

Man har videre overvejet, hvorvidt den foreslåede regel er så streng, at den kommer i strid med den almindelige retsbevidsthed, og at dens overholdelse på de arbejdssteder, der kommer i betragtning, derfor vil blive problematisk. Under hensyn til, at reglen ikke vil være til hinder for indtagelse af alkohol i beskedent omfang før eller under tjenesten, og at den almindelige indstilling i befolkningen formentlig ikke vil være gunstig over for overtrædelse af regler, fastsat i den almindelige sikkerheds interesse, kan der næppe tillægges de ovenfor anførte betænkeligheder særlig vægt.

Det fastslås i stk. 1, første led, som almindelig regel — der svarer til den i færdselslovens § 16, stk. 1, indeholdte — at ingen må gøre eller forsøge at gøre tjeneste på et luftfartøj, når han har nydt spiritus i et sådant omfang, at han er ude af stand til at gøre tjeneste på fuldt betryggende måde. Dette gælder således uanset størrelsen af alkoholpromillen i blodet, og uanset i hvilken af de i § 35, omhandlede stillinger han gør tjeneste. Bestemmelsen har selvstændig betydning, hvor den pågældende har en lavere promille alkohol i blodet end den i stk. 1, andet led, anførte, og hvor promillen ikke har kunnet konstateres, således navnlig hvor lægeundersøgelse, fordi den pågældende har unddraget sig denne, eller af andre grunde ikke har kunnet finde sted umiddelbart efter forseelsestidspunktet. Endvidere rammer den, hvad promille-reglen i andet led ikke gør, også personer, der gør tjeneste i stillinger af underordnet sikkerhedsmæssig betydning; der tænkes herved særligt på porsere og stewardesser, der normalt kun har ganske enkelte, ikke så krævende sikkerhedsmæssige funktioner, hvorfor det ville være mindre rimeligt at bringe den strenge regel i andet led til anvendelse på dem. Det har været overvejet at overlade til ministeren gennem administrative forskrifter at bestemme, for hvilke kategorier af personel den strenge promilleregulering skulle gælde. Imidlertid har man foretrukket, da det drejer sig om en bestemmelse, der kan danne grundlag for strafferetlig tiltale, i selve loven at angive kriteriet for, hvilke personer promillereglen skal omfatte.

Med hensyn til fastsættelsen af promillegrænsen i bestemmelsens andet led til 0,40 skal man ganske henvisse til de fornævnte sagkyndige udtalelser.

Bestemmelsen i stk. 2 svarer til færdselslovens § 15.

Det kan diskuteres, om den i stk. 3 foreslåede bestemmelse er nødvendig, idet forholdet normalt vil være strafbart som medvirken. Imidlertid har man fundet det ønskeligt udtrykkeligt at nævne

dette i praksis vigtige forhold særskilt. Derved er der endvidere bragt overensstemmelse med færdselsloven, jfr. dennes § 16, stk. 3.

Stk. 4 og 5 svarer ligeledes til de gældende regler i færdselsloven, jfr. dennes § 15, pkt. 2. og 3.

Stk. 6 svarer til færdselslovens § 16, stk. 5.

Stk. 7 svarer til færdselslovens § 16, stk. 4.

Til § 51.

Reglerne i kap. 5 gælder principielt kun for luftfartøjschefer på danske luftfartøjer, men man har fundet det rigtigst at åbne adgang for ministeren for offentlige arbejder til at træffe bestemmelse om, i hvilken udstrækning kap. 5's regler tillige vil finde anvendelse på udenlandske luftfartøjer inden for dansk område. Begrundelsen er den, at det kan tænkes, at de udenlandske bestemmelser svarende til de i nærværende kapitel indeholdte, er af en sådan karakter, at ministeren ikke finder dem forsvarlige i sikkerhedsmæssig henseende, hvorfor der må åbnes ham mulighed for i fornødent omfang at bringe de danske regler til anvendelse, når flyvningen foretages inden for dansk område.

Til kapitel 6.

Flyvepladser og andre luftfartsanlæg.

I Chicagokonventionens art. 28 er fastsat visse for staterne bindende regler om flyvepladser, herunder luftfartshjælpemidler m. v., ifølge hvilke hver af de kontraherende stater forpligter sig til i det omfang, den anser det for muligt,

- a) på sit territorium at anlægge lufthavne og oprette radiotjeneste, vejrtjeneste og andre luftfartshjælpemidler for at lette den internationale luftfart i overensstemmelse med de normer og metoder, der til enhver tid anbefales eller fastsættes ifølge konventionen,
- b) at antage og iværksætte passende standard-systemer for meddelelsesforanstaltninger, koder, markeringer, signaler, belysning og andre trafiknormer og regler, som til enhver tid måtte blive anbefalet eller fastsat ifølge konventionen,
- c) at samarbejde internationalt med henblik på udgivelsen af luftfartskort i overensstemmelse med de normer, som til enhver tid måtte blive anbefalet eller fastsat ifølge konventionen.

I tilslutning til denne artikel er der inden for ICAO i overensstemmelse med art. 37 i konven-