

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 arbejdsmiljøområde mæssig 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.