

Bundesamt für Gesundheit
3003 Bern

per Mail:
revepg@bag.admin.ch
gever@bag.admin.ch

Bern, 22. März 2024

AEROSUISSE

Dachverband der
schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de
l'aéronautique et de
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello
dell'aeronautica e
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation
of Swiss Aerospace

**Stellungnahme AEROSUISSE zur Vernehmlassung
Teilrevision des Epidemiengesetzes**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die AEROSUISSE dankt für die Einladung zum Vernehmlassungsverfahren und unterstützt das Ziel, mit der Revision des Epidemiengesetzes aus den Erfahrungen der COVID19-Krise zu lernen. Vor diesem Hintergrund halten wir fest, dass mit Blick auf die Luftfahrt dieses Ziel nicht erreicht wird. Die vorliegende Revision gewährleistet nicht, dass die Landesflughäfen, die Airlines und die Flugsicherung rechtzeitig zu Massnahmen im internationalen Personenverkehr konsultiert werden. Flughäfen und die Flugpassagiere waren mit sich ständig, zum Teil auch kurzfristig, ändernden Reiserestriktionen massgeblich von den Entscheiden des Bundesrats betroffen. Reiseeinschränkungen und Reiseverbote führten zu Beginn der Pandemie faktisch zu einem Stillstand der Luftfahrt.

Regelmässig ging vergessen, dass der internationale Luftverkehr ein 24/7 Betrieb ist und sich zu jedem Zeitpunkt Schweizer Flugzeuge und Besatzungen in der Luft oder auf einem anderen Kontinent befinden. Das bedeutet, dass die Umsetzung von angeordneten Massnahmen, vor allem auf den Aussenstationen (z.B. bei Dokumentenkontrollen) Zeit beanspruchen. Zwischen der Anordnung und der Umsetzung einer Massnahme im internationalen Luftverkehr muss eine Zeitspanne von mindestens 48 Stunden, idealerweise gar 72 Stunden vorgesehen werden. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Massnahmen auch effektiv weltweit umgesetzt werden

Vor diesem Hintergrund stellt die AEROSUISSE folgende Anträge:

Art. 2 Abs. 3 Bst. b ist wie folgt zu ergänzen:

³ Bei der Planung und Umsetzung der Massnahmen ist Folgendes zu berücksichtigen:

- a. die Grundsätze der Subsidiarität, der Wirksamkeit und der Verhältnismässigkeit;
- b. die Auswirkungen auf Volkswirtschaft, die Anbindung der Schweiz an die Welt über Land- und Luftwege und Gesellschaft;

Begründung

Eine länger andauernde Unterbrechung der internationalen Anbindung der Schweiz wäre mit substanziellen volkswirtschaftlichen Einbussen verbunden. Vor diesem Hintergrund ist es bei künftigen Krisen (aller Art) zentral, dass bei Interventionsmassnahmen die Bedeutung der Landesflughäfen als kritische Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung inklusive der

Sekretariat:

Kapellenstrasse 14

Postfach

CH-3001 Bern

T +41 (0)58 796 98 90

F +41 (0)58 796 99 03

info@aerosuisse.ch

www.aerosuisse.ch

Luftverkehrsunternehmen berücksichtigt werden und verhältnismässige Massnahmen angeordnet werden. Der Bundesrat soll demnach darauf hinwirken, dass die Luftfahrt ihre Rolle für die Anbindung der Schweiz mit der Welt auch im Falle einer Pandemie erfüllen kann. Dazu gehören unter anderem die Ein- und Ausfuhr von Waren, die Ein- und Ausreise von Personen sowie bei funktionalen Abhängigkeiten der Verbrauch von Energie und Strom zur Sicherung des Betriebs bzw. der an den Flughafen gekoppelten weiteren Infrastrukturen.

Art. 11 Abs. 3:

Im Zusammenhang mit der Mitwirkungspflicht der Flughäfen bei der Überwachung des Abwassers beantragt die AEROSUISSE, dass geklärt wird, wer die Kosten einer solchen Mitwirkung trägt.

