unseres Erachtens eine gesellschaftliche Verantwortung wahrzunehmen und deshalb festgestellte, sicherheitsrelevante Krankheiten frühestmöglich dem BAZL zu melden. Einer potenziellen Gefährdung im Flugbetrieb muss also auch rechtzeitig entgegengewirkt werden.

2. Anträge

2.1 Psychoaktive Substanzen

Der Bundesrat hält im erläuternden Bericht fest, dass gemäss den neuen Vorgaben der EU die Staaten anlasslose Kontrollen im Rahmen der Vorfeldinspektionen auch im Hinblick auf den Konsum von psychoaktiven Substanzen durchführen dürfen. In der Schweiz werde vorläufig von einer solchen Kontrollmöglichkeit abgesehen, wegen heute noch eher unzuverlässigen Testgeräten und -verfahren.

Gerade der Urinvortest ist hinsichtlich eines stattgefundenen Drogenkonsums bereits heute sehr zuverlässig, wenn er auch für sich alleine keine direkte Schlussfolgerung auf die Fahrfähigkeit zulässt. Im Kanton Bern werden solche Vortests bereits bei Kontrollen des Strassenverkehrs eingesetzt. Erhärtet sich aufgrund des Tests und der polizeilichen Beobachtungen bzw. Feststellungen vor Ort der Verdacht auf Fahrunfähigkeit, wird auf Anordnung der Staatsanwaltschaft eine Blut- und Urinprobe abgenommen. Die Proben werden anschliessend durch das Institut für Rechtsmedizin (IRM) der Universität Bern analysiert. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden von den Gerichten anerkannt und gelten als verlässlich. Die Annahme im Bericht, die verfügbaren Testverfahren seien nicht zuverlässig, muss deshalb relativiert werden.

Aus Sicht des Kantons Bern soll bereits heute rechtlich die Möglichkeit geschaffen werden, dass Drogentests ebenfalls anlasslos durchgeführt werden dürfen, sofern Verfahren und Testgeräte eine ausreichende Zuverlässigkeit versprechen. Für eine solche Verschärfung sprechen erstens eine bessere Angleichung des schweizerischen Rechts an die bestehende EU-Verordnung, zweitens die stetigen technischen Entwicklungen der Drogenschnelltests hin zu immer zuverlässigeren Produkten sowie drittens die Sicherheitsrelevanz.

Deshalb beantragt der Kanton Bern auch bezüglich der anlasslosen Kontrollen hinsichtlich des Konsums von psychoaktiven Substanzen eine Angleichung an das EU-Recht und die Schaffung einer entsprechenden Rechtsgrundlage.

2.2 Blutgrenzwert

Gerne weisen wir ferner darauf hin, dass im Vernehmlassungsentwurf von einer maximalen Blutalkoholkonzentration von «0.2 g/L» ausgegangen wird (vgl. erläuternder Bericht, Seite 7). Die Schweizerische Bundesanwaltschaft hat in Anlehnung an die EU-OPS 1.085 (Pflichten der Besatzung) entschieden, den Blutgrenzwert von mehr als 0.2 Gew. ‰ (0.1 mg/l) für alle Flugbesatzungsmitglieder anzuwenden. Wir beantragen deshalb, den Grenzwert entsprechend der geltenden Rechtspraxis zu berücksichtigen.

2.3 Datenschutz

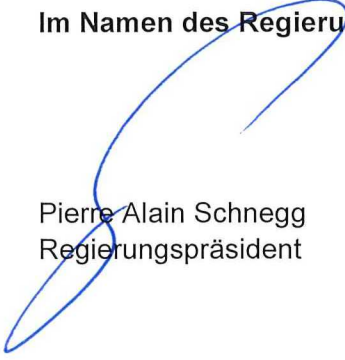
Die «European Union Aviation Safety Agency» (EASA) legt den zuständigen nationalen Behörden eine Liste von Betreibern vor, bei denen aufgrund einer Risikobewertung prioritär Alkoholtests durchzuführen sind (siehe erläuternder Bericht, S. 3ff). In diesem Zusammenhang unterstützt der Regierungsrat Ihre Ausführungen, wonach die Kontrollen durch die Inspektorinnen und Inspektoren des BAZL in Zusammenarbeit mit den kantonalen Polizeistellen nach dem Prinzip der Nicht-Diskriminierung zu erfolgen haben; also unabhängig von Nationalität, Registration, Ausgangspunkt oder Destination.

Im Rahmen der Kontrolltätigkeiten und im Besonderen im Zusammenhang mit dem erwähnten Datenaustausch erachtet der Kanton Bern die Sicherstellung des Datenschutzes als ein zusätzliches, zentrales Anliegen, dem höchste Aufmerksamkeit zu schenken ist. Denn eine Risikobeurteilung kann heikle Informationen beinhalten, die nur ausgewählten Kreisen zugänglich gemacht werden dürfen. Beispielsweise kann die Verbreitung eines Verdachts zu einem wirtschaftlichen Nachteil für ein Unternehmen oder für eine Privatperson führen, selbst wenn sich ursprüngliche Bedenken später durch die Kontrolltätigkeiten nicht bestätigen.

Wir beantragen deshalb eine Ergänzung, wonach auch der Datenschutz bei den Kontrollen sowie dem Datenaustausch zwischen der EASA und den nationalen Behörden gewährleistet bleiben muss.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates



Pierre Alain Schnegg
Regierungspräsident



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Elektronisch (als Word- und PDF-Dokument) an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Courriel : esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Fribourg, le 22 septembre 2020

Modification de la loi sur l'aviation

Madame la Présidente de la Confédération,

Par courrier du 5 juin 2020, vous nous avez consultés sur l'objet cité en titre, et nous vous en remercions.

Nous avons l'avantage de vous informer que ce projet n'appelle aucune remarque de notre part et que nous l'approuvons sans réserve.

En vous remerciant une nouvelle fois de nous avoir consultés, nous vous prions de croire, Madame la Présidente de la Confédération, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Anne-Claude Demierre, Présidente



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat



Le Conseil d'Etat

4220-2020

Département fédéral
de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication
(DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Présidente de la Confédération
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Concerne : modification de la loi sur l'aviation : ouverture de la procédure de consultation

Madame la Présidente,

Nous nous référons à votre courrier du 5 juin 2020 adressé aux gouvernements cantonaux, concernant la consultation visée en titre.

Notre Conseil est favorable à la modification de la loi fédérale sur l'aviation projetée. Il relève néanmoins que l'interdiction de consommer de l'alcool ou d'autres substances pouvant entraîner une altération de la capacité de discernement devrait concerner toutes les personnes au bénéfice d'une carte d'identité aéroportuaire actives sur la plateforme et conduisant un véhicule à moteur, de même que les personnes chargées de réguler la circulation au sol, et non pas seulement le personnel d'équipage, afin d'assurer une sécurité optimale.

Par ailleurs, une erreur de plume semble s'être glissée à l'article 100. Il s'agit en effet comme l'annonce la note en italique une modification de l'alinéa 4, alors qu'il est indiqué "" en début de texte.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière

Michèle Fighetti

Le président :

Antonio Hodgers

Bau und Umwelt
Kirchstrasse 2
8750 Glarus

Per E-Mail
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Glarus, 24. September 2020
Unsere Ref: 2020-188

Vernehmlassung i. S. Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie gaben uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

1. Allgemeine Bemerkungen

Die Einführung von erweiterten Möglichkeiten zur Feststellung des körperlichen und psychischen Zustandes von Besatzungsmitgliedern und Fluglotsen wird begrüsst, da die persönliche Verfassung ein entscheidender Faktor für die Flugsicherheit darstellt.

2. Strafbestimmung und Gerichtsbarkeit (Art. 90^{bis})

Im Rahmen der Vorlage sollte die Gelegenheit ergriffen werden, die Strafbestimmung von Art. 90^{bis} Bst. b bestimmter zu formulieren, indem klargestellt wird, dass nur Flugbesatzungsmitglieder als Täter in Frage kommen. Aufgrund der Spezialität der Materie und der ansonsten bestehenden Bundesstraferichtbarkeit drängt sich sodann auf, die Taten nach Art. 90^{bis} einheitlich der Bundesstraferichtbarkeit zu unterwerfen, unabhängig davon ob die Tat an Bord oder ausserhalb eines Luftfahrzeuges begangen wird. Ansonsten liesse sich durch den Ort der Kontrolltätigkeit die Gerichtsbarkeit bestimmen, was abzulehnen ist.

3. Medizinische Feststellungen (Art. 100)

Die Freiwilligkeit der Meldung von medizinischen Feststellungen beim Flugpersonal durch den Arzt scheint uns grosszügig.

4. Feststellung der Angetrunkenheit (LFG Art. 100^{ter})

Die BAZL-Inspektoren haben die Alkoholkontrollen selber durchzuführen. Erst bei positivem Alkoholvortest soll die Polizei für die weiteren technischen Massnahmen benachrichtigt werden (Durchführung beweisrechtliche Atemalkoholmessung bzw. Blut- und Urinprobe). Die strafrechtliche Bearbeitung hat ebenfalls durch die Kontrollorgane des BAZL zu erfolgen (Einvernahme, Verzeigungsrapport). Die Ostschweizer Kantone, inkl. Zürich wenden bei Strassenverkehrskontrollen seit 2017 erfolgreich die Methode «Verify» an. Damit kann die

kontrollierte Person gesamtheitlich beurteilt werden. Faktoren wie Psyche, Müdigkeit, Medikamenten- und Drogeneinfluss werden berücksichtigt. Wir würden eine nähere Auseinandersetzung mit dieser Kontrollmethode im Rahmen der Vorlage begrüßen.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

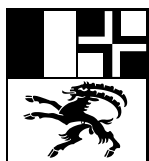
Freundliche Grüsse



Kaspar Becker
Regierungsrat

Kopie an:

- Departement Finanzen und Gesundheit
- Departement Sicherheit und Justiz



Sitzung vom

22. September 2020

Mitgeteilt den

23. September 2020

Protokoll Nr.

804/2020

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per Mail: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Änderung des Eidgenössischen Luftfahrtgesetzes; Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 wurde dem Kanton Graubünden von Ihrem Departement die Möglichkeit eingeräumt, sich zur Revision des Eidgenössischen Luftfahrtgesetzes (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748) vernehmen zu lassen.

Mit der Vorlage soll einerseits im Rahmen der Vorfeldinspektionen die Möglichkeit geschaffen werden, anlassfreie Alkoholkontrollen bei Flugbesatzungsmitgliedern durchzuführen (unter Beizug der kantonalen Polizeibehörden). Andererseits sollen Ärztinnen und Ärzte, welche nicht vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) bezeichnet und beaufsichtigt werden, sowie Psychologinnen und Psychologen und deren Hilfspersonen bei Zweifeln an der Tauglichkeit eines Flugbesatzungsmitglieds oder einer Fluglotsin bzw. eines Fluglotsen von ihrer Schweigepflicht entbunden sein und die Möglichkeit haben, dem BAZL Meldung zu erstatten. Innert Frist nehmen wir dazu wie folgt Stellung:

Die vom Bund vorgeschlagenen Änderungen begrüsst die Regierung des Kantons Graubünden im Grundsatz. Das in Art. 100 Abs. 4 des Entwurfs vorgeschlagene Melderecht erachten wir hingegen als zu weit gefasst. Gemäss dem erläuternden Bericht lehnt sich das Melderecht an die im Strassenverkehrsrecht geltende Regelung an. In

Art. 15d Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) wird indessen nur Ärztinnen und Ärzte ein Melderecht eingeräumt. Dass im Bereich des Luftfahrtrechts zusätzlich den Psychologinnen und Psychologen ein Melderecht zugestanden werden soll, erachten wir als zweckmässig. Für uns ist hingegen nicht nachvollziehbar, weshalb auch den Hilfspersonen (bspw. medizinische Praxisassistentinnen und -assistenten) der Ärztinnen und Ärzte sowie der Psychologinnen und Psychologen ein Melderecht eingeräumt werden soll. Entsprechend schlagen wir für Art. 100 Abs. 4 folgende Formulierung vor:

Haben Ärzte oder Psychologen bei einem Flugbesatzungsmitglied oder einem Fluglotsen wegen einer festgestellten körperlichen oder psychischen Krankheit, wegen eines Gebrechens oder wegen einer Sucht Zweifel an der Tauglichkeit zur Ausübung der entsprechenden Tätigkeiten, so können sie dem BAZL Meldung erstatten.

Wir danken Ihnen für die eingeräumte Möglichkeit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unseres Anliegens.



Der Präsident:

Dr. Chr. Rathgeb

Namens der Regierung

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

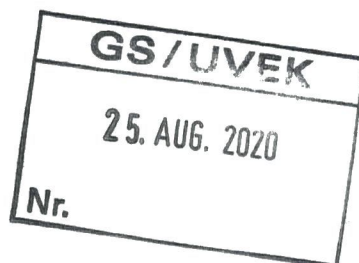
Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
Madame Simonetta Somaruga
Présidente de la Confédération
3003 Berne

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 18 août 2020



Modification de la loi sur l'aviation

Madame la Présidente,

Le Gouvernement accuse réception de votre courrier du 5 juin 2020 portant sur la consultation ouverte sur des modifications de la loi sur l'aviation.

Le Gouvernement n'a pas de remarque à formuler et accueille positivement les nouvelles dispositions visant à améliorer la sécurité par l'établissement, entre autres, de contrôles aléatoires d'alcoolémie.

Il vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Martial Courtet
Président




Gladys Winkler Docourt
Chancelière d'Etat

Distribution par voies postale et électronique (word et pdf à esther.jutzeler@bazl.admin.ch)



Justiz- und Sicherheitsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 59 17
justiz@lu.ch
www.lu.ch

Zustellung per Mail:

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Luzern, 15. September 2020

Protokoll-Nr.: 1051

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass wir mit der Änderung des Luftfahrtgesetzes einverstanden sind.

