

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>20.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Luftfahrt</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Bundesratsgeschäft</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Ehinger, Paul  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Ehinger, Paul; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Luftfahrt, Bundesratsgeschäft, 1971 - 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 20.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Luftfahrt	1

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>EWR</b>	Europäischer Wirtschaftsraum
<b>BAZL</b>	Bundesamt für Zivilluftfahrt
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>LFG</b>	Luftfahrtgesetz
<b>PTT</b>	Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe
<b>EASA</b>	European Aviation Safety Agency
<b>ICAO</b>	Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>EEE</b>	l'Espace économique européen
<b>OFAC</b>	Office fédéral de l'aviation civile
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>LA</b>	Loi fédérale sur l'aviation
<b>PTT</b>	Postes, téléphones, télégraphes
<b>AESA</b>	Agence européenne de la sécurité aérienne
<b>OACI</b>	Organisation de l'aviation civile internationale

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Luftfahrt

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 17.12.1971  
PAUL EHINGER

Für die 1970 angekündigte Revision des Luftfahrtgesetzes legte der Bundesrat im Februar einen Entwurf vor (BRG 10828). Dieser enthielt namentlich ein Verbot des Fliegens mit Überschallgeschwindigkeit in der Zivilluftfahrt, eine Ermächtigung des Bundesrates zum Erlass von Bau- und Nutzungsbeschränkungen im Umkreis von Flugplätzen (Lärmzonen) sowie eine Rechtsgrundlage für Massnahmen der kantonalen Polizei zur Verhinderung von Anschlägen. Die Schaffung von Lärmzonen sollte an die Kantone delegiert werden können. An der Freiheit des inländischen Bedarfsluftverkehrs hielt der Entwurf fest. Beide Räte stimmten diesen Neuerungen zu, wobei auf Verlangen des Nationalrats noch eine Ausscheidung von Ruhezeiten im Gebirge, die nicht überflogen werden dürfen, vorgesehen wurde. Die Aufnahme eines Nachtflugverbotes drang dagegen nicht durch (BRG 10828). Die 1969 lancierte Verfassungsinitiative gegen den Überschallknall konnte im März eingereicht werden; ihre Urheber sagten jedoch zu, dass sie das Volksbegehren nach Ablauf der Referendumsfrist für die Revision des Luftfahrtgesetzes zurückziehen würden. (Die Initiative erhielt 64'929 Unterschriften.)

Um den Aus- bzw. Neubau von Grossflugplätzen fanden weitere Auseinandersetzungen statt. Das Referendum gegen einen Kredit für den Flughafen Cointrin, das Ende 1970 im Kanton Genf lanciert worden war, blieb zwar erfolglos, doch erhielt die Vorlage bloss ein Zufallsmehr, was nicht zu weiteren Ausbauplänen ermutigte (die Abstimmung über die Vorlage ergab 34'583 Ja und 34'259 Nein). Da der nächtliche Fluglärm eine Hauptursache der starken Opposition gewesen war, einigte man sich im Genfer Grossen Rat bereits im Sommer auf ein gesetzliches Nachtflugverbot, zu dessen Erlass freilich der Kanton Genf die Befugnis so wenig besass wie der Kanton Zürich. Das Eidg. Luftamt, das schon 1968 durch eine Verordnung des Bundesrates verpflichtet worden war, in seiner Genehmigungspraxis auf eine Verminderung der An- und Abflüge zwischen 22 und 6 Uhr hinzuwirken, fasste nun die Einführung einer Nachtflugsperrung für Kloten und Cointrin ins Auge. Das Projekt eines Pistenausbaus auf dem Flughafen Basel-Mülhausen, für das der Grosse Rat von Baselstadt einen Kredit von CHF 26 Mio bewilligte, scheiterte in der Volksabstimmung; von verschiedener Seite, u. a. von der PdA, wurde dagegen das Referendum ergriffen, und Verfechter des Umweltschutzes bekämpften die Vorlage wegen des Fehlens eines Nachtflugverbots. Flughafenfreundliche Kreise forderten deshalb nach der Abstimmung die Kantonsregierung auf, für ein solches Verbot einzutreten, zu welchem freilich nicht nur eidgenössische, sondern auch französische Instanzen ihre Zustimmung geben müssten. Die Frage eines Grossflugplatzes im Kanton Bern blieb in der Schwebe, da der Bundesrat im Juni die bernische Regierung ersuchte, vor weiteren Schritten den Bericht über seine neue Flughafenkonzeption abzuwarten. Inzwischen stellte die Swissair den Linienverkehr mit Bern ein und eröffnete für die Bundesstadt gemeinsam mit PTT und SBB einen Buszubringerdienst nach Kloten.<sup>1</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 19.06.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral avait proposé en 1990 un crédit d'ouvrage de 75.5 millions de francs pour l'agrandissement du centre de la sécurité aérienne de Genève-Cointrin, destiné notamment à construire un nouveau bâtiment et à remplacer les anciennes installations de traitement des données. Selon le gouvernement et les Chambres, qui ont adopté ce projet à l'unanimité, ces travaux sont nécessaires en raison principalement de l'accroissement incessant du volume du trafic aérien en Europe et en Suisse, ce qui exige une modernisation rapide des dispositifs de sécurité.<sup>2</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 20.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

Il était prévu, il y a une dizaine d'années, de procéder à une révision totale de la loi sur la navigation aérienne, dont le but principal aurait été de regrouper dans un seul texte toutes les dispositions ayant rang de loi en ce domaine. Suite à de nombreux travaux de commissions et diverses consultations, il fut finalement décidé de ne procéder qu'à une modification partielle, en attendant les futures changements possibles dans l'organisation du marché aérien européen et les normes qui en découleraient. De fait, cette révision revêt un caractère essentiellement technique, et de nombreuses

modifications consistent en des compléments ou des précisions. Citons cependant le fait que le projet du Conseil fédéral lui permet de conclure avec des Etats étrangers des accords sur le trafic aérien international, peut rendre directement applicable certaines dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, prescrit un échelonnement des tarifs des aéroports en fonction des émissions de bruit et de substances nocives des aéronefs et crée une base juridique claire pour Swisscontrol ainsi que pour l'instauration d'un système complémentaire d'indemnisation en matière de responsabilité civile.<sup>3</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 03.06.1992  
SERGE TERRIBILINI

Les verts et les socialistes ont repris cet argumentaire lors du **débat au Conseil national**. Ils ont également tenté, en vain, de proposer que les communes et les riverains des aéroports jouissent d'un plus grand droit de regard sur toute nouvelle installation. Les députés ont finalement **décidé d'approuver le projet** du gouvernement.

La prolongation du système de prêts préférentiels avait notamment pour objet de permettre aux aéroports de Genève-Cointrin et Bâle-Mulhouse d'en bénéficier, celui de Zurich en ayant déjà largement profité.<sup>4</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 06.10.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a présenté son message concernant **divers accords sur le trafic aérien de ligne et la modification de quatre accords sur le trafic aérien de ligne**. Ces accords bilatéraux, qui s'insèrent dans le cadre juridique de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale), visent à fixer les conditions auxquelles sont soumis l'exploitation des lignes aériennes, la capacité de transport des avions desservant ces lignes et les tarifs applicables sur celles-ci. Le parlement a adopté ces textes à l'unanimité.<sup>5</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 06.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Pourtant, les **mesures contenues dans l'accord EEE ne purent entrer en vigueur** car, bien que le parlement ait adopté les réformes légales nécessaires, le refus en votation populaire le 6 décembre du traité EEE les a rendues caduques.<sup>6</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 26.11.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral s'étant déjà engagé auprès des partenaires de la future compagnie, la marge de manœuvre du **parlement** était très réduite. Le gouvernement a pris cette décision, car il considérait que la Suisse avait besoin d'une compagnie aérienne internationale et un "hub" intercontinental qui puissent assurer la pérennité des relations commerciales (importations/exportations), de la place financières et du tourisme. Par 110 voix contre 56, le Conseil national a **octroyé le crédit de CHF 2,1 milliards pour la nouvelle entreprise aérienne** (crédit d'engagement de CHF 1,6 milliards s'ajoutant aux CHF 450 millions pour l'exploitation des vols). Le camp rose-vert a tenté sans succès, via plusieurs amendements, de lier l'engagement de la Confédération à des clauses sociales en faveur du personnel de Swissair. La majorité bourgeoise a refusé d'attribuer CHF 150 millions sur les CHF 2,1 milliards de fonds public à un plan social. Elle a aussi renoncé à augmenter la facture fédérale de CHF 500 millions pour des mesures de reconversion ou de financement des préretraites. Malgré ces échecs, les socialistes ont pourtant refusé de remettre en cause la participation de la Confédération dans le capital de Crossair. Les radicaux et les démocrates-chrétiens considéraient eux aussi que la création d'une nouvelle compagnie aérienne autour de Crossair était la meilleure solution pour l'économie suisse et la sauvegarde des places de travail. A l'opposé, l'UDC, les libéraux et les écologistes dénonçaient le projet. Suivant le National, le Conseil des Etats a avalisé par 36 voix contre 3 les dépenses de CHF 2,1 milliards. En obtenant la majorité qualifiée dans les deux Chambres, le parlement évitait une crise politique qui aurait entraîné le désaveu du Conseil fédéral. Le montant sera réparti entre les budgets 2001 et 2002. Le mois de novembre a aussi été marqué le dépôt de bilan de Sabena et la plainte de l'Etat belge à l'encontre de Swissair.<sup>7</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 17.01.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Au début de l'année 2002, la task force "Personnel de Swissair" et les partenaires sociaux ont conclu un **plan social destiné aux ex-employés de Swissair**. L'accord prévoyait qu'une partie des recettes de Swissair dépassant le budget de CHF 750 millions prévus pour l'horaire d'hiver finance le plan social. Un plafond a été fixé à CHF 50 millions et le solde a été reporté sur le budget 2002. Les Chambres ont approuvé cet accord lors de leur délibérations sur le budget. Cette condition sine qua non réalisée, 7'500 salariés licenciés par les unités de Swissair Group en sursis concordataire ont touché en septembre leurs premiers versements.<sup>8</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 04.12.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Sur proposition du Conseil fédéral, le Conseil national a donné par 123 voix contre 1 une base légale à la **fusion des contrôles aériens militaire et civil**. La navigation aérienne intégrée sera assurée par la société Skyguide. Toutefois, en cas d'événements extraordinaires, les exigences des Forces aériennes seront pleinement respectées. La modification de la loi sur l'aviation permet avant tout de gérer les conséquences financières de cette fusion. Aucune dépense supplémentaire n'est engagé par cette décision qui se limite à créer les bases juridiques des crédits que le parlement aura à voter ultérieurement. Il s'agira notamment de doter Skyguide d'un capital suffisant pour assurer ses investissements indispensables, soit CHF 200 à 250 millions.<sup>9</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 21.03.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

Par 26 voix sans opposition, le Conseil des Etats a suivi le Conseil national et sa Commission des transports en acceptant, à une divergence près, **la fusion des contrôles aériens militaire et civil** au sein de la société Skyguide. Il a précisé que la Confédération assume la haute responsabilité en tant qu'organe de surveillance. La nouvelle loi règle en outre le financement des retraites de la centaine de contrôleurs aériens militaires. En votation finale, les deux Chambres ont approuvé la modification sans opposition.<sup>10</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 17.12.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

Voulant améliorer la situation juridique des passagers empruntant l'avion, le Conseil fédéral a proposé au parlement de ratifier la **Convention de Montréal**, qui règle le régime de responsabilité civile internationale. La nouvelle convention remplace la Convention de Varsovie de 1929. Elle part du principe d'une responsabilité illimitée à l'égard des voyageurs tués ou blessés lors d'un accident et repose sur un système à deux niveaux (dommages jusqu'à un montant de 100'000 droits de tirage spéciaux – environ CHF 190'000 – et dommages au-delà de cette somme). Les éléments importants de la Convention de Montréal, dont le régime de responsabilité civile illimitée, sont déjà appliqués dans notre pays en vertu de l'Accord aérien entre la Suisse et l'UE. La Convention apporte cependant des améliorations supplémentaires aux voyageurs. Ainsi, les personnes lésées pourront en principe faire valoir leurs droits à l'encontre d'une compagnie aérienne ou d'autres contractants, comme les voyageurs, devant la juridiction compétente de leur lieu de domicile. Par ailleurs, les montants de responsabilités feront désormais l'objet d'un réexamen périodique, ce qui simplifie la procédure d'adaptation au renchérissement.<sup>11</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 31.10.2006  
MAGDALENA BERNATH

Der Bundesrat schickte einen Entwurf für einen Verfassungsartikel zur **Spezialfinanzierung des Luftverkehrs** in die Vernehmlassung. Heute kommen die Erträge aus der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen zu 50% der allgemeinen Bundeskasse und zu 50% dem Strassenverkehr zugute. Neu sollen die für den Strassenverkehr bestimmten Steuererträge zweckgebunden für den Luftverkehr in den Bereichen Umweltschutz, technische Sicherheit und Schutzmassnahmen verwendet werden.<sup>12</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 27.09.2007  
NICOLAS FREYMOND

Le parlement a approuvé sans discussion **l'accord entre la Suisse et l'Allemagne relatif à la coopération en matière de sûreté aérienne contre les menaces constituées par les aéronefs civils**. Cet accord vise à préserver la sécurité du pays contre les attaques terroristes aériennes par l'échange systématique de renseignements et l'amélioration des capacités d'intervention des deux parties face à une menace concrète, non seulement dans la perspective du Championnat d'Europe de football 2008, mais aussi à plus long terme. Le Conseil fédéral a en outre adopté un message concernant un accord identique avec l'Autriche que le parlement traitera en 2008.<sup>13</sup>

A la fin de l'été, le Conseil fédéral a présenté son message concernant la **modification de l'art. 86 de la Constitution fédérale et la création d'un financement spécial en faveur du trafic aérien**. Ce projet vise à créer la base juridique pour un fonds spécial doté de CHF 44 millions en faveur de mesures environnementales, de contrôle et de sécurité dans le domaine aéronautique. La moitié du produit de l'impôt sur le kérosène et la totalité de la surtaxe seront affectées à ce fonds, auquel la Confédération contribuera à hauteur de CHF 18 millions par an. Le projet gouvernemental a divisé la CTT-CN qui a décidé par 10 voix contre 9 de recommander au plénum de ne pas entrer en matière. La majorité issue des rangs socialistes, écologistes et, dans une moindre mesure, radicaux a critiqué le manque de clarté des objectifs du fonds spécial et des mesures censées en permettre la réalisation. En plénum, les conseillers Theiler (prd, LU) et Levrat (ps, FR), s'exprimant au nom de la commission, ont notamment mentionné l'exemple des mesures de lutte contre le bruit, soulignant que les mesures actuelles mises en œuvre pour le seul aéroport de Zurich-Kloten coûtent CHF 1 milliard alors que le fonds projeté ne permettrait d'investir que CHF 7 à 8 millions pour des mesures supplémentaires. Estimant que les mesures de contrôle et de sécurité relèvent de la souveraineté de l'Etat, la majorité de la commission a en outre considéré que leur financement devait être assuré par le budget de la Confédération, et non par un fonds spécial. Enfin, les profondes divergences des intérêts régionaux et politiques, exprimés tant lors de la consultation qu'en commission, ont convaincu la majorité des commissaires des très faibles chances que cette modification de la Constitution obtienne l'aval du peuple et des cantons en votation populaire. Aussi, afin de restaurer une certaine proportionnalité entre les moyens (révision constitutionnelle) et les fins (fonds spécial de CHF 44 millions), elle a préconisé d'introduire les mesures en faveur du trafic aérien par des modifications législatives et par la voie budgétaire. À l'inverse, les partis bourgeois ont plaidé pour l'entrée en matière. Favorables à l'affectation du produit de l'impôt sur les carburants d'aviation au trafic aérien, les groupes PDC, PRD et UDC ont estimé que le parlement devait s'en tenir à une décision de principe et ne pas débattre des mesures concrètes auxquelles le fonds est destiné. Contre la majorité de la CTT-CN et les groupes socialiste et écologiste unanimes, le Conseil national a décidé par 106 voix contre 76 d'entrer en matière et de renvoyer le projet à sa commission pour la discussion de détail. Un tiers du groupe PRD et un élu PDC ont également soutenu la proposition de la majorité de la CTT-CN.<sup>14</sup>

Le DETEC a mis en consultation la **première des trois révisions partielles prévues de la loi sur l'aviation**. Le projet se fonde sur le rapport sur la politique aéronautique de la Suisse de 2004 et en concrétise plusieurs recommandations. Ce premier paquet vise d'abord à renforcer la sécurité aérienne par la prise en compte systématique de l'état de la technique, en plus des normes internationales. Il contient également une nouvelle réglementation des redevances aéroportuaires permettant aux aéroports de moduler le montant des redevances (par exemple, en différenciant heures creuses et de pointe). Le Conseil fédéral propose en outre d'introduire une redevance de sûreté afin de financer les surcoûts générés par le renforcement des mesures de sécurité contre les actes terroristes. Les redevances finançant les services de navigation aérienne seront quant à elles différenciées selon le type d'aéroport, de sorte à proscrire les subventions indirectes que versent actuellement les aéroports rentables à ceux qui ne le sont pas. Le projet prévoit encore l'introduction d'une taxe de surveillance pour l'aviation commerciale afin de financer les coûts non couverts de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), notamment en matière de surveillance de la sécurité.<sup>15</sup>

Lors de la **consultation de la première révision partielle de la loi sur l'aviation**, le Conseil d'Etat genevois a vivement dénoncé une tentative de la Confédération de s'approprier l'aéroport de Genève-Cointrin. Selon lui, le financement proposé de l'OFAC par la nouvelle taxe de surveillance vise à nationaliser les bénéfices des deux grands aéroports du pays au détriment des investissements nécessaires au développement des infrastructures du trafic aérien. Les milieux de l'aviation et l'UDC ont également condamné les nouvelles taxe et redevance, jugeant qu'elles alourdiraient excessivement les coûts et affaibliraient par conséquent la compétitivité de l'aviation suisse. Pour la même raison, le PRD et le PDC ont refusé la redevance de sécurité, mais ont soutenu la taxe de surveillance. Enfin, le PS fut le seul parti gouvernemental à soutenir pleinement le projet du Conseil fédéral, estimant nécessaire de consolider le financement de l'OFAC pour garantir la sécurité aérienne du pays.<sup>16</sup>



Les chambres se sont saisies du projet gouvernemental de modification de l'art. 86 de la Constitution fédérale et de **création d'un financement spécial en faveur du trafic aérien**. Cette révision constitutionnelle établit la base juridique nécessaire à la création d'un fonds spécial en faveur de mesures environnementales, de contrôle et de sécurité dans le domaine aéronautique et alimenté par la moitié du produit de l'impôt sur le kérosène et la totalité de la surtaxe. Fin 2007, le Conseil national avait décidé, par 106 voix contre 76, d'entrer en matière malgré la vive opposition des groupes socialiste et écologiste, ainsi que de députés radicaux et PDC qui critiquaient le manque de clarté des objectifs du fonds et la disproportion des moyens (révision constitutionnelle) et des fins (financement de CHF 44 millions par an, selon les chiffres 2006). Au cours de l'année sous revue, lors de la discussion par article, plusieurs amendements ont été proposés afin de préciser la notion de « mesures de protection de l'environnement ». Tous ont été rejetés, le plénum se ralliant à l'opinion de la majorité de la CTT-CN, laquelle a jugé que les précisions utiles à la mise en œuvre du fonds trouveraient leur place au niveau législatif et non constitutionnel. Sur proposition de sa commission, le plénum a modifié le projet afin d'intégrer des mesures de sécurité ne relevant pas de l'Etat (contrôle des bagages, surveillance des avions, etc.) dans le catalogue des mesures bénéficiant du soutien du fonds. Au vote sur l'ensemble, le projet ainsi modifié a été approuvé par 110 voix contre 61 et 1 abstention, la majorité bourgeoise le soutenant et les groupes socialiste et écologiste le rejetant unanimement.

Le Conseil des Etats s'est quant à lui rallié au Conseil fédéral, estimant que les mesures de sécurité se limitent à la lutte contre les actes de malveillance contre le trafic aérien. De la responsabilité de l'Etat, ces tâches sont actuellement financées par le budget de la Confédération et le seront désormais par le fonds spécial. Les sénateurs ont ainsi exclu que le fonds prenne en charge des tâches incombant aux entreprises exploitant les aéroports et aux compagnies aériennes. Le Conseil national a réitéré sa prise de position, faisant valoir que les attentats et les détournements visent l'Etat et non les entreprises du transport aérien. La chambre haute a, pour sa part, cédé en suivant, par 25 voix contre 17, l'avis d'une minorité Rolf Büttiker (prd, SO). Elle a ainsi adopté une formulation de l'art. 86, al. 3bis let. b équivalente sur le fond à celle du Conseil national, mais qui, du point de vue formel, supprime l'expression – constitutionnellement absurde – « ne relevant pas de l'Etat » (« nichthoheitlichen ») de la version initialement adoptée par la chambre basse. Il en résulte que les tâches de sécurité dont la responsabilité incombe aux autorités publiques seront financées par le budget ordinaire de l'Etat, tandis que celles incombant aux entreprises du secteur aérien bénéficieront du soutien du fonds spécial. La chambre basse s'est ralliée à cette formulation sans discussion et, en votation finale, le projet a été adopté par 124 voix contre 63 au Conseil national et par 33 voix contre 7 au Conseil des Etats. Au vu du résultat des délibérations, le Conseil national a estimé que les objectifs visés par l'initiative Hegetschweiler (prd, ZH) (00.414) étaient atteints et décidé de la classer.<sup>17</sup>

En avril, le Conseil fédéral a publié le message concernant la **première des trois révisions partielles de la loi sur l'aviation (LA)**. Le gouvernement a conservé les innovations qui se sont révélées les plus controversées lors de la consultation. Ainsi, tant l'introduction d'une taxe de surveillance afin de financer les coûts non couverts de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) que l'instauration d'une redevance de sûreté censée financer les surcoûts générés par le renforcement des mesures de sécurité contre les actes terroristes sont conservées. Le gouvernement a toutefois sensiblement abaissé le montant des nouvelles taxes dont le produit escompté est passé de CHF 18 à 5 millions par an. Il a en outre partiellement répondu à une revendication de la direction de Skyguide. Confrontée à un déficit structurel imputable aux prestations fournies (gratuitement ou à un prix inférieur aux coûts réels) aux aéroports régionaux et aux usagers de l'espace aérien limitrophe dans le cadre de son mandat légal, la société de surveillance aérienne a en effet sollicité une aide de la Confédération pour couvrir ce manque à gagner estimé à CHF 65 millions par an. Le Conseil fédéral propose un dédommagement à hauteur de CHF 44 millions par an. Le message comporte en outre un projet d'arrêté fédéral relatif à la continuation de la participation de la Suisse à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). La Communauté européenne a adopté un nouveau règlement qui attribue à la Commission européenne le pouvoir de sanctionner les entreprises de transport aérien. Cette délégation de compétence nécessitant l'accord du parlement, le Conseil fédéral demande à l'Assemblée fédérale de l'habiliter à approuver la future proposition du comité mixte CE/Suisse d'intégrer le nouveau règlement à l'accord bilatéral du 21 juin 1999 sur le transport aérien. Afin de faciliter la procédure à l'avenir, le gouvernement propose également d'introduire dans la LA une extension de sa compétence en matière de conclusion d'accords

internationaux.<sup>18</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 29.11.2009  
NICOLAS FREYMOND

Suite à son approbation par les chambres l'année précédente, l'arrêté portant modification de l'art. 86 de la Constitution fédérale afin de **créer un financement spécial en faveur du trafic aérien** a été soumis au **vote du peuple et des cantons** à l'automne de l'année sous revue. La création de ce fonds spécial doté d'environ CHF 40 millions en faveur de mesures environnementales, de contrôle et de sécurité dans le domaine aéronautique n'a pas suscité les passions dans une campagne de votation nettement dominée par les initiatives populaires « pour l'interdiction d'exporter du matériel de guerre » et surtout « contre la construction de minarets ». Les partis gouvernementaux ont soutenu le projet, à l'exception du parti socialiste qui a laissé la liberté de vote, alors que son groupe parlementaire avait unanimement rejeté le projet l'année précédente. Les partisans ont souligné que la création de ce fonds est censée garantir que les taxes sur les carburants ne profitent plus exclusivement au trafic routier mais aussi au trafic aérien. À l'inverse, le camp des opposants, réunissant les Verts, le PEV, le PCS et le PdT, a critiqué les nuisances environnementales dues à l'aviation et jugées autrement plus graves que celles du trafic routier. Si les organisations patronales ont appelé à approuver le projet, les syndicats n'ont pas émis de mots d'ordre. Parmi les organisations de protection de l'environnement, seule l'ATE a pris position, laissant la liberté de vote.

#### Votation du 29 novembre 2009

Participation : 52,6%

Oui : 1 609 682 (65,0%) / cantons : 20 6/2

Non : 867 113 (35,0%) / cantons : 0

Mots d'ordre :

- Oui : PLR, PDC, UDC, UDF, PBD, Lega, Verts libéraux ; USAM, Economiesuisse, USP.
- Non : Verts, PCS, PEV, PdT.
- Liberté de vote : PS, DS ; ATE

Au terme de cette terne campagne, l'arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien a été approuvé par 65% des citoyens et citoyennes et par tous les cantons. Grâce à la mobilisation suscitée par les autres objets, le taux de participation s'est élevé à 52,6%. Sans surprise, l'approbation a été la plus forte dans les cantons aéroportuaires de Genève (72,5%) et Zurich (69,2%).<sup>19</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 17.09.2010  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté un message relatif à la loi d'application du financement spécial en faveur du trafic aérien, dont le principe fut approuvé par le peuple et les cantons l'année précédente. Le gouvernement a proposé une **modification de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire**, de sorte à inscrire dans la loi l'affectation du produit de l'impôt à la consommation sur les carburants d'aviation au seul trafic aérien. Le produit de cet impôt sera réparti à parts égales entre les tâches relevant de la sécurité aérienne et les mesures environnementales, d'une part, et les aéroports civils régionaux, d'autre part.<sup>20</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 01.10.2010  
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session de printemps, le Conseil national s'est saisi du message concernant la **première des trois révisions partielles de la loi sur l'aviation (LA)**. L'entrée en matière a été contestée par une minorité UDC de la CTT-CN, hostile à la taxe de surveillance proposée par le gouvernement. Mais cette proposition de renvoi a été retirée après que les rapporteurs de la commission ont rappelé la proposition de celle-ci de biffer cette taxe du projet de loi au motif qu'elle serait préjudiciable à la compétitivité de l'industrie aéronautique suisse. Lors de la discussion par article, le débat a principalement porté sur cette nouvelle taxe, donnant lieu à une confrontation opposant les partis bourgeois, soucieux d'éviter un renchérissement du transport aérien, d'une part, au camp rose-vert, soutenant Moritz Leuenberger dans son souhait de voir les coûts de surveillance de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) couverts par le produit de cette taxe, d'autre part. Les groupes socialiste et écologiste ont en outre jugé inopportun de favoriser un secteur d'activités générant de fortes nuisances environnementales (pollution de l'air et bruit). Par 124 voix contre 62, les députés ont suivi leur commission et supprimé la taxe de surveillance. Egalement sur proposition de la CTT-CN, le plénum a décidé, par 105 voix contre 55, de préciser les critères de

fixation, par les sociétés exploitantes, des diverses taxes et redevances assurant le financement des aéroports, de sorte à ne pas pénaliser les compagnies ayant un fort volume de trafic. Contre l'avis de la majorité de la commission et du Conseil fédéral, les députés ont approuvé, par 109 voix contre 61, une proposition Hany (pdc, ZH) en faveur d'un soutien financier accru de la Confédération à la formation et au perfectionnement du personnel du transport aérien. Au vote sur l'ensemble, la chambre basse a approuvé le projet de loi, par 105 voix contre 56, les groupes socialiste et écologiste l'ayant unanimement rejeté. Elle a par ailleurs adopté sans discussion et à l'unanimité le projet d'arrêté fédéral portant approbation de la poursuite de la participation de la Suisse à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

Au Conseil des Etats, les sénateurs ont entériné tacitement la suppression de la taxe de surveillance et suivi le Conseil national sur tous les points susmentionnés. Ils s'en sont toutefois distancés sur plusieurs questions d'ordre technique ou juridique. Au vote sur l'ensemble, la chambre haute a unanimement approuvé le projet de loi et le projet d'arrêté fédéral.

