



21.022

**Luftfahrtgesetz.
Änderung****Loi sur l'aviation.
Modification***Zweitrat – Deuxième Conseil*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 03.06.21 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 13.09.21 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

Knecht Hansjörg (V, AG), für die Kommission: Bei der Revision des Luftfahrtgesetzes wurden drei Punkte behandelt, nämlich die Erlaubnis zum Gebrauch einer Amtssprache des Bundes im Flugfunk, stichprobenartige Alkoholkontrollen beim Flugpersonal sowie die Einführung eines freiwilligen Melderechts für medizinisches Fachpersonal.

Der erste Punkt, der Gebrauch einer Amtssprache, war weitgehend unumstritten. Für den nichtgewerbsmässigen Sichtflugverkehr soll gemäss Kommissionsentscheid die Radiotelefonie mit dem Flugsicherungsdienst nicht nur in Englisch, sondern auch in einer Amtssprache des Bundes zulässig sein. Die Kommission übernahm damit die Version des Nationalrates, die von der bundesrätlichen Version leicht abweicht. Insbesondere wurde der Begriff "Landessprache" durch "Amtssprache" ersetzt.

Auch die stichprobenartigen, anlasslosen Alkoholkontrollen beim Flugpersonal zur Erhöhung der Flugsicherheit wurden in der Kommission ohne Gegenstimme unterstützt.

Umstrittener war die Frage, ob medizinisches Fachpersonal ein freiwilliges Melderecht erhalten soll. Ich leite hiermit zu Artikel 100 Absatz 4 über, wo ich für die Mehrheit spreche. Der Bundesrat hat diesen Absatz beantragt. Gemäss seinem Entwurf soll medizinisches Fachpersonal ohne vorherige Entbindung von der Schweigepflicht beim BAZL Meldung erstatten können, wenn Zweifel an der medizinischen Tauglichkeit einer Person für die Ausübung der fliegerischen Tätigkeit bestehen. Als Begründung wurde die Verbesserung der Flugsicherung vorgebracht sowie die Tatsache, dass das Strassenverkehrsrecht bereits eine Meldemöglichkeit vorsieht. Ich möchte aber einfach darauf hinweisen, dass die Anforderungen bei Berufspiloten schon heute sehr viel höher sind als bei Fahrzeuglenkern. Das BAZL verweist unter anderem auch auf eine EU-Richtlinie zu Medical Requirements, die 279 Seiten umfasst; da geht es auch um Kontrolluntersuchungen bei professionellen Piloten. Wie gesagt, hier sind die Anforderungen viel strenger. Als Beispiel ist zu nennen, dass bis zum 59. Altersjahr eine jährliche Kontrolle erfolgt, bei älteren Piloten eine halbjährliche. Im Gegensatz dazu wird bei Fahrzeuglenkern erst ab 75 Jahren alle zwei Jahre eine Kontrolle durchgeführt.

Der Nationalrat hat diese Bestimmung hier gestrichen. Die ständerätliche Kommission folgte mit 7 zu 3 Stimmen dem Nationalrat. Grund für die Ablehnung eines Melderechts ist vor allem auch die Tatsache, dass es dem medizinischen Fachpersonal bereits heute möglich ist, sich innerhalb von ein bis zwei Wochen von der Schweigepflicht entbinden zu lassen; in dringenden Fällen kann das Verfahren auch beschleunigt werden. Nach Ansicht der Kommissionsmehrheit wird so bereits gewährleistet, dass medizinisches Fachpersonal bei Bedarf zeitnah von der Schweigepflicht entbunden wird und rechtzeitig Meldung erstatten kann.

Ich bitte Sie daher, hier dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen**L'entrée en matière est décidée sans opposition*



**Bundesgesetz über die Luftfahrt
Loi fédérale sur l'aviation**

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress; Ziff. I Einleitung; Art. 10a Abs. 2, 3; 90bis Titel, Bst. a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule; ch. I introduction; art. 10a al. 2, 3; 90bis titre, let. a

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 100 Titel, Abs. 4

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit

(Zopfi, Dittli, Engler)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2021 S 767 / BO 2021 E 767

Art. 100 titre, al. 4

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Zopfi, Dittli, Engler)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Knecht Hansjörg (V, AG), für die Kommission: Ich habe den Antrag der Mehrheit vorhin schon begründet.

Zopfi Mathias (G, GL): Im Namen der kleinen, aber feinen Minderheit beantrage ich Ihnen, dem Bundesrat zu folgen.

Es stimmt, der Kommissionssprecher hat es gesagt, das Flugpersonal wird regelmässigen Kontrollen unterstellt. Diese Kontrollen sind zwar regelmässig, aber logischerweise nicht permanent. Es kann sein, dass sich der Gesundheitszustand zwischen diesen Kontrollen tatsächlich verändert. Wir haben für diese Problematik ein ganz tragisches und bekanntes Beispiel – Stichwort Germanwings. Ein Arzt soll es also melden dürfen, wenn zwischen zwei Kontrollen psychische oder physische Gebrechen festgestellt werden. Heute, auch das hat der Kommissionssprecher bereits gesagt, benötigt er die Entbindung von der Schweigepflicht.

Wieso ist hier der Entwurf des Bundesrates deutlich besser als der Mehrheitsantrag?

1. Im Strassenverkehrsrecht kennt man die Regelung, dass ein Arzt in einem entsprechenden Fall eine Meldung machen kann, seit 1975.

2. Natürlich hat der Kommissionssprecher recht, wenn er sagt, dass die Kontrollen des Flugpersonals deutlich genauer sind als diejenigen der Strassenverkehrsteilnehmer. Aber das Schadenpotenzial und die Verantwortung für viele Passagiere sind ungleich grösser.

3. Die FMH begrüsst eine entsprechende Möglichkeit.

4. Die Entbindung ist auch heute eine Hürde. Es ist doch unlogisch, wenn man sagt, der Arzt könne sich dann ja entbinden lassen, das gehe relativ schnell. Damit setzt man voraus, dass die Entbindung praktisch automatisch und sehr schnell stattfinden kann. Aber wieso macht man dann diese Hürde? Die wichtigste Hürde ist der Arzt oder die Ärztin, der oder die feststellt, dass eine Person sofort aufhören soll, mit Passagieren hinten im Flugzeug zu fliegen. Warum man hier unnötigerweise ein Entbindungsverfahren vorsehen soll, versteht kein Mensch.



5. Es geht hier um Sicherheit im Flugverkehr. Stellen Sie sich vor – Germanwings ist ein solcher Fall –, ein zum Beispiel psychisch beeinträchtigter Pilot stürzt so eine Maschine mit Passagieren ins Verderben. Im Nachhinein kommt heraus, dass es der Arzt eigentlich melden wollte, aber das Entbindungsverfahren noch gelaufen ist. Dann schreibt noch eine Zeitung: Übrigens, im Strassenverkehrsrecht wäre das nicht möglich gewesen, dort hätte es funktioniert. Stellen Sie sich diesen Fall einmal vor. Dann können Sie, glaube ich, hier nur die Minderheit unterstützen und eine Differenz zum Nationalrat schaffen.

Ich muss zugeben, man hat das, auch von meiner Seite, in der Kommission recht wenig diskutiert. Ich glaube aber, dass hier nochmals eine Diskussion darüber geführt werden muss, auch mit dem Nationalrat, ob wir hier nicht tatsächlich dieselbe Regelung machen wollen wie beim Strassenverkehr. Es geht um Sicherheit in der Luft, um viele Leute und darum, eine unnötige bürokratische Schikane für einen Arzt abzubauen, der sagt: Jetzt muss ich handeln.

Ich bitte Sie deshalb, die Minderheit zu unterstützen, auf dass aus der kleinen, feinen Minderheit eine grosse, starke Mehrheit wird.

Engler Stefan (M-E, GR): Zu Kollege Zopfi möchte ich ergänzen: Ich gehöre auch zur kleinen, feinen Minderheit.

Es ist ja so, dass meistens der Hausverstand genügt, um zu beurteilen, was vernünftig ist und was nicht vernünftig ist. Hier stelle ich einfach die Frage in den Raum: Wen möchten Sie schützen? Wollen Sie die Passagiere schützen, oder wollen Sie einen Piloten schützen, der offenbar ein medizinisches Problem hat?

In dieser Abwägung gibt es keine andere Antwort, als dem Schutz der Passagiere die Priorität zu geben und damit auch präventiv alle Möglichkeiten zu eröffnen, damit ein "angeschlagener" Pilot rechtzeitig aus dem Verkehr gezogen wird.

Ich bitte Sie auch, die Minderheit zu unterstützen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich bitte Sie, hier die Kommissionsminderheit zu unterstützen; ich bitte Sie inständig, das zu tun. Sie haben es von Herrn Ständerat Zopfi gehört: Was Sie hier regeln, geht auf dieses sehr tragische Unglück von Germanwings zurück. In der Untersuchung hat man gesehen, dass sich zwischen den regelmässigen Kontrollen – die Fluglotsen und das Flugpersonal werden regelmässig kontrolliert – der Zustand eines Menschen, seine Lebensumstände oder was auch immer verändern können.

Das Einzige, was wir hier regeln möchten: Ein Arzt oder eine Ärztin soll eine Meldung machen können, wenn er oder sie feststellt, dass bei einer Person eine Veränderung stattgefunden hat, dass bei ihr eine physische oder psychische Beeinträchtigung eingetreten ist und dass sie für das, was sie mit gigantischer Verantwortung tut, nicht mehr geeignet ist. Es ist ein Melderecht, es ist nicht eine Meldepflicht. Das heisst, der Arzt oder die Ärztin wird abwägen müssen: Kann ich warten, kann ich ein Prozedere einleiten, oder pressiert es, weil hier eine akute Gefährdung vorliegt? Herr Ständerat Engler hat es richtig gesagt: Es kann um eine Gefährdung der Passagiere gehen. Der Arzt oder die Ärztin muss eine Meldung machen können, wenn er oder sie zu einem entsprechenden Schluss kommt.

Ich kann das wirklich kaum verstehen, ich muss es Ihnen wirklich sagen: Bei jedem Carchauffeur, bei jedem Lastwagenfahrer hat seit 1975 medizinisches Fachpersonal dieses Melderecht. Beim Piloten, der hinten in der Maschine zwei-, drei- oder vierhundert Passagiere hat, besteht kein Melderecht. Da braucht es zuerst ein Entbindungsverfahren – sorry, das geht ein bis zwei Wochen. Man kann es vielleicht beschleunigen, dann sind es zehn Tage. Aber wenn jemand feststellt, dass eine Pilotin oder ein Pilot nicht geeignet ist zu fliegen, muss man das doch melden dürfen. Beim Car- oder Lastwagenchauffeur geht das.

Sie müssen es mir erklären; ich habe Mühe, es zu verstehen. Unter Umständen geht es darum, Hunderte von Menschen zu schützen, die in einem Flugzeug, ohne es zu wissen, einer solchen Person ausgeliefert sind. Da haben wir doch eine Verantwortung. Wenn das im Strassenverkehr seit 1975 möglich ist und wir den tragischen Beweis haben, dass es im Luftverkehr auch vorkommt, muss man das doch anpassen. Jetzt haben Sie die Möglichkeit dazu. Im Strassenverkehr finden wir das richtig und sinnvoll. Dann sollte man das im Flugverkehr erst recht machen. Ich bitte Sie, das zu tun. Ich bitte Sie, hier die Kommissionsminderheit zu unterstützen.

Falls Sie der Meinung sind, man müsse das noch einmal diskutieren, dann schaffen Sie wenigstens eine Differenz. Wenn Sie jetzt die Kommissionsmehrheit unterstützen, dann haben Sie dieses Instrument vom Tisch. Ich hoffe, dass es nie so weit kommt, aber wenn es ein Unglück gäbe, müsste man sagen: Man hat das diskutiert; man hat gewusst, dass es solche Situationen gibt, und hat den Ärzten und Ärztinnen dieses Instrument sehr bewusst und wissentlich und willentlich nicht in die Hand gegeben.

Ich bitte Sie, die Kommissionsminderheit zu unterstützen.



Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit ... 31 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 11 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 100ter Titel, Abs. 1, 3–5; Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

AB 2021 S 768 / BO 2021 E 768

Art. 100ter titre, al. 1, 3–5; ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 21.022/4565)

Für Annahme des Entwurfes ... 41 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(1 Enthaltung)

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse

gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires

selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté

Präsident (Kuprecht Alex, Präsident): Wir werden die restlichen Geschäfte der Tagesordnung voraussichtlich am Donnerstagnachmittag der dritten Sessionswoche behandeln.

Ich wünsche Ihnen allen einen schönen Abend!

Schluss der Sitzung um 20.15 Uhr

La séance est levée à 20 h 15

AB 2021 S 769 / BO 2021 E 769