Die Befreiung von der ärztlichen Schweigepflicht und somit ein Melderecht für Ärztinnen und Ärzte, Psychologinnen und Psychologen sowie deren Hilfspersonen betreffend nicht flugtaugliches Personal – vorab Pilotinnen und Piloten – ist auf jeden Fall angebracht. Ob die Fluguntauglichkeit durch psychische Probleme, Alkohol oder Drogen herbeigeführt wird, soll dabei keine Rolle spielen.

Auch die Möglichkeit zur jederzeitigen Durchführung von Alkoholkontrollen (nicht nur im Verdachtsfall) ist eine geeignete Massnahme zur Förderung der Sicherheit im Flugverkehr. Die Angleichung an die Regelungen im Strassenverkehr betreffend die Fahrtauglichkeit ist nötig und sinnvoll. Es sollen alle möglichen Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden können.

Freundliche Grüsse

Paul Winiker
Regierungsrat



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Modification de la loi fédérale sur l'aviation

Madame la présidente,

Le Conseil d'État de la République et Canton de Neuchâtel a pris connaissance du projet susmentionné et l'approuve, en émettant les remarques suivantes.

Le droit de communication conféré aux médecins, psychologues et à leurs auxiliaires pourrait faire l'objet d'un article distinct de l'article 100 LA (pour éviter la confusion avec le devoir d'information) et dont la note marginale pourrait être « Levée du secret professionnel ».

Le choix de communiquer peut toutefois être difficile dans la mesure où la notification risque de compromettre le lien thérapeutique. Ainsi, en pratique, le soignant va souvent tenter de maintenir ce lien avant de communiquer ses doutes aux autorités compétentes. Cette manière de procéder ne devrait pas engager la responsabilité du soignant.

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions de croire, Madame la présidente, à l'assurance de notre parfaite considération.

Neuchâtel, le 16 septembre 2020

Au nom du Conseil d'État :

La présidente,
M. MAIRE-HEFTI

La chancelière,
S. DESPLAND



M. Maire-Hefti *S. Despland*

NE



KANTON
NIDWALDEN

LANDAMMANN UND
REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 8. September 2020

Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0). Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 eröffnet das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) unter anderem bei den Kantonen das Vernehmlassungsverfahren zur Änderung des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0).

Mit der vorliegenden Teilrevision des LFG sollen neue regulatorische Vorgaben der Europäischen Union (EU) umgesetzt sowie weiterer Revisionsbedarf erfüllt werden. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Durchführung anlassloser Alkoholkontrollen von Flugbesatzungsmitgliedern.

1 Grundzüge der Vorlage

Der tragische Absturz einer A320 Maschine der Germanwings im Jahr 2015 gab Anlass, die Vorschriften und Empfehlungen für die psychologische und physische Beurteilung von Flugbesatzungsmitgliedern genauer zu betrachten. Hierfür wurde eine neu gebildete Arbeitsgruppe der EU-Kommission eingesetzt.

Laut Schreiben des UVEK vom 5. Juni 2020 beinhaltet die vorliegende Vorlage des LFG einerseits die Möglichkeit, im Rahmen der Vorfeldinspektionen anlassfreie Alkoholkontrollen bei Flugbesatzungsmitgliedern durchzuführen. Andererseits sollen Ärztinnen und Ärzte, welche nicht vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) bezeichnet und beaufsichtigt werden, sowie Psychologinnen und Psychologen und deren Hilfspersonen bei Zweifeln an der Tauglichkeit eines Flugbesatzungsmitglieds oder einer Fluglotsin beziehungsweise eines Fluglotsen von ihrer Schweigepflicht entbunden sein. Dadurch haben diese Personen die Möglichkeit, dem BAZL Meldung zu erstatten.

2 Einzelne Bestimmungen der Auflage und deren Auswirkungen

Im Folgenden wird auf die Änderungen der einzelnen Bestimmungen sowie deren Auswirkungen eingegangen.

Artikel 90^{bis} Randtitel

Laut Art. 90^{bis} des LFG ist die Tätigkeit in angetrunkenem Zustand oder unter Einfluss von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen als Flugbesatzungsmitglied untersagt. Mit der Streichung von "an Bord" im heutigen Randtitel "Tätigkeit an Bord mit beeinträchtigtem Bewusstsein" soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass die eigentliche Arbeitstätigkeit bereits vor Betreten des Flugzeuges beginnt.

Die Änderung des Randtitels hat keine Auswirkungen auf den Kanton, die Gemeinden oder die Luftfahrtgesellschaften.

Artikel 100 Randtitel und Absatz 4

Da die von Ärztinnen und Ärzten beziehungsweise Psychologinnen und Psychologen sowie deren Hilfspersonen gemeldeten gesundheitlichen Daten, ähnlich wie bei der Meldung von Staatsanwaltschaften und Gerichten über strafbare Handlungen, zum Entzug von Bewilligungen, Ausweisen und Erlaubnissen (im Sinne von Art. 92 Bst. A LFG) führen, soll der vorliegende Artikel durch das Melderecht in Abs. 4 ergänzt werden. Entsprechend ist der Randtitel in "IV. Meldepflichten, Einholen von Stellungnahmen und Melderechte" zu ändern. Der neu geschaffene Abs. 4 lautet dabei wie folgt: "Haben Ärzte, Psychologen oder deren Hilfspersonen bei einem Flugbesatzungsmitglied oder einem Fluglotsen wegen einer festgestellten körperlichen oder psychischen Krankheit, wegen eines Gebrechens oder wegen einer Sucht Zweifel an der Tauglichkeit zur Ausübung der entsprechenden Tätigkeiten, so können sie dem BAZL Meldung erstatten".

Die Kantone und die Gemeinden sind von dem freiwilligen Melderecht und der damit verbundenen Entbindung von der ärztlichen Schweigepflicht nicht betroffen. Dennoch kann die Meldung einer Ärztin oder eines Arztes bzw. einer Psychologin oder eines Psychologen oder deren Hilfspersonen eine Eignungsabklärung bis hin zu einem Flugverbot bei Piloten bzw. den Entzug oder die Aussetzungen von Lizenzen und Berechtigungen bei Fluglotsen zur Folge haben. Bei betroffenen Luftfahrtgesellschaften und Flugsicherheitsanbietern ist in diesen Fällen mit personellem und finanziellem Mehraufwand zu rechnen.

Artikel 100^{ter} Absatz 1 zweiter Satz, 3, 3^{bis} und 4

Die Möglichkeit zur Anordnung einer Blutprobe soll vom bisherigen Abs. 1 in den Abs. 3^{bis} verschoben werden. Dadurch ist die Anordnung einer Blutprobe sowohl bei Verdachtsfällen als auch bei anlasslosen Alkoholtests zulässig. Mit der Einführung des Abs. 3 können Flugbesatzungsmitglieder im Rahmen der Vorfeldinspektionsprogramme auch anlassfrei durch die Inspektorinnen und Inspektoren des BAZL auf Angetrunkenheit hin kontrolliert werden. Die Durchführung und Beurteilung der Alkoholkontrolle innerhalb der Vorfeldinspektion sowie die Bereitstellung der hierfür notwendigen Messgeräte erfolgt aufgrund ihres Aufgabenbereichs sowie der fachlichen Kompetenzen durch die kantonalen Polizeibehörden. Diese werden frühzeitig über anstehende Inspektionen informiert.

Die Alkoholkontrollen werden in Zusammenarbeit mit dem BAZL geplant und von den kantonalen Polizeistellen durchgeführt. Da die Kantonspolizei bereits im Hinblick auf ihre normale Patrouillentätigkeit über die notwendige Ausbildung, das Fachwissen sowie die Gerätschaften für die Durchführung von Alkoholtests verfügt und diese Tests bereits heute bei einem Verdachtsmoment durchführt, führt die beabsichtigte Gesetzesanpassung zu keiner zusätzlichen, nennenswerten finanziellen oder personellen Mehrbelastung. Bei der Durchführung von Alkoholtests orientieren sich die Behörden an den einschlägigen Bestimmungen des Schweizerischen Strassenverkehrsrechts sowie des übergeordneten EU-Rechts. Bei einem positiven Test ist aufgrund der unmittelbaren Konsequenzen, die schlimmstenfalls zu einer Flug-Annulierung führen, mit einer finanziellen und personellen Mehrbelastung der Luftverkehrsunternehmen zu rechnen.

Zuletzt regt der Regierungsrat Nidwalden an, dass analog dem Strassenverkehr auch in der schweizerischen Luftfahrt der Wert mit mg/l festgelegt wird (vgl. Seite 7 zum erläuternden Bericht). Sämtliche polizeiliche Atemalkoholtest- und Atemalkoholmessgeräte sind entsprechend programmiert. Der Wert g/L ist in der schweizerischen Polizeilandschaft unüblich.

3 Fazit

Der Regierungsrat Nidwalden bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Er unterstützt die vorgesehenen Änderungen im LFG und befürwortet die angestrebte Erhöhung der Sicherheit im Flugverkehr.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES

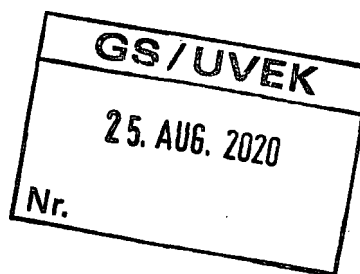


Dr. Othmar Filliger
Landammann



lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:
- esther.jutzeler@bazl.admin.ch



CH-6061 Sarnen, Postfach 1163, BRD

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Sarnen, 20. August 2020

Änderung des Luftfahrtgesetzes: Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Frau Jutzeler
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Kantone zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes eingeladen und um Rückmeldung bis zum 1. Oktober 2020 gebeten. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

Mit der Änderung des Luftfahrtgesetzes werden neue regulatorische Vorgaben der Europäischen Union umgesetzt. Im Wesentlichen sollen zukünftig ohne Anlass Alkoholkontrollen bei Flugbesatzungsmitgliedern durchgeführt werden können. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist für die Anordnung von Alkoholtests zuständig; die Durchführung erfolgt durch die Polizei. Zudem sollen Ärztinnen und Ärzte, Psychologinnen und Psychologen sowie ihre Hilfspersonen von der Schweigepflicht zukünftig ohne aufwändiges Verfahren entbunden sein. Diese Massnahmen sollen zur Erhöhung der Luftfahrtsicherheit beitragen.

Zu den vorgesehenen Änderungen äussern wir uns wie folgt:

Zu Art. 100^{ter} Luftfahrtgesetz

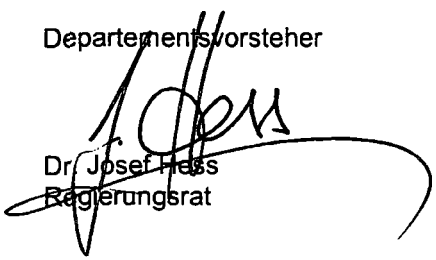
Wir begrüssen aus Gründen der Sicherheit die neue Möglichkeit der verdachtsunabhängigen Alkoholkontrollen. Obwalden verfügt nur über einen kleineren, primär für die Hobbyfliegerei genutzten Zivillflugplatz. Dieser dürfte kaum im Primärfokus des BAZL und der hier vorgeschlagenen Gesetzesänderung stehen. Da die Kontrollen nur auf Anordnung des BAZL und durch dieses koordiniert erfolgen und somit nicht in Eigeninitiative der Polizei, ist für die Kantonspolizei Obwalden von keiner relevanten Mehrbelastung auszugehen.

Bau- und Raumentwicklungsdepartement
Flüelistrasse 3, 6060 Sarnen
Postadresse: Postfach 1163, 6061 Sarnen
Tel. 041 666 64 35
brd@ow.ch
www.ow.ch

Im Weiteren schliessen wir uns der Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Gesundheitsdirektorinnen und -direktoren vom 10. August 2020 an.

Freundliche Grüsse

Departementsvorsteher



Dr. Josef Hess
Regierungsrat

Kopie an:

- Kantonale Mitglieder der Bundesversammlung
- Regierungsrät (Zirkulationsmappe)
- Staatskanzlei
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement (Amt für Raumentwicklung und Verkehr)
- Sicherheits- und Justizdepartement
- Finanzdepartement (Amt für Gesundheit)

Kanton Schaffhausen
Regierungsrat
Beckenstube 7
CH-8200 Schaffhausen
www.sh.ch



T +41 52 632 71 11
F +41 52 632 72 00
staatskanzlei@ktsh.ch

Regierungsrat

UVEK
3003 Bern

*per Mail an: esther.jutze-
ler@bazl.admin.ch*

Schaffhausen, 30. Juni 2020

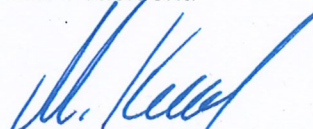
Revision des Luftfahrtgesetzes; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 wurden die Kantone eingeladen, bis 1. Oktober 2020 zur Revision des Luftfahrtgesetzes Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns dafür, verzichten jedoch auf eine Stellungnahme, weil der Kanton Schaffhausen von dieser Revision nicht direkt betroffen ist.



Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident:


Martin Kessler

Der Staatsschreiber:


Dr. Stefan Bilger

Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
so.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation UVEK
Generalsekretariat
Bundeshaus Nord
3003 Bern

8. September 2020

Änderung des Luftfahrtgesetzes; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 5. Juni 2020 in oben genannter Angelegenheit und danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Gerne äussern wir uns wie folgt:

Der Kanton Solothurn befürwortet die vorgeschlagenen Änderungen zum Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG). Die beiden Änderungsvorschläge zielen auf eine Erhöhung der öffentlichen Sicherheit.