L'élimination des divergences n'a pas suscité de véritable débat, faute d'enjeux. En votation finale, les chambres ont adopté le projet de LA, respectivement par 165 voix contre 21 et à l'unanimité.<sup>21</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 15.12.2010  
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'hiver, le **Conseil national** a approuvé l'entrée en matière, sans opposition. Lors de la **discussion par article**, les députés ont accepté à l'unanimité et sans discussion un amendement proposé par la CTT-CN afin de préciser que seuls les aéroports dotés d'un service de navigation peuvent bénéficier d'une contribution financière au titre de la sécurité aérienne. Au vote sur l'ensemble, la chambre basse a adopté le projet ainsi amendé sans la moindre opposition.<sup>22</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 18.03.2011  
SUZANNE SCHÄR

Diskussionslos und einstimmig nahm der Ständerat das teilrevidierte **Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer** an, wie es der Nationalrat im Vorjahr verabschiedet hatte. In der Schlussabstimmung verabschiedeten beide Räte die Vorlage einstimmig, nach der die Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen nicht mehr in die Finanzierung des Strassenverkehrs fließt, sondern zweckgebunden für den Flugverkehr eingesetzt werden soll. Die jährlich CHF 40 bis 50 Mio. werden hälftig für die technische Sicherheit und zu je einem Viertel in die Sicherheit vor Anschlägen sowie in Umweltmassnahmen investiert.<sup>23</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 09.10.2013  
NIKLAUS BIERI

Am 9. Oktober 2013 richtete der Bundesrat seine **Botschaft zur Genehmigung des Übereinkommens über die Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen** mit Bezug auf die internationale Zivilluftfahrt sowie des Zusatzprotokolls zum Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen an die Bundesversammlung. Das internationale Abkommen, welches das internationale Strafrechtsregime an die heutigen Sicherheitsbedürfnisse der Zivilluftfahrt anpassen will, um insbesondere zur Terrorismusprävention und -bekämpfung neue Mittel zur Verfügung zu stellen, wurde bereits 2010 in Beijing verabschiedet. Das Abkommen ist mit dem geltenden Schweizer Recht vereinbar und bedingt keine Änderung von geltenden Gesetzen. Der Bundesrat beantragte der Bundesversammlung, dem Abkommen zuzustimmen. Der Nationalrat entscheidet in der Frühlingssession 2014 darüber.<sup>24</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 16.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Im August 2016 legte der Bundesrat die Botschaft zur **Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes (LFG 1+)** vor. Diese ziemlich technische Vorlage war vom Bundesrat in vier Themenblöcke gegliedert worden: Bezüglich der «Luftfahrtinfrastruktur» ging es um die Abgrenzung der Kompetenzen bei der zivilen Mitbenützung einer militärischen Infrastrukturanlage. Im Themenblock «Verfahren» wurden Rahmenbedingungen zur Erfassung und Finanzierung von Luftfahrtdaten festgelegt sowie das Verfahren zur Zulassung von Luftfahrthindernissen vereinfacht und gestrafft. Die «Flugsicherheit» sollte durch die einheitliche Verwendung der englischen Sprache beim Funkverkehr mit der Flugsicherung und durch die Aufzeichnung von Hintergrundgesprächen und -geräuschen bei Flugverkehrsstellen erhöht werden. Die «Luftsicherheit» sollte verbessert werden, indem Fluggesellschaften verpflichtet werden könnten,

Passagierlisten an Strafverfolgungsbehörden herauszugeben, wenn wegen Straftaten ermittelt würde oder dadurch solche verhindert werden könnten. Staatsanwaltschaften und Gerichte sollten Meldung erstatten müssen bei Verurteilungen von im Sicherheitsbereich tätigen Flughafenangestellten oder laufenden Verfahren gegen diese. Zudem sollten mit einer Änderung des Fernmeldegesetzes die Einfuhr und der Besitz von Störsendern verboten werden. Neu sollte bereits der Versuch, einen gefährlichen Gegenstand in den Sicherheitsbereich eines Flughafens einzuführen oder unberechtigt in den Sicherheitsbereich einzudringen, geahndet werden können.

Im Dezember 2016 stimmte der Nationalrat der Vorlage in weiten Teilen zu, brachte aber auch Änderungen an: Die Schaffung einer Luftfahrt-Datenbank wurde abgelehnt, da sie laut Kommissionssprecher Hurter (svp, SH) kostentreibend und nicht gewinnbringend sei. Auch von der Verpflichtung zur englischen Sprache im Flugverkehr sah der Nationalrat ab – Nationalrat Jauslin (fdp, AG) hatte dargelegt, dass dies für Piloten der Sport- und Leichtaviatik einen unverhältnismässigen Aufwand bedeuten würde. Der Nationalrat wollte zudem, dass alle drei Jahre überprüft werde, ob und zu welchem Teil der Bund für die Kosten der Flugsicherung im benachbarten Ausland aufkommen soll.

Im März 2017 kam die Vorlage in den Ständerat, wo ohne Gegenantrag Eintreten beschlossen wurde. Während die KVF-SR ihrem Rat empfahl, bezüglich der Verpflichtung zur englischen Sprache im Flugverkehr dem Nationalrat zu folgen, bat Bundesrätin Leuthard darum, dem Bundesrat zu folgen. Die Kommunikation in den Landessprachen führe immer wieder zu Missverständnissen, was ein Sicherheitsrisiko darstelle. Die kleine Kammer folgte ihrem Votum mit 21 zu 18 Stimmen (0 Enthaltungen) und schuf so eine Differenz zum Nationalrat. Eine weitere Differenz ergab sich bezüglich den Luftfahrt Daten: Während der Bundesrat die Geoinformationsdaten zu Luftfahrthindernissen (Stromkabel, Berge, andere Hindernisse) digitalisieren und zentral zugänglich machen wollte, hatte der Nationalrat diese aus der Vorlage gestrichen. Die Kommission des Ständerats wollte dem Nationalrat folgen, aber Bundesrätin Leuthard konnte auch in dieser Frage das Plenum überzeugen.

Ende Mai 2017 beriet der Nationalrat die Differenzen. Bezüglich der Vorschrift zur englischen Sprache im Flugverkehr nahm der Rat einen Kompromiss an: Englisch sollte Vorschrift sein, doch könnte der Bundesrat für gewisse Bereiche Ausnahmen definieren. Mit dieser Lösung zeigte sich auch Bundesrätin Leuthard einverstanden. Bei der Frage nach einer Datenbank mit Luftfahrt Daten schwenkte der Nationalrat auf die Linie von Bundes- und Ständerat ein.

Anfang Juni 2017 stimmte der Ständerat in der letzten Differenz, dem nationalrätlichen Kompromiss zur Vorschrift von Englisch, diskussionslos zu.

In der Schlussabstimmung vom 16. Juni 2017 nahm der Nationalrat die Vorlage mit 184 Stimmen ohne Gegenstimmen bei 11 Enthaltungen an. Der Ständerat stimmte der Teilrevision gleichentags ebenfalls einstimmig zu: Mit 43 Stimmen bei einer Enthaltung.<sup>25</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 29.04.2020  
NIKLAUS BIERI

Ende April verabschiedete der Bundesrat seine Botschaft für eine **dringliche Änderung des Luftfahrtgesetzes angesichts der Covid-19-Krise** an das Parlament. Der Flugverkehr und die Flughäfen waren von den Einschränkungen während der Covid-19-Pandemie besonders betroffen. Der Bundesrat betonte die wirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt und seine Absicht, sowohl Flugunternehmen, als auch Landesflughäfen und Flugplatzunternehmen in den Bereichen Bodenabfertigung und Luftfahrzeuginstandhaltung zu unterstützen, damit diese wirtschaftlich zentrale Infrastruktur nicht zugrunde gehe.

