



Verordnung über die Luftfahrt (Luftfahrtverordnung, LFV; SR 748.01); Teilrevision

Erläuterungen

1. Vorbemerkungen

Nach dem tragischen Absturz einer A320-Maschine der Germanwings im Jahr 2015, welcher nach heutigem Kenntnisstand durch einen psychisch angeschlagenen Piloten verursacht worden ist, bildete die Europäische Kommission eine Arbeitsgruppe, welche die Vorschriften für die psychologische und physische Beurteilung von Mitgliedern der Besatzung überprüfte und Empfehlungen erarbeitete.

Die Europäische Kommission hat gestützt auf die Empfehlungen der Arbeitsgruppe beschlossen, die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 vom 5. Oktober 2012¹ mittels der Verordnung (EU) 2018/1042² zu ändern. Unter anderem sehen die Anpassungen vor, die unangekündigten Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen und deren Besatzungen (EU Ramp Inspection Programmes) auch für die Durchführung von anlasslosen Alkoholtests zu nutzen. Die Schweiz hat diese Verordnung basierend auf dem bilateralen Luftverkehrsabkommen (SR 0.748.127.192.68) mit der EU übernommen.

In der Folge wurde eine neue Bestimmung in das Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0) aufgenommen, wonach – neben anlassbedingten – auch anlasslose, stichprobeweise Alkoholkontrollen durchgeführt werden können. Gemäss neuem Artikel 100^{ter} Absatz 5 LFG regelt der Bundesrat die Durchführung der Kontrollen. Er berücksichtigt dabei die übernommenen Bestimmungen des europäischen Rechts und orientiert sich an den Vorschriften über die Alkoholkontrolle und die anderen Massnahmen gegenüber den Strassenbenutzerinnen und -benützern.

Diese Bestimmungen zur Durchführung der anlasslosen Alkoholkontrollen werden durch die vorliegende Revision in die LFV eingefügt und mit den bestehenden Bestimmungen über die anlassbedingten

¹ Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, in der für die Schweiz gemäss Ziffer 3 des Anhangs zum Luftverkehrsabkommen vom 21. Juni 1999 (SR 0.748.127.192.68) jeweils verbindlichen Fassung.

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, in der für die Schweiz gemäss Ziffer 3 des Anhangs zum Luftverkehrsabkommen vom 21. Juni 1999 (SR 0.748.127.192.68) jeweils verbindlichen Fassung.

Kontrollen (Angetrunkenheit und Einfluss von Betäubungsmitteln oder anderen psychotropen Substanzen) vereinigt.

2. Die einzelnen Bestimmungen

Artikel 38 LFV:

Da im EU-Recht der Alkoholgrenzwert nur in den Acceptable Means of Compliance (AMC, «soft law») enthalten ist³, muss er im nationalen Recht verankert werden. Mit der Übernahme des Alkoholgrenzwertes des AMC ergibt sich zwar eine Abweichung gegenüber dem berufsmässigen Strassen- und Eisenbahnverkehr. Der Alkoholgrenzwert von 0,2 Gewichtspro mille entspricht jedoch dem europäischen Standard, wie er in der Mehrzahl der EU-Staaten angewendet wird. Wegen den unterschiedlichen Untersuchungsmethoden (Blut- bzw. Atemprobe) werden zwei, jedoch äquivalente, Grenzwerte angegeben. Zudem wird explizit festgehalten, dass die Überschreitung des Grenzwertes zur Dienstunfähigkeit führt.

Im Gegensatz zu den Regelungen im Strassen- und Eisenbahnverkehr gilt im Luftverkehr ein Besatzungsmitglied nur dann als angetrunken und dienstunfähig, wenn der genannte Alkoholgrenzwert überschritten wird.

Artikel 39 LFV:

Die Durchführung der Kontrollen erfolgt sowohl bei Anzeichen für eine Angetrunkenheit wie auch bei anlasslosen Alkoholkontrollen weitgehend nach dem gleichen Verfahren. Entsprechend verweist Artikel 39 im Grundsatz auf die Bestimmungen von Artikel 40 bis 42, welche das Verfahren bei anlasslosen Alkoholkontrollen regeln.

Zwei Bestimmungen (Artikel 40 Absatz 1 und Artikel 42 Absatz 2) werden von der Verweisung ausgenommen: Es handelt sich bei diesen zum einen um einen Verweis auf die Verordnung (EU) 2018/1042, welche ausschliesslich für anlasslosen Kontrollen anwendbar ist. Zum anderen sollen Besatzungsmitglieder, bei welchen aus medizinischen Gründen (z.B. infolge ungenügenden Lungenvolumens) keine Atemalkoholprobe durchgeführt werden kann (Artikel 41 Absatz 1 Buchstabe c LFV), bei Anzeichen von Angetrunkenheit trotz Vorliegen eines ärztlichen Attests einer Blutprobe gemäss Artikel 41 Absatz 3 LFV unterzogen werden und vorerst nicht in den Dienst entlassen werden.

Artikel 40 LFV:

Absatz 1 dieser Bestimmung verweist (deklaratorisch) auf die grundsätzliche Anwendbarkeit der Verordnung (EU) 2018/1142 für anlasslose Alkoholkontrollen und klärt deren Vorrang gegenüber den diesbezüglichen Bestimmungen der LFV.

Das EU-Recht schreibt zwei unabhängige Atemproben vor. Zur Durchführung von Atemalkoholproben stehen in der Schweiz zwei Arten von Geräten zur Verfügung: Zum einen das Atemalkoholtestgerät, welches leicht und mobil einsetzbar ist. Zum anderen das Atemalkoholmessgerät, welches zwar auch mobil, aber weniger handlich einsetzbar, dafür aber gemäss den strassenverkehrsrechtlichen Grundlagen beweissicher (d.h. keine Blutprobe mehr notwendig) ist. Artikel 40 Absatz 2 und 3 sehen entsprechend vor, dass die erste Probe mit einem Atemalkoholtestgerät durchzuführen ist, während die Überprüfung von positiven Testergebnissen mit dem Atemalkoholmessgerät zu erfolgen hat.

³ AMC1 ARO.RAMP.106 lit. b Ziff. 2, Anhang II 'AMC and GM to Part-ARO — Issue 3, Amendment 8' der Decision No 2018/012/R of the Executive Director of the European Aviation Safety Agency of 21 November 2018 amending the Guidance Material to Commission Regulation (EU) No 965/2012 as well as the Acceptable Means of Compliance and the Guidance Material to Part-ARO and Part-CAT of Commission Regulation (EU) No 965/2012 (EDD No 2018/012/R).

Die in Artikel 40 Abs. 2 bis 4 festgehaltenen Verfahrensmodalitäten, wie die Wartezeit zwischen erster und zweiter Probe sowie die technischen Anforderungen an die Geräte, stammen aus dem EU-Recht bzw. den strassenverkehrsrechtlichen Grundlagen. Im Hinblick auf die strassenverkehrsrechtlichen Grundlagen müssen die Atemalkoholtestgeräte und Alkoholmessgeräte die Anforderungen der Messmittelverordnung vom 15. Februar 2006⁴ (MessMV) und der entsprechenden Ausführungsvorschriften des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements erfüllen. Die Handhabung hat dem 6. Kapitel, 1. Abschnitt, der Verordnung des ASTRA vom 22. Mai 2008⁵ zur Strassenverkehrskontrollverordnung (VSKV-ASTRA) zu entsprechen.

Artikel 41 LFV:

Sobald eine erste Probe mit dem Testgerät eine Atemalkoholkonzentration über dem Grenzwert angibt oder muss gemäss Artikel 42 Abs. 1 lit. a und c LFV eine Blutprobe angeordnet werden, gilt das Besatzungsmitglied als vorläufig dienstunfähig. Damit soll verhindert werden, dass ein möglicherweise ange-trunkenes Besatzungsmitglied die Flugvorbereitung oder ähnliche Handlungen weiterführt, bevor Gewissheit über die Angetrunkenheit besteht. Gestützt auf ARO.RAMP.106 Bst g der Verordnung (EU) 2018/1042 gelten weiter Besatzungsmitglieder als dienstunfähig, welche sich weigern, während der Kontrolle zu kooperieren.

Artikel 42 LFV:

Entfällt die Möglichkeit zur Überprüfung des Resultates der ersten Probe mit einem Testgerät (z.B. Messgerät defekt oder nicht verfügbar) oder ist aufgrund des Verhaltens des Besatzungsmitgliedes oder aus medizinischen Gründen die Durchführung einer Atemalkoholprobe nicht möglich, ist eine Blutprobe anzuordnen. Die Anordnung kann durch die Polizei, das BAZL oder bei anlassbedingten Kontrollen durch die Flugplatzleitung (unter Beizug der Polizei nach erster Untersuchung) erfolgen. Bei einer an-laslosen Alkoholkontrolle gemäss Artikel 40 LFV wird eine Blutprobe obsolet, da das betroffene Besat-zungsmitglied im Falle einer Weigerung gemäss den Bestimmungen des EU-Rechts bereits als dienst-unfähig gilt.

Legt ein Besatzungsmitglied, bei dem aus medizinischen Gründen keine Atemalkoholprobe durchge-führt werden kann, bei einer anlasslosen Alkoholkontrolle ein ärztliches Attest vor, kann das Besat-zungsmitglied ohne Durchführung einer Blutprobe in den Dienst entlassen werden. Besteht ein Verdacht auf eine Alkoholisierung, ist trotz des Attestes eine Blutprobe durchzuführen.

Für die Modalitäten der Durchführung der Blutprobe verweist Artikel 42 auf die strassenverkehrsrechtli-chen Bestimmungen: Die Durchführung der Blutprobe erfolgt sinngemäss nach den Vorgaben von Ar-tikel 13 Absatz 3 und Artikel 14 der Verordnung vom 28. März 2007⁶ über die Kontrolle des Strassen-verkehrs (Strassenverkehrskontrollverordnung, SKV), des 6. Kapitels, 2.-5. Abschnitt der VSKV-ASTRA und soweit einschlägig den Weisungen des ASTRA betreffend die Feststellung der Fahrunfähigkeit im Strassenverkehr.

Artikel 43 LFV:

Gemäss Artikel 100^{ter} Absatz 1 und 2 LFG sind Besatzungsmitglieder, bei welchen Anzeichen des Ein-flusses von Betäubungsmitteln oder anderen psychotropen Substanzen vorliegen, geeigneten Unters-uchungen zu unterziehen. Die Anordnung der erforderlichen Massnahmen erfolgt durch die Flugplatzlei-tung (Beizug der Polizei nach erster Untersuchung) oder selbständig durch die Polizei.

Die Durchführung der angeordneten Massnahmen erfolgt sinngemäss nach den einschlägigen stras-senverkehrsrechtlichen Bestimmungen: Bestehen Anzeichen, dass ein Besatzungsmitglied unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen steht, so richtet sich die Durchführung

⁴ SR 941.201
⁵ SR 741.013.1
⁶ SR 741.013

der angeordneten Untersuchungen sinngemäss nach den Artikeln 12a, 12b, 13 Absatz 3, 14, 15 und 17 der SKV, dem 6. Kapitel, 2.-5. Abschnitt der VSKV-ASTRA und soweit einschlägig den Weisungen des ASTRA betreffend die Feststellung der Fahrunfähigkeit im Strassenverkehr.

Artikel 29g Absatz 5 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1):

Der heutige Wortlaut von Artikel 29g Absatz 5 VIL beantwortet die Frage, ob nur die Polizei Blutproben anordnen kann oder ob dies auch die Flugplatzleitung (unter Beizug der Polizei) darf, nicht eindeutig. Mit der Streichung wird diese Unsicherheit behoben und klargestellt, dass sowohl Flugplatzleitung und Polizei die Massnahmen anordnen können (Artikel 100^{ter} Absatz 4 LFG). Daneben wird die Durchführung von Alkoholkontrollen mit Einfügung der Bestimmungen in der LFV abschliessend geregelt. Um unnötige Duplikationen zu vermeiden, verweist Artikel 29g Absatz 5 VIL neu auf die Artikel 38 ff. LFV.