Haben Ärzte und Ärztinnen, Psychologen und Psychologinnen oder deren Hilfspersonen bei einem Flugbesatzungsmitglied oder einem Fluglotsen beziehungsweise einer Fluglotsin wegen einer festgestellten körperlichen oder psychischen Krankheit, wegen eines Gebrechens oder einer Sucht Zweifel an der Tauglichkeit zur Ausübung der entsprechenden Tätigkeit, sind sie gemäss Vorentwurf zur Meldung an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ermächtigt. Gestützt auf dieses Melderecht ist eine vorgängig einzuholende Entbindung vom Berufsgeheimnis nicht mehr erforderlich. Das Erstellen einer relevanten Meldung wird erleichtert und kann insbesondere zeitverzugslos erfolgen. Beim definierten Personenkreis können gesundheitliche Beeinträchtigungen ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellen, weshalb das öffentliche Interesse an einer Risikominimierung überwiegt.

Während das geltende Recht bei Flugbesatzungsmitgliedern Untersuchungen lediglich bei Anzeichen der Angetrunkenheit oder des Einflusses von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen zulässt, ermöglicht die zweite Änderung die Durchführung stichprobeartiger Alkoholtests. Mit der Änderung kommt die Schweiz einer berechtigten Vorgabe der Europäischen Union nach. Die Massnahme, angeordnet vom BAZL und durchgeführt von der Polizei, ist geeignet, einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Luftfahrtsicherheit zu leisten. Unter Berücksichtigung der Verwendung der Masseinheit "g/L" auf Seite 7 des Erläuternden Berichts machen wir aus praktischen Gründen beliebt, dass sich die Ausführungsbestimmungen auch betreffend die zu verwendende Masseinheit nach den Vorschriften über die Alkoholkontrolle gegenüber Strassenbenützern richten ("mg/L" beziehungsweise "Gewichtspromille" gemäss Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr vom 15. Juni 2012; SR 741.13).

Gerne hoffen wir auf Berücksichtigung unserer Überlegungen.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.
Brigit Wyss
Frau Landammann

sig.
Andreas Eng
Staatsschreiber



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 74 44
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 25. September 2020

Änderung des Luftfahrtgesetzes; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 laden Sie uns zur Vernehmlassung zur Änderung des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (SR 748.0; abgekürzt LFG) ein. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung:

Im Grundsatz begrüssen wir die Vorlage. Einzig der Wortlaut von Art. 100 Abs. 4 des Vor-entwurfs des LFG soll unseres Erachtens in folgender Hinsicht angepasst werden.

Um Rechtsunsicherheiten zuvorkommen soll – in Analogie zu Art. 15d SVG – ausdrücklich erwähnt werden, dass Ärztinnen und Ärzte sowie Psychologinnen und Psychologen, wenn sie von ihrem Melderecht Gebrauch machen, vom ärztlichen Berufsgeheimnis entbunden sind. Dies kann etwa mit einem zweiten Satz erfolgen, der wie folgt lauten könnte «Sie sind für die Meldung an das BAZL vom Berufsgeheimnis entbunden».

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung

Bruno Damann
Präsident

Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

4675

fr

0

16 settembre 2020

Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 43 20
fax +41 91 814 44 35
e-mail can-sc@ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
3003 Berna

esther.iutzeler@bazl.admin.ch

Procedura di consultazione - Modifica della legge federale sulla navigazione aerea

Gentili signore,
egregi signori,

vi ringraziamo per l'invito a prendere posizione in merito alla summenzionata procedura di consultazione.

Qui di seguito formuliamo le nostre osservazioni.

- 1) La proposta revisione parziale della Legge federale sulla navigazione aerea (LNA), che salutiamo positivamente, contribuisce a un aumento della sicurezza dell'aviazione.

Da un canto, essa è finalizzata a rendere possibili controlli casuali (quindi anche senza preavviso e in mancanza d'indizi di ebbrezza) del tasso di alcolemia sui membri degli equipaggi di aeromobili (nuovo art. 100^{ter} cpv. 3 LNA), adeguando pertanto le disposizioni nazionali alle relative nuove disposizioni UE (Regolamento UE 2018/1042 della Commissione europea). I controlli casuali spetteranno agli ispettori dell'UFAC e l'attuazione dei necessari provvedimenti sarà assicurata dagli organi di polizia cantonali.

D'altro canto, essa ha lo scopo di facilitare il diritto d'informazione alle autorità aeronautiche dei medici che non sono al servizio dall'UFAC, ossia i medici curanti, in caso di dubbi sull'idoneità di un membro dell'equipaggio a svolgere la sua attività (nuovo art. 100 cpv. 4 LNA). Essi verrebbero liberati dal segreto professionale senza avviare in via preliminare una procedura per certi versi complessa.

- 2) In caso di sospetti di ebrietà resta in vigore la possibilità di ordinare i necessari provvedimenti anche da parte del capo aerodromo (cfr. combinati degli art. 100^{ter} cpv. 1 e cpv. 2 LNA e art. 29g cpv. 5 OSIA). A nostro giudizio, sarebbe opportuno meglio chiarire la posizione del capo d'aerodromo (o dei suoi sostituti), condizionata a indizi di ebrietà e a una prima verifica, rispetto a quella degli ispettori UFAC, i cui controlli potranno essere casuali. Ciò allo scopo di meglio chiarire i compiti del capo d'aerodromo, i suoi margini d'apprezzamento e d'intervento nonché le relative effettive responsabilità.

Vogliate gradire, gentili signore ed egregi signori, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:


Norman Gobbi

Il Cancelliere:


Arnaldo Coduri

Copia:

- Servizi generali (dt-sg@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches
Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
Frau Simonetta Sommaruga
Bundespräsidentin
3003 Bern

Frauenfeld, 25. August 2020
505

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf für eine Änderung des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (LFG; SR 748.0) und teilen Ihnen mit, dass wir mit der Vorlage einverstanden sind.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates


Der Staatsschreiber




Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Änderung des Luftfahrtgesetzes; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 laden Sie den Regierungsrat des Kantons Uri ein, zur Änderung des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz [LFG]; SR 748.0) Stellung zu nehmen.

Der Regierungsrat ist mit den vorgeschlagenen Änderungen einverstanden und begrüsst die beabsichtigte Erhöhung der Luftfahrtsicherheit.

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 25. August 2020



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor


Urban Camenzind


Roman Balli

Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Présidente de la Confédération
DETEC
3003 Berne

Par courrier électronique auprès de :
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Paudex, le 30 septembre 2020
PGB

Consultation fédérale : modification de la loi sur l'aviation

Madame la Conseillère fédérale,

Nous avons pris connaissance du projet de modification de la loi sur l'aviation, mis en consultation par vos services. Les modifications proposées portent, d'une part, sur l'autorisation de tests d'alcoolémie aléatoires sur les membres d'équipage de conduite lors des inspections au sol, ainsi que, d'autre part, sur la possibilité pour les médecins, les psychologues et leurs auxiliaires d'être automatiquement libérés de leur devoir de confidentialité en cas de doute sur l'aptitude d'un membre d'équipage de conduite ou d'un contrôleur de la circulation aérienne.

Sur le principe, le renforcement de la sécurité du trafic aérien est bénéfique aussi bien pour les professionnels de la branche que pour les clients. En ce qui concerne les contrôles aléatoires d'alcoolémie, nous constatons que l'association faîtière Aérosuisse y est favorable. Nous y sommes donc nous aussi favorables, sous réserve des adaptations demandées par Aérosuisse (cercle des personnes soumises à des tests, autres substances à rechercher), qui nous paraissent pertinentes.

En ce qui concerne la levée automatique du secret médical lorsque la sécurité aérienne semble menacée, la question est plus délicate. Les médecins ont déjà actuellement la possibilité de demander à leur autorité de surveillance, lorsqu'ils estiment cela nécessaire, d'être libérés du secret médical. Le rapport explicatif le reconnaît explicitement, en affirmant cependant que «*dans certaines circonstances, cela peut signifier que des informations décisives [...] ne sont pas fournies*». Dans quelles circonstances? Le rapport explicatif ne répond pas à cette question. Nous constatons que, dans le canton de Vaud, il existe une procédure assez simple pour demander la levée du secret médical, par courrier, courrier électronique ou téléphone, y compris en cas d'urgence. Bien que nous n'ayons pas connaissance des procédures dans tous les autres cantons, nous ne pensons pas que l'autorisation de l'autorité de surveillance constitue un frein à la transmission d'informations décisives concernant la sécurité du trafic aérien. En l'état actuel, et faute d'argumentation de la part des auteurs du projet, nous estimons qu'il est inopportun d'affaiblir le secret médical et nous nous prononçons donc négativement sur cette modification.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce qui précède et vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal



Pierre-Gabriel Bieri



2020.04106

P.P. CH-1951
Sion

Poste CH SA

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Présidente de la Confédération
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Notre réf. VP/SD
Votre réf. /

Date 30 SEP. 2020

Prise de position: Consultation relative à la modification de la loi sur l'aviation

Madame la Présidente de la Confédération,

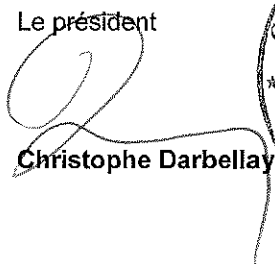
Le Conseil d'Etat du Canton du Valais vous remercie de l'envoi, pour consultation, du projet cité en référence et de lui donner la possibilité de s'exprimer sur les propositions d'adaptations de la loi sur l'aviation.

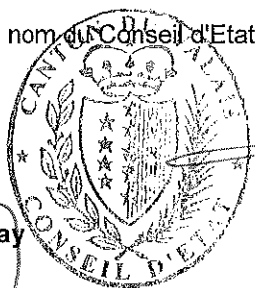
Les propositions de modification qui appellent à autoriser des tests d'alcoolémie aléatoires sur les membres d'équipage lors des inspections au sol et prévoit que les médecins ainsi que les psychologues peuvent être libérés de leur devoir de confidentialité en cas de doute sur l'aptitude d'un membre d'équipage ou d'un contrôleur aérien vont dans le sens d'une meilleure sécurité pour les passagers, pour les professionnels de l'aviation et aussi pour l'ensemble du territoire.

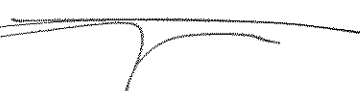
Ces propositions n'amènent aucune remarque de la part du Conseil d'Etat valaisan, qui vous remercie pour le travail effectué dans le cadre de cette révision de loi.

Nous vous prions de recevoir, Madame la Présidente de la Confédération, nos plus cordiales salutations.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

Christophe Darbellay



Le chancelier

Philipp Spörri

Annexe

Copie à Jacques Melly (Chef du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement)
Vincent Pellissier (Chef du Service de la mobilité)
Sylvain Dumoulin (SDM)

A envoyer par courriel à : esther.jutzeler@bazl.admin.ch





Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Zug, 15. September 2020 sa

Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 haben Sie uns zur Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes eingeladen. Gerne äussern wir uns dazu wie folgt:

In Art. 100 des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748) soll in einem neuen Absatz 4 ein Melderecht für Medizinalpersonen eingeführt werden, welche körperliche oder psychische Krankheiten feststellen, die mit der entsprechenden Lizenz nicht vereinbar sind. Ein solches Melderecht ritzt das Berufsgeheimnis der Medizinalpersonen, das durch Art. 321 des Schweizerischen Strafbuches (StGB; SR 311) geschützt ist. Wir sind jedoch ebenfalls der Ansicht, dass wie beim Melderecht nach Art. 15d Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) ein beschleunigtes Verfahren notwendig ist, denn dies basiert auf den gewonnenen Erkenntnissen realer Vorfälle und erhöht die Sicherheit der Luftfahrt. Im Vergleich zu Art. 15d Abs. 3 SVG ist die neue Bestimmung im LFG indessen weniger konkret formuliert und könnte daher bei den Medizinalpersonen zu Unsicherheit führen. Deshalb beantragen wir folgende Präzisierung:

Antrag:

Art. 100 Abs.4 LFG ist mit folgendem Satz 2 zu ergänzen: **In Bezug auf diese Meldung sind sie vom Berufsgeheimnis entbunden.**

Wir danken für die Möglichkeit der Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug



Stephan Schleiss
Landammann



Tobias Moser
Landschreiber

Kopie per E-Mail an:

- esther.jutzeler@bazl.admin.ch (Word- und PDF-Format)
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Volkswirtschaftsdirektion, E-Mail info.vds@zg.ch
- Sicherheitsdirektion, E-Mail info.sd@zg.ch
- Gesundheitsdirektion, E-Mail info.gd@zg.ch
- Baudirektion, E-Mail info.bds@zg.ch
- Amt für Wirtschaft und Arbeit, E-Mail info.awa@zg.ch



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

30. September 2020 (RRB Nr. 967/2020)

**Änderung des Bundesgesetzes über die Luftfahrt
(Vernehmlassung)**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 haben Sie uns eingeladen, zur Änderung des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (LFG; SR 748.0) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

Wir begrüssen die Anpassung des Randtitels von Art. 90^{bis} LFG. Die sichere Ausführung eines Fluges beginnt bereits vor dem Betreten des Flugzeuges. Auch die Vorbereitungs-handlungen erfordern eine volle Konzentration und Aufmerksamkeit der Flugbesatzungen ausserhalb des Flugzeuges und denjenigen an Bord. Die Streichung von «an Bord» im Randtitel von Art. 90^{bis} LFG erweist sich daher als folgerichtig.

Auch die vorgesehene Anpassung von Art. 100 LFG betreffend die Einführung eines erleichterten Melderechts für Ärztinnen und Ärzte bzw. Psychologinnen und Psychologen leistet einen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr und ist zu begrüssen.