Der Bundesrat wollte das Luftfahrtgesetz mit einem zusätzlichen Artikel 102a so ergänzen, dass der Bund sich vorübergehend an Unternehmen der Luftfahrt und der Flugplätze beteiligen oder diesen Darlehen, Bürgschaften oder Garantien gewähren darf. Als Bedingung für die Ausrichtung von Finanzhilfen müssen diese gemäss der Gesetzesänderung ausschliesslich zur Sicherstellung der Dienstleistungen in der Schweiz eingesetzt werden. Die Gesetzesänderung soll sogleich nach der Verabschiedung durch das Parlament in Kraft treten, aber nur befristet bis Ende 2025 gelten.<sup>26</sup>

Am 4. Mai 2020 beriet der Ständerat als Erstrat über die **dringliche Änderung des Luftfahrtgesetzes**. Eintreten war unbestritten, es gab aber Minderheitsanträge: Eine Minderheit Mazzone (gp, GE) verlangte, dass der Bund nur dann Beiträge oder Darlehen gewähren soll, wenn sich die Flugunternehmen verpflichten, auf den gewerbsmässigen Personentransport zwischen Landesflughäfen zu verzichten, wenn eine Zugverbindung mit einer Fahrzeit von weniger als drei Stunden besteht. Eine Minderheit Zopfi (gp, GL) wollte einen Passus aufnehmen, nachdem die Rückzahlung erhaltener Unterstützung fällig wird, sobald die Anzahl der Luftbewegungen wieder bei 80 Prozent des Niveaus von vor der Unterstützung liegt. Die beiden klimapolitisch motivierten Anträge stiessen bei Bundesrätin Simonetta Sommaruga auf Verständnis, trotzdem beantragte sie deren Ablehnung. An Ständerätin Mazzone gerichtet erklärte die Verkehrsministerin, die Inlandverbindung zwischen Genf und Zürich sei 1998 – als sich die Swissair aus Genf zurückzog – vom Kanton Genf explizit gewünscht worden. Auch wenn unklar sei, ob der Kanton diese Verbindung immer noch wünsche: Eine solche Änderung sollte nicht in einer dringlichen Sitzung diskutiert, sondern zuerst in die Vernehmlassung geschickt werden. Auch der Vorschlag Zopfi gehöre zuerst in eine Vernehmlassung. Weiter mahnte Bundesrätin Sommaruga: «Machen Sie Klimapolitik, auch für die Luftfahrt, aber machen Sie sie am richtigen Ort, d.h. im CO<sub>2</sub>-Gesetz.» Die beiden Minderheitsanträge wurden deutlich verworfen. Ferner verlangte ein Einzelantrag von Carlo Sommaruga (sp, GE), dass die Landesflughäfen bezüglich der Gewährung von Darlehen, Bürgschaften, Garantien und Hilfszahlungen gleich behandelt werden. Die Verkehrsministerin begegnete diesem Antrag mit der Zusicherung, dass die Gleichbehandlung der Landesflughäfen sowie der ansässigen Unternehmen vom Bundesrat «wirklich genau so gemeint» sei und durchgesetzt werde, auch wenn sie im Gesetzestext nicht explizit genannt sei. Auch der Antrag Sommaruga wurde abgelehnt. In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage einstimmig mit 39 Stimmen (2 Enthaltungen) angenommen.<sup>27</sup>

Einen Tag, nachdem der Nationalrat im Rahmen des Nachtrags I zum Voranschlag 2020 Verpflichtungskredite über CHF 1.85 Mrd. für die Luftfahrt gesprochen hatte, beriet die grosse Kammer am 5. Mai 2020 als Zweitrat die **dringliche Änderung des Luftfahrtgesetzes**. Ein Minderheitsantrag Schlatter (gp, ZH) beantragte Nichteintreten. Es sei unanständig, dem Parlament eine solche Vorlage in dieser Art und Weise vorzulegen: Sie hätte Informationen über die Verhandlungen mit der Flugbranche den Medien entnehmen müssen und für eine anständige Vorbereitung des Geschäfts sei keine Zeit geblieben, begründete Nationalrätin Schlatter ihren Antrag. Der Rat trat mit 163 zu 28 Stimmen (5 Enthaltungen) dennoch auf die Vorlage ein. Die Fraktion der Grünen lehnte Eintreten geschlossen ab und erhielt Sukkurs von einer Stimme aus der SP.

Mit einer regelrechten Flut von Anträgen versuchten Parlamentsmitglieder der SP und Grünen in der Detailberatung, Klima-, Umwelt- und Lärmschutzanliegen einzubringen. So etwa sollten beim Ersatz von Luftfahrzeugen ausschliesslich Flugzeugtypen beschafft werden dürfen, die bezüglich Emissionen auf dem neusten Stand der Technik seien; der gewerbsmässige Personentransport zwischen zwei Flugplätzen in der Schweiz sollte grundsätzlich verboten werden; Betriebskonzessionen für Flughäfen sollten nur vergeben werden können, wenn diese eine Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr einhielten, oder Flughäfen sollten mit einem Ausbaustopp belegt werden, bis der CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Flugverkehrs auf einen Drittel des Referenzjahrs 2018 gesunken sei. All diesen und weiteren ähnlichen Anträgen war kein Erfolg beschieden: Bürgerliche und Mitteparteien folgten dem Bundesrat und wiesen darauf hin, dass diese dringliche Änderung nicht der Ort sei, um diese Anliegen einzubringen. Eingang in die Vorlage fanden jedoch zwei Ergänzungen, die gegenüber der bundesrätlichen Fassung noch stärker betonten, dass der Bundesrat für jede Gewährung von Hilfe hinreichende Sicherheiten einzufordern habe.

Gegen den Widerstand von Grünen und SP nahm der Nationalrat die Vorlage mit 133 gegen 60 Stimmen (3 Enthaltungen) an.

Am Nachmittag des gleichen Tages beriet der Ständerat die Differenzen. Über Mittag hatte die KVF-SR getagt, um ihrem Rat einen Antrag bezüglich der Differenzen stellen zu können. Die Kommission stimmte in der ersten Differenz dem Nationalrat zu, schlug aber in der zweiten Differenz die Streichung eines Satzes und die Umformulierung eines weiteren Satzes vor: Dies, um den Handlungsspielraum des Bundesrates bei der Gewährung von Unterstützung bei aller Vorsicht nicht zu stark einzuschränken. Der Rat folgte diesen Anträgen der Kommission und spielte damit den Ball zurück an den Nationalrat, der noch am selben Nachmittag erneut über die Vorlage beriet.

