

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-