Wir weisen jedoch darauf hin, dass das vorgesehene Melderecht nur dann seinen Zweck zu erfüllen vermag, wenn eine erfolgte Meldung auch tatsächlich eine mögliche Gefährdungslage entschärfen kann. Sollte eine psychologische Fachperson bei einer Linienpilotin oder einem Linienpiloten eine akute psychische Erkrankung feststellen, aufgrund der sich eine Fremd- und/oder Selbstgefährdung nicht ausschliessen lässt, wird sie dies gestützt auf den neuen Art. 100 LFG dem BAZL umgehend melden können. Das BAZL würde daraufhin der Linienpilotin oder dem Linienpiloten die Flugberechtigung umgehend vorsorglich entziehen, bis der Gesundheitszustand weitergehend abgeklärt werden konnte. Die betroffene Linienpilotin oder der betroffene Linienpilot könnte aber trotz dieses Entzuges veranlasst sein, am Folgetag den Dienst anzutreten, ohne jemanden darüber zu informieren. In einem derartigen Fall hätte das Melderecht seinen Zweck verfehlt. Wir gehen davon aus, dass diese Problematik anlässlich der Ausarbeitung des neuen Art. 100 LFG erkannt wurde. Wir würden jedoch befürworten, wenn noch dargelegt werden würde, wie dieser Problematik seitens der zuständigen Bundesbehörden begegnet werden kann.



Ferner weisen wir darauf hin, dass gemäss Vorentwurf das neue Melderecht auch für die Hilfspersonen der Ärztinnen und Ärzte bzw. Psychologinnen und Psychologen gelten soll. Aus dem Wortlaut der Gesetzesbestimmung geht nicht näher hervor, wer alles vom Begriff «Hilfspersonen» erfasst sein soll. Auch der erläuternde Bericht zum Vernehmlassungsentwurf äussert sich hierüber nicht näher. In rechtlicher Hinsicht wird der Begriff der Hilfsperson nicht einheitlich verwendet und der Personenkreis der Hilfspersonen ist je nach Rechtsgebiet und je nach konkret infrage stehender Gesetzesbestimmung nicht immer der gleiche. Eine fachliche Entscheidkompetenz sollte ausschliesslich medizinischen Fachpersonen zukommen, welche die betroffene Person persönlich und direkt behandeln. Ein Melderecht für rechtlich nicht weiter bestimmte «Hilfspersonen» erscheint daher fragwürdig. Wir empfehlen daher, in Art. 100 Abs. 4 LFG den Zusatz «oder deren Hilfspersonen» zu streichen oder ihn eindeutig zu definieren.

Im Weiteren befürworten wir die vorgesehenen Änderungen in Art. 100^{ter} LFG. In formeller Hinsicht wird damit das nationale Recht mit der inzwischen von der Schweiz übernommenen Verordnung (EU) Nr. 2018/1042 der Europäischen Kommission vom 23. Juli 2018 in Einklang gebracht. Auch in materieller Hinsicht begrüssen wir die Anpassung. Die Neuerung besteht grundsätzlich darin, dass zukünftig Alkoholtests nicht nur bei Anzeichen, sondern jederzeit durchgeführt werden können. Die sichere Durchführung eines Fluges erfordert die volle Konzentrationsfähigkeit sämtlicher Flugbesatzungsmitglieder. Durch anlassfreie Alkoholtests besteht daher die Möglichkeit, auch eine unauffällige Beeinträchtigung der Konzentrationsfähigkeit infolge Alkoholkonsums aufdecken zu können. Was sich im Strassenverkehr als präventive Massnahme seit Jahren bewährt, wird daher auch zur Sicherheit im Luftverkehr beitragen.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundespräsidentin,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Die Staatsschreiberin:

Dr. Silvia Steiner

Dr. Kathrin Arioli



Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

Die Eingabe dieser Stellungnahme erfolgt per
E-Mail an esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Zürich, 01. Oktober 2020

Stellungnahme zur Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die laufende Vernehmlassung in rubrizierter Sache.

Der Verband Schweizer Flugplätze (VSF) engagiert sich auf Seiten der Flugplätze für deren förderliche Entwicklung. Dabei geht es dem VSF gleichermassen darum, einerseits die betrieblichen Interessen der Schweizer Flugplätze zu unterstützen, als andererseits auch eine den Bedürfnissen angepasste allgemeine Luftfahrt zu fördern.

Der VSF unterstützt die Eingabe verbunden mit der ausführlichen Begründung der AOPA Switzerland datiert vom 30. September 2020. Infolgedessen lehnen wir die vorliegende Änderung des Luftfahrtgesetzes ab.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme sowie für die Wiedererwägung der Materie im Verlauf der weiteren Bearbeitung des Dossiers bedanken wir uns.

Der Unterzeichnende steht bei Rückfragen zu Ihrer Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

VERBAND SCHWEIZER FLUGPLÄTZE, VSF



Jorge V. Pardo, Geschäftsführer

Beilagen: NIL

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)**
Mühlestrasse 2
3063 Ittigen

Zürich, 29. September 2020

Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG); Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Am 5. Juni 2020 haben Sie das Vernehmlassungsverfahren zur Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG) eröffnet. Gemäss Vorlage soll (in Analogie zum Strassenverkehrsrecht) im Luftfahrtgesetz auch für die vom BAZL nicht bezeichneten und beaufsichtigten Ärzt*innen, Psycholog*innen und deren Hilfspersonal bei Zweifel an der Tauglichkeit von Flugbesatzungsmitgliedern oder Fluglots*innen ein erleichtertes Melderecht eingeführt werden. Bei einer festgestellten körperlichen und/oder psychischen Krankheit soll die Meldung an das BAZL ohne vorherige Entbindung von der gesetzlich vorgeschriebenen Schweigepflicht erfolgen können. Im erläuternden Bericht zur Vorlage halten Sie zudem fest, der tragische Absturz einer A320 Maschine der Germanwings im Jahr 2015 habe dazu Anlass gegeben, die Vorschriften und Empfehlungen für die psychologische und physische Belastung von Flugbesatzungsmitgliedern genauer zu durchleuchten.

Pro Mente Sana ist eine gesamtschweizerische Stiftung und die wichtigste sprachregional übergreifende und unabhängige Anlaufstelle für Menschen mit einer psychischen Beeinträchtigung, deren Angehörige und Fachleute. Nachfolgend nehmen wir gerne die Gelegenheit wahr, zu dieser wichtigen Vorlage Stellung zu nehmen.

In erster Linie ist die gezogene Analogie zum Strassenverkehrsgesetz absolut nicht nachvollziehbar. Im Gegensatz zu „Verkehrsteilnehmenden“ im Anwendungsbereich des SVG, erfolgen in der Luftfahrtbranche bspw. bei Pilot*innen die fliegerärztlichen Untersuchungen je nach Tauglichkeitsklasse jährlich und ab einem gewissen Alter sogar in kürzeren Abständen. Diese Untersuchungen werden durch die vom BAZL bezeichneten und beaufsichtigten Ärzt*innen also regelmässig und in genügendem Masse durchgeführt. Diese Ärzt*innen verfügen bereits über ein erleichtertes Melderecht und sind von der vorliegenden gesetzlichen Anpassung nicht tangiert.

Die Motivation hinter dieser Gesetzesanpassung liegt u.E. vor allem darin, auf einen tragischen Unfall (und absoluten Einzelfall) zu reagieren und der Bevölkerung auf diese Weise (noch) höhere Sicherheit zu suggerieren unter Verletzung von Grundrechten der betroffenen Menschen. Die Einführung des erleichterten Melderechts geschieht nämlich gänzlich auf Kosten der Privatsphäre der Flugbesatzungsmitglieder. Sie stellt einen erheblichen Eingriff in deren Privatsphäre dar und schiesst weit über das Ziel hinaus, bzw. wirkt stigmatisierend. Die vorgesehene Reform birgt nicht zu unterschätzende Gefahr, dass Flugbesatzungsmitglieder mit psychischen Beeinträchtigungen vorverurteilt und voreilig als „gefährlich“ eingestuft werden, was einen grossen Rückschritt nach langsam errungenen Fortschritten in der Entstigmatisierung von Menschen mit psychischen Beeinträchtigungen darstellen würde. Unserer Ansicht nach würde diese Gesetzesanpassung sogar eine Verschlechterung dessen bewirken, was sie verbessern wollte: Wer als Pilot, Fluglotse oder Flight Attendant psychische Belastungen oder Beschwerden hat, würde noch später oder sogar überhaupt keine Hilfe suchen, weil er (zu Recht) befürchten müsste, ständig unter Beobachtung zu stehen, stigmatisiert zu werden oder sogar auf unbestimmte Zeit ein Berufsausübungsverbot zu erhalten.

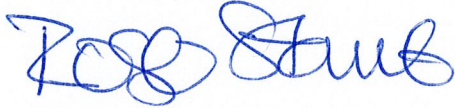
Die ergriffene gesetzgeberische Massnahme trägt also praktisch wenig zur Erreichung einer höheren Sicherheit bei und setzt den Hebel an der falschen Stelle an. Viel zielführender und wichtiger wäre es, in der Arbeitswelt der Luftfahrtbranche das Thema „psychische Gesundheit“ auf geeignete Art und Weise intensiver aufs Tapet zu bringen, wenn nötig auch durch eine spezielle gesetzliche Regelung, bzw. explizite Ausdehnung von entsprechenden Arbeitgeberschutzpflichten. Dazu oder überhaupt zu allfälligen begleitenden Massnahmen zur geplanten Revision lesen wir aber leider gar nichts, weder im vorliegenden Gesetzesentwurf noch im erläuternden Bericht. Die geplante Reform wird es den Arbeitnehmenden in der Luftfahrtbranche aller Voraussicht nach eher erschweren, frei über psychische Belastungen oder Beschwerden zu reden. Sie werden ununterbrochen unter Druck stehen und Konsequenzen wie Suspendierungen oder gar Beschäftigungsverbote befürchten.

Aufgrund der vorgängig genannten Gründe **lehnt die Stiftung Pro Mente Sana die Änderung des Art. 100 LFG ab** und beantragt die ersatzlose Streichung des Entwurfs. Wir fordern eine vertiefte politische und gesellschaftliche Auseinandersetzung mit dem Thema „psychische Gesundheit in der Luftfahrtbranche“ und keine zahnlosen Gesetzesverschärfungen zu Ungunsten von Arbeitnehmenden ohne zielführende Begleitmassnahmen.

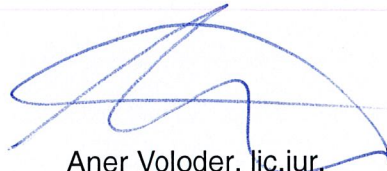
Zur geplanten Änderung des Art. 100^{ter} LFG haben wir keine Bemerkungen.

Für die wohlwollende Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen im Voraus.

Freundliche Grüsse



Roger Staub, MPH, MAE
Geschäftsleiter



Aner Voloder, lic.iur.
Fachverantwortung Recht



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

Per Mail: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 29. Juni 2020

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, an der Vernehmlassung zum oben genannten Geschäft teilzunehmen.

Wir bedauern, Ihnen mitteilen zu müssen, dass wir trotz der unbestrittenen Bedeutung der Vorlage aus Kapazitätsgründen auf eine Eingabe verzichten müssen.

Besten Dank für Ihr Verständnis.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband
Direktorin

Renate Amstutz

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
Berne

Par e-mail à :
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Berne, le 23. Septembre 2020/LC

Consultation : Modification de la loi sur l'aviation

Réponse de la Société Suisse de Médecine Interne Générale (SSMIG)

Madame la Présidente de la Confédération,
Mesdames et Messieurs,

Le comité de la SSMIG vous remercie de lui offrir l'opportunité de participer à la consultation relative aux objets susmentionnés. En tant que professionnels de la santé, les médecins internistes généralistes sont concernés par cet objet et font part de leur position.

La modification législative dont il est question dans ce projet s'articule autour de deux aspects : Premièrement, il s'agit de mettre en place des contrôles d'alcoolémie aléatoires aux membres de l'équipage en remplacement aux tests actuellement effectués en cas de suspicion. Deuxièmement, les médecins et psychologues ayant détecté chez leur patient-e-s des éléments incompatibles avec l'exercice de leur activité hors des intervalles réguliers des examens effectués par les médecins conseils seront habilités, sur base volontaire, de le déclarer à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).

Appréciation générale

Les médecins internistes généralistes sont sensibilisés à la question de l'aptitude membres de l'équipage de conduite et des contrôleurs de la circulation aérienne. Dans le domaine de la médecine du trafic, les médecins internistes généralistes évaluent déjà l'aptitude à la conduite des personnes concernées. Aux yeux de la SSMIG, il est donc cohérent que les médecins et psychologues puissent, au moyen d'une procédure de notification simplifiée, signaler des problèmes de santé susceptibles d'affecter la sécurité aé-

rienne. Selon la procédure en vigueur actuellement, le médecin doit adresser une demande à l'autorités cantonale compétente afin d'être libéré de l'obligation de secret médical – il s'agit d'une procédure compliquée. La SSMIG salue donc la proposition pragmatique présentée dans ce projet de loi.

Déclaration sur base volontaire

La SSMIG souhaite saluer l'option retenue de déclarations sur une base volontaire. Pour les médecins internistes généralistes, le caractère volontaire de cette déclaration est essentiel. La SSMIG n'aurait pas pu soutenir une déclaration obligatoire, contraire à la déontologie du corps médical.

Contrôles d'alcoolémie aléatoires

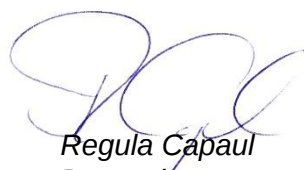
La mise en place de contrôles d'alcoolémie aléatoires des membres d'équipage à défaut de tests uniquement en cas de suspicion semble être proportionnée, dès lors où la sécurité aérienne est en jeu. La SSMIG apporte donc son soutien à cette modification.

Nous vous remercions de votre attention et vous prions de recevoir, Madame la Présidente de la Confédération, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Société Suisse de Médecine Interne Générale (SSMIG)



Drahomir Auješky
Prof. Dr. med.
Co-Président



Regula Capaul
Dr. med.
Co-Présidente

19.10.2020

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Zunächst bitten wir die verspätete Einrechnung unserer Stellungnahme zu entschuldigen. Die Schweizerische Gesellschaft für Arbeitsmedizin hat leider nur über Umwege von dieser geplanten Veränderung des Luftfahrtgesetzes Kenntnis erhalten und benötigte etwas Zeit, um sich intern abzustimmen. Offenbar wurde es versäumt diejenige Fachgesellschaft in die Liste der Vernehmlassungspartner aufzunehmen, die die Experten für Fragen des Zusammenhangs zwischen Arbeit und Gesundheit in der Schweiz organisiert.

Zusammengefasst sind zwei wesentliche Änderungen gegenüber dem Zustand von heute geplant: erstens sollen Ärzte, Psychologen und deren Hilfspersonal ermächtigt werden bei "Zweifel an der Tauglichkeit zur Ausübung der entsprechenden Tätigkeiten" dem BAZL eine Meldung zu machen, ohne dass die damit verbundene Verletzung der beruflichen, insbesondere ärztlichen Schweigepflicht vorab schon unzulässig sei. Zum anderen sollen jederzeit und unangekündigt bei den Vorfeldinspektionen an Flugbesatzungen Alkoholtests angeordnet werden können.

Wir sind erstaunt über die Formulierung des geplanten Absatzes 4 von Artikel 100. In diesem Absatz sind sowohl die Mehrheit der angesprochenen Personen als auch die Sachverhalte wegen derer dem BAZL eine Meldung gemacht werden können, unpräzise und nicht eindeutig geklärt. Zwar ist in der Schweiz eindeutig rechtlich bestimmt, wer die Berufsbezeichnung "Arzt"/«Ärztin» tragen darf (auch hier gibt es leider die häufig geduldete Ausnahme der «Naturärzte») und seit 2013 auch wer die Berufsbezeichnung "Psychologe". Aber es bleibt noch die grosse Kategorie des "Hilfspersonals" der beiden erstgenannten Berufsgruppen und die ist äusserst unscharf abgrenzbar. Weiterhin ist der Begriff "Krankheit" zwar nach ATSG zumindest juristisch festgelegt, die dort zu findende Definition dürfte aber selbst der überwiegenden Mehrheit der Medizinalpersonen, insbesondere dem Hilfspersonal nicht bekannt sein. Somit würde vor allem bei weniger klaren Sachverhalten dem subjektiven Empfinden vor allem nichtärztlicher Personen, was Krankheit, Gebrechen oder Sucht sei, Tür und Tor geöffnet. Denn noch stärker als der Begriff der «Krankheit» eröffnen die Begriffe "Gebrechen" und "Sucht" einen weiten Spielraum.

Ist schon in der Ausgangslage ein erhebliches Unschärfepotential vorhanden, so geht dies in der Formulierung des Absatzes 4 weiter mit der Verwendung des Begriffes "Tauglichkeit zur Ausübung der entsprechenden Tätigkeit". Auch hier eröffnet sich den handelnden Akteuren im Zweifelsfall ein weites Feld der subjektiven Interpretation, aus

Präsident: Dr. med. Klaus Stadtmüller
Tel. 041/419 6003 - Fax: 041/419 62 05 - E-mail: klaus.stadtmueller@suva.ch
Sekretariat: Michèle Spahr - Lerchenweg 9 - 2543 Lengnau - Tel. 032/653 85 48 - Fax 032/653 85 47
E-Mail: sgarm-ssmt@bluewin.ch - Internet: <http://www.sgarm.ch>

der dann die Berechtigung einer Meldung an die Behörde abgeleitet werden könnte. Da eine solche Meldung immer ein Verstoss gegen gesetzlich definierte Verschwiegenheitspflichten darstellen würde, ergibt sich notwendigerweise aus den erwähnten Unschärfen, das sehr hohe - beziehungsweise aus unsere Sicht schier unvermeidliche - Risiko unnötiger und langwieriger Rechtstreitigkeiten mit erheblichen potentiellen Schadenssummen. Dies dann, wenn z.B. Flugpersonal wegen einer solchen - möglicherweise gut gemeinten - Meldung Einschnitte im Beruf und im persönlichen Ansehen erleidet. Es steht zu befürchten, dass quasi jede Meldung an das BAZL einen Rechtsstreit nachziehen dürfte über die Berechtigung der vorgenommenen Rechtsgüterabwägung bei dieser Meldung.

Wir Arbeitsmediziner wissen um das hohe Gut des Vertrauens von Menschen in die Verschwiegenheit von Gesundheitsfachpersonen in datenschutz- und arbeitsrechtlichen Zusammenhängen. Zweifel an diesem Vertrauen sind durch den geplanten Absatz 4 des Artikels 100 quasi vorprogrammiert. Muss fliegendes Personal jederzeit damit rechnen, dass jegliche Gesundheitsstörung oder auch nur eine Information, die von Dritten als Gesundheitsstörung interpretiert werden könne, zu Meldungen an die Überwachungsbehörde führen könnten, so ist grundsätzlich die Vertrauensbasis von fliegenden Personal gegenüber Medizinalpersonen und psychologisch tätigen Fachexperten in den Grundfesten erschüttert. Nach unserer Überzeugung wäre die Konsequenz, dass fliegendes Personal die Pflege der eigenen Gesundheit zukünftig vernachlässigt, da es jederzeit mit ungerechtfertigten Meldungen an die Überwachungsbehörde rechnen muss.

Konsequenz

Wir fordern aus all den genannten Gründen den Gesetzgeber auf, den Absatz 4 Artikel 100 ersatzlos zu streichen. Wir halten allenfalls die Berechtigung einer Meldung an die Überwachungsbehörde allein durch approbierte Ärzte für einen gangbaren Weg. Dies jedoch nur unter der Voraussetzung, dass diese Ärzte, die Betroffenen vor einer allfälligen Meldung um deren Entbindung der ärztlichen Schweigepflicht bitten und diese auch dokumentieren.

Hinsichtlich der Möglichkeit bei Vorfeldinspektionen unangemeldete Alkoholtests durchzuführen, haben wir keine Bedenken. Diese Praxis ist in vielen anderen Ländern bereits in Kraft und führt dort zu keinerlei Problemen oder Vertrauensverlust zwischen Arbeitnehmenden und Arbeitgeber, beziehungsweise Überwachungsbehörde.



Dr. med. Klaus Stadtmüller
Facharzt für Arbeitsmedizin
Präsident SGARM

Präsident: Dr. med. Klaus Stadtmüller
Tel. 041/419 6003 - Fax: 041/419 62 05 - E-mail: klaus.stadtmueller@suva.ch
Sekretariat: Michèle Spahr - Lerchenweg 9 - 2543 Lengnau - Tel. 032/653 85 48 - Fax 032/653 85 47
E-Mail: sgarm-ssmt@bluewin.ch - Internet: <http://www.sgarm.ch>

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
BAZL

Per Mail an:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 29. September 2020

Vernehmlassung Luftfahrtgesetz

Sehr geehrte Damen und Herren Bundesräte

Wir bedanken uns für die Einladung zur Stellungnahme. Wir sind überrascht, dass die Flug-Branchen-Gewerkschaften, die Mitglied des SGB sind, nicht zur Vernehmlassung eingeladen wurden. Dies, obwohl die Vorlage sie am nächsten trifft.

I. Grundsätzliches

Mit vorliegender Teilrevision des Bundesgesetzes über die Luftfahrt von 21.12.1948 (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0) sollen neue regulatorische Vorgaben der EU in Schweizer Recht transferiert werden.

Der Schwerpunkt liegt dabei, dass ÄrztInnen (welche nota bene nicht vom BAZL bezeichnet und beaufsichtigt werden) sowie Psychologinnen und sogar Hilfspersonen bei Zweifeln an der Tauglichkeit eines jeglichen Flugbesatzungsmitglieds oder einer Fluglotsin/eines Fluglotsen von ihrer Schweigepflicht entbunden werden und die Möglichkeit haben, dem BAZL Meldung zu erstatten. Weiter soll die Durchführung anlassloser Alkoholkontrollen von Flugbesatzungsmitgliedern möglich werden sowie die Mitteilung der Resultate in eine zentrale EU-Datenbank.

Der SGB und seine Mitgliederverbände sind grundsätzlich gegen diese untaugliche und unverhältnismässige Anpassung, insbesondere die vorliegende Meldebestimmung für Gesundheitspersonal, die keine Verbesserung der Flugsicherheit mit sich bringt. Im Gegenteil: mit der Einführung einer allgemeinen Kultur der Denunziation könnten Mitarbeitende der Flugindustrie, die bereits mit der Covid19-Krise stark unter Druck stehen, noch mehr Angst haben, professionelle ärztliche bzw. psychologische Hilfe einzuholen. Dies in einer Zeit, in welcher die psychosozialen Risiken in der Branche aufgrund von Spardruck und Restrukturierungen und erhöhtem Arbeitsdruck bereits ein besorgniserregendes Niveau erreicht haben.

Die Vorlage, wie sie vorliegt, setzt vielmehr auf repressiv wirkende Massnahmen gegen den einzelnen Arbeitnehmenden und weisen den Arbeitgebern keine Verantwortung zu, für die psychische Gesundheit und die entsprechenden Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmenden zu sorgen. Dies ist ein systemisches Manko der Vorlage.

Wir schlagen deshalb vor, einen Runden Tisch mit den betroffenen Arbeitnehmenden-Verbänden zu veranstalten sowie mit den spezialisierten FMH-Gesellschaften, insbesondere der FMH-Gesellschaft für Arbeitsmedizin SGARM sowie der FMH-ExpertInnen für Flugmedizin.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen des LFG

Art. 100 Abs. 4

Es ist fragwürdig und sogar kontraproduktiv, wenn ÄrztInnen, PsychologInnen und sogar medizinische Hilfspersonen von ihrer Schweigepflicht entbunden werden. Dies kann dazu beitragen, dass das Arzt-Patienten-Vertrauen verloren geht und Flugpersonal keine Behandlung oder das Gespräch nicht mehr sucht. Somit besteht das Risiko, dass allfällige sicherheitsrelevante gesundheitliche Beeinträchtigungen gar nicht mehr diagnostiziert werden können bzw. die Gesundheit des Flugpersonals allgemein sich verschlechtern kann, aus Angst vor (privaten) Konsultationen mit Gesundheitsfachpersonen.

Besonders stossend ist weiter die Verwendung des Begriffs der «Hilfspersonen». Dieser sollte auf jeden Fall ganz gestrichen werden. Es darf nämlich nicht sein, dass eine «Hilfsperson», z.B. auch eine Assistentin eines Psychologen, eine MPA oder weitere nicht-medizinisch ausgebildete Personen meldebefugt sein sollen.

Ganz grundsätzlich fragwürdig ist auch in diesem Bereich die Nicht-Unterscheidung in der Behandlung von PilotInnen, FluglotsInnen und Kabinen-Personal. Dies widerspricht dem Grundsatz von Art. 8 BV, Ungleiches nach Massgabe seiner Ungleichheit ungleich zu behandeln.

Es ist nämlich evident, dass, obwohl alle drei Berufsgattungen jeweils eine hohe Verantwortung tragen, das Schadenspotential zwischen PilotInnen, FluglotsInnen und Kabinenpersonal völlig unterschiedlich ist. Besonders bei Kabinenpersonal ist das Risiko, dass diese aufgrund einer gesundheitlichen Beeinträchtigung ein Risiko für eine Flugreise darstellen, äusserst gering bzw. inexistent.

Aus den oben gemachten Ausführungen ergibt sich, dass u.E. darauf verzichtet werden soll, dass für diese Berufsgattungen das medizinische Personal von seiner Schweigepflicht entbunden wird.

Vielmehr sind unter Beizug der Branchen-Gewerkschaften und der FMH Lösungen im Rahmen eines Runden Tisches zu erarbeiten, welche Arbeitnehmende in ihrer psychosozialen Gesundheit zu schützen und der Arbeitgeber vermehrt in die Pflicht zu nehmen sind. Die Verantwortung für die Gesundheit des Arbeitnehmenden liegt gemäss ArG klar beim Arbeitgeber; diejenige der Passagiere beim Unternehmen, das wiederum identisch ist mit dem Arbeitgeber.

Die vorliegende Revision macht dagegen genau das Umgekehrte und ist deshalb systemisch inkorrekt: die Verantwortung für Gesundheit und Arbeitssicherheit lastet alleine auf den Arbeitnehmenden und konkretisiert sich in Pflichten und der Beschneidung von Rechten für die Angestellten.

Vielmehr wären Lösungen zu suchen, die mit unabhängigen betriebsärztlichen Modellen arbeiten. Weiter sind die Arbeitsplatz-Kontrollen in Sachen Einhaltung ArG- und UVG-Bestimmungen in der Flugindustrie zu verstärken – hier sind die zuständigen Behörden in der Pflicht.

Art. 100ter Abs. 1 zweiter Satz 3, 3bis und 4

Abzuwägen ist zwischen den persönlichkeits- und datenschutzrechtlichen Interessen der Flugbesatzungsmitglieder einerseits und dem öffentlichen Interesse an der Minderung des Sicherheitsrisikos andererseits, welches infolge einer Beeinträchtigung durch Alkoholkonsum bei Mitgliedern der Flugbesatzung entstehen kann.

Die Resultate von Vorfeldinspektionen werden in der zentralisierten SAFA Datenbank der EU erfasst. Die Alkoholkontrollergebnisse werden dabei ebenfalls in die Datenbank eingespeist. Diese Resultate enthalten jedoch weder personenbezogene Daten der jeweiligen Besatzungsmitglieder noch die Alkoholverwerte. Sie sind der EU zum Schutz der Daten der betroffenen Person anonymisiert zu übermitteln. Die entsprechenden Grundlagen sind in der Verordnung (EU) Nr. 2018/1042 enthalten.

Mit der beabsichtigen Neuregelung werden neu die notwendigen rechtlichen Grundlagen für die Übermittlung besonders schützenswerter Daten der betroffenen Flugbesatzungsmitglieder an das BAZL geschaffen. Hier bestehen aber noch ungeklärte Probleme:

- Mit der vorliegenden Gesetzesgrundlage wird unseres Erachtens nicht abschliessend geklärt, wer entscheidet, was die Konsequenzen eines solchen Tests sind (sofern dieser positiv ausfällt). Wobei auch hier dem Verhältnismässigkeitsprinzip speziell Rechnung zu tragen ist, z.B. beim Kabinenpersonal im Vergleich zu PilotInnen und FluglotsInnen. Die Konsequenzen bei Vorliegen z.B. tiefer Alkoholverwerte dürfen nicht die gleichen sein.
- Wie die Daten bearbeitet werden. Die Problematik des Datenschutzes sollte unseres Erachtens besser geklärt werden und dies im Sinne eines strengen Datenschutzes zugunsten der Arbeitnehmenden.

Zum Schutz der betroffenen Arbeitnehmenden sollte darauf hingearbeitet werden, dass verbesserte und ergänzende Massnahmen zur Prävention und Früherkennung von Alkoholproblemen bei Flugbesatzungsmitgliedern sowie die entsprechende Betreuung der betreffenden Arbeitnehmer in Begleitung mit der geplanten Gesetzesänderung ebenfalls Berücksichtigung finden und in die Wege geleitet werden. Auch dies ist in Zusammenarbeit mit den Branchen-Gewerkschaften zu erarbeiten, wofür der bereits erwähnte Runde Tisch dienen würde.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Luca Cirigliano
Zentralsekretär

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Frau
Esther Jutzeler
3003 Bern
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 29. September 2020 sgv-KI/ds

Vernehmlassungsantwort: Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit dem Schreiben vom 5. Juni 2020 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK ein, sich zur Revision des Luftfahrtgesetzes zu äussern. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Mit vorliegender Teilrevision des Luftfahrtgesetzes (LFG) sollen neue regulatorische Vorgaben der Europäischen Union umgesetzt und weiterer Revisionsbedarf erfüllt werden. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Durchführung anlassloser Alkoholkontrollen von Flugbesatzungsmitgliedern.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv fordert folgende Anpassungen:

Flugbesatzungsmitglieder können bereits heute einer Untersuchung unterzogen werden, wenn Anzeichen der Angetrunkenheit oder des Einflusses von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen vorliegen. Stichprobenweise Kontrollen ohne Verdachtsmomente sind heute nicht möglich.

Wenn schon für die neuen Regulierungen die Umstände des Absturzes eines Flugzeugs der German Wings 2015 und vermutete psychische Defizite bei Flugbesatzungsmitgliedern – im Falle der mutmasslich zum Absturz gebrachten German Wings-Maschine der Pilot – Anlass für die Anpassungen des EU-Rechts und der entsprechenden Gesetze in den einzelnen Ländern sind, ist der Ansatz, lediglich eine Gesetzesgrundlage für anlasslose Alkoholkontrollen zu schaffen, im Kern falsch. Allein «Anzeichen von Angetrunkenheit» reichen nicht für wirksame Kontrollen. Wenn schon müssen auch Kontrollen bei Verdacht auf Drogen, Medikamente, die Psyche verändernde Substanzen etc. gemacht werden können. Zudem ist der zu testende Personenkreis auch auf Verantwortungsträger des Bodenbetriebs auszuweiten.

Aus diesem Grund ist Art. 100 Abs. 1ter E-LFG wie folgt anzupassen:

¹ *Flugbesatzungsmitglieder und Personen, die auf Flugbetriebsflächen bzw. in zentralen Funktionen des Flugplatzbetriebs tätig sind, bei denen Anzeichen der können nach Dienstantritt und vor Dienstende geeigneten Untersuchungen zum Nachweis von Angetrunktheit oder des Einflusses von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen unterzogen werden. vorliegen, sind geeigneten Untersuchungen zu unterziehen.*

Analog den Inspektorinnen und Inspektoren des BAZL im Rahmen der Vorfeldinspektionsprogramme sollten aus Praktikabilitätsgründen auch die Flugplatzleiter in Erfüllung ihrer Aufsichtspflichten und der Vorgaben aus dem europäischen Luftfahrtrecht jederzeit (und nicht nur im Verdachtsfall) die Kompetenz haben, einen Test anzuordnen.

Deshalb ist Art. 100 Abs. 2ter E-LFG wie folgt anzupassen:

² *Zur Anordnung der erforderlichen Massnahmen sind die Flugplatzleiter und die Organe der örtlich zuständigen Polizei befugt. Handeln die Flugplatzleiter, so haben sie sofern eine erste Untersuchung einen Verdacht nach Absatz 1 bestätigt, ohne Verzug die Polizei beizuziehen.*

Nicht nur der Alkoholkonsum birgt Risiken für die Flugabfertigungs- und Flugbetriebsprozesse, sondern auch die Einnahme von Drogen und die Psyche verändernde Medikamente. Entsprechend ist 100ter Abs. 3 und 4 E-LFG zu ergänzen:

³ *Bei der Durchführung von Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen und deren Flugbesatzung kann das BAZL bei Flugbesatzungsmitgliedern jederzeit einen Alkoholttest oder einen Test zum Nachweis von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen anordnen. Die Durchführung der erforderlichen Massnahmen erfolgt durch die Polizei.*

⁴ *Der Bundesrat regelt die Durchführung der Untersuchungen und Massnahmen nach den Absätzen 1, 3 und 3bis. Er berücksichtigt dabei die Bestimmungen der Europäischen Union zur Angetrunktheit und zum Einfluss von Betäubungsmitteln und psychotropen Substanzen, die gemäss dem Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr anwendbar sind. Ergänzend orientiert er sich an den Vorschriften über die Alkoholkontrolle und die anderen Massnahmen gegenüber den Strassenbenützern.*

Schadenersatz

Ungeklärt bleibt mit der Gesetzesvorlage, wie mit allfälligen Verspätungen und deren finanziellen Folgen umgegangen wird, die aufgrund der Kontrollen entstehen können. Unabhängig davon, ob die Verifizierung zu einem positiven oder negativen Resultat führt, hat der plötzliche temporäre Ausfall eines Besatzungsmitglieds aufgrund dieser Untersuchungen Folgen auf den Flug (Verspätung oder Ausfall). Aufgrund der Passagierrechte kann das zu Entschädigungsforderungen zulasten der Fluggesellschaft führen. Diese Entschädigungsforderungen sind zu regeln.

Ärztliches Melderecht

Das Berufsgeheimnis ist für das Vertrauensverhältnis zwischen Arzt/Psychologen und Flugbesatzungsmitglied von grosser Bedeutung. Die heutige Regelung, wonach ein behandelnder Arzt sich vom zuständigen Kantonsarzt von der ärztlichen Schweigepflicht befreien lassen kann, reicht nach Ansicht des Schweizerischen Gewerbeverbandes sgV aus.

Sollte der Gesetzgeber an dem vorgeschlagenen Melderecht festhalten, dann ist dieses zwingend auf Ärzte und Psychologen zu beschränken. Dass auch Hilfspersonen ein Melderecht haben sollen, ist dem Vertrauensverhältnis zwischen Arzt/Psychologe und Flugbesatzungsmitglied abträglich. Art. 100 Randtitel und Abs. 4 E-LFG ist wie folgt anzupassen:

⁴ Haben Ärzte, Psychologen ~~oder deren Hilfspersonen~~ bei einem Flugbesatzungsmitglied oder einem Fluglotsen wegen einer festgestellten körperlichen oder psychischen Krankheit, wegen eines Gebrechens oder wegen einer Sucht Zweifel an der Tauglichkeit zur Ausübung der entsprechenden Tätigkeiten, so können sie dem BAZL Meldung erstatten.

Meldeprozess besser definieren

Schliesslich fordert der sgV, dass der Meldeprozess ans BAZL genauer definiert wird. Bei einer Meldung gemäss Artikel 100 Abs. 4 LFG sind hochsensible und schützenswerte persönliche Daten und Informationen im Spiel, die potentiell massive Auswirkungen auf die berufliche und fliegerische Zukunft des betroffenen Flugbesatzungsmitglieds haben können. Entsprechend klar ist die zuständige Stelle innerhalb des BAZL sowie der Personenkreis einzugrenzen und zu benennen, der Zugang zu diesen sensiblen Informationen hat

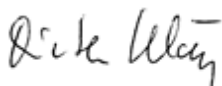
Wir danken für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Dieter Kläy
Ressortleiter



SWISS HELICOPTER ASSOCIATION

Mitglied der AEROSUISSE Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
Mitglied der EHA European Helicopter Association

Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

per Mail: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 1. Oktober 2020

Stellungnahme der Swiss Helicopter Association zur Vernehmlassung Änderung Luftfahrtgesetz

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Swiss Helicopter Association (SHA) lehnt die Vorlage zur Änderung des Luftfahrtgesetzes ab.

In der Luftfahrt gelten hohe Sicherheitsstandards: Piloten dürfen nur mit gültigem Tauglichkeitszeugnis fliegen. Da gibt es Vorschriften zur Sehkraft, zum Herz-Kreislauf-System und auch zu psychiatrischen Diagnosen. Schon während ihres Einstellungstests werden die meisten kommerziellen Piloten auch von Psychologen untersucht, die Tests zu Persönlichkeit und Intelligenz durchführen. Dann gibt es turnusmässige Untersuchungen zur Tauglichkeit durch Fliegerärzte – zum Beispiel alle 12 Monate. Und Piloten sind dazu verpflichtet, den Rat ihrer Fliegerärzte einzuholen, wenn sie eine Operation haben, Medikamente einnehmen oder Gesundheitsstörungen auftreten – dazu zählen auch psychische Erkrankungen.

Die SHA ist überzeugt, dass die Einführung von zufälligen Drogen- und Alkoholtests für Piloten keinen relevanten Gewinn für die Flugsicherheit darstellt. Langjährige Erfahrungen aus den USA zeigen, dass Präventionsmethoden durch sogenannte „Peer Intervention Programme“ um den Faktor zehn erfolgreicher sind als der Versuch, Fälle von Drogen- oder Alkoholmissbrauch mittels Tests auszuschließen.

Die FAA hat umfangreiche Studien zum “Random Drug and Alcohol Testing” durchgeführt: «Toxicological findings from 1.587 civil aviation accident pilot fatalities, 1999- 2003: *“Although no pilot fatality in an air carrier (Title 14, CFR, Part 121) related aviation accident was found to be positive for scheduled drugs, it is difficult to assign any significance to this finding due to the small number of CFR Part 121 accidents that occurred between 1993 and 2003. This observation agrees with the FAA drug-testing program’s conclusion that less than 1% of those pilots tested under the drug-testing program are positive for illegal drugs (12, 15).”*

Weiter verweist die SHA auf Einschätzungen der französischen Flugunfall-Untersuchungsbehörde (BEA) und der „Aerospace Medical Association“, wonach regelmässige umfangreiche Screenings auf seltene psychische Krankheiten bei Piloten wenig geeignet sind, um einzelne Fälle tatsächlich aufzudecken. Stichprobenartige Alkohol- und Drogentests sind offenbar auch nur bedingt geeignet, um die Flugsicherheit zu erhöhen. Aber einfache Fragemethoden könnten in die Tauglichkeitsuntersuchungen integriert werden, um häufige und leicht zu diagnostizierende psychische Störungen zu erkennen.

Zusammenfassend hält die SHA fest, dass Tests mit einer hohen Fehleranfälligkeit, die hohe Kosten verursachen, Medikamente wie Psychopharmaka meist überhaupt nicht nachweisen können, keine Verbesserung der Flugsicherheit bringen.

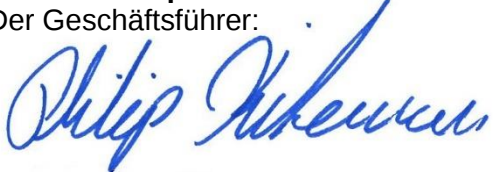
Stattdessen schlägt die SHA vor, dass die Spezialfinanzierung Luftverkehr dazu genutzt wird, „Peer Intervention Programme“ ins Leben zu rufen, die auf Aufklärung statt Stigmatisierung setzen und es betroffenen Piloten ermöglichen, sich helfen zu lassen, ohne sich sofort mit Arbeitsplatzverlust konfrontiert zu sehen. Sie greifen ein, bevor persönliche Probleme zur Gefährdung der Flugsicherheit führen und sind somit erwiesenermassen das erfolgreichste Mittel gegen Drogen- oder Alkoholmissbrauch.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

Swiss Helicopter Association

Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
3003 Bern

Per E-Mail an:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Genf, 13. August 2020

Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes: Stellungnahme der SIAA

Sehr geehrte Frau Jutzeler
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 hat uns Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga zur Stellungnahme zur geplanten Änderung des Luftfahrtgesetzes eingeladen. Die Swiss International Airports Association (SIAA) vertritt die sechs Schweizer Flughäfen mit regelmässigem Linienverkehr und setzt sich für die erforderlichen Rahmenbedingungen ein, damit sich die Flughäfen nachfragegerecht entwickeln, die Mobilität von Personen und Gütern sicherstellen und die Anbindung der Schweiz an die wichtigsten Metropolen gewährleisten können. Wir erlauben uns, Ihnen im Folgenden unsere Stellungnahme zum vorgelegten Entwurf zu unterbreiten:

Die SIAA begrüsst die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 2018/1042 der Europäischen Kommission und damit die Anpassung der entsprechenden Normen im Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG). Alkoholisierter Mitarbeitende sind für die Flugbetriebsprozesse am Boden und in der Luft ein erhebliches Sicherheitsrisiko. Dasselbe gilt für den Konsum von Drogen, Medikamenten und anderen psychotropen Substanzen. Es ist unter anderem Aufgabe der Flughafenbetreiber, Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit (Safety) auf dem Flughafenareal zu veranlassen. Die mit hoheitlichen Rechten und Pflichten ausgestatteten Flugplatzleiter wiederum sind für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften verantwortlich.

Im Flugbetrieb hängt die Sicherheit vom Verhalten der Flugbesatzungsmitglieder, gleichwohl aber von jenem des Bodenpersonals ab. Die Flugplatzbetreiber führen deshalb für jene Personen, die im Besitz eines Flughafenausweises sind und ein Fahrzeug auf dem Vorfeld oder dem Rollfeld lenken oder für die

Regelung der Bewegung von Luftfahrzeugen am Boden verantwortlich sind, eine Nulltoleranzgrenze, was den Konsum von Alkohol und anderen psychotropen Substanzen vor und während der Arbeitszeit betrifft. Es fehlt jedoch an einer luftfahrtgesetzlichen Grundlage für entsprechende Kontrollen: Der bestehende Art. 100^{ter} LFG erlaubt es dem Flugplatzleiter, nur die Flugbesatzungsmitglieder «geeigneten Kontrollen» zu unterziehen. Eine entsprechende Kontrollmöglichkeit des Bodenpersonals fehlt. Zudem sind Kontrollen nur im Ausnahmefall erlaubt, nämlich wenn ein konkreter Verdacht vorliegt.

Für die Flughafenbetreiber steht bei den Kontrollen nicht etwa eine umfassende Sanktionierung im Vordergrund, sondern vielmehr die präventive Wirkung, die von ihnen ausgeht. Erkenntnisse aus dem Strassenverkehr zeigen, dass sich die Verkehrsteilnehmer disziplinierter verhalten, wenn sie mit Kontrollen rechnen müssen. Deshalb sollte sich die vorliegende Gesetzesrevision nicht nur auf Alkoholkontrollen bei Vorfeldinspektionen beschränken. Vielmehr soll sie Anlass sein, die Gesetzesgrundlage der Kontrolltätigkeit der Flugplatzleiter bzw. ihrer Stellvertreter zu verbessern, indem sie Flugbesatzungsmitglieder wie auch Bodenpersonal anlassfreien bzw. stichprobeartigen Kontrollen zum Nachweis des Einflusses von Alkohol oder anderen psychotropen Substanzen unterziehen können. Die Zuständigkeit der Polizei für die Durchführung der Tests soll gewahrt bleiben, womit eine klare Kompetenzabgrenzung zwischen den Flugplatzleitern und den auf dem Flughafenareal zuständigen Polizeibehörden besteht.

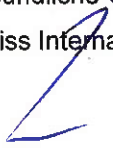
Davon ausgehend stellen wir folgende Anträge:

1. **Art. 100^{ter} LFG ist dahingehend anzupassen, dass neben den Flugbesatzungsmitgliedern auch in die Flugabfertigungs- und Flugbetriebsprozesse eingebundenes Bodenpersonal geeigneten Untersuchungen zum Nachweis von Angetrunkenheit oder des Einflusses von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen unterzogen werden kann.**
2. **Art. 100^{ter} LFG ist dahingehend anzupassen, dass die in Antrag 1 erwähnten Untersuchungen anlasslos, das heisst ohne Vorliegen von Anzeichen, angeordnet werden können.**
3. **Art. 100^{ter} LFG ist dahingehend anzupassen, dass der Flugplatzleiter die Untersuchungen gemäss den Anträgen 1 und 2 anordnen kann, wobei er die Polizei beizuziehen hat.**

Für die Berücksichtigung unserer Anträge danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

Swiss International Airports Association (SIAA)


André Schneider

Präsident



Per Mail an: esther.juzeler@bazl.admin.ch

Bern, 1. Oktober 2020

Änderung des Luftfahrtgesetzes: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

- a) Mit vorliegender Teilrevision des Bundesgesetzes über die Luftfahrt von 21.12.1948 (Luftfahrtgesetz, LFG; [SR 748.0](#)) sollen neue regulatorische Vorgaben der EU umgesetzt und weiterer Revisionsbedarf erfüllt werden. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Durchführung anlassloser Alkoholkontrollen von Flugbesatzungsmitgliedern. Es soll also im Rahmen der Vorfeldinspektionen die Möglichkeit geschaffen werden, anlassfreie Alkoholkontrollen bei Flugbesatzungsmitgliedern durchzuführen.
- b) Andererseits sollen Ärzt*innen, welche nicht vom BAZL bezeichnet und beaufsichtigt werden, sowie Psycholog*innen und deren Hilfspersonen bei Zweifeln an der Tauglichkeit eines Flugbesatzungsmitglieds oder einer Fluglotsin / eines Fluglotsen von ihrer Schweigepflicht entbunden sein und die Möglichkeit haben, dem BAZL Meldung zu erstatten.

Obwohl mit diesen Anpassungen die Flugsicherheit erhöht werden soll, haben wir (insbesondere hinsichtlich des zweiten Teils der Vorlage betreffend der Entbindung der Schweigepflicht) einige Bedanken, welche wir im Folgenden ausführen möchten.

a) Alkoholkontrollen

Mit dieser Gesetzesvorlage sollen die nationalen Bestimmungen an die neuen Vorgaben der EU angepasst werden. Heute werden die Flugbesatzungsmitglieder von der Polizei oder den Flugplatzleiterinnen bzw. Flugplatzleitern bei Verdacht auf übermässigen Alkoholkonsum zu einer Untersuchung angehalten. Letztere haben die betroffene Person hierfür an die Polizei zu überstellen, da eine Kontrolle durch die Flugplatzleiterin oder den Flugplatzleiter nicht erlaubt ist (Art. 100^{ter} Abs. 2 LFG). Im Lichte der neuen EU Bestimmungen soll Artikel 100^{ter} LFG dahingehend geändert werden, dass Flugbesatzungsmitglieder auch ohne Anzeichen von Angetrunkenheit einer Alkoholkontrolle unterzogen werden können.

— **Art. 90^{bis} Randtitel**

Gemäss Art. 90^{bis} Bst. a LFG ist die Tätigkeit in angetrunkenem Zustand oder unter Einfluss von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen als Flugbesatzungsmitglied untersagt.

Die Arbeitstätigkeit von Flugbesatzungsmitgliedern umfasst alle Aufgaben, welche ein Flugbesatzungsmitglied für den Betreiber wahrzunehmen hat. Nebst dem eigentlichen Flugdienst gehören hierzu insbesondere auch diverse Vorbereitungshandlungen administrativer oder physischer Natur. Mit der Streichung von «an Bord» im Randtitel von Art. 90^{bis} des deutschsprachigen Gesetzestextes soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass die eigentliche Arbeitstätigkeit bereits vor Betreten des Flugzeugs beginnt.

– **Art. 100^{ter} Abs. 1 zweiter Satz, 3, 3^{bis} und 4**

Die in Absatz 1 geregelte Anordnung von Untersuchungen im Hinblick auf Anzeichen der Angetrunkenheit oder auf einen Einfluss von Betäubungsmitteln oder psychotropen Stoffen bleibt bestehen. Die Möglichkeit zur Anordnung einer Blutprobe, die bisher in Abs. 1 zweiter Satz geregelt war, wird jedoch neu in den Absatz 3^{bis} verschoben. Damit ist die Anordnung einer Blutprobe sowohl bei Verdachtsfällen nach Abs. 1 als auch bei anlasslosen Alkoholtests nach Abs. 3 zulässig.

*Neu können Flugbesatzungsmitglieder mit der Einführung eines neuen Absatz im Einklang mit dem Recht der EU im Rahmen der Vorfeldinspektionsprogramme (SAFA/SACA/SANA) auch anlassfrei durch die Inspektor*innen des BAZL auf Angetrunkenheit hin kontrolliert werden.*

Die SP hat im Grundsatz nichts gegen diese Änderung und die Durchführung anlassloser Alkoholkontrollen von Flugbesatzungsmitgliedern. Dies auch, weil ein solches Vorgehen auf europäischer Ebene bereits Tatsache ist. Mit der beabsichtigten Neuregelung werden neu die notwendigen rechtlichen Grundlagen für die Übermittlung besonders schützenswerter Daten der betroffenen Flugbesatzungsmitglieder an das BAZL geschaffen. Hier gilt es unseres Erachtens, zwischen den persönlichkeits- und datenschutzrechtlichen Interessen der Flugbesatzungsmitglieder einerseits und dem öffentlichen Interesse an der Minderung des Sicherheitsrisikos andererseits, welches infolge einer Beeinträchtigung durch Alkoholkonsum bei Mitgliedern der Flugbesatzung entstehen kann, richtig abzuwägen.

Wir haben hinsichtlich dieser Tests jedoch zwei Bedenken bzw. bestehen noch ungeklärte Probleme:

- Mit der vorliegenden Gesetzesgrundlage wird unseres Erachtens nicht abschliessend geklärt, was die **Konsequenzen** eines solchen Tests sind (sofern dieser positiv ausfällt). Hier sollte unserer Meinung nach dem Verhältnismässigkeitsprinzip speziell Rechnung getragen werden, insbesondere beim Vergleich «Kabinenpersonal» und «Pilot*innen und Fluglots*innen». Denn die Konsequenzen bei Vorliegen eines positiven Tests dürfen nicht die gleichen sein.
- Weiter wird ebenso nicht genau festgehalten, wie die **Daten dieser Tests transferiert** werden. Die Problematik des Datenschutzes sollte unseres Erachtens besser geklärt werden. Dies im Sinne eines strengen Datenschutzes zugunsten der Arbeitnehmenden.

b) Erleichtertes ärztliches Melderecht

*Um zu gewährleisten, dass Meldungen im Hinblick auf sicherheitsrelevante gesundheitliche Beeinträchtigungen von Flugbesatzungsmitgliedern und Fluglots*innen zeitnah erfolgen, soll im Luftfahrtgesetz ein erleichtertes Meldeverfahren eingeführt werden. Behandelnde Ärzt*innen, Psycholog*innen sowie deren Hilfspersonen können bei ihren Patienten anders als bei den Untersuchungen durch die Fliegerärzt*innen, welche in regulären Zeitabständen erfolgt, neue oder akut auftretende Wahrnehmungen machen, die nicht mit der Ausübung der Lizenz vereinbar sind. Des Weiteren kann es vorkommen, dass ein Flugbesatzungsmitglied oder eine Fluglotsin bzw. ein Fluglotse infolge einer Erkrankung oder eines Unfalls selbst nicht (mehr) in der Lage ist, eine Meldung zu liefern. Hinzu kommen jene Fälle, bei welchen die Krankheitseinsicht absichtlich oder auch unabsichtlich nicht möglich ist.*

*Ärzt*innen, Psycholog*innen sowie ihre Hilfspersonen sollen von ihrer Schweigepflicht entbunden sein, ohne dass sie vorgängig ein unter Umständen aufwändiges Verfahren initiieren müssen. Aufgrund von Art. 321 Ziff. 3 des Schweizerischen Strafgesetzbuches (StGB; [SR 311.0](#)) kann auf eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage für die Entbindung von der Schweigepflicht verzichtet werden. Die Ausübung des Melderechts ist somit straflos. Die Meldung soll auf freiwilliger Basis an die zuständige Aufsichtsbehörde, das heisst ans BAZL erfolgen. Auf eine Meldepflicht wird verzichtet.*

– **Art. 100 Randtitel und Abs. 4**

*Da die von Ärzt*innen bzw. Psycholog*innen sowie deren Hilfspersonen gemeldeten gesundheitlichen Daten, ähnlich wie bei der Meldung von Staatsanwaltschaften und Gerichten über strafbare Handlungen, zum Entzug von Bewilligungen, Ausweisen und Erlaubnissen im Sinne von Art. 92 Bst. a LFG führen, soll dieser Artikel durch das Melderecht in Abs. 4 ergänzt werden. Entsprechend soll der Randtitel in «IV. Meldepflichten, Einholen von Stellungnahmen und Melderechte» geändert werden.*

*Der geplante Gesetzestext soll lediglich eine freiwillige Meldung ohne weitere administrative Hürden ermöglichen; auf das Einführen einer Meldepflicht wird verzichtet. Die Meldung ist direkt beim fliegerärztlichen Dienst des BAZL einzureichen. Das Melderecht gilt unter Hinweis auf Art. 106 Abs. 2 LFG nicht für Pilot*innen der militärischen Luftfahrt. Die militärische Luftfahrt ist der Staatsluftfahrt zuzuordnen, wonach die Normen der Zivilluftfahrt dort nicht zur Anwendung gelangen. Sofern eine Pilotin oder ein Pilot neben militärischen Luftfahrzeugen auch Zivilluftfahrzeuge operiert (z.B. im Rahmen einer Nebenanstellung bei einem Zivilluftfahrtunternehmen), ist er in diesem Bereich hingegen vom Melderecht betroffen.*

Diesem zweiten Teil der Vernehmlassungsvorlage steht die SP kritisch gegenüber. Dies aus folgenden Gründen:

Grundsätzlich finden wir es fragwürdig und unter gewissen Umständen sogar kontraproduktiv, wenn Ärzt*innen, Psycholog*innen sowie deren Hilfspersonen von ihrer Schweigepflicht entbunden werden. Denn dies kann dazu beitragen, dass das Vertrauen zwischen einem Arzt / einer Ärztin und dem/der Patient*in verloren geht und ein*e Patient*in gegebenenfalls gar nicht mehr das vertraute Gespräch mit seinem/ihrer Arzt sucht. Somit besteht das Risiko, dass allfällige sicherheitsrelevante gesundheitliche Beeinträchtigungen gar nicht mehr diagnostiziert werden können. Statt eine Verbesserung der Flugsicherheit kann eine Einführung einer solchen allgemeinen Kultur der Denunziation zur Folge haben, dass die betroffenen Mitarbeitenden Angst haben, professionelle ärztliche bzw. psychologische Hilfe einzuholen.

- ⇒ **Es soll also darauf verzichtet werden, dass für diese Berufsgattungen die medizinische Personal von seiner Schweigepflicht entbunden wird. Vielmehr sind unter Beizug der Branchen-Gewerkschaften und der FMH Lösungen im Rahmen eines runden Tisches zu erarbeiten, welche Arbeitnehmende in ihrer psychosozialen Gesundheit schützen und den Arbeitgeber vermehrt in die Pflicht nehmen. Die Verantwortung für die Gesundheit des Arbeitnehmenden liegt gemäss ArG (Arbeitsgesetz; [SR 822.11](#)) klar beim Arbeitgebenden; diejenige der Passagiere beim Unternehmen. Dieses ist wiederum identisch mit dem Arbeitgebenden. Die vorliegende Revision macht dagegen genau das Umgekehrte und ist deshalb systemisch inkorrekt: Sie will die Verantwortung für Gesundheit und Arbeitssicherheit alleine auf den Arbeitnehmenden schieben und konkretisiert sich in Pflichten und Beschneidung von Rechten für die Angestellten.**

Weiter stört uns der Begriff «Hilfspersonen». Dieser sollte entweder ganz gestrichen oder zumindest weiter definiert werden. Denn unter einer «Hilfsperson» kann z.B. auch eine Sekretärin eines Psychologen oder weitere nicht-medizinisch ausgebildete Personen verstanden werden. Und diese sollten sicherlich nicht meldebefugt sein, sofern er/sie eine gesundheitliche Beeinträchtigungen bei einem Patienten / einer Patientin feststellt.

- ⇒ **Begriff «Hilfspersonen» streichen oder genauer definieren**

Zudem stört uns an der Neuregelung die Gleichbehandlung von Kabinenpersonal und Pilot*innen bzw. Fluglots*innen. Obwohl alle drei Berufsgattungen jeweils eine hohe Verantwortung tragen, ist das Schadenspotential von Pilot*innen, Fluglots*innen und Kabinenpersonal völlig unterschiedlich. Besonders beim Kabinenpersonal ist das Risiko, dass diese aufgrund einer gesundheitlichen Beeinträchtigung ein Risiko für eine Flugreise darstellen, viel geringer als bei den anderen beiden Berufsgattungen.

- ⇒ **Unterscheidung in der Behandlung von Pilot*innen, Fluglots*innen und Kabinenpersonal**

Abschliessend möchten wir festhalten, dass in Zukunft zum Schutz der betroffenen Arbeitnehmenden darauf hingearbeitet werden sollte, dass verbesserte und ergänzende Massnahmen zur Prävention und Früherkennung von Alkoholproblemen bei Flugbesatzungsmitgliedern sowie die entsprechende Betreuung der betroffenen Arbeitnehmenden in Begleitung der geplanten Gesetzesänderung ebenfalls Berücksichtigung finden und in die Wege geleitet werden. Auch dies ist in Zusammenarbeit mit den Branchen-Gewerkschaften zu erarbeiten. Dafür würde auch der bereits erwähnte runde Tisch dienen würde.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz

A stylized, handwritten signature in black ink, likely belonging to Christian Levrat.

Christian Levrat
Präsident SP Schweiz

A handwritten signature in black ink, likely belonging to Claudia Alpiger.

Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz

Elektronisch an:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 18. August 2020

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen im Rahmen der rubrizierten Vernehmlassung Stellung zur Vorlage.
Wir äussern uns dazu wie folgt:

Der tragische Flugzeugabsturz einer A320 Maschine der Germanwings im Jahr 2015 gab Anlass dazu, die Vorschriften für die psychologische und physische Beurteilung von Flugbesatzungsmitgliedern sowie Fluglotsen und Fluglotsinnen genauer zu durchleuchten. In der Folge passte die EU ihre Regulierung mittels der Verordnung (EU) Nr. 2018/1042 vom 23. Juli 2018 an. Diese soll von der Schweiz im Rahmen eines Beschlusses des Gemischten Luftverkehrsausschusses Europäische Union/Schweiz auf den 1. Juli 2020 übernommen werden, unter dem Vorbehalt, dass die entsprechenden Normen auf nationaler Ebene angepasst worden sind, was mit den nun vorliegenden Änderungen erfolgen soll. Die Änderungen bestehen im Wesentlichen darin, dass ein Alkohltest beim Flugverkehrspersonal nicht wie anhin nur auf Verdacht sondern auch anlasslos erfolgen kann. Darüber hinaus sollen die Hürden für die Meldung möglicher, die Luftfahrtsicherheit gefährdender Mitglieder der Flugbesatzung oder Fluglotsinnen und Fluglotsen durch Ärztinnen und Ärzte sowie Psychologinnen und Psychologen an die Luftfahrtbehörde reduziert werden, um so die Sicherheit im Luftfahrtbetrieb zu erhöhen. Unter dem Vorbehalt einer Anpassung in Bezug auf die vorgesehene Befreiung von der ärztlichen Schweigepflicht ist die SVP mit den vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen einverstanden.

Bisher waren Alkoholtests bei Flugbesatzungsmitgliedern sowie Fluglotsen und Fluglotsinnen lediglich bei einem konkreten Verdacht möglich. Neu sollen diese Tests auch anlasslos durchgeführt werden können, um so die Sicherheit in der Luftfahrt zu erhöhen. Das Kontrollverfahren richtet sich dabei sinngemäss nach den Alkoholkontrollvorgaben im Strassenverkehrsrecht, soweit die übergeordneten, spezialgesetzlichen Bestimmungen der EU hier keine anderslauten Vorgaben enthalten. Mit der entsprechenden Gesetzesanpassung ist die SVP einverstanden, um die Sicherheit im Luftverkehr weiter zu erhöhen und sofern der Luftverkehrsbetrieb nicht behindert wird.

Flugbesatzungsmitglieder und Fluglotsinnen sowie Fluglotsen müssen sich bereits heute in regelmässigen Abständen medizinischen Untersuchungen unterziehen, um ihre Diensttauglichkeit nachzuweisen. Diese Untersuchungen werden durch Fliegerärztinnen und Fliegerärzte vorgenommen, welche vom Bundesamt für Zivilluftfahrt bezeichnet und beaufsichtigt werden. Im Rahmen der Betrachtung in der

Folge des Germanwings-Absturzes, stellte sich nach Ansicht des Bundesrates heraus, dass in der Schweiz die Hürden für die Meldung möglicher, die Luftfahrtsicherheit gefährdender Mitglieder der Flugbesatzung oder Fluglotsinnen und Fluglotsen durch Ärztinnen und Ärzte sowie auch Psychologinnen und Psychologen, welche nicht dem BAZL unterstellt sind, an die Luftfahrtbehörde relativ hoch sind. Denn diese müssen vorgängig zur eigentlichen Meldung mit einem Gesuch an die zuständige kantonale Behörde gelangen, um von der ärztlichen Schweigepflicht entbunden zu werden. Dies kann dazu führen, dass Hinweise auf sicherheitsrelevante gesundheitliche Defizite der Flugbesatzungsmitglieder sowie der Lotsen unterbleiben. Aus diesem Grund sollen Ärztinnen und Ärzte sowie Hilfspersonen von ihrer Schweigepflicht entbunden werden, ohne dass sie vorgängig ein entsprechendes Gesuch an die kantonale Behörde richten müssen.

Die SVP anerkennt den Bedarf für eine entsprechende Anpassung der gesetzlichen Grundlage. Aus Sicht der SVP ist die Regelung allerdings dahingehend anzupassen, als dass sie sinngemäss der Formulierung von Art. 15d Abs. 1 Bst. e Strassenverkehrsgesetz (SVG) entspricht. Infolgedessen sind lediglich Ärztinnen und Ärzte sowie Psychologinnen und Psychologen von der Schweigepflicht zu befreien, nicht jedoch deren Hilfspersonen. Die Einschätzung ob ein begründeter Verdacht für ein sicherheitsrelevantes, gesundheitliches Defizit vorliegt sowie deren Meldung obliegt alleinig der entsprechenden Fachperson und nicht beteiligten Hilfspersonen. Dies trägt nicht nur dazu bei ungerechtfertigte Indiskretionen zu vermeiden, sondern stellt auch eine ausgewogene Lösung zwischen den Persönlichkeitsrechten der Patientin oder des Patienten sowie dem öffentlichen Interesse an der Sicherheit im Flugverkehr dar.

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Anpassung und sofern kommende Ergänzungen der übergeordneten, spezialrechtlichen Bestimmungen der EU auch zukünftig erst in Kraft treten, wenn eine Anpassung der entsprechenden nationalen Bestimmungen vollzogen wurde, kann den vorgesehenen Anpassungen aus Sicht der SVP zugestimmt werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident

Der Generalsekretär



Albert Rösti
Nationalrat



Emanuel Waeber

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Postfach
3003 Bern

Zürich-Flughafen, 22. September 2020

Änderung des Luftfahrtgesetzes – Vernehmlassung – Stellungnahme Swiss International Air Lines AG

Sehr geehrte Frau Jutzeler,
sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur Stellungnahme zu den vorgeschlagenen Änderungen des Luftfahrtgesetzes (LFG). Gerne übermitteln wir Ihnen die nachfolgenden Anmerkungen und Anliegen von Swiss International Air Lines AG (SWISS).

Anlasslose Alkoholkontrollen

SWISS akzeptiert die Einführung der anlasslosen Alkoholkontrollen, zumal es sich um den Nachvollzug des einschlägigen EU-Rechts handelt. Wir würden es begrüssen, wenn klarer definiert wäre, in welchem Zeitraum die Kontrollen durchgeführt werden können. Gemäss Wortlaut von Art. 90bis LFG greift die Norm bei Personen, die «als Flugzeugbesatzungsmitglied tätig» sind. Dies lässt mehrere Interpretationen zu. Aus unserer Sicht dürfte die Bestimmung einzig für aktive Besatzungsmitglieder (nach Dienstantritt, vor Dienstende) zur Anwendung kommen.

Ferner wäre zu klären, wie mit allfälligen Verspätungen und deren finanziellen Folgen umgegangen wird (Entschädigungen, Störung des Flugplans), die aufgrund einer solchen Kontrolle entstehen können. Wir denken da zum Beispiel an den Fall einer nicht eindeutigen Atemluftprobe, die dann zu einer amtlich angeordneten Blutprobe oder ärztlichen Untersuchung führt. Unabhängig davon, ob die Verifizierung zu einem positiven oder negativen Resultat führt, hat der plötzliche temporäre Ausfall eines Besatzungsmitglieds aufgrund dieser Untersuchungen unmittelbare Folgen auf den Flug, für den die betreffende Person geplant war. Entweder verspätet sich der Flug oder er muss gar annulliert werden, wenn nicht innert nützlicher Frist ein Reservebesatzungsmitglied aufgeboten werden kann und so die Minimal Crew Requirements nicht mehr erfüllt sind. Ein solcher Fall könnte unter Umständen zu Entschädigungsforderungen, namentlich aufgrund der Passagierrechtsverordnung, zulasten der Fluggesellschaft führen.

Erleichtertes ärztliches Melderecht

SWISS beurteilt die erleichterte ärztliche Meldepflicht in der vorgeschlagenen Form kritisch, gerade mit Blick auf den beabsichtigten Zweck der Bestimmung, der Früherkennung von potentiellen psychologisch begründeten Risiken für den Flugbetrieb. Denn dem Vertrauensverhältnis zwischen dem Arzt/ Psychologen und dem Flugbesatzungsmitglied (FCM) kommt eine überragende Bedeutung zu. Es wäre bedauerlich und würde das Regulierungsziel unterminieren, wenn ein erweitertes Melderecht dazu führen würde, dass betroffene FCM aus Angst vor den potentiellen negativen Auswirkungen die Ärztin oder den Psychologen nicht mehr aufsuchen oder beispielsweise ihre Berufstätigkeit der behandelnden Person verschweigen würden.

Unseres Erachtens ist das heutige Verfahren, wonach ein behandelnder Arzt sich vom zuständigen Kantonsarzt von der ärztlichen Schweigepflicht befreien lassen kann, wenn es ein Fall erfordert, ausreichend. Das nun vorgeschlagene

erweiterte ärztliche Melderecht ist dementsprechend nicht zwingend nötig. Wenn ein Arzt eine relevante Beobachtung macht oder entsprechende Informationen erhält, dann bestehen etablierte Prozesse.

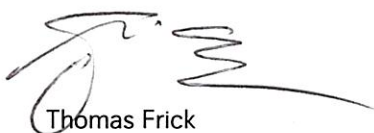
Sollte der Gesetzgeber jedoch an dem vorgeschlagenen Melderecht festhalten, dann ist dieses unseres Erachtens zwingend auf Ärzte und Psychologen zu beschränken. Das Melderecht für Hilfspersonen irritiert und könnte erst recht das Vertrauen von betroffenen Flugbesatzungsmitgliedern ins Vertrauensverhältnis zum Arzt und/ oder Psychologen unterminieren. Dass Hilfspersonen ebenfalls ein Melderecht haben sollen, ist nicht sachgerecht und zielführend. Die Auswirkungen einer Meldung im Sinne der Bestimmung sind für betroffene Flugbesatzungsmitglieder unter Umständen massiv. Alleine schon aus diesem Grund sollten die Meldungen von höher qualifizierten Personen erfolgen, die auch das Vertrauen der betroffenen Person geniessen. SWISS plädiert entsprechend dafür, dass ein erweitertes Melderecht auf Ärzte und Psychologen beschränkt wird und die Hilfspersonen aus dem Wortlaut von Art. 100 Abs. 4 LFG gestrichen werden.

Schliesslich würden wir es sehr begrüssen, wenn der Meldeprozess ans BAZL genauer definiert wird. So wie im Entwurf formuliert ist die Bestimmung zu unpräzise. Wir rufen in Erinnerung, dass bei einer Meldung in Sinne von Art. 100 Abs. 4 LFG immer hochsensible und schützenswerte persönliche Daten und Informationen übermittelt werden, die potentiell massive Auswirkungen auf die berufliche und fliegerische Zukunft des betroffenen Flugbesatzungsmitglieds haben können. Entsprechend ist klar die zuständige Stelle innerhalb des BAZL sowie der Personenkreis dort zu benennen, der Zugang zu den relevanten Informationen hat.

Besten Dank für die wohlwollende Prüfung unserer Anmerkungen und Anliegen. Gerne stehen wir für weiterführende Gespräche zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Swiss International Air Lines AG



Thomas Frick
Chief Operating Officer
Member of the Management Board



Ronald Abegglen
External Affairs

Kopie an:

– Per E-Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch