



19.3531

Motion KVF-NR.**Für den nichtgewerbsmässigen Sichtflug
die Landessprachen nicht verbieten****Motion CTT-CN.****Ne pas interdire les langues
nationales pour les vols à vue
non commerciaux**

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 12.09.19

Hurter Thomas (V, SH), für die Kommission: Wenn Sie diese Motion lesen, dann tönt das für Sie wahrscheinlich etwas technisch. Ich möchte Ihnen hier kurz erklären, was wir mit dieser Motion eigentlich möchten. Mit dieser Motion möchten wir, dass die Luftraumbenützer im nichtgewerbsmässigen Sichtflug neben Englisch weiterhin die Landessprache vom jeweiligen Ort benutzen können. Warum ist das so?

Wir haben sei dem 1. Januar 2019, seit Beginn dieses Jahres, eine Umstellung. Es wurde verlangt, dass in den kontrollierten Lufträumen – das sind die Lufträume C und D – Englisch gesprochen wird. Das hat drei Gründe, das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat diese drei Gründe ausgeführt: Es sei der Sicherheitsgewinn; dann die Reduktion der Kosten bei der Flugsicherung, weil die Kontrollierenden nur noch Englisch sprechen müssen; schliesslich verlange das der internationale Standard.

Wo haben wir ein Problem? Wir haben nicht bei Zürich, Bern, Basel oder Genf ein Problem. Wir haben das Problem bei den Regionalf Flughäfen, wo der kontrollierte Luftraum bis zum Boden geht, wie z. B. in Buochs, Payerne, Sion, Altenrhein. Denn dort war es bis heute möglich, dass Leute, die in der Luftfahrt eine Funkprüfung auf Deutsch, Französisch oder Italienisch absolvierten, diese Sprachen anwenden konnten. Plötzlich ist das jetzt nicht mehr möglich, und das ist gerade kein Sicherheitsgewinn.

Es ist eben wichtig zu sehen, warum diese Kommissionsmotion gekommen ist. Sie haben vielleicht das Resultat gesehen: Die Kommission hat diese Motion mit 20 zu 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen eingereicht.

Wir hatten im Jahr 2016 die Botschaft zur Revision des Luftfahrtgesetzes, wir haben die Revision im Parlament im Jahr 2017 diskutiert. Damals gab es einen Antrag Guhl, der das Englischerfordernis streichen wollte. Er hat gesagt, dass genau auf diesen Regionalf Flughäfen bis anhin im Tessin Italienisch und Englisch, in der welschen Schweiz Französisch und Englisch und in der Deutschschweiz Deutsch und Englisch gesprochen werden konnte.

Das war bis Ende 2018 möglich. Deshalb hat Herr Guhl dann diese Streichung beantragt. Der Nationalrat hat diesem Streichungsantrag zugestimmt. Dann ging das Geschäft in den Ständerat. Dort gab es eine Differenz, und man hat gesehen, dass es knapp werden könnte. Dann hat das Bazl sich bereiterklärt, den Wortlaut dieses Passus zu ändern. Vorher stand "ausschliesslich" auf Englisch, und neu "grundsätzlich" auf Englisch. Man gesagt, man passe das dann den Regionen an. Leider ist es etwas anders gekommen.

Was für eine Situation haben wir heute? Wir haben heute die Situation, dass Leute, die eine Ausbildung hatten, diese nicht mehr anwenden können. Wir haben heute trotzdem Lugano und Genf mit zwei Sprachen. Man begründet das mit der Nähe zur Grenze. Wir haben Luftverkehrszonen innerhalb der Schweiz, wo Sie weiterhin auf Deutsch, Italienisch oder Französisch Fragen bezüglich Wetter usw. stellen können. Sie sehen, wir haben hier auf der einen Seite ein bisschen ein Durcheinander erhalten, und auf der anderen Seite können diese Leute, die eine Lizenz haben, nicht mehr fliegen.

Ein weiterer Punkt: Wir haben keinen Sicherheitsgewinn. Bis heute konnte keiner nachgewiesen werden. Ich glaube, dass sogar ein Nachteil entstanden ist, weil jemand, der sich des Englischen nicht so gewohnt ist, sich dann wahrscheinlich nicht so präzise ausdrückt. Ich sehe auch keine Kosteneffizienz, weil die Skyguide Arbeitnehmer aus der ganzen Schweiz rekrutiert, und ich bin überzeugt, dass es da einige gibt, die Französisch, Italienisch oder Deutsch sprechen. Insofern ist das also auch kein Thema.





Ein letzter Punkt: Internationaler Standard ist auch nicht gefragt. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) schreibt Englisch oder eine Landessprache vor. Das hätten wir in der Schweiz dann. Die EU limitiert das Erfordernis der Kommunikation auf Englisch sogar auf Flugplätze mit einer Mindestanzahl von Instrumentenflügen, die wir in der Schweiz nicht erreichen.

Sie sehen hier also: Der politische Wille ist klar. Man will diese Landessprache zulassen. Man will die Rückkehr zum alten System. Das ist übrigens einfach möglich, weil wir das neue System ja nur seit ein paar Monaten haben. Man kann also insofern das System auf jenes zurückführen, das wir hatten.

Deshalb hat die Kommission mit 20 zu 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen dieser Motion zugestimmt, und ich bitte Sie, das ebenfalls zu tun.

Hiltbold Hugues (RL, GE), pour la commission: Permettez-moi en préambule de rappeler que la question des langues pour les vols a déjà été abordée dans le cadre de la révision de la loi fédérale sur l'aviation. Lors de cette révision effectuée en 2017, le Parlement était parti du principe que la règle de l'usage exclusif de l'anglais devait s'appliquer, en particulier, aux aéroports nationaux, au trafic selon les règles de vol aux instruments et au trafic aérien de ligne internationale à des fins commerciales. Pour les autres espaces aériens et aérodromes, il devait être possible, grâce aux dérogations prévues, de continuer de communiquer dans une langue nationale, en plus de l'anglais.

La commission a de nouveau traité de cette question des langues lors de sa séance du 13 mai dernier. De quoi s'agit-il?

Cette motion prévoit que les communications radiotéléphoniques puissent continuer à s'effectuer dans la langue nationale locale, en plus de l'anglais, pour les vols à vue non commerciaux en Suisse. La commission a estimé que l'ordonnance actuelle sur le service de la navigation aérienne ne tient pas suffisamment compte de la volonté politique qui avait été exprimée – le rapporteur de langue allemande l'a rappelé – lors de la révision de la loi sur l'aviation civile.

Concrètement, avec l'ordonnance actuelle, on peut se trouver dans le cas de figure suivant. Un pilote de planeur suisse, ou étranger d'ailleurs, non qualifié à la radiotéléphonie en langue anglaise, se trouvant en panne "thermique", est contraint d'atterrir rapidement. Il doit éviter donc l'aérodrome de Sion pour des raisons de langue et donc chercher un terrain plat et dégagé pour un atterrissage en campagne, ce qui est rare – vous en conviendrez – en Valais, puisque c'est un territoire assez escarpé. Dans ce cas de figure, il y a donc très concrètement un risque majeur de casse.

Il faut également rappeler que les Alpes suisses sont très fréquentées par les pilotes de planeurs ou autres aéronefs qui ne sont pas qualifiés en radiotéléphonie de langue anglaise.

Je vous donne un autre exemple. Un pilote volant de Madrid à Munich empruntera plusieurs espaces aériens où l'on parle dans un premier temps espagnol et anglais, puis français et anglais et, enfin, allemand et anglais. Pourquoi en survolant la Suisse, ce même pilote devrait-il parler exclusivement en anglais?

Il faut donc laisser en place la règle mondialement consacrée qui est celle de l'usage de la langue locale et de l'anglais, soit de deux langues, et non pas exclusivement l'anglais.

Enfin, il convient de préciser que l'usage exclusif de l'anglais pour les communications radio, tel que figurant dans l'ordonnance en vigueur, n'est pas garant d'une meilleure sécurité. La commission est même convaincue du contraire: la pratique mondiale du bilinguisme illustre la vacuité de l'argument sécuritaire!

Ce sont toutes ces raisons qui ont poussé la commission, à l'unanimité moins 3 abstentions, à déposer cette motion prévoyant que cette ordonnance soit révisée pour que les communications radiotéléphoniques puissent continuer à s'effectuer dans la langue nationale locale en plus de l'anglais.

Je vous invite à accepter cette motion.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich spreche jetzt auf Deutsch, wenn es Ihnen recht ist. Ich könnte auch Englisch. Es ist ein bisschen ein spezielles Geschäft, muss ich Ihnen sagen. Ich habe ja schon einmal im Rahmen einer Fragestunde Auskunft auf eine Frage von Herrn Nationalrat Jauslin gegeben.

Was ich Ihnen einfach dazu sagen kann: Sie haben ja 2017 die Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes angenommen. Im Rahmen der Umsetzung wurde dieses "English only" in die Verordnung geschrieben. Meine Fachleute sagen mir, man habe eine Anhörung zu dieser Verordnung bei den betroffenen Kreisen durchgeführt. Diese "English only"-Regelung ist ja sehr spezifisch. Sie gilt nicht für alle Piloten. Es sind auf hundert Piloten etwa vier bis fünf betroffen, die ihr Englisch noch etwas aufbessern müssen. Diese Regelung sei von den betroffenen Kreisen zu keinem Zeitpunkt kritisiert worden und sei auch nicht infrage gestellt worden.

Ich war ja nicht persönlich dabei. Aber man muss sich schon auch bewusst sein: Offenbar hat das bei der Anhörung keine Reaktionen ausgelöst. Jetzt ist diese Regelung seit dem 1. Januar in Kraft. Jetzt hat sie



Reaktionen ausgelöst. Ich muss Ihnen sagen, schauen Sie den Sicherheitsgewinn an in diesen paar Flughäfen – sie wurden genannt –, der daraus resultiert, dass man weiss, es gibt eine Sprache, nicht mehrere, in der man kommuniziert, und stellen Sie ihn dem Aufwand gegenüber. Einfach damit Sie das mal wissen: Bei diesem spezifischen Englisch – es ist ja ein Fachvokabular –, das diese Piloten nicht sprechen können, sprechen wir etwa von fünfzig bis hundert Wörtern. Wenn man fliegen kann – das braucht ja schon ziemlich viel Grips –, dann kann man auch noch fünfzig bis hundert Wörter auf Englisch lernen.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) ist jetzt sogar noch daran zu schauen, ob man von diesen fünfzig bis hundert Wörtern – Phraseologien nennt man das – noch runterkommen kann, damit es dann am Schluss vielleicht nur noch dreissig sind. Sie entscheiden. Wenn Sie diese Motion annehmen, werde ich im Ständerat nochmals sprechen. Dann mache ich es vielleicht auf Englisch, damit wir einander ein bisschen zeigen können, was zumutbar ist. Ich bin der Meinung, man sollte nicht wegen fünfzig bis hundert Wörtern auf Englisch – das ist übrigens internationaler Standard – die Verordnung und den Sicherheitsgewinn wieder rückgängig machen. Wir haben Ihnen auch erklärt, warum die Situation in Genf eine andere ist. Dort wird der internationale Luftraum auch kontrolliert.

Sie entscheiden. Aber Sie werfen uns jeweils vor, wir würden viel Aufwand betreiben – hier geht es um fünfzig bis hundert Wörter auf Englisch. Ich bin der Meinung, der Sicherheitsgewinn ist da. Das Lernen von fünfzig bis hundert englischen Wörtern ist zumutbar. Ich würde Ihnen empfehlen, jetzt da nicht diesen Aufwand zu betreiben. Aber wenn Sie uns den Auftrag geben, dann machen wir das natürlich – wie immer.

Roduit Benjamin (C, VS): Madame la conseillère fédérale, est-ce que vous vous rendez compte que plus de 150 pilotes uniquement dans la région du Valais sont cloués au sol depuis le 1er juillet, date de l'entrée en vigueur des directives, parce qu'ils n'ont pas eu le temps de se mettre à l'anglais pour le maîtriser suffisamment? Par conséquent, est-ce que vous envisagez de faire des exceptions et d'édicter des mesures transitoires?

Sommaruga Simonetta, conseillère fédérale: Monsieur Roduit, je ne peux pas vous dire qu'on fera des exceptions à une ordonnance qu'on a mise en oeuvre. Vous connaissez le droit.

Vous dites que tous les 150 pilotes ne sont pas capables d'apprendre les 50 mots en anglais? Je ne sais pas, mais on peut peut-être les soutenir: l'Office fédéral de l'aviation civile a même prévu de soutenir les pilotes par des cours de langue pour apprendre ces 50 ou 100 mots d'anglais. Quelque chose a vraiment été entrepris. Pour ma part, je ne peux pas faire des exceptions. Mais si vous décidez qu'il faut modifier l'ordonnance, on le fera. Néanmoins, lorsque l'on voit avec quelle volonté les gens sont capables d'apprendre des langues – et les pilotes, je viens de le dire, sont des gens intelligents –, je pense qu'on peut aussi estimer que ces pilotes sont capables d'apprendre quelques mots d'anglais.

La présidente (Carobbio Guscelli Marina, présidente): Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 19.3531/19307)

Für Annahme der Motion ... 138 Stimmen

Dagegen ... 13 Stimmen

(23 Enthaltungen)