Art. 12 Abs. 2 ist zu streichen und Abs. 3 zu ergänzen:

² ~~Die Führerinnen und Führer von Schiffen oder Luftfahrzeugen melden ihre Beobachtungen dem zuständigen Betreiber der Hafenanlage beziehungsweise dem zuständigen Flughafenhalter.~~

³ Macht eine zuständige Behörde des Bundes oder eines Kantons eine Beobachtung, die auf eine Gefahr für die öffentliche Gesundheit hinweist, so meldet sie diese mit den Angaben, die zur Identifizierung des Ursprungs der übertragbaren Krankheit notwendig sind; dies gilt insbesondere für Behörden in den Bereichen Lebensmittel, Gebrauchsgegenstände, Umwelt oder Veterinärmedizin ~~sowie für Führerinnen und Führer von Schiffen oder Luftfahrzeugen~~

Begründung

In Absatz 3 sind «Führerinnen und Führer von Schiffen oder Luftfahrzeugen» aufgeführt, die gemäss Absatz 4 verpflichtet werden können, «Verhütungs- und Bekämpfungsmassnahmen sowie deren Wirkung zu melden und Proben und Untersuchungsergebnisse an die von den zuständigen Behörden bestimmten Laboratorien zu senden». Hier werden Personen zu Aufgaben verpflichtet, die sie aufgrund ihrer Ausbildung und Qualifikation gar nicht erfüllen können. Piloten sind keine Ärzte und entsprechend können keine ärztlichen Indikationen von Piloten verlangt werden, vor allem nicht in einer Pandemie, in welcher unter Umständen aufgrund von Unsicherheiten und einer unkoordinierten Datenmenge «verschiedene Wahrheiten» in der Öffentlichkeit existieren. Aus diesem Grund ist dieser Zusatz ersatzlos zu streichen. Deshalb entfällt auch die Meldepflicht an den Flughafenhalter.

Art. 41 ist wie folgt anzupassen:

¹ Der Bundesrat kann *bei einer besonderen Gefährdung der öffentlichen Gesundheit* erlässt Vorschriften nach Absatz 2 über den internationalen Personenverkehr *erlassen, die sofern sie dazu beitragen können verhindern, dass die Übertragung von übertragbare Krankheiten erheblich zu reduzieren sich grenzüberschreitend ausbreiten*. Er kann *bei einer besonderen Gefährdung der öffentlichen Gesundheit insbesondere für die Einreise –oder Ausreise eine Testpflicht vorsehen*. Er kann *für die Einreise von Personen aus einem Risikogebiet eine erweiterte Testpflicht vorsehen*. ~~nur dann untersagen, wenn dies unbedingt erforderlich ist, um die Verbreitung einer übertragbaren Krankheit zu verhindern.~~

² (aktuell) Wenn es zur ~~Verhinderung~~ *Reduktion* der Verbreitung einer übertragbaren Krankheit notwendig ist, kann das BAG Personen, die in die Schweiz einreisen ~~oder aus der Schweiz ausreisen,~~ verpflichten:

- a. ihre Identität und Reiseroute ~~und Kontaktdaten~~ bekannt zu geben;
- b. eine Impf- oder Prophylaxebescheinigung vorzulegen;
- c. den Nachweis einer diagnostischen Analyse vorzulegen
- ~~d. Auskunft über ihren Gesundheitszustand zu geben;~~
- ~~e. einen Nachweis einer ärztlichen Untersuchung vorzulegen;~~
- f. sich ärztlich untersuchen zu lassen

^{5 (neu)} Der Bundesrat kann für den internationalen Personenverkehr im Transitbereich von Flughäfen Ausnahmen von diesem Gesetz treffen

Begründung

Die Erfahrungen der COVID19-Pandemie haben deutlich gezeigt, dass der «Import» der Erreger nicht primär über den Luftweg, sondern grossmehrheitlich über den Landweg und das private Umfeld erfolgte. Für die AEROSUISSE zeigt Artikel 41, dass die Erfahrungen aus der Pandemie nicht dazu genutzt wurden, um beim internationalen Personenverkehr im Allgemeinen und beim Flugverkehr im Besonderen einen risikobasierten Weg einzuschlagen. Statt pauschaler Reiserestriktionen fordert die AEROSUISSE, dass geeignetere und verhältnismässiger Mittel zu Anwendung kommen, wenn diese verfügbar sind, insbesondere die Test- und Quarantänepflicht.

