

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

per Mail an:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 21.11.2024

Änderung des Luftfahrtgesetzes: Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden zu spezifischen Punkten gerne Stellung. Dies im Sinne der ihm angeschlossenen Verbände Kapers (Gewerkschaft des Kabinenpersonals), Helvetica (Verband der FluglotsInnen) und ESPA (Verband der Easyjet-PilotInnen).

1. Maintien des aéroports nationaux en l'état

La proposition de l'article 36 garantit la stabilité et la continuité des infrastructures essentielles pour le transport aérien en Suisse. Cette stabilité est cruciale pour préserver la connectivité internationale du pays, tout en maintenant un haut niveau de sécurité et de qualité de service, ce qui bénéficie directement aux emplois locaux et à l'économie régionale. Cela permet également de soutenir les entreprises suisses du secteur aéronautique, qui peuvent compter sur des conditions d'exploitation prévisibles et durables.

2. Délégation accrue des compétences à des prestataires privés

Le texte souligne que la délégation de certaines compétences de surveillance aux prestataires privés n'est pas nouvelle (elle a été inscrite dans la loi en 2009), mais les modifications proposées élargiraient le cercle des « organisations appropriées » qui peuvent assumer ces tâches. Cela inclut des associations comme la Fédération Suisse de Vol Libre et d'autres organismes liés à l'aviation. De plus, le projet de loi clarifie que ces prestataires privés pourraient également percevoir des émoluments et exercer une compétence décisionnelle. Conséquence précise : Pour les syndicats, cette délégation pourrait mener à des changements de gestion dans les aéroports ou d'autres infrastructures, où les décisions, contrôles, ou la surveillance seraient effectués par des organisations non étatiques. Ces changements peuvent potentiellement affecter la gestion des conditions de travail, le respect des droits du travail ou les normes de sécurité si les prestataires privés cherchent à réduire les coûts. Il est aussi probable que ces prestataires soient moins familiers avec les spécificités du travail du personnel.

4. Ouverture du ciel suisse à des prestataires étrangers

Le texte aborde la possibilité pour Skyguide, le fournisseur de services de navigation aérienne suisse, de déléguer certains services à des prestataires étrangers. Cette ouverture se fait dans le

cadre de la modernisation européenne du ciel unique (Single European Sky, SES), avec l'objectif de rendre les services de navigation aérienne plus efficaces et interconnectés à travers l'Europe. Cela inclut la délégation de services comme la communication, navigation et surveillance ainsi que des services d'information aéronautique. Toutefois, si des services essentiels de navigation aérienne sont confiés à des prestataires étrangers, cela pourrait entraîner une perte de contrôle pour la Suisse dans la gestion de son propre espace aérien. Cela pourrait également avoir des répercussions sur les conditions de travail des employés de Skyguide, qui pourraient voir une réduction de leur rôle ou une externalisation de certaines tâches vers des prestataires étrangers. L'arrivée de prestataires étrangers pourrait également exercer une pression à la baisse sur les salaires et entraîner des suppressions de postes, surtout si ces prestataires sont en mesure de fournir des services à moindre coût grâce à des conditions de travail moins strictes dans leur pays d'origine.

5. Gestion de la navigation aérienne et impacts sociaux

La modernisation et la numérisation de la gestion du trafic aérien en Europe visent à accroître l'efficacité et à optimiser les routes aériennes pour réduire les émissions de CO₂. Cela suppose une plus grande intégration des systèmes à travers l'Europe et une coopération transfrontalière renforcée. Le texte précise que cette modernisation pourrait inclure une refonte complète de l'espace aérien européen, en supprimant les redondances et en optimisant les infrastructures. Le projet de modernisation vise à « réduire les coûts » pour les fournisseurs de services de navigation aérienne, notamment en introduisant une plus grande flexibilité et en adaptant les capacités de l'espace aérien en fonction de la demande de trafic. Cela inclut la création d'une « plateforme commune » pour les fournisseurs de données aéronautiques, facilitant ainsi le partage d'informations et la rationalisation des services. Pourtant, par la modernisation technologique, le personnel existant pourrait être forcé d'acquiescer de « nouvelles compétences », en particulier dans l'utilisation des systèmes numériques et des technologies de gestion du trafic aérien. Cela pourrait entraîner des coûts supplémentaires pour la formation (qui ne sont pas assumés), ainsi que des risques de licenciement pour ceux qui ne sont pas capables de s'adapter aux nouvelles exigences. En outre, la rationalisation des services et la mise en œuvre de solutions transfrontalières pour la navigation aérienne pourraient pousser les entreprises suisses à réduire les salaires, augmenter la sous-traitance à des prestataires étrangers et faire pression pour assouplir les conditions de travail en Suisse.

6. Dérogations à la loi sur la transparence

L'Art. 107d proposé en ajout dans le projet de modification sur la loi sur l'aviation (entrée en vigueur le 01.01.2025), exclut du champ d'application de la loi sur la transparence, l'accès au public, aux données personnelles et aux données concernant des personnes morales, contenues dans des documents officiels comme les rapports portant sur des audits ou inspections. Conformément au règlement de l'Union européenne, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) s'engageait déjà en tant qu'autorité de surveillance à ne pas infliger de sanctions aux personnes, pour avoir communiqué des informations concernant les sécurités technique et d'exploitation des entreprises de transport aérien (sauf en cas de manquement délibéré aux règles ou de manquement très grave à l'obligation professionnelle de diligence ayant pour effet de compromettre sérieusement le niveau de la sécurité aérienne). Dans le cadre de la « culture juste », il prend les mesures qui s'imposent pour garantir la confidentialité des informations obtenues et protéger les données personnelles des informateurs.

La restriction du champ d'application de la LTrans dans le domaine de l'aviation induite par l'Art. 107d de la Loi sur l'aviation, ne permettra plus au public de consulter des documents officiels qui

pourraient leurs nuire ; à ce dernier sujet, en texte clair, cela signifie que le public n'aura désormais accès plus qu'aux rapports finaux concernant les incidents. En conclusion, les associations approuvent cette modification puisqu'il permettra aux personnes impliquées de ne plus faire de la rétention d'informations dans le but de se protéger.

7. Élévation de l'âge de retraite des pilotes d'hélicoptères

Sur ce sujet, les syndicats ne peuvent cacher leur étonnement et l'incompréhension vis-à-vis du changement proposé. En effet, comme décrit dans le rapport explicatif, le gain effectif de cette modification d'article semble largement écrasé par les très certaines conséquences fâcheuses que ce changement pourrait avoir sur la sécurité des utilisateurs et pour la Suisse et ses relations avec l'Europe puisque l'agence européenne EASA fixe la limite d'âge à 60 ans pour toutes opérations en mono-pilote (single pilot). La confédération est absolument tenue de suivre ces normes internationales. D'un point de vue technique et scientifique également, il est opportun de reconnaître que l'âge de retraite du personnel aéronautique est un sujet très délicat et qu'il convient de prendre toutes les précautions pour s'assurer que la sécurité et la qualité soient toujours au rendez-vous et cela à tout moment de la carrière. Les études qui s'y sont intéressées, y compris l'étude psychocognitive menée par Helvetica et Skyguide en 2022-2023 pour les contrôleurs aériens, confirment un potentiel déclin accru des performances cognitives à partir de 50 ans environ. Les conditions actuelles, édictées sous l'égide d'organismes internationaux compétents et basées sur des évidences scientifiques permettent et garantissent la sécurité des employés et des utilisateurs, il ne fait pas de sens que la Suisse cherche à déroger à ces règles. Les associations s'opposent fermement à l'élévation de l'âge de retraite des pilotes d'hélicoptères.

8. Redlichkeitskultur (« Just Culture »)

Basierend auf einem parlamentarischen Auftrag wird mit dieser Vorlage zusätzlich die Umsetzung der sogenannten « Just Culture » an die Hand genommen. Grundsätzlich sind die Gewerkschaften erfreut über die Entwicklungen in diesen Themenbereichen und begrüßen die unternommenen Anstrengungen. Bei genauerer Betrachtung der vorgeschlagenen Änderungen sind jedoch markante Schwachstellen erkennbar und die Formulierungen sind unseres Erachtens zu weit gefasst. Die spezifischen Ausführungen sowie die dazu beantragten Änderungen können den detaillierten Stellungnahmen der eingangs erwähnten, dem SGB angeschlossenen Branchenverbände entnommen werden.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung der gewerkschaftlichen Stellungnahme und danken Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär