

**21.3095****Motion Ettlin Erich.
Schaffung einer
nationalen Berufspilotenlizenz****Motion Ettlin Erich.
Création d'une licence nationale
de pilote professionnel****CHRONOLOGIE**

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.06.21

Präsident (Kuprecht Alex, Präsident): Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Ettlin Erich (M-E, OW): Hier kann ich meine Interessenbindung darlegen: Ich bin als Obwaldner schon vor längerer Zeit mit einem Helikopterpiloten zusammengekommen, der mir gesagt hat, dass ihm die Kündigung drohe, weil er jetzt dann das Alter von 60 Jahren erreiche. Das ist im "Blick" dann auch auf zwei Seiten erwähnt worden. Ich habe lange mit ihm gesprochen und war immer in Kontakt, und er hat mir dann die Situation erklärt: Diese Verordnung der EU, die schriftlich vorliegt – Sie haben es gelesen, ich muss es nicht nochmals vorlesen –, hat man bis jetzt immer verlängern können. Es ist eine Ausnahme für die Schweiz, dass Helikopterpiloten, wie speziell in diesem Fall, den ich erwähnt habe, bis 65 fliegen und arbeiten können.

Diese Verordnung bzw. Ausnahme gilt jetzt nicht mehr. Die Folge für meinen Obwaldner Helikopterpiloten war die Kündigung. Am 23. Dezember 2020, einen Tag vor Weihnachten, hat man ihm geschrieben: "Wir müssen Ihnen wegen dieses Ablaufs der Übergangslösung, die wir gehabt haben, leider per Ende März kündigen, weil Sie dann das 60. Altersjahr erreichen." Der Mann möchte weiterarbeiten; ihm gefällt sein Beruf. Er ist hochmotiviert und auch fit; die Piloten haben regelmässige gesundheitliche Checks. Er sieht nicht ein, wieso er jetzt hier nicht mehr fliegen kann. Gleichzeitig sagt er mir mit Recht: "Ihr sprech von längerem Arbeiten und davon, dass man die Fachkräfte im Beruf behalten solle. Und was macht ihr? Ihr macht das Gegenteil!" Ich habe keine kluge Antwort für ihn, das muss ich sagen.

Wenn wir die EU-Verordnung Nr. 1178/2011 jetzt einfach übernehmen, dann schaffen wir viele Probleme. Wir setzen Leute, die arbeiten wollen und arbeiten können, mit 60 Jahren in die Teilarbeitslosigkeit. Sie finden vielleicht noch eine Teilzeitbeschäftigung, aber Sie alle wissen, mit 60 Jahren ist es nicht einfach, wieder eine adäquate Stelle zu finden, vor

AB 2021 S 635 / BO 2021 E 635

allem wenn man faktisch ein Berufsverbot hat. Was man gelernt hat, was man kann, darf man nicht mehr ausüben; das passiert hier.

Es fällt auch Expertise weg. Diese Leute haben jahrzehntelange Erfahrung, auch in schwierigen Situationen, und auf diese Expertise wird man freiwillig verzichten. Die Gesundheit, ich habe es gesagt, ist kein Thema, weil man regelmässige Checks macht. Die Altersgrenze von 60 Jahren ist auch ökologisch nicht klug. Wenn man die Flugzeit dieser Leute verkürzt, dann braucht es mehr Piloten, d. h., es braucht mehr Ausbildungen, und die Ausbildung ist mit mehr Flugzeit verbunden. Diese Altersgrenze ist also auch ökologisch nicht sinnvoll. Die Lösung muss deshalb sein, dass es eine nationale Berufspilotenlizenz gibt, mit der wir sagen, dass Berufspiloten in der Schweiz bis zum 65. Altersjahr fliegen und Personentransporte machen dürfen, wenn sie die nötigen Bedingungen, wie gesundheitliche Checks, erfüllen. Sie fliegen natürlich nicht über die Grenze, insofern ist es kein internationales Problem, sondern es bleibt eine nationale Angelegenheit.

Aus diesem Grund habe ich mich für die Schaffung einer nationalen Berufspilotenlizenz engagiert, und ich bitte Sie hier wirklich, dem Bundesrat den Auftrag zu geben, eine Lösung zu finden, damit diese Leute nicht im besten Alter aufhören müssen zu fliegen. Wenn ich in die Runde schaue, dann sehe ich, dass einige von uns das Parlamentsmandat jetzt dann abgeben müssten, wenn die Altersgrenze von 60 Jahren auch für dieses Mandat gelten würde.





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2021 • Zehnte Sitzung • 15.06.21 • 08h15 • 21.3095
Conseil des Etats • Session d'été 2021 • Dixième séance • 15.06.21 • 08h15 • 21.3095



Wir sollten diesen Leuten die Chance geben, bis zum 65. Altersjahr arbeiten zu können. Dann bleiben wir auch glaubwürdig, wenn wir verlangen, dass die Fachkräfte-Initiative durchgesetzt wird und die Leute länger im Beruf bleiben sollen.

Ich danke für die Unterstützung meiner Motion.

Dittli Josef (RL, UR): Ich habe im Kanton Uri auch so einen Kollegen, dem es genau gleich wie dem Kollegen im Kanton Obwalden ergangen ist. Ich weiss, dass es nicht so wahnsinnig viele Heli-Piloten gibt, die von der Durchsetzung dieser EU-Richtlinie – deren Ausnahmeregelung zugunsten der Schweiz von 2014 bis 2020 im Übrigen überhaupt keine Probleme geschaffen hat – betroffen sind und für die diese Ausnahme jetzt plötzlich nicht mehr möglich sein soll. Aber, wie gesagt, es sind faktisch letztlich alle Heli-Piloten davon betroffen, nicht nur diese zehn. Denn alle Heli-Piloten werden hoffentlich irgend einmal 60 Jahre alt und kommen damit in dieses Altersspektrum hinein. Für sie ist das faktisch eine Art Berufsverbot. Transportflüge dürfen sie noch machen; wenn sie aber zu einem Transportflug noch einen Transporthelfer mitnehmen sollten, muss zweimal geflogen werden. Der 60-jährige Pilot kann selber nur das Transportgut fliegen, und ein anderer Helikopter muss dann diese Person fliegen, oder sie geht zu Fuss oder sonst mit der Seilbahn, wie auch immer – das ist doch nicht praktikabel!

Ich bin der Auffassung, wir sollten hier den Mut haben, eine eigene gesetzliche Grundlage zu schaffen, im Wissen, dass wir hier einen kleinen Konflikt mit dieser EU-Richtlinie haben. Aber ich glaube, dass das im Rahmen der Verhältnismässigkeit begründbar ist und dass deswegen keine gravierenden Konsequenzen von der EU zu befürchten sind. Mit der EU kann man auch über sinnvolle Lösungen reden. Letztlich geht es schliesslich um die Heli-Piloten in unserem Land für Transportflüge in unserem Land.

Ich bitte Sie also, hier der Motion Ettlin Erich zuzustimmen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Es geht hier um die Altersgrenze für Pilotinnen und Piloten. Die Schweiz ist in diesem Bereich an weltweit geltendes und an europäisches Recht gebunden. Dieses Recht untersagt Berufspilotinnen und -piloten über 60 Jahre grundsätzlich die gewerbsmässige Beförderung von Personen und Gütern in einem Einzel-Cockpit, also ohne Unterstützung durch eine Copilotin oder einen Copiloten. An diesen Ausführungen sehen Sie schon, dass wir hier nicht über Berufsverbote sprechen, sondern von einer Regelung: In einem Einzel-Cockpit ist ihnen die gewerbsmässige Beförderung von Personen und Gütern untersagt. Das ist das, was jetzt hier offenbar ein Problem verursacht.

Diese Regelung gilt in der Schweiz bereits seit über acht Jahren. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat anfänglich Ausnahmeregelungen verlangt, welche die EU-Kommission in drei Etappen, letztmals bis Ende 2019, erteilt hat. Ein vierter Ausnahmegesuch für die Zeit von 2020 bis 2022 hat die EU-Kommission dann mit dem Hinweis auf den Ausnahmeharakter der Genehmigungen stark eingeschränkt. Dies hat Folgen für knapp zehn Piloten über 60 Jahre, von welchen wir zwei bereits kennengelernt haben. Sie haben nicht – eben nicht! – ein Berufsverbot, aber sie dürfen gewerbsmässige Transportflüge nicht mehr als alleiniges Besatzungsmitglied durchführen. Mit einem Copiloten dürfen sie das weiterhin tun oder eben wenn mit den Flügen nicht gewerbsmässig Personen transportiert werden.

Für vier dieser zehn Piloten konnten von der EU noch beschränkte individuelle Ausnahmen erlangt werden. Zudem dürfen sämtliche Piloten, wie gesagt, bis 65 uneingeschränkt fliegen. Sie dürfen Rettungs- und Arbeitsflüge durchführen, und sie dürfen auch weiterhin Personentransporte machen, aber dann müssen sie einen Copiloten oder eine Copilotin dabei haben, also einfach nicht alleine im Cockpit sein. Das ist schon nicht mit einem Berufsverbot zu verwechseln.

Die Motion verlangt vom Bundesrat eine gesetzliche Grundlage für eine nationale Berufspilotenlizenz für den Schweizer Luftraum, die es den Pilotinnen und Piloten ermöglicht, bis zum 65. Altersjahr alleine, also im Einzel-Cockpit, kommerziell zu fliegen. Die Schaffung einer nationalen Berufspilotenlizenz mit Altersgrenze 65 – ich möchte einfach, dass Sie das gehört haben – ist mit dem geltenden Recht nicht vereinbar. Die Luftverkehrsbeziehungen zwischen der Schweiz und der EU sind bekanntlich seit bald zwanzig Jahren in einem umfassenden Luftverkehrsabkommen geregelt. Dieses sieht zwar die Möglichkeit der Schaffung von nationalem Recht vor. Dafür muss aber die Voraussetzung erfüllt sein, dass dies im Einklang zwischen den Vertragsparteien erfolgt. Wenn eine solche Einigung nicht erfolgt und eine Partei auf der einseitigen Anpassung beharrt, dann kann die andere Partei Massnahmen treffen, um das ordnungsgemäss Funktionieren des Abkommens zu gewährleisten. Sie erkennen hier den Mechanismus, über den wir in den letzten Jahren ab und zu gesprochen haben: Wenn eine Partei von einem Vertrag abweicht und man sich nicht einigt, kann die andere Vertragspartei entsprechende Ausgleichsmassnahmen treffen.

Nach der Verabschiedung der gleichlautenden Motion 21.3020 durch die KVF-N hat das BAZL der EU-Kom-



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2021 • Zehnte Sitzung • 15.06.21 • 08h15 • 21.3095
Conseil des Etats • Session d'été 2021 • Dixième séance • 15.06.21 • 08h15 • 21.3095



mission die Grundidee dieser Motion vorgelegt, so, wie das in Artikel 23 Absatz 2 des Luftverkehrsabkommens vorgesehen ist. Die EU-Kommission hat dazu eine Stellungnahme gemacht und hat festgehalten, dass im Rahmen des Luftverkehrsabkommens kein Spielraum für die Schaffung einer nationalen Berufspilotenlizenz bestehe und dass sie im Falle einer Umsetzung dieses Gesetzgebungsvorhabens geeignete Schutzmassnahmen ergreifen werde. Gestützt auf das Luftverkehrsabkommen wäre das, wie gesagt, zulässig.

Den Umfang der Schutzmassnahmen hat die EU-Kommission offengelassen. Möglich wäre ein Verzicht auf die gegenseitige Anerkennung von Pilotenlizenzen der Linien-, Geschäfts- und Privatfliegerei. Das hätte natürlich beträchtliche Auswirkungen auf mehr als zehn Pilotinnen und Piloten. Den Schweizer Pilotinnen und Piloten würde es praktisch verunmöglicht, in europäischen Flugbetrieben zu arbeiten. Weiter wären auch empfindliche Marktbeschränkungen möglich, denn Sie wissen ja, dass das Luftverkehrsabkommen ein Marktzugangsabkommen ist.

Die Schweiz setzt sich im Rahmen der Europäischen Agentur für Flugsicherheit für eine Anpassung der europäischen Altershöchstgrenze ein und strebt eine individualisierte, auf den Gesundheitszustand der Pilotinnen und Piloten abstellende Lösung an; diese Arbeiten stehen allerdings erst am Anfang.

Sie sehen also: Das Anliegen an sich kommt beim Bundesrat an. Die Altersgrenze von 60 Jahren ist, denke ich, angesichts der Gesundheit von vielen Menschen heute nicht unbedingt immer gerechtfertigt. Aber ich wiederhole noch einmal, dass es ja auch nicht ein Berufsverbot ist; sie können einfach nicht

AB 2021 S 636 / BO 2021 E 636

im Einzel-Cockpit fliegen. Ich habe vorhin ausgeführt, was noch möglich ist und was nicht mehr möglich ist. Nun komme ich zum eigentlich wichtigsten Punkt dieser Diskussion, zur Güterabwägung, die der Bundesrat vorgenommen hat. Ich bitte Sie, diese Güterabwägung ebenfalls vorzunehmen. Es geht um das Luftverkehrsabkommen. Dieses ist, wie gesagt, seit dem Juni 2002 in Kraft und bewährt sich. Neben den eigentlichen Verkehrsrechten gewährleistet es eben auch den Marktzugang der in der Schweiz hergestellten Luftfahrzeuge oder auch die Anerkennung der von schweizerischen Unterhaltsbetrieben durchgeführten Arbeiten. Es gewährleistet also nicht nur den Marktzugang, sondern auch die erwähnte Anerkennung. Für viele schweizerische Unterhaltsbetriebe, aber eben auch für den Marktzugang für die in der Schweiz hergestellten Luftfahrzeuge ist das Luftverkehrsabkommen von grosser Bedeutung.

Das ist die Abwägung, die der Bundesrat vorgenommen hat. Bei dieser Güterabwägung ist also zu berücksichtigen, dass eine Schweizer Sonderlösung unter Umständen das funktionierende Luftverkehrsabkommen gefährden oder dessen Umsetzung erschweren könnte.

Bei dieser Güterabwägung geht es ja nicht um ein Berufsverbot. Es geht vielmehr auf der einen Seite nur um gewisse Einschränkungen, von denen man halten kann, was man will – ich will sie gar nicht gross verteidigen, aber sie sind eine rechtliche Realität –, und auf der anderen Seite um mögliche Schwierigkeiten bei einem Abkommen, das für unser Land von grosser Bedeutung ist; das dürfte von allen total unbestritten sein. Der Bundesrat ist deshalb zum Schluss gekommen, dass er dieses Risiko nicht auf sich nehmen möchte. Es geht unter Umständen um sehr viel, um sehr viele Betriebe.

Wir sind aktuell auch noch zusätzlich in einer anspruchsvollen Situation, das können wir sagen. Deshalb bitte ich Sie, bei dieser Güterabwägung auch Folgendes zu berücksichtigen: Wollen Sie in dieser jetzt doch etwas angespannten Situation zusätzlich einen Konflikt beim gut funktionierenden und, wie gesagt, für die Schweizer Wirtschaft wichtigen Luftverkehrsabkommen riskieren? Eine Annahme der Motion wäre gerade nach dem Abbruch der Verhandlungen zum Rahmenabkommen sicher kein Beitrag zur Verbesserung der Beziehungen, im Gegenteil: Es könnte die Beziehungen eben noch zusätzlich belasten. Ich bitte Sie, diese Überlegung bei Ihrem Entscheid mit einzubeziehen.

Der Bundesrat empfiehlt Ihnen hier, die Motion abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Motion ... 24 Stimmen

Dagegen ... 15 Stimmen

(1 Enthaltung)