

Räte sprechen sich gegen Pilotenaltersgrenze aus

Was sich einige Jahre mit Unsicherheit verbunden hinzog, ist zu einem guten Ende gekommen: Sowohl der National- als auch der Ständerat sprachen sich gegen eine Altersgrenze von 60 Jahren bei Helikopterilotinnen und -piloten aus. Nun herrscht zumindest einmal Rechtssicherheit.

Zur Vorgeschichte: Das europäische Recht gemäss JAR FCL.065 ist unerbittlich: Es erlaubt keinen kommerziellen Personentransport für Berufspiloten über 60 (Ausnahme: multi-pilot crew). Diese Regelung trifft die Schweizer Helikopterunternehmen tief ins Mark und hat eine absurde Komponente. Beispiel: Anspruchsvolle Unterlastflüge zu einer Baustelle dürfen zwar von einem Ü60-Piloten durchgeführt werden, nicht aber Personentransporte dahin. Kaum ein Helikopterbetreiber kann es sich leisten, seine Einsatz- respektive Personalplanung diesem Anspruch entsprechend zu gestalten. Die bestehende Regelung blendet aus, dass Piloten über 60 über sehr viel Erfahrung verfügen und es keine Indikatoren gibt, die auf eine erhöhte medizinische Auffälligkeit hinweisen.

Die Regelung ist faktisch ein Berufsverbot für über 60-jährige Piloten. Sie ist diskriminierend und finanziell untragbar (Altersvorsorge). Und sie liegt quer zum Trend der zukünftigen Berufslandschaft. Das Ausscheiden aus dem Erwerbsleben wird je länger je später erfolgen. Zusätzlich: Das vorgeschobene medizinische Argument wird insofern widerlegt, als dass immer mehr Unternehmungen des Öffentlichen Verkehrs selbst auf über 65-jähriges Personal als Fahrer zurückgreifen. Nach Einschätzung von Experten hat diese Altersgrenze wenig mit Sicherheit zu tun. Die Gründe für das vorzeitige Arbeitsende von Berufspiloten sind das Resultat gewerkschaftlicher Lobbyarbeit. Solche Forderungen mögen zwar grosse Player der Luftfahrt abfedern können; sie verkennen aber die Situation der Schweizer KMU-Helikopterindustrie und dem Ein-

mann-Cockpit. Eine Umsetzung der Regel führt unmittelbar zur Frage, wer die Lücke für den vorzeitigen Pensionskassenbezug finanzieren soll. Das kann weder Aufgabe des Helikopterunternehmers sein noch des «ausgemusterten» Piloten. Schätzungen gehen in der Schweiz von einem Fehlbetrag in zweistelliger Millionenhöhe aus.

Erfolgreiche Motionen

Zum Pilotenalter 60 wurden im Nationalrat zwei Motionen eingereicht. Die alt Nationalräte Rudolf Joder und Christophe Darbellay stimmten sich dazu ab und verfassten zwei ähnlich formulierte Motionen. Bei beiden beantragte der Bundesrat Ablehnung und bewies dabei weder Fingerspitzengefühl für die Anliegen unserer KMU noch soziale Verantwortung.

Die Räte sahen das anders. Am 21. Januar 2017 nahm der Nationalrat die Motion Darbellay mit 131:52 Stimmen an. Diesem «JA» folgte der Ständerat am 15. März gar einstimmig! Ein schöner und wichtiger Erfolg der SHA-Verbandsarbeit.

Damit wird der Bundesrat beauftragt, sich auf europäischer Ebene für eine Änderung der EU-Regelung FCL.65 via EU-Verordnung 1178/2011 einzusetzen. Hand in Hand mit der European Helicopter Association (EHA) werden auch andere Länder sensibilisiert, Begehren zur Änderung des Altersartikels einzureichen. Bis zu einer definitiven Lösung mag viel Zeit verstreichen, aber es besteht für die Schweizer Heliindustrie zumindest Planungs- und Rechtssicherheit. Die aktuelle Sonderregelung (zum Beispiel mit verstärkter kardiologischer Beobachtung von Piloten über 60 Jahren) muss als indirekter Auftrag des Parlaments an das Bazl interpretiert werden und soll somit bis zur Erfüllung der Motion weitergeführt werden.

Abgelehnte Motion

Keinen politischen Zuspruch fand eine zweite Motion des ehemaligen SHA-Präsidenten Joder: Die Motion «Schweizer Helikopter fliegen gemäss schweizerischem Recht» wurde von der Verkehrskommission des Ständerats zurückgewiesen, nachdem der Nationalrat noch zugestimmt hatte. Damit ist die Chance vertan, die Schweizer Heliunternehmen von den aufwendigen und

oft unsinnigen Rechtsbestimmungen der EASA zu entbinden. Viele dieser gesamt-europäischen Vorschriften kranken daran, dass in den EASA-Mitgliedsländern völlig unterschiedliche Einsatzszenarien zur Anwendung kommen. Was für den Einsatz über offener See richtig sein kann, ist kaum geeignet, um auf die Gebirgsfliegerei angewendet zu werden. Und vice versa. Der Vorstand der SHA wird auf diesem Gebiet weiterhin eine Aktivstrategie verfolgen. Der positive Ausgang der Motion Darbellay zeigt, dass gute Argumente und konsequente Überzeugungsarbeit zum Erfolg führen.

Aufwendige SOP

Diese Aktivstrategie der SHA betrifft auch die Umsetzung der SOP (Standard Operation Procedures); das Bazl muss den Betreibern dafür genügend Zeit zugestehen. Der Aufwand der SHA für die Erarbeitung von 25 Aerial Work SOP war enorm. Jede Operation muss dem Bazl mit einem standardisierten Dossier, einer Risikoanalyse, den Standardverhalten und Ausbildungsrichtlinien zugestellt werden.

Nach den grossen Veränderungen im Bereich Passagierflüge steht nun Aerial Work im Fokus. Die Intensität der Anpassungen der letzten zwei Jahre war sehr hoch, was zu Unsicherheit und Einbussen bei der Sicherheit führen kann. In diesem Sinne ist es fragwürdig, dass einzelne Unternehmen bereits wenige Wochen nach der Zertifizierung der SOP schon mit Audits oder Revisionen der eingereichten Manuals konfrontiert werden. Die SHA setzt sich für eine strukturierte und für beide Seiten massvolle Implementierung ein.

Dasselbe gilt mit Blick auf die EASA-Vorschriften in Sachen ATO-Zulassungen. Auch diese stehen noch in diesem Jahr an! Die SHA fordert einen praxisorientierten Weg, um den Dokumentationsstand unserer Flugschulen dem Stand der EU-Regularien anzupassen. Es muss gewährleistet sein, dass Manuals, die sich in der Vergangenheit bewährt haben, auch für die Zukunft gelten und von den Aufsichtsbehörden nicht in Unkenntnis der schweizerischen Leistungen über Bord geworfen werden. **cp**

Max Ungricht