

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