An internationalen Flughäfen wie beispielsweise in Zürich gibt es eine Transitzone für Passagiere, die den Flughafen lediglich als Umsteigeort nutzen. Dieser Bereich ermöglicht es Passagieren, auf ein weiteres Flugzeug zur Weiterreise umzusteigen, ohne zuvor eine Einreisekontrolle zu passieren. Aus diesem Grund schuf der Bund Ausnahmen im Rahmen des internationalen Reiseverkehrs für den Transitbereich, da beispielsweise kurzfristige Testmöglichkeiten nicht immer vorhanden waren bzw. nicht innerhalb der Transferzeit machbar oder aufgrund von sprachlichen Hürden nicht anwendbar waren. Aus diesem Grund soll der Bundesrat neu generelle Ausnahmen für Transitzonen treffen können unter der Voraussetzung von geeigneten Schutzvorkehrungen.

Art. 43 Abs. 1 sowie Bst. b^{bis} ist wie folgt anzupassen:

¹ Unternehmen, die im Eisenbahn-, Bus-, Schiffs- oder Flugverkehr grenzüberschreitend Personen befördern oder diese abfertigen, ...

Begründung

Die Landesflughäfen sind Eigentümer der Flughafeninfrastruktur. Allerdings bieten sie keine Transportleistungen an, noch sind sie direkt in der Passagierabfertigung involviert. Diese wird von Drittunternehmen durchgeführt, welche die Infrastruktur im Mietverhältnis nutzen. Deshalb sind auf Gesetzesstufe die Abfertigungsunternehmen zu inkludieren.

Neu Art. 44b lit. f:

f. (neu) die Betriebszeiten an den Landesflughäfen ausweiten.

Begründung

Die Landesflughäfen blieben während der gesamten Pandemie offen und waren eine wichtige Infrastruktur für die Bereitstellung von essentiellen Gütern. Deshalb sollte im Epidemien-gesetz die gesetzliche Grundlage geschaffen werden, dass im Krisenfall die

Betriebszeiten der Landesflughäfen angepasst bzw. erweitert werden können, damit für die Landesversorgung notwendige Fracht- und Passagiermaschinen starten und landen dürfen. Dies gilt in besonderem Masse, wenn Abhängigkeiten mit dem Ausland bzw. dem ausländischen Luftraum bestehen.

Art. 60b ist folgendermassen anzupassen:

¹ Das BAG betreibt in Situationen einer besonderen Gefährdung der öffentlichen Gesundheit das Informationssystem «Einreise»; dieses dient der Identifizierung von einreisenden Personen und der unverzüglichen Weiterleitung der Daten an die für die einreisenden Personen zuständigen Kantone.

² Es enthält folgende Daten:

- a. Daten über die Identität, die eine eindeutige Identifizierung und die Kontaktaufnahme ermöglichen;
- b. ~~Daten über Impf- oder Prophylaxebescheinigungen;~~
- c. ~~Daten über den Gesundheitszustand;~~
- d. ~~Ergebnisse von medizinischen Untersuchungen;~~
- e. ~~Ergebnisse von diagnostischen Analysen;~~
- f. Angaben über Reisewege, und Aufenthaltsorte ~~und Kontakte mit Personen, Tieren und Gegenständen.~~

Begründung

In der vergangenen Pandemie hat sich gezeigt, wie bedeutend die grenzüberschreitende und internationale Zusammenarbeit ist. Staaten, internationale Organisationen sowie Unternehmen konnten dank koordinierten Massnahmen und einem regen Informationsaustausch sehr schnell die Einführung von Testmöglichkeiten zum Nachweis einer COVID-Erkrankung vollziehen. Dies hat zu einem wirksamen „Tracking“ des Virus sowie einem Teil zur Normalisierung der Situation beigetragen. Insofern sind (internationale) Bemühungen zugunsten eines gemeinsamen Ansatzes zur Erkennung und Bekämpfung eines Krankheitserregers gemäss Abschnitt 7 grundsätzlich zu begrüßen. Entscheidend ist jedoch, dass diese Bemühungen verhältnismässig bleiben, idealerweise international abgestimmt sind und nicht über das Ziel hinaus schießen. Mit Blick auf den grenzüberschreitenden Personenverkehr - und somit auf die Luftfahrt - kommt dem „nationalen Informationssystem Einreise“ eine besondere Bedeutung zu.

