

[Arbejdsministeren]

godtgør, at han ikke er helbredsmæssigt uegnet til at føre kraner. Efter § 4 kan direktøren for arbejdstilsynet endvidere inddrage et kranførecertifikat for bestandig eller for en vis tid, når den pågældende på grund af grov forsømmelighed eller af helbredsmæssige grunde må anses for uegnet til at føre kraner.

Tilsvarende regler er fastsat ved arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 136 af 28. marts 1978 om gaffeltruckførecertifikat.

Om de omtalte bestemmelser bemærkes generelt, at de tager sigte på at modvirke den fare for ulykker eller sygdom, som beskæftigelse af personer med legemlige eller åndelige mangler eller andre lidelser under visse forhold kan rumme for dem selv og andre. For så vidt angår reglerne om unge under 18 år, så tilstræbes der hermed en beskyttelse af de unge mod de farer i ulykkesmæssig og sundhedsmæssig henseende, som erhvervs-mæssigt arbejde kan frembyde.

De ovennævnte regler er således udtryk for de arbejderbeskyttelsesmæssige hensyn, som arbejdsmiljølovgivningen skal varetage. I øvrigt kan peges på den garanti, der ligger i, at fastsættelsen af regler efter arbejdsmiljølovens § 41, stk. 1, forudsætter partsmedvirken og forhandling i arbejdsmiljøet.

Til *ministeren for offentlige arbejder* (21/8 78) af:

Grove (KF):

»Hvad vil ministeren gøre for at imødekomme det pålæg, folketinget i november 1976 med overvældende flertal gav ham om at arbejde for yderligere liberalisering af fragt- og passagercharterflyvningen?«

(Spm. nr. 1151).

Begrundelse.

På et pressemøde i trafikministeriet efter et møde i onsdags mellem Danmarks, Norges og Sveriges trafikministre meddeltes, at de tre ministre har besluttet, at der ikke kan indrømmes lettelser i fragtcharterbestemmelserne. Dette er i direkte modstrid med vedtagelsen af et dagsordensforslag, der i november 1976 blev stillet af det konservative folkeparti, venstre, de radikale, kristeligt folkeparti og centrum-demokraterne, og hvorefter folketinget opfordrede trafikministeren til

hurtigst muligt at genoptage forhandlingerne med den svenske og norske regering for at opnå yderligere liberalisering for både fragt- og passagercharterflyvningen. Dagsordensforslaget blev vedtaget med 135 stemmer, mens 11 undlod at stemme.

På denne baggrund må trafikminister Kjeld Olesens enighed med sine nordiske kolleger om en afvisning af yderligere lem-pelser for charterflyvningen forekomme som et direkte løftebrud over for folketinget. Dette så meget mere som en af de danske betingelser for en forlængelse af SAS' koncession frem til 1995 udtrykkeligt gik ud på gennemførelse af de omtalte liberaliseringer. Efter denne seneste udvikling må det konservative folkeparti alvorligt overveje at anmode ministeren om i folketingets trafikudvalg nærmere at redegøre for sin holdning, der er klart i modstrid med det pålæg, han modtog af folketinget.

Besvarelse (24/8 78):

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Af begrundelsen fremgår, at spørgsmålet er foranlediget af den – til dels mangelfulde og fejlagtige – presseomtale, der har været af det skandinaviske trafikministermøde den 16. august 1978. I skrivelse af 22. august 1978 har jeg givet folketingets udvalg om offentlige arbejder en redegørelse om mødets forløb. Det fremgår heraf, at jeg over for min norske og svenske kollega gav udtryk for, at en fragtcharterliberalisering burde gennemføres i det omfang, som jeg allerede ved de tidligere forhandlinger i juli 1977 havde krævet gennemført.

Jeg har således også på dette seneste trafikministermøde handlet i overensstemmelse med det pålæg, som ministeren for offentlige arbejder i november 1976 modtog af et flertal af folketingets medlemmer.

Noget andet er, at jeg ved denne lejlighed – som ved tidligere – beklageligvis ikke har kunnet komme igennem med mine synspunkter. Lad mig endelig minde om, at behandlingen af spørgsmålet om charterliberalisering ikke er afsluttet med mødet den 16. ds.

Til *ministeren for offentlige arbejder* (21/8 78) af:

Grove (KF):