Im Nationalrat war die Formulierung des Ständerats unbestritten, die Vorlage war damit bereinigt.<sup>28</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 06.05.2020  
NIKLAUS BIERI

Am 6. Mai 2020 beschlossen die Räte die **dringliche Änderung des Luftfahrtgesetzes**. Nachdem sie am Vortag die wenigen Differenzen bereinigt hatten, stimmten beide Kammern noch über die Dringlichkeitsklausel ab und nahmen die Vorlage in den Schlussabstimmungen an. Im Ständerat war die Vorlage unbestritten: Sowohl die Annahme der Dringlichkeitsklausel als auch die Schlussabstimmung fielen einstimmig aus. Im Nationalrat wehrten sich die Fraktionen der Grünen und der SP gegen die Vorlage, unterlagen aber bei 150 gegen 30 Stimmen (3 Enthaltungen) bei der Dringlichkeitsklausel und mit 128 gegen 61 Stimmen (1 Enthaltung) in der Schlussabstimmung, wo sich auch 7 Mitglieder der SVP zu den Gegnern der Vorlage gesellten.<sup>29</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 27.05.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Ende Mai 2020 präsentierte der Bundesrat seine Botschaft zur Änderung des Luftfahrtgesetzes. Im Zentrum stand dabei die Genehmigung des Montreal Protokolls vom 4. April 2014 zur Änderung des **Tokio Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen**.

Das verabschiedete Protokoll trage dem Fakt Rechnung, dass in letzter Zeit Zwischenfälle mit Passagieren, welche sich nicht an die Regeln an Bord halten und/oder sogar das Fluggpersonal angreifen, zugenommen haben, so der Bundesrat in seiner Botschaft. Mit der Änderung soll nun sichergestellt werden, dass solche Passagiere rechtlich belangt werden können, indem das Abkommen um eine zusätzliche obligatorische Gerichtsbarkeit des Halter- wie auch des Landestaates ergänzt wird. Zudem soll eine schwarze Liste mit den schwersten Straftaten erstellt werden. Schliesslich sieht das Protokoll auch vor, dass in Zukunft gegen die betreffenden Passagiere Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden können. Das Schweizer Luftfahrtgesetz an und für sich wäre von dieser Änderung des Abkommens nur marginal betroffen. In einem Artikel müsste präzisiert werden, dass das schweizerische Strafrecht auch für Verbrechen und Vergehen gälte, welche in einem ausländischen Flugzeug geschehen, das nach dem Vorfall in der Schweiz landet.<sup>30</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 21.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2020 befasste sich der Nationalrat als Erstrat mit der Genehmigung des Montreal Protokolls zur Änderung des **Tokio Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen**, welche auch mit einer Änderung des Schweizer Luftfahrtgesetzes einhergeht. Edith Graf-Litscher (sp, TG) erläuterte im Plenum, dass das Protokoll eine zusätzliche obligatorische Gerichtsbarkeit des Halter- sowie auch des Landestaates eines Flugzeuges einführt. Diese sei notwendig, um gewisse Taten und Handlungen an Bord von Luftfahrzeugen ahnden zu können. Das Geschäft war im Nationalrat unbestritten und wurde in der Folge einstimmig mit 182 zu 0 Stimmen angenommen.<sup>31</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 08.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Auch im Ständerat war die Genehmigung des Montreal-Protokolls zur Änderung des **Tokio Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen** unbestritten. Die kleine Kammer stimmte dem Geschäft in der Wintersession 2020 einstimmig mit 40 zu 0 Stimmen zu. In den Schlussabstimmungen verabschiedeten die beiden Kammern das Geschäft ebenfalls jeweils einstimmig: 194:0 Stimmen im Nationalrat, 42:0 Stimmen im Ständerat.<sup>32</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 05.03.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Anfang März 2021 präsentierte der Bundesrat seine Botschaft zur **Änderung des Luftfahrtgesetzes (BRG 21.022)**; diese umfasste drei Aspekte. Erstens sieht die Revision vor, dass die Mitglieder einer Flugzeugbesatzung auch ohne Vorverdacht einem Alkoholtest unterzogen werden können. Zweitens sollen Ärztinnen und Ärzte sowie Psychologinnen und Psychologen ein vereinfachtes Melderecht erhalten, wenn sie Zweifel an der medizinischen Tauglichkeit der Besatzung oder der Fluglotsinnen und -lotsen hegen. Drittens soll es möglich werden, beim nichtgewerbsmässigen Sichtflugverkehr mit dem Flugsicherungsdienst in einer Landessprache – und nicht nur in Englisch – zu kommunizieren. Mit diesem letzten Punkt soll die Motion 19.3531 der KVF-NR umgesetzt werden. Die Vernehmlassung zu dieser Vorlage dauerte von Juni bis Oktober 2020. Die vorgeschlagenen Änderungen wurden mehrheitlich begrüsst. Aufgrund der Rückmeldungen wurde jedoch ein Vorschlag etwas abgeändert: Ursprünglich war vorgesehen, dass auch Hilfspersonen von Ärztinnen und Ärzten sowie von Psychologinnen und Psychologen ein vereinfachtes Melderecht erhalten sollen. Dieses wurde jedoch aufgrund der oft fehlenden medizinischen Fachkenntnisse der

Hilfspersonen von vielen Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmern kritisiert und in der Folge aus der Vorlage gestrichen.<sup>33</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 03.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **Änderung des Luftfahrtgesetzes** stand in der Sommersession 2021 auf dem Programm des Nationalrates. Mit der Revision wollte der Bundesrat zwei Sicherheitslücken schliessen sowie die Sprachenfrage beim Funken im nichtgewerbsmässigen Sichtflugverkehr klären, welche durch die Motion 19.3531 der KVF-NR aufgeworfen worden war. Die grosse Kammer pflichtete der Formulierung des Bundesrates zu den unangemeldeten Alkoholtests im Rahmen von Vorfeldinspektionen bei. Sie lehnte jedoch ein vereinfachtes Melderecht für Ärztinnen und Ärzte sowie Psychologinnen und Psychologen ab. Dieses hätte es dem Fachpersonal erlaubt, dem BAZL einen Verdacht auf Untauglichkeit des Personals – beispielsweise durch eine Sucht oder eine psychische Krankheit – zu melden. Bundesrätin Sommaruga argumentierte hier vergeblich, dass ein solches Melderecht für die Sicherheit im Flugverkehr sehr entscheidend sei. Bei der Umsetzung der Motion 19.3531 der KVF-NR präzisierte die grosse Kammer den Entwurf des Bundesrates dahingehend, dass der Grundsatz «english only» ausschliesslich für den Flughafen Zürich angewendet werden soll. Bei allen anderen Flughäfen solle im nicht gewerbsmässigen Sichtflugverkehr neben Englisch auch in der jeweils vorherrschenden lokalen Amtssprache kommuniziert werden können. In der Gesamtabstimmung sprach sich der Nationalrat einstimmig für die Annahme des Entwurfes aus.<sup>34</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 13.09.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** widmete sich in der Herbstsession 2021 der **Änderung des Luftfahrtgesetzes**. Die kleine Kammer folgte in der Frage der Sprachen, welche beim Funken verwendet werden dürfen, dem Nationalrat. Ebenso unbestritten war die Zustimmung zu stichprobenartigen Alkoholkontrollen beim Fluggesetz. Der dritte Punkt der Vorlage, das Melderecht für medizinisches Fachpersonal bei Zweifeln an der medizinischen Tauglichkeit der Pilotinnen und Piloten, gab im Rat am meisten zu reden. Hansjörg Knecht (svp, AG) erörterte für die Mehrheit der vorberatenden KVF-SR, dass es dem medizinischen Fachpersonal bereits heute möglich sei, sich innerhalb von 1-2 Wochen von der Schweigepflicht entbinden zu lassen. Weitergehende Massnahmen seien daher nicht notwendig. Minderheitssprecher Mathias Zopfi (gp, GL) widersprach diesem Votum. Für ihn war klar, dass Ärztinnen und Ärzte nicht zuerst noch von der Schweigepflicht entbunden werden sollen, bevor sie eine Meldung machen dürfen, die eventuell für die Sicherheit zahlreicher Passagiere eminent wichtig ist. Es sei unlogisch, eine solche Hürde ins Gesetz einzubauen. Er bat daher, seiner Minderheit und damit der Version des Bundesrates zu folgen. Bundesrätin Sommaruga schloss sich den Worten von Zopfi an und bat den Rat eindringlich, der Minderheit zu folgen. Diese Voten überzeugten die kleine Kammer, sie stimmte dem Minderheitsantrag mit 31 zu 11 Stimmen zu. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat die Vorlage mit 41 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung an.<sup>35</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 17.12.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die beiden Räte konnten in der Wintersession 2021 bei der **Revision des Luftfahrtgesetzes die letzte Differenz ausräumen**, welche das freiwillige Melderecht für medizinisches Fachpersonal betraf. Der Ständerat konnte sich hierbei mit seinem Beschluss durchsetzen, dass diese Personen beim BAZL eine Meldung machen können, wenn sie Zweifel an der Flugtauglichkeit der Pilotinnen und Piloten haben – ohne dass sie sich vorher vom Arztgeheimnis entbinden lassen müssen. Mit dieser Massnahme, die analog zum Strassenverkehr eingeführt wird, erhoffen sich die Räte mehr Sicherheit im Flugverkehr. In den Schlussabstimmungen wurde die Vorlage jeweils einstimmig angenommen.<sup>36</sup>

1) AB NR, 1971, S. 1419 ff.; AB NR, 1971, S. 630 ff.; AB NR, 1971, S. 641; AB SR, 1971, S. 578 ff.; AB SR, 1971, S. 858 f.; BBI, 1971, I, S. 266 f.; BBI, 1971, I, S. 653 f.; BBI, 1971, II, S. 1988 ff.; Gesch.ber., 1971, S. 241; TdG, 8.2.71; 9.2.71; 11.2.71; 28.6.71; Bund, 7.7.71; 26.10.71; 12.11.71; NZZ, 5.9.71; 5.10.71; BN, 12.11.71.

2) BO CE, 1991, p. 222 ss.; BO CN, 1991, p. 1149 s.; FF, 1991, II, p. 1529; NZZ, 15.5.91; JdG, 19.6.91

3) FF, 1992, I, p. 587 ss.

4) BO CN, 1992, p. 755 ss.; Presse du 4.6.92

5) BO CE, 1992, p. 397 ss.; BO CN, 1992, p. 1966; FF, 1992, II, p. 1193 ss.; Presse du 13.2.92; NZZ, 18.4.92.

6) BO CE, 1992, p. 1070; BO CN, 1992, p. 1967; BO CN, 1992, p. 2218 ss.; Cf. supra, part. I, 2 (EEE); FF, 1992, V, p. 1 ss.

7) FF, 2002, p. 399; BO CN, 2001, 1472 ss.; BO CE, 2001, p. 713 ss.; presse du 16.11.17.11 et 19.11.01; LT, 6.11.01; TA, 26.11.01.

8) BO CN, 2002, p. 632 ss.; BO CE, 2002, p. 378 ss. et 386; presse du 17.1 (accord) et 5.9.02 (versements); QJ, 27.3.02; LT, 30.3.02; 24h, 13.5.02.

9) BO CN, 2002, p. 1945 ss.; DETEC, communiqué de presse, 22.5.02; LT, 23.5 et 13.11.02 (CTT-CN); Exp., 5.12.02 (CN).

10) FF, 2003, p. 2537 ss.; BO CE, 2003, p. 156 ss. et 371; BO CN, 2003, p. 264 et 520; presse du 25.1.03; Exp., 12.3.03.

- 11) FF, 2004, p. 2717 ss.; DETEC, communiqué de presse, 26.5.04.
- 12) BBI, 2006, S. 8761; Presse vom 19.10.06.
- 13) FF, 2007, p. 829 ss. (Allemagne) et 6209 ss. (Autriche); BO CE, 2007, p. 590 s.; BO CN, 2007, p. 1455 s.
- 14) FF, 2007, p. 6023 ss.; BO CN, 2007, p. 1831 ss.
- 15) NZZ et TA, 19.6.08.
- 16) TG, 30.9.08 (GE); LT, 4.10.08 (UDC et milieu de l'aviation); NZZ, 7.10.08 (PDC, PRD et PS).
- 17) BO CN, 2008, p. 434 ss., 673 ss., 1379 s. et 1574; BO CE, 2008, p. 275 ss., 665 ss. et 828; FF, 2008, 7471 s.; BO CN, 2008, p. 1950.
- 18) FF, 2009, p. 4405 ss.; presse du 16.4.09 (Skyguide); NZZ, 22.5.09.
- 19) FF, 2010, p. 3117 ss.; presse du 30.11.09.; Presse du 26.9.09 (CF); Lib. et NZZ, 13.10.09; SN, 22.10.09; BaZ, LT et NZZ, 27.10.09; BaZ, NZZ et SGT, 30.10.09; BaZ et NZZ, 6.11.09; SZ, 9.11.09; SGT, 11.11.09; SN, 14.11.09; NLZ, 17.11.09.
- 20) FF, 2010, p. 5937 ss.
- 21) BO CN, 2010, p. 398 ss., 1158, 1388 ss. et 1672; BO CE, 2010, p. 670 ss., 748, 903 et 1008; FF, 2010, p. 3975 ss. (arrêté) et 5999 ss. (loi).
- 22) BO CN, 2010, p. 2052 ss.
- 23) AB SR, 2011, S. 156 f., 340; AB NR, 2011; S. 559; BBI, 2011; S. 2755; NZZ, 30.6.11.
- 24) BBI, 2013, S. 8543 ff.
- 25) AB NR, 2016, S. 2224ff.; AB NR, 2017, S. 1223.; AB NR, 2017, S. 733ff.; AB SR, 2017, S. 241ff.; AB SR, 2017, S. 430.; AB SR, 2017, S. 542.; BBI, 2016, S. 7133ff.
- 26) BBI, 2020, S. 3667 ff.; AZ, CdT, LT, NZZ, 30.4.20
- 27) AB SR, 2020, S. 200 ff.
- 28) AB NR, 2020, S. 451 ff.; AB NR, 2020, S. 521; AB SR, 2020, S. 253 ff.
- 29) AB NR, 2020, S. 531; AB NR, 2020, S. 545; AB SR, 2020, S. 255; AB SR, 2020, S. 270
- 30) BBI 2020, S. 5123 ff.
- 31) AB NR, 2020, S. 1697 f.
- 32) AB NR, 2020, S. 2730 ; AB SR, 2020, S. 1252 f.; AB SR, 2020, S. 1439
- 33) BBI 2021, S. 626 ff.
- 34) AB NR, 2021, S. 1024 ff.
- 35) AB SR, 2021, S. 766 ff.
- 36) AB NR 2021, S. 2461; AB NR 2021, S. 2757; AB SR 2021, S. 1232 f.; AB SR 2021, S. 1444