



21.022

Luftfahrtgesetz. Änderung

Loi sur l'aviation. Modification

Differenzen – Divergences

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 03.06.21 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 13.09.21 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.11.21 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 07.12.21 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 09.12.21 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 17.12.21 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 17.12.21 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Bundesgesetz über die Luftfahrt Loi fédérale sur l'aviation

Art. 100 Titel, Abs. 4
Antrag der Kommission
Festhalten

Art. 100 titre, al. 4
Proposition de la commission
Maintenir

AB 2021 S 1233 / BO 2021 E 1233

Zopfi Mathias (G, GL), für die Kommission: Ihre Kommission empfiehlt Ihnen mit 11 zu 2 Stimmen, die bestehende Differenz zum Nationalrat, der mit 88 zu 82 Stimmen entschieden hat, aufrechtzuerhalten und an der Fassung des Ständerates festzuhalten. Ein Minderheitsantrag wurde nicht eingereicht.

Es geht hier um die Sicherheit in der Luftfahrt. Heute haben Pilotinnen und Piloten in periodischen Abständen einen Vertrauensarzt aufzusuchen. Diese Vertrauensärzte haben eine Meldepflicht bei Verdacht auf Fluguntauglichkeit. Die Prüfung der Flugtauglichkeit der Pilotinnen und Piloten ist ja gerade ihre Aufgabe. Ein anderer Arzt oder Psychologe hat jedoch keine Meldepflicht, und daran soll sich mit dieser Vorlage auch nichts ändern. Die Änderung besteht darin, dass diese Personen ein Melderecht erhalten sollen – ein Melderecht, von welchem sie wohl zurückhaltend Gebrauch machen werden, um das Vertrauensverhältnis zum Patienten nicht zu verletzen.

Vom Nationalrat und auch von der Minderheit der Kommission wurde befürchtet, dass diese Vorlage zu weniger Sicherheit führen könnte, weil betroffene Pilotinnen und Piloten einfach keinen Arzt mehr aufsuchen würden. Es wurde gar gesagt, dass ein Hautarzt eine Meldung machen könnte, wenn er an der psychischen Stabilität eines Piloten zweifelt.

Ihre Kommission haben diese Bedenken nicht überzeugt. Immerhin besteht das Melderecht im Strassenverkehrsrecht seit 1975, ohne dass es dazu geführt hätte, dass übermässig Meldungen gemacht werden, und ohne dass damit die Verkehrssicherheit gefährdet worden wäre – im Gegenteil. Auch wenn der Strassenverkehr hier nicht in allen Details vergleichbar ist, bestehen im Falle der Car- und Buschauffeure durchaus Parallelen: Auch dort besteht ein Sicherheitsrisiko für die Passagiere. Die Bedenken, dass ein Arzt im Zweifel zu melden verpflichtet sei oder dass der Arzt dann übermässig melde, werden der sorgfältigen und professionellen Rolle des Arztes eigentlich nicht gerecht. Die Angst, die im Nationalrat geäussert worden ist, dass ein





Pilot bei ernsthaften Problemen nicht mehr zum Arzt geht, weil er Angst vor der Meldung hat, wird, so glaube ich, auch der professionellen Rolle des Piloten nicht gerecht.

Natürlich ist die Entscheidung, eine Meldung zu machen, keine einfache. Der Arzt oder die Psychologin steht unter einem gewissen Druck. Dieser wird aber nicht kleiner, wenn ein bürokratisches Verfahren dazwischengeschaltet wird. Denn gerade das Vertrauensverhältnis zum Arzt spricht für das Melderecht. Es ist nämlich eine Ultima Ratio, die ein Arzt nur bei klaren Hinweisen ergreifen wird. Mit Verlaub, dass ein Hautarzt ein psychisches Problem meldet, ist doch ein recht unrealistisches Szenario. Falls er es tatsächlich täte, lägen wohl wirklich erhebliche und offensichtliche Zweifel vor. Das Beispiel zeigt, dass die Bedenken, die von der Mehrheit des Nationalrates aufgebracht wurden, vielleicht nicht überall ganz rational sind.

Zuletzt sei erwähnt, dass eine solche Meldung nicht automatisch dazu führt, dass ein Pilot nicht mehr fliegen kann. Es wird aber zeitnah eine Abklärung erfolgen. Umgekehrt, ohne Melderecht, müsste zuerst ein Verfahren um Entbindung vom Arztgeheimnis durchlaufen werden. Hier besteht eigentlich der relevante Unterschied: Während beim Melderecht, wie es von Ihrer Kommission vorgesehen wird, die Sicherheit priorisiert wird und die Frist zur Überprüfung kurz bleibt, besteht mit dem heutigen Verfahren eine Hürde, die wertvolle Zeit kostet und weniger Sicherheit bringt.

Im Sinne dieser Sicherheit ersucht Sie Ihre Kommission, am deutlichen Beschluss – letztes Mal war das Stimmenverhältnis 31 zu 11 Stimmen – festzuhalten.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Was wir im Strassenverkehrsrecht seit 1975 kennen, möchten wir jetzt auch für den Flugverkehr einführen. Was kennen wir im Strassenverkehrsrecht? Wer einen Lastwagen fährt oder in einem Bus Personen transportiert, muss sich regelmässig verkehrsmedizinisch untersuchen lassen. Gleichzeitig gibt es zusätzlich dazu auch die Möglichkeit für Ärztinnen und Ärzte, ein Melderecht wahrzunehmen. Das ist das Recht, eine Meldung zu machen, wenn sie zum Schluss kommen, dass es Anzeichen dafür gibt, dass eine Person nicht mehr geeignet ist oder zurzeit nicht geeignet ist, einen Lastwagen zu fahren oder Personen zu transportieren. Dieses System kennen wir seit 1975, und ich habe noch nie gehört, dass es umstritten oder problematisch sei. Ich habe noch nie gehört, Lastwagenchauffeure würden nicht mehr zum Arzt gehen, weil sie Angst hätten, dass dann eine Meldung erfolgt. Wir wollen eigentlich nichts anderes, als genau dieses System auch für Pilotinnen und Piloten, Fluglotsen oder auch das Personal im Luftverkehr einzuführen. Jetzt gibt es hier Widerstand und – der Kommissionssprecher hat es erwähnt – bestimmte Vorstellungen dazu, wer dann plötzlich alles von einem Melderecht Gebrauch machen könnte. Das Ziel einer Meldung ist nicht, dass der Pilot nicht mehr fliegen darf, sondern dass er weiterhin fliegen kann, dass man ihn rechtzeitig unterstützen kann und dass man schauen kann, was zu tun ist. Das Ziel ist also nicht, jemanden möglichst aus dem Verkehr zu ziehen, sondern diese Person zu unterstützen. Das gilt genauso im Strassenverkehrsrecht: Auch dort ist es, wenn eine Meldung gemacht wird, nicht das Ziel, dass der Buschauffeur dann nicht mehr fahren darf, sondern dass jemand genau hinschaut, was die Situation ist.

Wenn Sie die Gefährdung bei einem Lastwagenchauffeur und bei einem Piloten vergleichen, dann sehen Sie, dass bei Letzterem vielleicht noch ganz andere Risiken vorhanden sind. Dies betrifft nicht nur die Passagiere, sondern auch, wenn ein Flugzeug runterkommen sollte, die Personen, die sich am Boden befinden. Von daher ist die Vergleichbarkeit wirklich gegeben. Die guten Erfahrungen, die man im Strassenverkehrsrecht mit dieser Regelung gemacht hat, möchten wir nun auch auf die Luftfahrt übertragen – das die Idee des Bundesrates.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dem sehr klaren Entscheid Ihrer Kommission zuzustimmen und damit auch Ihren ursprünglich bereits gefällten Entscheid noch einmal zu bestätigen. Dann bin ich zuversichtlich, dass wir auch mit dem Nationalrat noch rechtzeitig eine Lösung finden werden.

Angenommen – Adopté

AB 2021 S 1234 / BO 2021 E 1234