Zu begrüßen ist der Fokus auf ein digitales System zur Erfassung von Personen- und Kontaktdaten im Bereich des internationalen Personenverkehrs, also für Personen, welche in die Schweiz einreisen. Damit werden operationelle Prozesse, auch bei der Bodenabfertigung im Passagierbereich, vereinfacht – und es kann dazu beitragen, die Verbreitung des Erregers einzudämmen. Allerdings ist auch hier auf die Notwendigkeit und die Verhältnismässigkeit der zu erhebenden Daten zu achten, um eine schnelle Bearbeitung und Überprüfung für alle Beteiligten zu gewährleisten (Passagiere, Bodenabfertigung, Fluggesellschaften, Verwaltung etc.). Inwiefern Daten über den subjektiven Gesundheitszustand, Ergebnisse von medizinischen Analysen sowie alle Kontakte mit Personen, Tieren und Gegenständen einen differenzierten Mehrwert bieten, ist zu bezweifeln. Es ist zu befürchten, dass die grosse Anzahl an Datenpunkten eine Überforderung in der Auswertung und/oder Überprüfung nach sich zieht und keine bzw. die falschen Schlüsse daraus gezogen werden. Zudem stellen sich Fragen mit Blick auf den Datenschutz und es besteht das Risiko, dass der Staat Daten zum Gesundheitszustand von Personen sammelt, die nichts mit einem bestimmten Virus-Erreger zu tun haben. So ist nicht ersichtlich, weshalb beispielsweise psychische Erkrankungen dem Staat gemeldet werden sollen. Deshalb sind die zu erhebenden Daten aufs notwendige Mass zu reduzieren, welches für ein zielgerichtetes Contact Tracing nötig ist.

Art. 70a Abs. 2 ist wie folgt zu ergänzen:

² Unternehmen, an deren Kapital Bund, Kantone oder Gemeinden zu insgesamt mehr als 10 Prozent direkt oder indirekt beteiligt sind, werden keine Finanzhilfen ausgerichtet. Der Bundesrat kann Ausnahmen für kritische Infrastrukturen von nationaler Bedeutung sowie Gemeinden mit geringer Bevölkerungszahl festlegen.

Begründung

Bei einer länger andauernden Pandemie könnte die Liquidität nicht mehr sichergestellt bzw. ein Bedarf an Finanzhilfen seitens Bund und Kanton notwendig sein. Gemäss erläuterndem Bericht sollen «Unternehmen in staatlicher Hand», d.h. bei denen der Staat direkt oder indirekt mit insgesamt mehr als 10 Prozent beteiligt ist, keinen Anspruch auf Finanzhilfen nach Artikel 70a–70f. haben. Begründet wird dies mit dem strategischen Interesse, welches es für die zuständigen Staatsebenen zumutbar macht, ihrerseits das Unternehmen mit eigenen Mitteln zu stützen. Es gilt hier festzuhalten, dass die Luftfahrt gemäss Bundesverfassung Sache des Bundes ist und die Landesflughäfen als Konzessionäre des Bundes den Auftrag haben, «die dafür erforderliche Infrastruktur zur Verfügung zu halten.» In diesem Sinne ist als subsidiäre Massnahme die Möglichkeit einer finanziellen Unterstützung des Bundes für kritische Infrastrukturen für den reibungslosen Betrieb vorzusehen. Dies gilt insbesondere für den Fall, wenn eine schnelle und unbürokratische Garantie / Finanzierung im Krisenfall nötig ist und diese Finanzierung über den Kapitalmarkt nicht möglich ist.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen.

AEROSUISSE
Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen