

Til lovforslag nr. L 129. Betænkning afgivet af udvalget om offentlige arbejder den 5. maj 1983

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og om ophævelse af lov om forbud mod civil overlydsflyvning

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til ministeren for offentlige arbejder, som denne har besvaret skriftligt.

Nogle af ministerens besvarelser findes optrykt som bilag til betænkningen.

Herefter indstiller et *flertal* (socialdemokratiets, socialistisk folkepartis og det radikale venstres medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse* med det stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* (det konservative folkepartis, venstres og centrum-demokraternes medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *andet mindretal* (fremskridtspartiets medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling med følgende bemærkninger:

Som det ofte er tilfældet, indeholder herværende lovforslag både gode og dårlige forslag. Fremskridtspartiet kan såvel støtte ideerne om en bedre kontrol og dermed forhåbentlig færre tyverier fra flyvepladsområder som den del af forslaget, der omhandler kontrol med udenlandskejede luftfartartøjer. Derimod vil fremskridtspartiet under ingen omstændigheder medvirke til ministerens fordyrende og unødige pjat om arbejdsmiljømæssige forhold. Luftfartsselskaberne har i forvejen sikkerhedsudvalg, bedriftssundheds-tjeneste, medarbejderrepræsentanter og flyvebesætningsforeninger – delt op i cockpit og kabiner – til at varetage alle områder også dækkende arbejdsmiljøet.

Den »almindelige arbejdsmiljølov« indeholder også sikkerhedsforhold, hvor skoling af besætningsmedlemmer samt regelmæssige kurser tilsikrer, at arbejdet udføres på den mest sikre måde, både under almindelige forhold og i nødsituationer. Man har helbredsundersøgelser (for piloter hvert halve år), der tilsikrer både kontrol med og behandling af eventuelle arbejdsskader. Dette område er således dækket af flyvemedicinsk klinik, rigshospitalet.

Hvad angår arbejdstidsbestemmelser, er disse dækket af et meget strengt regelsæt, der ikke alene fastsætter begrænsninger på arbejdstidens længde, men også fastsætter hvileperioder.

Ud over regelmæssigt tilsyn fra luftfartsdirektoratet, der har uhindret adgang i inspektionøjemed, både hvad angår materiel og lokaliteter, er en driftsleder i firmaet ansvarlig for, at flyvevirksomheden udføres på forsvarlig måde.

Den foreslåede »overbygning« er således helt unødvendig. Fremskridtspartiet forstår ikke, at ministeren for offentlige arbejder overhovedet drømmer om at fremsætte den slags forslag. Derimod er fremskridtspartiet meget enig i de intentioner, der ligger bag det af Svend Heiselberg (V), Bertel Haarder (V), Ellemann-Jensen (V), Bjørn Elmquist (V) og Hans Jørgen Holm (V), den 24. februar 1982 fremsatte beslutningsforslag, hvis ordlyd er optrykt som bilag I til betænkningen.

Ændringsforslag

Til § 1

Af et flertal (Normann Andersen (S), Erenbjerg (S), J. K. Hansen (S), Lerke (S), Otto Mørch (S), Søgaard (S), Tommy Dinesen (SF), Ole Henriksen (SF) og Bilgrav-Niel-

sen (RV)):

I den under nr. 3 foreslåede affattelse af § 70 b udgår stk. 2 og 3.

Bemærkninger

Der er her tale om rene politimæssige opgaver, som skal varetages af politiet.

Ikast (KF) Finn Jørgensen (KF) Povl Brøndsted (V) Lennart Larson (V)

Dohrmann (FP) fmd. Ove Jensen (FP) Hahn (CD) Nør Christensen (CD)

Normann Andersen (S) Erenbjerg (S) J. K. Hansen (S) Lerke (S) Otto Mørch (S)

Søgaard (S) Bilgrav-Nielsen (RV) nfm. Tommy Dinesen (SF) Ole Henriksen (SF)

Partierne VS og KrF havde ikke medlemmer i udvalget.

Forslag til folketingsbeslutning om begrænsning af sikkerhedskurser

Folketinget opfordrer arbejdsministeren til at give udstrakte dispensationer fra reglerne om sikkerhedskurser, således at disse afskaffes på hele administrationsområdet og på

tilsvarende områder, hvor der ikke består nogen speciel risiko sammenlignet med, hvad der følger af at færdes i og omkring hjemmet.

Bemærkninger til forslaget

I alt 112.000 mennesker har nu været på sikkerhedskursus i en lille uge. Det har kostet 200 mill. kr.

En lang række samstemmende udsagn fra personer, der har deltaget i sådanne kurser, har godtgjort, at der er tale om tidsspilde, som lovgiverne næppe har haft i sinde, da arbejdsmiljølovens § 9, stk. 3, blev vedtaget.

Den pågældende lovbestemmelse lyder i al sin enkelthed:

»Arbejdsgiveren skal give såvel sikkerhedsudvalgets som sikkerhedsgruppernes medlemmer lejlighed til at erhverve sig den fornødne viden om eller uddannelse i sikkerhedsmæssige spørgsmål.«

Ordene »viden om eller uddannelse i« kan umuligt forstås sådan, at alle skal have en uddannelse. Der står udtrykkeligt »eller«, hvilket ikke blot åbner mulighed for, men direkte forudsætter,

at den fornødne viden kan gives på anden måde end gennem uddannelse, f.eks. gennem udlevering af skriftligt materiale til hjemmestudium.

Arbejdsministeren har på dette felt som på næsten hele arbejdsmiljølovens område overfortolket lovgivernes hensigter og nedbrudt respekten for sikkerhedsarbejdet.

Det er ingen undskyldning, at der i kommenterede udgaver henvises til, at det er arbejdsmarkedets parter, der med arbejdstilsynets tilslutning har truffet beslutning om de 32 timer. For det første er det ikke arbejdsmarkedets parter, der skal fortolke lovene, og for det andet har arbejdsministeren ensidigt støttet de mest bureaukratiske, kostbare og formynderiske synspunkter.

Derfor bør folketingsrådet nu sætte tingene på plads, således at det for fremtiden i hvert fald ikke kan siges at være folketingsrådets skyld, at sikkerhedsuddannelserne er endt som en farce.

Bilag 2

Visse af udvalgets spørgsmål samt ministeren for offentlige arbejders svar herpå

Under henvisning til folketingets udvalg om offentlige arbejders skrivelser af 10. marts og 11. og 12. april 1983 (L 129 – bilag 1, 4 og 5) angående forslag til lov om ændring af lov om luftfart m.v. og i fortsættelse af mit brev af 5. april 1983 skal jeg oplyse følgende:

*Spørgsmål 1:**»Ad § 40 a*

Vil ministeren overveje, at loven også kommer til at omfatte grupper, der ikke er certificerede, f.eks. falckoliner i Falcks luftfartøjer?»

Svar:

Baggrunden for lovforslaget er, at det er fundet naturligt, at luftfartsloven, der i øvrigt regulerer de flyvende besætningers tjenesteforhold, også omfatter den arbejdsmiljømæssige regulering for denne personkreds. Personkredsen, der er nærmere beskrevet i bemærkningerne til § 40 a, stk. 1, omfatter personer, der i henhold til andre bestemmelser i luftfartsloven er i besiddelse af certifikat, udstedt eller godkendt af luftfartsvæsenet.

De i spørgsmålet omtalte »falckoliner«, der i antal udgør mindre end 10, er en del af en persongruppe, der under udøvelse af sit arbejde kan opholde sig i et luftfartøj, men som ikke er certificerede og derfor falder uden for den af forslaget regulerede personkreds. Som andre eksempler kan nævnes læger og sygeplejersker, der under lufttransport ledsager patienter.

Den arbejdsgruppe, der udarbejdede det oprindelige udkast til lovforslaget, var opmærksom på, at »falckoliner«, læger, sygeplejersker m.v. ikke ville være omfattet af forslaget til lov om ændring af lov om luftfart, ligesom de ikke var omfattet af lov om arbejdsmiljø. Gruppen fremkom med et forslag om en mindre ændring af arbejdsmiljøloven, der tog sigte på at løse dette problem.

Arbejdsministeriet fandt imidlertid ikke forslaget hensigtsmæssigt.

I anledning af det foreliggende spørgsmål fra udvalget har arbejdsministeriet afgivet en udtalelse, hvori der gives udtryk for,

at der talmæssigt er tale om en meget lille gruppe personer,

at de regler i arbejdsmiljøloven, det kan komme på tale at anvende, er hviletids- og fridøgnreglerne, samt

at der, hvis der opstår konkrete problemer vedrørende hviletid og fridøgn, intet er til hinder for, at de løses ved aftale mellem de pågældende personalegrupper og deres arbejdsgivere.

På denne baggrund finder arbejdsministeriet for sit vedkommende fortsat ikke grundlag for at ændre arbejdsmiljøloven.

Idet det fremdeles forekommer mig umotiveret at lade luftfartsloven på dette punkt omfatte en ubestemt kreds af ikke certificerede personer, der måske mere eller mindre regelmæssigt udfører deres arbejde på luftfartøj under flyvning, men hvis tjenesteforhold ikke i øvrigt er reguleret ved luftfartsloven, må mit svar på spørgsmålet blive, at jeg ikke finder anledning til at foreslå, at lovforslaget på dette punkt ændres.

Spørgsmål 12:

»Af bemærkningerne fremgår, at sikkerhedsuddannelsen skal vare 32 timer.

Hvorledes er dette timetal fastsat, når uddannelsens indhold ikke kendes, jfr. besvarelse af spørgsmål 11?

Er 32 timer et relevant tal?»

Svar:

Det er rigtigt, at uddannelsens indhold ikke kendes, idet dette spørgsmål, som nævnt i min besvarelse af spørgsmål 11, forudsættes behandlet i arbejdsmiljørådet for luftfart. Oplysningen i bemærkningerne om arbejdsmarkedets udgifter er da heller ikke udtryk for, at uddannelsen nødvendigvis skal vare

32 timer. Denne oplysning om, hvad der i øjeblikket gælder på det almindelige arbejdsmiljøområde, er – i erkendelse af, at der ikke kunne siges noget mere konkret om arbejdsmarkedets udgifter som følge af lovforslaget – alene medtaget for dog at give en vis fornemmelse af, i hvilken størrelsesorden arbejdsgivernes udgifter kan tænkes at ville komme til at ligge.

Spørgsmål 13:

»Hvilke omkostningsforøgelser kan private selskaber som f.eks. Maersk Air, Cimber Air, Sterling Airways m.fl. påregne, såfremt § 40 c-i (§ 1, nr. 2) gennemføres som foreslået?«

Svar:

Spørgsmålet kan ikke besvares mere konkret, men jeg må først og fremmest henvise til det, der i »Almindelige bemærkninger til § 1, nr. 2« under »Arbejdsmarkedet« er udtalt om ressourceforbruget. Heraf fremgår, at der for arbejdsgiverne primært bliver tale om udgifter til uddannelse af sikkerhedsrepræsentanter, jfr. herved mit svar ad spørgsmål 12.

I tilslutning hertil vil jeg pege på, at der ifølge § 40 d i større foretagender skal vælges en sikkerhedsrepræsentant for henholdsvis flyvebesætningsmedlemmerne og kabinebesætningsmedlemmerne for hver luftfartøjstype (eller andet hensigtsmæssigt afgrænset arbejdsområde), og eksempelvis råder Sterling Airways i øjeblikket over 4 luftfartøjstyper.

Spørgsmål 14:

»Hvem ønsker de i spørgsmål 13 nævnte ændringer?«

Svar:

Hvis der med spørgsmålet tænkes på, hvem der oprindeligt har fremsat ønsket om en arbejdsmiljømæssig regulering af de flyvende besætningers forhold, er svaret, som det fremgår af de almindelige bemærkninger til § 1, nr. 2, at det har besætningsorganisationerne. Jeg vil imidlertid gerne fremhæve bemærkningernes oplysning om, at den nærmere behandling af ønsket er foregået i en arbejdsgruppe, hvor bl.a. arbejdstagere og arbejdsgivere har været repræsenteret, og at gruppen i fuld enighed har afgivet den rapport, hvis væsentligste indhold er det udkast, der ligger til grund for lovforslaget med bemærkninger.

Spørgsmål 15:

»Udvalget udbeder sig ministerens kommentar til det i vedlagte betænkningssudkast stillede ændringsforslag.«

Svar:

Hjemmelen for flyvepladsens vagtpersonale til i det daglige at udføre den i bestemmelsen foreslåede forebyggende udpassagekontrol er helt afgørende af hensyn til ordningens effektivitet.

Politiet har ikke ressourcer til at stille det fornødne mandskab til rådighed.

Også uanset denne begrundelse påtager politiet sig ikke visitation af personer og køretøjer uden en eller anden form for mistanke. Dette er jo netop ikke situationen ved den visitation, der skal ske i Kastrup lufthavn.

Gennemførelsen af sådanne eftersyn forudsættes tilrettelagt i et løbende samarbejde med politiet i lighed med, hvad der gør sig gældende med hensyn til lufthavnspersonalets udførelse af eftersyn i henhold til lovens § 70 a.