

Lovforslag nr. L 129. Fremsat den 28. januar 1983 af ministeren for offentlige arbejder

Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart og om ophævelse af lov om forbud om civil overlydsflyvning

§ 1

I lov om luftfart, jfr. lovbekendtgørelse nr. 381 af 10. juni 1969 som ændret bl.a. ved lov nr. 94 af 29. marts 1972, nr. 222 af 18. maj 1977, nr. 198 af 3. maj 1978 og senest ved lov nr. 128 af 9. april 1980, foretages følgende ændringer:

1. I § 4 indsættes som stk. 2 og stk. 3:

»Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder kan efter overenskomst med en fremmed stat fastsætte, at nærmere angivne bestemmelser i loven, herunder straffebestemmelser skal finde anvendelse på luftfart med luftfartøj, der er registreret i den pågældende stat, men som er overladt til en dansk bruger.

Stk. 3. Ministeren for offentlige arbejder kan efter overenskomst med en fremmed stat fastsætte, at nærmere angivne bestemmelser i loven ikke skal finde anvendelse på luftfart med luftfartøj, der er registreret i Danmark, og som er overladt til en udenlandsk bruger.«

2. Efter § 40 indsættes:

»Kapitel 4 A.

Arbejds miljø under tjeneste på luftfartøj.

§ 40 a. Reglerne i dette kapitel omfatter arbejde for en arbejdsgiver udført af besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj.

Stk. 2. Reglerne har til formål at skabe grundlag for et sikkert og sundt arbejdsmiljø i det omfang, dette formål ikke er varetaget

ved andre regler fastsat i henhold til denne lov.

Stk. 3. Reglerne tilstræber at skabe grundlag for, at virksomhederne og besætningsmedlemmerne selv i samarbejde kan løse de arbejdsmiljømæssige spørgsmål.

§ 40 b. En arbejdsgiver skal sørge for, at de arbejdsmiljømæssige forhold under tjeneste på luftfartøj er fuldt forsvarlige, og for, at der føres effektivt tilsyn med, at arbejdet udføres på forsvarlig måde.

§ 40 c. I virksomheder med 1 - 4 ansatte, der gør tjeneste som besætningsmedlemmer på luftfartøj, skal virksomhedens arbejde for arbejdsmiljø under denne tjeneste udføres ved personlig kontakt mellem arbejdsgiveren og de ansatte besætningsmedlemmer.

§ 40 d. I virksomheder med 5 ansatte eller derover, som gør tjeneste som besætningsmedlemmer på luftfartøj, skal de ansatte vælge en sikkerhedsrepræsentant fra henholdsvis flyvebesætningsmedlemmerne og kabinebesætningsmedlemmerne for hver luftfartøjstype eller andet hensigtsmæssigt afgrænset arbejdsområde til at repræsentere sig i spørgsmål om de ansattes arbejdsmiljø under tjeneste på luftfartøj.

Stk. 2. Arbejdsgiveren afholder udgifterne ved sikkerhedsrepræsentantens hverv og godtgør sikkerhedsrepræsentanten tab af indtægt.

Stk. 3. Arbejdsgiveren skal give sikkerhedsrepræsentanten lejlighed til at erhverve

sig den fornødne viden om eller uddannelse i sikkerhedsmæssige spørgsmål.

Stk. 4. Arbejdsgiveren skal give sikkerhedsrepræsentanten en efter forholdene rimelig tid til rådighed til at varetage sin pligt i sikkerhedsarbejdet.

Stk. 5. Sikkerhedsrepræsentanten er beskyttet mod afskedigelse og anden forringelse af sine forhold på samme måde som tillidsmænd inden for vedkommende eller tilsvarende faglige område.

Stk. 6. Uoverensstemmelser om beskyttelsen efter stk. 2 og 5, herunder spørgsmål om, hvilke regler der finder anvendelse, og om brud på eller fortolkning af reglerne, afgøres ved fagretlig behandling, jfr. § 22 i lov nr. 317 af 13. juni 1973 om arbejdsretten.

§ 40 e. I virksomheder med 5 ansatte eller derover, som gør tjeneste som besætningsmedlemmer på luftfartøj, oprettes et sikkerhedsudvalg.

Stk. 2. Sikkerhedsudvalget udgøres af højst 4 sikkerhedsrepræsentanter og et tilsvarende antal repræsentanter for arbejdsgiveren. Det enkelte sikkerhedsudvalg kan aftale anden sammensætning.

Stk. 3. Sikkerhedsudvalget skal inden for virksomheden være rådgivende med hensyn til planlægning og gennemførelse af foranstaltninger af betydning for arbejdsmiljøet for tjeneste på luftfartøjer.

Stk. 4. Sikkerhedsudvalget skal mødes mindst 1 gang årligt. Møde skal afholdes på begæring af ethvert af medlemmerne, dog højst hver anden måned. Møde skal dog altid afholdes, hvis et flertal af medlemmerne fremsætter begæring herom.

§ 40 f. Luftfartsvæsenet skal ved besøg i virksomheden træde i forbindelse med vedkommende sikkerhedsrepræsentanter og repræsentanter for sikkerhedsudvalget. Disse har fri adgang til at forelægge spørgsmål af arbejdsmiljømæssig art for luftfartsvæsenet.

§ 40 g. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter nærmere regler vedrørende arbejdsmiljømæssige forhold, herunder om bedriftssundhedstjeneste.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter endvidere regler om valg af sikkerhedsrepræsentanter, om deres rettigheder og pligter, om oprettelse af sikkerhedsudvalg,

om disses opgaver samt om den daglige ledelse af sikkerhedsarbejdet.

Stk. 3. Staten yder tilskud til etablering af bedriftssundhedstjenester, der opfylder de regler, som er fastsat i medfør af stk. 1. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter efter forhandling med finansministeren de nærmere regler om tilskuddet.

Stk. 4. Kommuner og amtskommuner kan yde tilskud til bedriftssundhedstjenester, der opfylder de regler, som er fastsat i medfør af stk. 1. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter efter forhandling med indenrigsministeren de nærmere regler for kommuners og amtskommuners adgang til at yde tilskud.

§ 40 h. Ministeren for offentlige arbejder nedsætter et arbejdsmiljøråd for luftfart.

Stk. 2. Rådet kan stille forslag om, kan medvirke ved udarbejdelse af og skal udtale sig om forslag til nye eller ændrede regler vedrørende arbejdsmiljø. Rådet kan på eget initiativ tage spørgsmål op, som har betydning for arbejdsmiljøet for de flyvende besætninger. Rådet kan herudover behandle de enkelte sager, som af ministeren for offentlige arbejder eller af luftfartsvæsenet forelægges for rådet.

Stk. 3. Luftfartsvæsenet kan i fornødent omfang yde rådet konsulentbistand.

§ 40 i. Arbejdsmiljørådet for luftfart består af en uvildig formand, 4 repræsentanter for de ansatte besætningsmedlemmer og 4 repræsentanter for arbejdsgiverne. Ministeren for offentlige arbejder beskikker rådets formand, øvrige medlemmer og stedfortrædere for disse for 3 år ad gangen. Repræsentanterne for de ansatte besætningsmedlemmer og arbejdsgiverne skal beskikkes efter indstilling fra de berørte organisationer og virksomheder blandt personer, som har praktisk kendskab til tjeneste på luftfartøj.

Stk. 2. Arbejdstilsynet og luftfartsvæsenet deltager i rådets arbejde og møder med hver en repræsentant uden stemmeret.

Stk. 3. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter i fornødent omfang nærmere regler for rådets virke og finansiering.«

3. Efter § 70 a indsættes:

»**§ 70 b.** Politiet kan foretage eftersyn af personer, dokumenter, køretøjer og gods, der forlader flyvepladsområdet. Eftersynet skal

gennemføres under iagttagelse af de i § 70 a, stk. 1, 2. pkt., og stk. 2 angivne retningslinier.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder kan fastsætte, at eftersyn i herhold til stk. 1 tillige kan foretages af flyvepladsens personale. Eftersyn af person foretaget af dette personale skal dog begrænses til den ydre påklædning. Finder personalet, at en person bør undergives et videregående eftersyn, skal politiet straks tilkaldes med henblik på gennemførelse heraf.

Stk. 3. Nægter en person at medvirke ved eftersyn foretaget af personale, der er bemyndiget i medfør af stk. 2, 1. pkt., eller kan den pågældende med rimelig grund mistænkes for et strafbart forhold, kan personen tilbageholdes. Tilbageholdelsen skal foretages så skånsomt, som omstændighederne tillader, og politiet skal straks tilkaldes.«

4. Efter § 82 indsættes:

»§ 82 a. Dansk registrerede luftfartøjer skal opfylde de krav til begrænsning af støjgener og andre forureningsgener, som ministeren for offentlige arbejder fastsætter. Påbud om opfyldelse af disse krav kan begrænses til bestemte geografiske områder.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder kan endvidere fastsætte, at udenlandske luftfartøjer for at måtte benytte danske flyvepladser skal opfylde de i henhold til stk. 1 fastsatte krav.«

5. § 149, stk. 4, affattes således:

»*Stk. 4.* Overtrædelse af § 2, stk. 1, § 12, stk. 1, 1.-3. pkt., § 13, stk. 2, § 20, § 40 b, § 55, stk. 1, § 59, stk. 1 og 3, § 66, § 75, stk. 1 og 2 og § 137, stk. 2, 2. og 3. pkt., straffes med bøde eller hæfte. For overtrædelse af § 40 b kan der pålægges en arbejdsgiver bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. For det i 2. pkt. fastsatte bødeansvar fastsættes ingen forvandlingsstraf.«

6. I § 149, stk. 8, udgår »§§ 82-83« og i stedet indsættes: »§§ 82, 82 a, 83.«

7. I § 149, stk. 9, indsættes efter »§ 82«: »og § 82 a«.

8. I § 149, stk. 10, indsættes efter 1. pkt.:

»I de forskrifter, der udfærdiges i medfør af kapitel 4 A, kan det endvidere fastsættes, at en arbejdsgiver, der overtræder forskrifterne eller påbud eller forbud udstedt i medfør af disse, kan pålægges bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. For sådant bødeansvar fastsættes ingen forvandlingsstraf.«

§ 2

Lov nr. 235 af 7. juni 1972 om forbud mod civil overlydsflyvning, ophæves.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger til § 1, nr. 2

1. Ligesom det var tilfældet med loven om den almindelige arbejderbeskyttelse fra 1954, omfatter arbejdsmiljøloven (lov nr. 681 af 23. december 1975 som ændret ved lov nr. 158 af 12. april 1978 og lov nr. 247 af 8. juni 1979) ikke arbejde på luftfartøj under flyvning. Ifølge arbejdsmiljølovens § 3, stk. 1, gælder loven således kun luftfart, for så vidt angår arbejde på landjorden. Herved forstås i praksis arbejde i hangarer, værksteder og kontorer samt andet arbejde, der udføres af personel på jorden. Da selvstændige arbejdsmiljømæssige bestemmelser heller ikke findes i luftfartsloven, er den primære arbejdsplads, luftfartøj under flyvning, for de flyvende besætninger, dvs. piloter og flyvemaskinister (flyvebesætningsmedlemmer) samt kabinebesætningsmedlemmer i dag ikke underkastet egentlig arbejdsmiljømæssig regulering. Derimod varetager luftfartslovens bestemmelser om flyvesikkerhed også de flyvende besætningers sikkerhed, der er det vigtigste enkeltelement i besætningers arbejdsmiljø.

Det forhold, at de flyvende besætningers arbejde ikke er omfattet af arbejdsmiljøloven, har givet anledning til kritik fra bl.a. besætningsorganisationerne. I 1975, medens den nuværende arbejdsmiljølov var under forberedelse, rejstes spørgsmålet om at lade loven omfatte luftfart fuldt ud. Da det hurtigt viste sig, at en tilbundsående vurdering af spørgsmålet ville tage tid, besluttedes det at udskyde dets løsning til en kommende revision af arbejdsmiljøloven.

Spørgsmålet om den arbejdsmiljømæssige regulering af de flyvende besætningers forhold blev derefter underkastet en omfattende behandling. Undersøgelserne, der oprindeligt foregik i en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter for luftfartsdirektoratet og arbejdstilsynet, havde først til formål at vurdere alene dette spørgsmål. På baggrund af arbejdsgruppens arbejde og under hensyn til det meget nære samarbejde, der på luftfartens område finder sted mellem Danmark, Norge og Sverige – væsentligst som følge af SAS-samarbej-

det, men ikke begrænset hertil – ændredes opgaven med tilslutning af samtlige berørte myndigheder i de 3 lande senere til, at der skulle søges tilvejebragt grundlag for en fælles, ensartet skandinavisk løsning af de flyvende besætningers arbejdsmiljøforhold enten i arbejdsmiljølovgivningen eller i luftfartslovgivningen. Arbejdet med denne opgave er foregået dels i nationale arbejdsgrupper i hvert af de 3 lande, dels i en fællesskandinavisk styringsgruppe.

2. I Danmark blev der på et møde i juni 1981 med deltagelse af repræsentanter for arbejdstilsynet, luftfartsdirektoratet, arbejdsgivere og arbejdstagere, nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af 3 repræsentanter for henholdsvis arbejdstagere, arbejdsgivere og myndighederne.

Arbejdsgruppen har den 17. maj 1982 i fuld enighed afgivet en rapport, hvis væsentligste indhold er et udkast til dette lovforslag med bemærkninger.

Arbejdsgruppen har lagt til grund, at lovforslaget med de afvigelser, som er nødvendige på grund af de specielle arbejdsforhold, der gør sig gældende for de flyvende besætninger, indholdsmæssigt og sprogligt skulle følge arbejdsmiljøloven.

Lovforslaget indeholder i modsætning til arbejdsmiljøloven ingen direkte beskrivelse af tilsynsmyndighed og klageadgang. Disse forhold er reguleret som i luftfartsloven i øvrigt, hvilket indebærer, at luftfartsvæsenet er tilsynsmyndighed, og at der er en almindelig rekurs til ministeren for offentlige arbejder. Ved at lade administrationen af forslagens regler indgå i det administrative system, der allerede er etableret for luftfarten, herunder eksisterende samarbejdsformer mellem de skandinaviske luftfartsmyndigheder, vil forslaget uden administrative nydannelser og ressourceforbrug kunne udgøre en skandinavisk løsning af spørgsmål vedrørende de flyvende besætningers arbejdsmiljø.

3. I Norge har myndighederne besluttet, at der skal søges en løsning, som svarer til dette lovforslags med de af norske forhold flydende ændringer og tilføjelser.

Et arbejde svarende til det danske arbejdsgrupppearbejde er påbegyndt.

Fra svensk side er der givet udtryk for, at det foreliggende lovforslag og den ovenfor nævnte norske beslutning er et anbefalelsesværdigt grundlag for at etablere en fælles skandinavisk løsning. I Sverige har imidlertid den almindelige arbejdsmiljølov allerede i en årrække været gældende for de flyvende besætninger, og man har hjemmel og vilje til at ændre og tilpasse de administrative rutiner i henhold til den eksisterende svenske arbejdsmiljølovgivning således, at den svenske ordning i sit daglige indhold og form helt passer ind i den ordning, som nu søges gennemført i Norge og Danmark. Der findes derfor i Sverige ikke behov for en lovændring.

På denne baggrund har samtlige implicerede skandinaviske fagmyndigheder – i Danmark luftfartsdirektoratet, arbejdsministeriet og arbejdstilsynet – skriftligt tilkendegivet, at de betragter den foreslåede skandinaviske løsning som tilfredsstillende.

4. Med hensyn til ressourceforbrug som følge af en gennemførelse af lovforslaget bemærkes følgende:

Det offentlige

Der forventes et ressourceforbrug på 1 medarbejder i luftfartsdirektoratets tilsynsafdeling. Direktoratet har imidlertid tilkendegivet at ville forsøge ved ordningens begyndelse at undlade nyansettelse. Ordningen anslås herefter ikke i første omgang at medføre udgifter for staten ud over kontorudgifter og rejseudgifter på ikke over 100.000 kr.

Var forholdene blevet reguleret under den almindelige arbejdsmiljølov, ville det have medført mindst samme ressourceforbrug hos luftfartsdirektoratet og samtidig et øget ressourceforbrug hos arbejdstilsynet.

Det forventes ikke, at lovændringen vil medføre øgede udgifter for kommuner og amtskommuner eller for arbejdstilsynet.

Arbejdsmarkedet

For arbejdsgiverne vil der primært blive tale om udgifter til uddannelse af sikkerhedsrepræsentanter, der i øjeblikket for § 9-kurser andrager ca. 1.000 kr. pr. sikkerhedsrepræsentant, samt 32 timers løn til den ansatte.

Det drejer sig i det hele om 6 store luftfartsselskaber, som skal have et antal sikkerhedsrepræsen-

tanter, samt om henvend 30 mindre luftfartsselskaber, fortrinsvis taxaselskaber, hvoraf ikke over halvdelen skønnes at skulle vælge sikkerhedsrepræsentanter.

Herudover kan der, såvel for staten som for den private arbejdsgiver komme udgifter i forbindelse med lovens bemyndigelsesbestemmelser, herunder ved etablering og drift af en bedriftssundhedstjeneste, jfr. herom bemærkningerne til § 40 g. Det er vanskeligt at skønne over de eventuelle udgifters størrelse, idet erfaringerne fra den almindelige arbejdsmiljølov ikke kan lægges til grund.

Det må bemærkes, at luftfart er et højt udviklet og velreguleret område i egentlig flyvesikkerhedsmæssig henseende. Inden for flyvesikkerhedsmæssigt allerede regulerede områder vil forslaget derfor næppe medføre yderligere udgifter.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1, nr. 1.

Formålet med forslaget i nr. 1 er at tilvejebringe det fornødne lovgrundlag for, at Danmark kan ratificere en ændring af Konventionen angående international civil luftfart (Chicago-konventionen). Ændringen, der består i indsættelse af en ny artikel, artikel 83 bis, er i dansk oversættelse gengivet i bilag 1.

Ændringen vedrører overførelse af visse forpligtelser fra den stat, hvori et luftfartøj er registreret, til en anden stat i forbindelse med udlejning («lease, charter and interchange») af luftfartøjet.

Konventionsændringen, der godkendtes af Organisationen for International Civil Luftfart, ICAO, på en generalforsamling i 1980, træder i kraft, når den er ratificeret af $\frac{2}{3}$ af organisationens medlemmer. Pr. 1. oktober 1982 havde ICAO 150 medlemsstater.

Artikel 83 bis dækker alle internationale lejeaftaler.

Luftfartsloven gælder ifølge sin § 1 inden for dansk område. Den gælder ifølge § 4 desuden for dansk luftfartøj uden for dansk område. Dette indebærer, at hvis et dansk luftfartsselskab lejer et udenlandsk registreret luftfartøj, kan den danske luftfartslov i dag ikke finde anvendelse på dette luftfartøj, når det benyttes uden for dansk område. Omvendt vil et dansk registreret luftfartøj, udlejet til et udenlandsk luftfartsselskab fortsat være underkastet dansk luftfartslovgivning, uanset at det måske anvendes uden for dansk område i årevis.

Denne retstilstand betyder, at de danske luftfartsmyndigheder, uanset at et dansk luftfartøj er udlejet til et udenlandsk luftfartsselskab og benyt-

F.t.l. vedr. luftfart og civil overlydsflyvning

tes i udlandet, efter Chicago-konventionen er forpligtet til at føre tilsyn med luftfartøjet og dets besætning. Tilsvarende gælder for andre lande, der har tiltrådt Chicago-konventionen.

Dette forhold er uhensigtsmæssigt, og Danmark har i lighed med mange andre stater ved aftale i de enkelte tilfælde delegeret sin tilsynsfunktion til brugerstaten.

Ved sådanne aftaler har luftfartøjets hjemstat, registreringsstaten, imidlertid ikke kunnet frigøre sig for det tilsynsansvar, denne stat i henhold til Chicago-konventionen har i forhold til andre lande end brugerstaten. Dette har været følt som utilfredsstillende, så meget mere som international leje af luftfartøjer i de senere år har fundet sted i stadig stigende omfang. Nogle lande har på grund af det nævnte forhold endog valgt helt at undlade at indgå delegationsaftaler. Dette gælder bl.a. USA, og luftfartøjer lejet i USA, er derfor under dobbelt tilsyn, et forhold der vil kunne undgås, når art. 83 bis ratificeres.

Efter artikel 83 bis kan registreringsstaten og brugerstaten aftale, at registreringsstatens tilsynsansvar for luftfartøjet og bemandingen overføres til brugerstaten med den retsvirkning, at registreringsstaten bliver frigjort for tilsynsansvar også i forhold til de øvrige medlemsstater, når aftalen er meddelt disse i overensstemmelse med stk. 2 i artikel 83 bis.

Hvis et dansk luftfartsselskab herefter lejer et udenlandsk luftfartøj, og der mellem de danske og vedkommende udenlandske luftfartsmyndigheder indgås en overenskomst som omhandlet i den foreslåede § 4, stk. 2, betyder det i praksis, at luftfartøjet skal flyves og vedligeholdes efter de danske bestemmelser eller bestemmelser godkendt af de danske luftfartsmyndigheder. Der kan dog tænkes tilfælde, hvor kun ansvaret for luftfartøjets drift går over til brugerstaten, mens ansvaret for vedligeholdelse forbliver hos registreringsstaten, hvilket kan være praktisk, hvis lejeforholdet ikke er af længere varighed. Under alle omstændigheder vil de danske certificeringsbestemmelser og øvrige bestemmelser for besætningsmedlemmer være gældende.

Til § 1, nr. 2.

Til § 40 a, stk. 1.

I stk. 1 præciseres, hvilke former for ansatte, der omfattes af de foreslåede regler, nemlig besætningsmedlemmer. Ved »besætningsmedlemmer« forstås personer, som i henhold til andre bestemmelser i luftfartsloven er i besiddelse af certifikat

udstedt eller godkendt af luftfartsvæsenet (pilotcertifikat, flyvemaskinistcertifikat navigatorcertifikat eller kabinebesætningscertifikat). Efter forslaget skal arbejdsmiljøreglerne gælde for disse personer, når de gør tjeneste på et luftfartøj i flyvetiden.

»Tjeneste på luftfartøj« har i forslaget samme betydning som andetsteds i luftfartsloven, og reguleringen vedrører således arbejde i et allerede kendt miljø.

Reglerne i dette kapitel finder anvendelse på enhver tjeneste på luftfartøj efter luftfartsloven, jfr. § 1 og 4, dvs. ved al civil luftfart inden for dansk område og desuden ombord på danske civile luftfartøjer uden for dansk område.

Afgrænsningen af begrebet »ansatte« kan i forhold til løstansatte give anledning til tilsvarende tvivl som inden for arbejdsmiljølovens område. Spørgsmålet kan være af interesse, for så vidt angår mindre luftfartsselskaber, f.eks. taxaselskaber, hvor løs ansættelse er mere almindelig end fast ansættelse. Som udgangspunkt kunne som »ansatte« betragtes alle de piloter, der over for vedkommende taxaselskab har aflagt en særlig periodisk duelighedsprøve (PFT), som af luftfartsvæsenet er foreskrevet som forudsætning for, at en pilot udfører flyvning i et bestemt selskab, og som skal aflægges hver 6. måned. Tvivlsspørgsmål må løses ved en konkret regelfortolkning. Sådant fortolkning må bl.a. basere sig på arbejdstilsynets praksis inden for arbejdsmiljølovens område.

Spørgsmålet om, hvilken lov, arbejdsmiljøloven eller luftfartsloven, der regulerer besætningsmedlemmers arbejde på landjorden i umiddelbar tilknytning til en flyafgang, besvares ikke direkte af den foreslåede lovtæst eller af arbejdsmiljølovens § 3. Ifølge sidstnævnte gælder arbejdsmiljøloven kun for luftfart, for så vidt angår arbejde på landjorden. Herved forstås ifølge den praksis, der har dannet sig omkring arbejdsmiljølovens § 3, arbejde i hangarer, på værksteder, kontorer m.v.

Besætningsmedlemmers arbejde i umiddelbart tilknytning til en flyafgang, må naturligt kunne betragtes som en del af den virksomhed, som her er foreslået lovreguleret. Herved er der overensstemmelse med den afgrænsning, for så vidt angår arbejde på landjorden, som den nævnte praksis vedrørende arbejdsmiljølovens § 3 fastlægger.

Træning i simulatorer m.v. kan ikke betragtes som »tjeneste på luftfartøj« og er således ikke omfattet af forslaget. Det er imidlertid vigtigt, at luftfartsselskaberne får sikkerhed for, at nødvendig uddannelse kan gennemføres realistisk, uden at der opstår konflikt med arbejdsmiljøloven, og det forudsættes derfor, at der om nødvendigt opnås en

formel dispensation fra arbejdsmiljøloven. Før en sådan dispensation kan meddeles, skal arbejdsmarkedets parter på det pågældende område høres.

Til § 40 a, stk. 2.

Bestemmelsen svarer i princippet til arbejdsmiljølovens § 1, nr. 1. Formuleringen tager hensyn til sammenhængen med luftfartslovens øvrige regler og adskiller sig følgelig noget fra arbejdsmiljølovens.

Ved formuleringen af formålet med de foreslåede regler er det tilsigtet at understrege, at den flyvesikkerhedsmæssige regulering, der foretages efter luftfartslovens regler i øvrigt, i meget høj grad tillige tilsikrer den sikkerhed for de ansatte, som er en del af formålet med den almindelige arbejdsmiljølov. Det er derfor naturligt at pege på, at de nu foreslåede regler med hensyn til arbejdsmiljø optræder i sammenhæng med disse øvrige sikkerhedsmæssige regler, og at de bør indgå i en helhed sammen med disse.

Til § 40 a, stk. 3.

Lovens formål vil bedst kunne opfyldes i den enkelte virksomhed, når begge parter medvirker til lokalt at løse eventuelle problemer. Det findes væsentligt, at parterne samarbejder og så vidt muligt selv løser arbejdsmiljømæssige spørgsmål uden indblanding udefra.

Til § 40 b.

Arbejdsgiverens pligter er, når hensyn tages til hans pligter efter luftfartsloven i øvrigt, principielt af samme art og omfang som beskrevet i arbejdsmiljølovens §§ 15 og 16. For så vidt angår besætningsmedlemmer, har man fundet, at disses pligter i forbindelse med den daglige tjeneste om bord på luftfartøj i detaljer er således reguleret, at det i forslaget kun har været nødvendigt at give forskrifter om besætningsmedlemmernes pligter med hensyn til deltagelse i sikkerhedsarbejde. Der er derfor ikke i forslaget optaget bestemmelser svarende til arbejdsmiljølovens §§ 27-29.

Regler om arbejdslederens pligter under tjeneste på luftfartøj indeholdes i fornødent omfang i luftfartslovens kapitel 5, og det er fundet direkte ønskeligt at give yderligere regler herom.

Til § 40 c.

Under overvejelserne om den nødvendige skandinaviske ensartethed er det blevet klart, at behovet for ensartethed inden for sikkerhedsarbejdet kun er reelt i større virksomheder, f.eks. med over 50 ansatte besætningsmedlemmer, der gør tjeneste på luftfartøj. Der er således ikke i det skandinaviske samarbejde fundet nogen begrundelse for at fravige systematikken i arbejdsmiljøloven. Man har dog samtidig ment, at der bør findes så ensartede regler som muligt i Skandinavien, såfremt dette ikke medfører uønskede, negative konsekvenser. Dette synspunkt har ført til, at det i overensstemmelse med afgrænsningen af virksomhedsstørrelsen i Norge og Sverige foreslås, at det uorganiserede sikkerhedsarbejde - der efter arbejdsmiljøloven udføres i virksomheder med indtil 10 ansatte - her alene skal finde sted i virksomheder med indtil 4 ansatte besætningsmedlemmer. Reglerne for sikkerhedsarbejde i mindre virksomheder er i øvrigt de samme som i arbejdsmiljølovens § 5.

I virksomheder med 5 ansatte og derover er det på grund af personalets rutinemæssige vekslen mellem de forskellige arbejdssteder, luftfartøjerne, fundet uhensigtsmæssigt, at have sikkerhedsgrupper som nævnt i arbejdsmiljølovens § 6. I disse virksomheder foreslås sikkerhedsarbejdet derfor alene organiseret i sikkerhedsudvalg.

Til §§ 40 d-40 f.

Retsstillingen svarer helt til den, der efter arbejdsmiljølovens §§ 6-12 gælder om sikkerhedsorganisationer. Systematikken og formuleringen er derimod tilpasset den fælles skandinaviske opfattelse og de for besætningsmedlemmer relevante forhold, navnlig med hensyn til valg af sikkerhedsrepræsentanter.

Til § 40 e, stk. 2.

Bestemmelsen er ikke til hinder for, at en af repræsentanterne for arbejdsgiveren er denne selv.

Til § 40 f.

Bestemmelsen svarer i princippet til arbejdsmiljølovens § 7, stk. 2. Medens det deri foreskrives, at tilsynsmyndigheden skal træde i forbindelse med sikkerhedsrepræsentanterne m.v. jævnligt, er der ikke i forslaget angivet noget om hyppigheden. Dette skyldes ikke et ønske om en ringere inspektionshyppighed end den der er forudsat i arbejdsmiljøloven, men er et udtryk for, at en sådan in-

spektion ud over at være afhængig af de tilstedeværende ressourcer i luftfartsvæsenet, først og fremmest afhænger af den enkelte virksomheds art og aktuelle standard, størrelse m.v. Det må derfor påregnes, at luftfartsvæsenets tilsyn i medfør af dette kapitel vil optræde i en naturlig sammenhæng med luftfartsvæsenets tilsyn i henhold til luftfartsloven i øvrigt, og hyppigheden af tilsyn er ikke indiceret i øvrigt i denne lov.

Til § 40 g.

Det må forventes, at de regler, der skal fastsættes i medfør af stk. 1, i vidt omfang vil være en del af bestemmelser, der udstedes i medfør af også andre kapitler i luftfartsloven. For så vidt angår arbejdsmiljømæssige spørgsmål er der med dette lovforslag indført en pligt til drøftelse af disse med det arbejdsmiljøråd for luftfart, som foreslås nedsat, jfr. bemærkningerne til § 40 h og i. Luftfartsdirektoratets generelle retsfor skrifter er allerede i dag genstand for helt faste høringsprocedurer, hvorfor den her foreslåede høring vil være en naturlig udbygning af det eksisterende system. Den foreslåede bestemmelse forventes hverken i særlig grad at belaste eller at forsinke udarbejdelsen af nye retsfor skrifter, men vil give mulighed for at få disse belyst også ud fra en arbejdsmiljømæssig vinkel. De regler, der fastsættes med hjemmel i § 40 g, stk. 1, skal udarbejdes ud fra de samme hensyn, som varetages gennem arbejdsmiljøloven.

Specielt spørgsmålet om bedriftssundhedstjeneste har været genstand for indgående drøftelser i den arbejdsgruppe, som har forberedt udkastet til dette lovforslag. Der var enighed i arbejdsgruppen om, at der bør være samme helbredsmæssige sikkerhed for flyvebesætningsmedlemmer, som den, der søges opnået gennem arbejdsmiljølovens regler om bedriftssundhedstjeneste.

Der gør sig imidlertid særlige omstændigheder gældende, som indebærer, at besætningsmedlemmers arbejdsmedicinske forhold ikke nødvendigvis bør reguleres på samme måde som efter arbejdsmiljøloven:

Der findes mellem tre og fire tusinde besætningsmedlemmer med dansk certifikat, som vil blive omfattet af denne regulering. Alle gør tjeneste under kendte og i mange henseender meget detaljeret regulerede arbejdsforhold. Besætningsmedlemmerne er underkastet meget nøje helbredsmæssige undersøgelser, der finder sted med intervaller fra 6 måneder til 5 år. Helbredsundersøgelserne er genstand for en central vurdering på Flyvemedicinsk Klinik, der er en afdeling af Rigsho-

spitalet. Blandt klinikkens arbejdsopgaver hører også rådgivning med hensyn til luftfartøjers indretning og angående flyvemedicinske spørgsmål i øvrigt. Klinikken deltager i et vist omfang også i vurdering af arbejdsmedicinske spørgsmål vedrørende flyvning.

Desuden har de fleste større luftfartsselskaber allerede i dag etableret sig med den lægelige bistand, som de finder at have behov for. Sådanne ordninger vil antagelig bestå også fremover.

Besætningsmedlemmernes adgang til at udøve deres erhverv er på den anden side helt afhængig af den godkendelse. Flyvemedicinsk Klinik giver. Det har derfor været anført, at nogle af de langsigtede undersøgelser, der hører ind under en bedriftssundhedstjenestes opgaver, måske ikke af klinikken kan foretages med den anonymitet, som forudsættes.

På denne baggrund var der i arbejdsgruppen enighed om, at en bemyndigelsesparagraf som den foreslåede var tilstrækkelig, idet spørgsmålet om arbejdsmedicinsk regulering forudsattes taget op af arbejdsmiljørådet for luftfart, jfr. § 40 h og i, som en af rådets første arbejdsopgaver.

Til § 40 g, stk. 3 og 4.

Svarer til bestemmelserne i arbejdsmiljølovens § 13, stk. 4 og 5. I sammenlignelige forhold vil arbejdstilsynets regler om tilskud være udgangspunkt for overvejelserne.

Til § 40 h og i.

Det foreslåede arbejdsmiljøråd for luftfart er en blanding af et branchesikkerhedsråd, jfr. arbejdsmiljølovens § 14, og det overordnede arbejdsmiljøråd, der nævnes i arbejdsmiljølovens §§ 66-67. Rådets foreslåede størrelse og sammensætning skal sikre, at det er sagkyndigt på området. Det vil ikke i sin funktion adskille sig markant fra de kontaktorganer med repræsentanter for arbejdsmarkedets parter og myndighederne, der i øvrigt findes inden for luftfarten. I overensstemmelse med arbejdsmiljøloven er dog alene arbejdsmarkedets parter sammen med en uvildig formand egentlige medlemmer af rådet, medens myndighedsrepræsentanterne kun er mødeberettigede.

Rådets virke må antages at falde naturligt ind i den almindelige virksomhed i luftfartssektoren, og den væsentligste betydning af bestemmelsen er, at den sikrer rådet adgang til at udtale sig om forslag vedrørende de arbejdsopgaver, der er omhandlet i dette kapitel.

Luftfartsmyndighederne har i forbindelse med forslaget nøje overvejet, om den foreslåede anvendelse på dette område af en ulovfæstet samarbejdsform, som er sædvanlig inden for andre af luftfartsmyndighedernes arbejdsområder, skulle medføre nogle utilsigtede bivirkninger. De har imidlertid fundet, at der her er tale om et uvæsentligt sammenstød mellem en lovgivning og administrativ tradition fra ét område, arbejdsmiljøloven, og et andet sæt traditioner fra et andet område, luftfartsloven, der ikke kan give anledning til konflikter eller vil nødvendiggøre ændring af lovgivning eller administrative rutiner.

Til § 1, nr. 3.

Da det igennem længere tid er konstateret, at der fra flyvepladsområdet i Kastrup er foregået et betydeligt antal tyverier, har såvel ledelsen for lufthavnen som virksomheder på denne anmodet om, at der etableres kontrol af personer m.v., der forlader flyvepladsområdet. Med henblik på forebyggelse af sådanne ulovligheder ønskes derfor indført en stikprøvevis kontrolordning ved udpassage gennem de af lufthavnsvæsenet med havnebetjente bemandede portvagter. Da det endvidere må antages, at en væsentlig del af de smuglerier, som finder sted i Københavns lufthavn, Kastrup, sker gennem de nævnte portvagter, skønnes ordningen tillige at kunne medvirke til en imødegåelse heraf.

Bortset fra de i toldlovgivningen indeholdte bestemmelser, som giver hjemmel for toldvæsenets personale til toldmæssig kontrol af personer og befordringsmidler på flyvepladser, er der ikke i dag lovhjemmel til gennemførelse af en stikprøvevis kontrol af personer m.v., der forlader et flyvepladsområde. Bestemmelsen i luftfartslovens § 70 giver således ikke hjemmel til kontrol ved udpassage fra flyvepladsområdet, og det samme gælder § 70 a, der efter sit indhold alene tager sigte på forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed. Kontrolforanstaltninger kan derfor hverken udøves af politiet eller af flyvepladsens vagtpersonale.

Retten til at foretage eftersyn tillægges ifølge lovforslaget primært politiet, dog således, at ministeren for offentlige arbejder kan bestemme, at disse eftersyn tillige kan foretages af flyvepladsens personale.

Udover personeftersyn kan der i henhold til forslagens stk. 1 foretages eftersyn af såvel dokumenter, køretøjer som håndbagage, rejsegods og luftfragt. Når ordet »dokumenter« tillige er medtaget i lovtæksten, er det for at præcisere, at eftersyn

net også kan omfatte bl.a. forsendelsespapirer, idet et gennemsyn heraf kan være nødvendigt til kontrol af, hvad en person eller et køretøj lovligt kan medtage ved udpassage fra flyvepladsområdet.

Eftersynet skal gennemføres i overensstemmelse med de i luftfartslovens § 70 a, stk. 1, 2. pkt. og stk. 2, indeholdte almindelige retsplejemæssige principper.

Såfremt der er tale om eftersyn foretaget af flyvepladsens personale, skal eftersyn af personer ifølge forslagens stk. 2, 2. pkt. begrænses til den ydre påklædning. I alle tilfælde, hvor det skønnes nødvendigt med en egentlig kropsvisitation, skal denne udføres ved politiets foranstaltning.

Ifølge forslagens stk. 3 skal politiet endvidere straks tilkaldes, såfremt tilbageholdelse skønnes nødvendig i forbindelse med stikprøvekontrollen.

Til § 1, nr. 4.

Bestemmelserne i den foreslåede § 82 a har umiddelbart til formål at opfylde EF-direktiv nr. 80/51/EØF af 20. december 1979 om begrænsning af støj fra subsoniske luftfartøjer med ændringer vedtaget af Ministerrådet (trafikministrene) den 10. juni 1982 (ændringsdirektiv foreligger endnu ikke endeligt udarbejdet).

Det væsentligste indhold af EF-direktivet er følgende:

- 1) Medlemsstaterne skal drage omsorg for, at luftfartøjer, der registreres første gang, opfylder ICAOs forskrifter for støj fra luftfartøjer.
- 2) Hver medlemsstat skal sikre, at jetluftfartøjer, der allerede er registreret, ikke benyttes inden for EFs område efter den 31. december 1986, medmindre det dokumenteres, at ICAOs forskrifter er opfyldt. Medlemsstaterne kan dog bevilge midlertidige undtagelser, hvis vedkommende luftfartsselskab forpligter sig til senest den 31. december 1988 at erstatte de pågældende luftfartøjer med andre luftfartøjer, der opfylder ICAO-forskrifterne.
- 3) Jetluftfartøjer, der er registreret i lande uden for EF, og som ikke opfylder ICAO-forskrifterne, må ikke benyttes på medlemsstaternes områder efter den 31. december 1987. Bestemmelsen gælder ikke for Grønland.

Den under 1) nævnte bestemmelse har for Danmarks vedkommende været opfyldt siden 1975 for så vidt angår jetluftfartøjer og siden 1980 for så vidt angår andre luftfartøjer i kraft af bestemmelser udfærdiget af luftfartsdirektoratet med hjemmel i luftfartslovens § 9; således som denne paragraf

blev ændret ved lov nr. 94 af 29. marts 1972 (Folketingstidende 1971-72 sp. 13-18; 20-26, tillæg A sp. 1073, tillæg C sp. 89). Hjemmelen i § 9 gælder imidlertid kun de krav, der kan stilles ved nyregistrering, og for at opfylde de ovenfor under 2) og 3) nævnte EF-bestemmelser er det derfor nødvendigt at indføre den foreslåede § 82 a. Det bemærkes herved, at den gældende § 82, der indeholder hjemmel til at udfærdige forskrifter bl.a. til sikring af farer og ulemper som følge af luftfart, kun vedrører ulemper som følge af selve flyvningen og ikke som følge af luftfartøjernes konstruktion.

Blandt de jetluftfartøjer, der er optaget i det danske luftfartøjsregister findes for tiden 10 store passagerluftfartøjer, som ikke er støjcertificerede, og som derfor ikke vil kunne benyttes i Danmark og de øvrige EF-lande efter den 31. december 1986, medmindre de ombygges, således at de opfylder ICAO-forskrifterne. Ejerne af de pågældende luftfartøjer har lige fra fremkomsten af forslagene til EF-bestemmelserne været holdt underrettet om bestemmelsernes indhold.

Når forbudet mod benyttelse af ikke-støjcertificerede luftfartøjer fra tredjelande først skal gælde fra udgangen af 1987 - et år senere end for luftfartøjer fra EF-lande - skyldes det, at denne dato er vedtaget af ICAO på globalt plan og må respekteres af EF-landene.

ICAO har vedtaget en henstilling til sine medlemsstater om at begrænse forbud mod benyttelse af ikke-støjcertificerede luftfartøjer til lufthavne og flyvepladser, hvor der rent faktisk findes støjproblemer for de omkringsboende. Denne henstilling er ikke fulgt af EF-landene, der har været enige om, at reglerne skal gælde generelt. Imidlertid er det erkendt, at de miljømæssige hensyn, der ligger bag direktivet, ikke gør sig gældende for de grønlandske flyvepladser vedkommende, og da grønlandske flyvepladser (især Narssarsuaq og Kulusuk) i et vist omfang benyttes til mellemlanding af mindre luftfartøjer på flyvninger mellem USA eller Canada og Island eller andre europæiske lande uden for EF, lande som måske følger den nævnte ICAO-henstilling, har man ikke ment, at direktivet burde udgøre en hindring for sådanne flyvninger. I forbindelse med ændringen af direktivet i 1982 blev det derfor vedtaget, at forbudet mod benyttelse af ikke-støjcertificerede luftfartøjer fra tredjelande ikke skulle finde anvendelse på Grønland.

Ud over det nævnte direktiv om begrænsning af støj fra subsoniske luftfartøjer har EF-Kommissionen udarbejdet forslag til direktiv om støj fra helikoptere. Forslaget er for tiden til behandling i en arbejdsgruppe under Rådet.

Den foreslåede § 82 a skal ligeledes sammen med den eksisterende § 82 tjene som hjemmel for luftfartsdirektoratets udfærdigelse af bestemmelser om forbud mod civil overlydsflyvning, således at den herom gældende særlige lov nr. 235 af 7. juni 1972 herefter bliver overflødig. Loven foreslås derfor ophævet, jfr. § 2.

Med hensyn til andre forureningsgener kan oplyses, at ICAO har vedtaget forskrifter vedrørende udslip af røg og gasser fra luftfartøjsmotorer samt udledning af flydende brændstof. Bestemmelser om anvendelse af disse forskrifter i Danmark er under udarbejdelse i luftfartsdirektoratet, men da de ikke vil berøre luftfartøjer, der allerede er optaget på det danske luftfartøjsregister, vil bestemmelserne kunne udfærdiges i medfør af luftfartslovens § 9. Den foreslåede bestemmelse i § 82 a åbner imidlertid mulighed for, såfremt der senere måtte opstå behov for det, at kræve gennemført forureningsbegrænsende foranstaltninger på luftfartøjer, der allerede er registrerede.

Til § 1, nr. 5.

I § 149, stk. 4, indsættes i 1. punktum »§ 40 b«. 2. punktum er nyt. Strafansvaret svarer principielt til det, der er fastsat i arbejdsmiljølovens §§ 82 og 83. De arbejdsmiljømæssige regler for de flyvende besætninger vil som nævnt i bemærkningerne til § 40 a, stk. 2, ofte indgå i en sådan sammenhæng med bestemmelser, der af hensyn til luftfartens sikkerhed fastsættes i medfør af luftfartslovgivningen i øvrigt, at overtrædelse af de arbejdsmiljømæssige bestemmelser ofte samtidig vil indebære en overtrædelse af de flyvesikkerhedsmæssige forskrifter. Straffebestemmelsen vil således kun i begrænset omfang få et selvstændigt indhold.

Til § 1, nr. 8.

Bestemmelsen svarer til arbejdsmiljølovens § 84.

Til § 2.

Som anført ovenfor ad § 1, nr. 4, skal den foreslåede § 82 a sammen med den eksisterende § 82 tjene som grundlag for udfærdigelse af bestemmelser om forbud mod civil overlydsflyvning. Lov nr. 235 af 7. juni 1972 om forbud mod civil overlydsflyvning vil dermed blive overflødig og foreslås ophævet, idet det må anses for mest hensigtsmæssigt, at al regulering af civil luftfart sker i luftfartsloven.

Som det fremgår af bemærkningerne til loven, jfr. Folketingstidende 1971-72 tillæg A, sp. 2994 ff,

var valget af en særskilt lov i stedet for en ændring af luftfartsloven eller udnyttelse af en eksisterende hjemmel i luftfartsloven i hovedsagen at skabe særlig opmærksomhed omkring et forbud til løsning af det, man antog ellers ville blive et alvorligt problem.

Erfaringen har vist, at omfanget af den supersoniske civilflyvning er yderst ringe, og administrationen af forbudet har ikke voldt nogen problemer. Undtagelse fra forbudet i medfør af lovens § 1, stk. 2, har kun været gjort en enkelt gang (i 1974)

til en prøveflyvning med et Concordefly over Grønland på en flyvning mellem Frankrig og Alaska og tilbage. Tilladelsen blev givet på betingelse af, at beboede områder ikke blev overføjede.

Det er hensigten samtidig med lovforslagets ikrafttræden at lade administrative bestemmelser af helt samme indhold som § 1 i loven om forbud mod civil overlydsflyvning træde i kraft.

Luftfartslovens straffebestemmelser i § 149 indeholder allerede straffebestemmelser svarende til overlydsforbudslovens § 2.

Chicago-konventionens artikel 83 bis

Artikel 83 bis

Overførelse af visse funktioner og forpligtelser.

- (a) Uanset bestemmelserne i Artikel 12, 30, 31 og 32 (a) kan registreringslandet, når et luftfartøj registreret i en kontraherende stat i medfør af en aftale om lease, charter eller interchange af luftfartøjet eller et lignende arrangement opereres af et luftfartsforetagende, som har sit hovedforretningssted, eller hvis det ikke har et sådant, sin faste adresse, i en anden kontraherende stat, ved aftale med denne anden stat hertil overføre alle eller nogle af de funktioner og forpligtelser, som registreringsstaten har med hensyn til det pågældende luftfartøj ifølge Artikel 12, 30, 31 og 32 (a).
- (b) Aftalen om overførelse bliver først gyldig i relation til de øvrige kontraherende stater, når aftalen mellem de stater, der har indgået den, er blevet registreret i Rådet og offentliggjort i medfør af Artikel 83, eller aftalens eksistens og indhold direkte af den stat, der er part i aftalen, er blevet meddelt myndighederne i den eller de berørte kontraherende stater.
- (c) Bestemmelserne i paragrafferne (a) og (b) ovenfor finder også anvendelse på forhold, som er omfattet af Artikel 77.