



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Luftfahrtentwicklung

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Erläuternder Bericht zum Vernehmlassungsentwurf

1. Mai 2020

1 Grundzüge der Vorlage

Mit vorliegender Teilrevision des Bundesgesetzes über die Luftfahrt von 21. Dezember 1948¹ (Luftfahrtgesetz, 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.

1.1 Alkoholkontrollen

1.1.1 Ausgangslage

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 durchleuchten. Eine zu diesem Zweck gebildete Arbeitsgruppe der EU Kommission wurde beauftragt, mögliche Sicherheitsrisiken zu ermitteln sowie geeignete Empfehlungen zu deren Abmilderung, insbesondere im Bereich der medizinischen und psychischen Leistungsfähigkeit der Flugbesatzungsmitglieder zu erarbeiten. Die Umsetzung einiger dieser Empfehlungen erforderte unter anderem regulatorische Änderungen in Bezug auf die Durchführung stichprobenartiger Alkoholtests durch die Mitgliedstaaten bei den Flugbesatzungsmitgliedern.

Die Anpassungen im Hinblick auf die Alkoholkontrollen fanden schliesslich in der am 23. Juli 2018 in Kraft getretenen Verordnung (EU) Nr. 2018/1042 der Europäischen Kommission Eingang². Diese wird von der Schweiz im Rahmen eines Beschlusses des Gemischten Luftverkehrsausschusses Europäische Union/Schweiz auf den 1. Juli 2020 übernommen, unter dem Vorbehalt, dass die einschlägigen Bestimmungen der Verordnung erst Anwendung finden, sobald die entsprechenden Normen auf nationaler Ebene angepasst worden sind. Die Verordnung ändert bzw. ergänzt die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der europäischen Kommission vom 5. Oktober 2012, welche die technischen Vorschriften und das Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb festlegt. Diese regelt unter anderem die bestehenden EU Programme für unangekündigte Vorfeldinspektionen («EU Ramp Inspection Programmes») von Luftfahrzeugen und deren Besatzungen. Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 bietet mit ihren umfangreichen Bestimmungen und Schutzklauseln bereits einen Rahmen für die systematische, strukturierte und risikoabhängige Inspektion von Betreibern. Diesen bewährten Rahmen auch auf die Durchführung von anlasslosen Alkoholtests bei den Flugbesatzungsmitgliedern anzuwenden, erschien damit naheliegend.

In der Schweiz können Flugbesatzungsmitglieder bereits heute gemäss Artikel 100^{ter} Absatz 1 LFG einer Untersuchung unterzogen werden, wenn Anzeichen der Angetrunkenheit oder des Einflusses von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen vorliegen. Die Durchführung einer stichprobeweisen Alkoholkontrolle, das heisst ohne Verdacht auf übermässigen Alkoholkonsum hin, ist gemäss den geltenden nationalen Bestimmungen hingegen nicht möglich. Das LFG ist darum entsprechend anzupassen.

¹ SR 748.0.

² Verordnung (EU) 2018/1042 der Kommission vom 23. Juli 2018 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in Bezug auf die technischen Anforderungen und Verwaltungsverfahren für die Einführung von Unterstützungsprogrammen, einer psychologischen Beurteilung der Flugbesatzung sowie von systematischen und stichprobenartigen Tests, bei denen die Flugbesatzung und Flugbegleiter zur Gewährleistung ihrer flugmedizinischen Tauglichkeit auf psychoaktive Substanzen getestet werden, sowie in Bezug auf die Ausrüstung neu gebauter turbinengetriebener Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von höchstens 5 700 kg und einer genehmigten Anzahl von sechs bis neun Fluggastsitzen mit einem Geländewarnsystem.

1.1.2 EU Programme für unangekündigte Vorfeldinspektionen (SAFA/SACA/SANA)

Die unangekündigten EU Vorfeldinspektionsprogramme dienen der Durchführung von Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen und Flugbesatzung von Betreibern aus Drittstaaten oder von Betreibern unter der Aufsicht eines EASA-Mitgliedstaats (inklusive Betreibern aus der Schweiz). An den Programmen nehmen 49 Staaten³ teil, darunter auch die Schweiz. Die Kontrollen werden von den jeweiligen Luftfahrtaufsichtsbehörden durchgeführt. In der Schweiz führt entsprechend das BAZL die Vorfeldinspektionen durch.

Werden Luftfahrzeuge aus Drittstaaten auf die Einhaltung flugbetrieblicher und technischer Vorschriften hin kontrolliert, spricht man von einer SAFA- («Safety Assessment Foreign Aircraft»), bei Kontrollen an einem Luftfahrzeug aus einem EASA-Mitgliedstaat von einer SACA-Inspektion («Safety Assessment Community Aircraft»). Kontrollen bei nationalen Betreibern gelten als SANA-Inspektion («Safety Assessment -National Aircraft»). Bei SAFA kommen die Normen der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation («International Civil Aviation Organisation», ICAO) als Prüfstandard zur Anwendung, bei SACA und SANA die Ausführungsverordnungen des europäischen Zivilluftfahrtrechts.

Im Vordergrund der Inspektionen stehen Dokumente, Handbücher, Lizenzen, die Flugplanung, der generelle Zustand der Luftfahrzeuge, die Sicherheitsausrüstungen in der Kabine sowie der Umgang mit gefährlichen Gütern.

Sämtliche Inspektionsresultate werden den anderen Teilnehmerstaaten über eine zentralisierte Datenbank, welche von der Agentur für Flugsicherheit der Europäischen Union («European Union Aviation Safety Agency», EASA) verwaltet wird, zugänglich gemacht. Die Aufsichtsbehörde des Betreiber- bzw. des Registerstaates wird über die Datenbank zudem direkt über schwerwiegende Unregelmässigkeiten informiert. Die Rolle der EASA ist es, laufend für die programmweite Standardisierung zu sorgen, die Daten aus der Datenbank zu analysieren und der EU Kommission und den Teilnehmerstaaten Bericht zu erstatten, wenn Sicherheitsrisiken bestehen.

Mit der neuen Verordnung (EU) Nr. 2018/1042 sollen im Rahmen dieser Inspektionen die Flugbesatzungsmitglieder von nationalen Luftfahrzeugen, von Luftfahrzeugen eines Drittstaates oder eines EASA-Mitgliedstaates nun zusätzlich auch stichprobeweise einer Alkoholkontrolle unterzogen werden.

Die EASA legt den zuständigen nationalen Behörden eine Liste von Betreibern aus der EU und aus Drittstaaten vor, bei denen auf der Grundlage einer von der EASA durchgeführten Risikobewertung prioritär Alkoholtests durchzuführen sind. Die Liste dient dabei der Prioritätensetzung. Alle übrigen Kontrollen haben nach dem Prinzip der Nicht-Diskriminierung, das heisst unabhängig von Nationalität, Registrierung, Ausgangspunkt oder Destination zu erfolgen. Entscheidend sind Faktoren wie beispielsweise Verkehrszahlen, Passagiervolumen oder Langstreckenflüge.

Die Änderung der Vorfeldinspektionsbestimmungen soll einen wesentlichen Beitrag zur Minderung des Sicherheitsrisikos leisten, welches infolge einer Beeinträchtigung durch Alkoholkonsum bei den Mitgliedern der Flugbesatzung entstehen kann.

1.1.3 Beantragte Neuregelung und Begründung

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 (Artikel 100^{ter} Absatz 2 LFG). Im Lichte der

³ Stand per 1. Dezember 2019.

neuen EU Bestimmungen soll Artikel 100^{ter} LFG dahingehend geändert werden, dass Flugbesatzungsmitglieder auch ohne Anzeichen von Angetrunkenheit einer Alkoholkontrolle unterzogen werden können.

Gemäss Verordnung (EU) Nr. 2018/1042 sind die Alkoholkontrollen durch die zuständige nationale Behörde durchzuführen. In der Schweiz sollen die Alkoholkontrollen im Rahmen der Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen und deren Besatzung durch die Inspektorinnen und Inspektoren des BAZL in Zusammenarbeit mit den kantonalen Polizeistellen erfolgen. Das Kontrollverfahren richtet sich sinngemäss nach den Alkoholkontrollvorgaben im Strassenverkehrsrecht, soweit die übergeordneten, spezialgesetzlichen Bestimmungen der EU hier keine anderslautenden Vorgaben enthalten.

Gemäss den neuen Vorgaben der EU können die Staaten anlasslose Kontrollen im Rahmen der Vorfeldinspektion auch im Hinblick auf den Konsum von psychoaktiven Substanzen durchführen. Aufgrund der Unzuverlässigkeit der gegenwärtig in der Schweiz verfügbaren Testgeräte und –verfahren, wird vorerst von einer solchen Kontrolle abgesehen.

Die geplante Gesetzrevision trägt massgeblich zur Erhöhung der Luftfahrtsicherheit bei, da allfällige, durch Alkoholkonsum hervorgerufene Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit erkannt werden können. Im Übrigen erzeugen die stichprobeweise Durchführung sowie die damit verbundenen Sanktionen eine abschreckende Wirkung.

1.2 Erleichtertes ärztliches Melderecht

1.2.1 Ausgangslage

Flugbesatzungsmitglieder und Fluglotsinnen sowie Fluglotsen benötigen für die Ausübung der Flug- bzw. Arbeitstätigkeit ein medizinisches Tauglichkeitszeugnis. Sofern sie nachweisen, dass keine medizinischen Gründe vorliegen, welche gegen die sichere Tätigkeit sprechen, wird ihnen das Tauglichkeitszeugnis durch eine spezialisierte Fliegerärztin oder einen spezialisierten Fliegerarzt erteilt. Liegen hingegen medizinische Gründe vor, kann dem Flugbesatzungsmitglied oder der Fluglotsin oder dem Fluglotsen das Tauglichkeitszeugnis jederzeit entzogen werden. Die ärztlichen Kontrollen erfolgen in regelmässigen Zeitabständen: Bei Fluglotsinnen und Fluglotsen erfolgen die fliegerärztlichen Untersuchungen alle zwei Jahre bis zum 40 Lebensjahr, danach jährlich. Bei Pilotinnen und Piloten erfolgen sie je nach Tauglichkeitsklasse jährlich bis alle fünf Jahre und ab einem gewissen Alter ebenfalls in kürzeren Abständen (halbjährlich, jährlich oder alle zwei Jahre). Fliegerärztinnen und Fliegerärzte werden durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt bezeichnet und beaufsichtigt.

Im Zusammenhang mit der Aufarbeitung der Umstände, die zum Absturz der Germanwings-Maschine geführt hatten, wurde festgestellt, dass in der Schweiz die Hürden für die Meldung möglicher, die Luftfahrtsicherheit gefährdender Mitglieder der Flugbesatzung oder Fluglotsinnen und Fluglotsen durch übrige Ärztinnen und Ärzte sowie auch Psychologinnen und Psychologen an die Luftfahrtbehörde relativ hoch ist: Ärztinnen und Ärzte, welche *nicht* für das Bundesamt für Zivilluftfahrt als Flugmediziner oder Flugmedizinerinnen tätig sind, müssen sich vorgängig mittels Gesuch an die für sie zuständige kantonale Stelle (in der Regel die Gesundheitsdirektion) wenden, um sich von der ärztlichen Schweigepflicht entbinden zu lassen. Dies kann unter Umständen dazu führen, dass entscheidende Hinweise auf Pilotinnen und Piloten, auf Mitglieder der Crew sowie auch auf Fluglotsinnen und Fluglotsen mit sicherheitsrelevanten gesundheitlichen Defiziten unterbleiben.

1.2.2 Beantragte Neuregelung und Begründung

Um zu gewährleisten, dass Meldungen im Hinblick auf sicherheitsrelevante gesundheitliche Beeinträchtigungen von Flugbesatzungsmitgliedern und Fluglotsinnen und Fluglotsen zeitnah erfolgen, soll im Luftfahrtgesetz ein erleichtertes Meldeverfahren eingeführt werden. Behandelnde Ärztinnen und Ärzte, Psychologinnen und Psychologen sowie deren Hilfspersonen können bei ihren Patienten anders als bei den

Untersuchungen durch die Fliegerärztinnen und -ärzte, 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 selber 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.

Ärztinnen und Ärzte, Psychologinnen und Psychologen sowie ihre Hilfspersonen sollen von ihrer Schweigepflicht entbunden sein, ohne dass sie vorgängig ein unter Umständen aufwändiges Verfahren initiieren müssen. Aufgrund von Artikel 321 Ziffer 3 des Schweizerischen Strafgesetzbuches vom 21. Dezember 1937⁴ (StGB) 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.

Das Strassenverkehrsgesetz sieht bereits heute die erleichterte Meldung von Personen wegen körperlichen oder psychischen Krankheiten, Gebrechen oder einer Sucht durch ihren Arzt vor, wenn das sichere Führen eines Motorfahrzeuges in Frage steht. Die Meldung dieser Personen kann direkt bei der zuständigen kantonalen Strassenverkehrsbehörde oder an die Aufsichtsbehörde für Ärzte ohne vorherige Entbindung vom Berufsgeheimnis erfolgen. Eine analoge Regelung soll mit der geplanten Revision des Luftfahrtgesetzes eingeführt werden, wobei die Meldung direkt ans BAZL zu erfolgen hat. Weiter sollen im Luftfahrtgesetz auch Psychologinnen und Psychologen zur Meldung ohne vorherige Entbindung von der ärztlichen Schweigepflicht ermächtigt werden, da diese im Rahmen ihrer Berufstätigkeit häufig über solche sicherheitsrelevanten Informationen Kenntnis erhalten. Darüber hinaus sollen auch die jeweiligen Hilfspersonen in diesen Fällen von der Schweigepflicht entbunden werden.

⁴ SR 311.0

2 Erläuterungen der einzelnen Bestimmungen

Art. 90^{bis} Randtitel

Gemäss Art 90^{bis} Buchstabe 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 (z.B. Leistungsberechnung, Briefings, Vorflugkontrollen, Vorarbeiten in der Kabine oder mit den Fluggästen, die Erteilung von oder die Teilnahme an Schulungen und Überprüfungen oder bestimmte Elemente des Bereitschaftsdienstes). Mit der Streichung von «an Bord» im Randtitel von Art. 90^{bis} des deutschsprachigen Gesetztextes soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass die eigentliche Arbeitstätigkeit bereits vor Betreten des Flugzeugs beginnt.

Art. 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 Artikel 92 Buchstabe a LFG führen, soll dieser Artikel durch das Melderecht in Absatz 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 Bundesamtes für Zivilluftfahrt einzureichen. Das Melderecht gilt unter Hinweis auf Artikel 106 Absatz 2 LFG nicht für Pilotinnen und Piloten 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.

In Bezug auf die Meldung von Fluglotsinnen und Fluglotsen ist hingegen darauf hinzuweisen, dass alle jene davon betroffen sind, welche über eine zivile Fluglotsenlizenz verfügen. Insofern auch jene Fluglotsinnen und Fluglotsen, welche in Erweiterung dieser Lizenz militärische Operationen koordinieren. Das weitere Vorgehen gegen Personen, welche aus medizinischen Gründen nicht in der Lage sind, ein Luftfahrzeug sicher zu führen bzw. ihre mit dem Beruf einhergehenden Aufgaben wahrzunehmen, sind bereits in der geltenden schweizerischen und europäischen Gesetzgebung⁵ geregelt, weshalb kein weiterer Anpassungsbedarf besteht. Unter Beurteilung der allfälligen Gefahrensituation wird möglicherweise ein sofortiges Flugverbot gegen das gemeldete Flugbesatzungsmitglied bzw. bei den Fluglotsinnen und Fluglotsen der Entzug oder die Aussetzung von Lizenzen und Berechtigungen verhängt und/oder das medizinische Tauglichkeitszeugnis entzogen, um eine mögliche Gefährdung von Dritten zu verhindern. Die Pilotin oder der Pilot, das Mitglied der Crew oder die Fluglotsin oder der Fluglotse hat sich in der Folge den angeordneten medizinischen Untersuchungen zu unterziehen, um das Bestehen seiner Tauglichkeit nachzuweisen und wieder zum Flugverkehr bzw. dessen Koordination zugelassen zu werden. In weniger gravierenden Fällen werden sie aufgeboten, sich innert kurzer Frist vom zuständigen Fliegerarzt untersuchen zu lassen.

⁵ Vgl. Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäss der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates; Artikel 92 LFG; Artikel 1a ff. der Verordnung des UVEK über die nicht europaweit geregelten oder vereinheitlichten Ausweise des Flugpersonals (SR 748.222.1).

Art. 100^{ter} Absatz 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 Absatz 1 zweiter Satz geregelt war, wird jedoch neu in den Absatz 3^{bis} verschoben. Damit ist die Anordnung einer Blutprobe sowohl bei Verdachtsfällen nach Absatz 1 als auch bei anlasslosen Alkoholtests nach Absatz 3 zulässig.

Neu können Flugbesatzungsmitglieder mit der Einführung eines neuen Absatz 3 im Einklang mit dem Recht der europäischen Union im Rahmen der Vorfeldinspektionsprogramme (SAFA/SACA/SANA) 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 durch die kantonalen Polizeibehörden und nicht durch die Inspektorinnen und Inspektoren. Die Polizeibehörden verfügen aufgrund ihres Aufgabenbereichs bereits über die fachlichen Kenntnisse, Kompetenzen und Erfahrungen für die Durchführung von Alkoholtests sowie auch die notwendigen Gerätschaften. Sie werden im Hinblick auf ihre Bedürfnisse in die Jahresplanung der Vorfeldinspektionen miteinbezogen und frühzeitig über eine anstehende Inspektion informiert.

Verweigert die betroffene Person den Alkoholtest, darf sie den Flug nicht antreten bzw. die Flugvorbereitungshandlungen nicht fortsetzen.

Die Flugbesatzungsmitglieder, allen voran der Kommandant, werden unmittelbar nach Betreten des Luftfahrzeugs durch das BAZL über die geplante Alkoholkontrolle sowie den Testumfang informiert. Findet die Kontrolle ausserhalb des Luftfahrzeugs statt, werden die Flugbesatzungsmitglieder ohne vorgängige Kommunikation an den Kommandanten getestet.

Die eigentliche Durchführung des Tests richtet sich nach den einschlägigen EU Vorschriften sowie den dazu bestehenden *Acceptable Means of Compliance (AMC)* und dem *Guidance Material (GM)*⁶. Soweit sich die EU Vorgaben und Empfehlungen über die Vorgehensweise ausschweigen, finden die Bestimmungen zu Alkoholkontrollen im Schweizerischen Strassenverkehrsrecht ergänzend und sinngemäss Anwendung. Zu diesem Zweck wird in Absatz 4 eine Delegationsnorm eingefügt. Genauere Vorgaben zur Alkoholkontrolle werden auf Verordnungsstufe geregelt.

Gemäss den Vorgaben der EU sind bis zu zwei Alkoholkontrolltests (Alkoholkonzentration der Atemluft) durchzuführen. Die gemessene Alkoholkonzentration in der Atemluft darf die äquivalente Blutalkoholkonzentration von 0.2 g/L nicht übersteigen. Fällt der erste Test negativ aus, wird die betroffene Person in den Dienst entlassen. Bei einem positiven Resultat wird unter Einbezug einer entsprechenden Wartezeit ein zweiter Test durchgeführt. Fällt auch der zweite Alkoholkontrolltest positiv aus, ist die betroffene Person mit sofortiger Wirksamkeit vom Dienst zu suspendieren und hat mit administrativ- sowie strafrechtlichen Folgen zu rechnen.

Die Resultate des Alkoholkontrolltestes werden anonymisiert und ohne Bekanntgabe der Alkoholwerte in der EASA SAFA Datenbank erfasst.

Sofern Alkoholkontrollmessgeräte anstelle von Alkoholtestgeräten verwendet werden, kann in sinngemässiger Anwendung der Bestimmungen zu Alkoholkontrollen im Schweizerischen Strassenverkehrsrecht auf eine Blutprobe verzichtet werden. Die Blutprobe ist dennoch anzuordnen, wenn die betroffene Person dies verlangt. Dem Verweis auf das europäische Recht sowie die Bestimmungen des Schweizerischen Strassenverkehrsrechts trägt die Anpassung in Absatz 4 Rechnung.

⁶ ARO.RAMP.106 Alcohol Testing in Annex II (Part ORO) der Verordnung (EU) 2018/1042 sowie AMC1, GM1, GM2 und GM 3 zu ARO.RAMP.106.

3 Auswirkungen

3.1 Auswirkungen auf den Bund

3.1.1 Alkoholkontrollen

Die anlassfreien Alkoholtests werden im Rahmen der vom BAZL bereits heute vollzogenen Vorfeldinspektionen durchgeführt. Die Alkoholkontrolle hat somit lediglich organisatorische Auswirkungen im Hinblick auf den Ablauf und die Durchführung der Vorfeldinspektion und den Einbezug der kantonalen Polizeistellen. Ein finanzieller oder personeller Mehraufwand von Seiten BAZL ist damit nicht verbunden.

3.1.2 Ärztliches Melderecht

Die Meldungen der Ärztinnen und Ärzte, Psychologinnen und Psychologen sowie deren Hilfspersonen sind beim fliegerärztlichen Dienst des BAZL einzureichen. Je nach Meldungsumfang wird im Hinblick auf die Abwicklung dieser Meldungen und damit verbundener Konsequenzen von einem Mehraufwand bei der entsprechenden Abteilung/Sektion des BAZL ausgegangen. Diese möglichen Mehraufwände können mit den vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen des BAZL aufgefangen werden.

3.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden

3.2.1 Alkoholkontrollen

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.

3.2.2 Ärztliches Melderecht

Die Kantone und Gemeinden sind von dem freiwilligen Melderecht und der damit verbundenen Entbindung von der ärztlichen Schweigepflicht nicht betroffen.

3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

3.3.1 Alkoholkontrollen

In Bezug auf die eigentliche Durchführung der Tests ist wegen der beweissicheren und zertifizierten Geräte von Seiten der Luftfahrtunternehmen und der Flugbesatzung von wenig Widerstand auszugehen, orientieren sich die Behörden bei der Durchführung der Kontrollen an den einschlägigen Bestimmungen des Schweizerischen Strassenverkehrsrechts sowie des übergeordneten EU-Rechts.

Bei einem positiven Test ist aufgrund der unmittelbaren Konsequenzen, welche schlimmstenfalls zu einer Flug-Annulation führen können, mit einer finanziellen sowie auch personellen Mehrbelastung der Luftverkehrsunternehmen zu rechnen: Allenfalls notwendige Umbuchungen von Passagieren auf andere Flüge kann Mehrkosten verursachen und hat Konfliktpotential zwischen den Luftverkehrsunternehmen und den Passagieren.

3.3.2 Ärztliches Melderecht

Die Meldung einer Ärztin oder eines Arztes bzw. einer Psychologin oder eines Psychologen oder deren Hilfspersonen kann eine Eignungsabklärung bis hin zu einem Flugverbot bei Piloten bzw. den Entzug oder die Aussetzungen von Lizenzen und Berechtigungen bei Fluglotsen zur Folge haben. Dies kann

bei der betroffenen Person dazu führen, vorübergehend ihrer Arbeitstätigkeit nicht nachgehen zu können und damit finanzielle Einbussen mit sich ziehen. Bei den gegebenenfalls betroffenen Luftfahrtgesellschaften und Flugsicherungsanbietern ist in diesen Fällen von personellem und finanziellem Mehraufwand infolge Umplanungen zu rechnen.

4 Rechtliche Aspekte

4.1 Verfassungsmässigkeit

Die Vorlage stützt sich auf Artikel 87 der Bundesverfassung vom 18. April 1999⁷ der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV). Dieser gibt dem Bund die Kompetenz, Vorschriften über die Luftfahrt zu erlassen. Die vorliegende Gesetzesrevision bewegt sich innerhalb des Rahmens dieser Bundeskompetenz.

4.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Die geplante Revision des Luftfahrtgesetzes betrifft einen Bereich des Luftverkehrs, in dem sich die Schweiz zur Erfüllung internationaler Vorgaben staatsvertraglich verpflichtet hat. Entsprechende völkerrechtliche Verträge bestehen mit der ICAO, mit der EU oder anderen Staaten. Hier geht es um das Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Union über den Luftverkehr⁸. Im Rahmen des Luftverkehrsabkommens mit der EU beabsichtigt die Schweiz, die Verordnung (EU) Nr. 2018/1042 zu übernehmen. Dies geschieht jeweils durch einen Beschluss des Gemischten Luftverkehrsausschusses Europäische Union/Schweiz, der den Anhang des Luftverkehrsabkommens durch die Aufnahme der entsprechenden EU-Verordnungen ändert. Für eine völkerrechtskonforme Umsetzung müssen die auf innerstaatlicher Ebene vorgesehenen Massnahmen mit den internationalen Verpflichtungen kompatibel sein. Dies ist bei den vorgeschlagenen Änderungen der Fall.

4.3 Erlassform

Die Vorlage enthält wichtige rechtsetzende Bestimmungen, die nach Artikel 164 Absatz 1 BV und Artikel 22 Absatz 1 des Parlamentsgesetzes vom 13. Dezember 2002⁹ (ParIG) in der Form des Bundesgesetzes zu erlassen sind. Der Erlass untersteht dem fakultativen Referendum.

4.4 Datenschutz

4.4.1 Alkoholkontrollen

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 Alkoholwerte. 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

4.4.2 Ärztliches Melderecht

Mit der beabsichtigten Neuregelung werden die notwendigen rechtlichen Grundlagen für die Übermittlung besonders schützenswerter Daten der betroffenen Flugbesatzungsmitglieder an das BAZL geschaffen.

⁷ SR 101.

⁸ SR 0.748.127.192.68.

⁹ SR 171.10.