

## F.t.l. vedr. luftfart og civil overlydsflyvning

tes i udlandet, efter Chicago-konventionen er forpligtet til at føre tilsyn med luftfartøjet og dets besætning. Tilsvarende gælder for andre lande, der har tiltrådt Chicago-konventionen.

Dette forhold er u hensigtsmæssigt, og Danmark har i lighed med mange andre stater ved aftale i de enkelte tilfælde delegeret sin tilsynsfunktion til brugerstaten.

Ved sådanne aftaler har luftfartøjets hjemstat, registreringsstaten, imidlertid ikke kunnet frigøre sig for det tilsynsansvar, denne stat i henhold til Chicago-konventionen har i forhold til andre lande end brugerstaten. Dette har været følt som utilfredsstillende, så meget mere som international leje af luftfartøjer i de senere år har fundet sted i stadig stigende omfang. Nogle lande har på grund af det nævnte forhold endog valgt helt at undlade at indgå delegationsaftaler. Dette gælder bl.a. USA, og luftfartøjer lejet i USA, er derfor under dobbelt tilsyn, et forhold der vil kunne undgås, når art. 83 bis ratificeres.

Efter artikel 83 bis kan registreringsstaten og brugerstaten aftale, at registreringsstatens tilsynsansvar for luftfartøjet og bemandingen overføres til brugerstaten med den retsvirkning, at registreringsstaten bliver frigjort for tilsynsansvar også i forhold til de øvrige medlemsstater, når aftalen er meddelt disse i overensstemmelse med stk. 2 i artikel 83 bis.

Hvis et dansk luftfartsselskab herefter lejer et udenlandsk luftfartøj, og der mellem de danske og vedkommende udenlandske luftfartsmyndigheder indgås en overenskomst som omhandlet i den foreslåede § 4, stk. 2, betyder det i praksis, at luftfartøjet skal flyves og vedligeholdes efter de danske bestemmelser eller bestemmelser godkendt af de danske luftfartsmyndigheder. Der kan dog tænkes tilfælde, hvor kun ansvaret for luftfartøjets drift går over til brugerstaten, mens ansvaret for vedligeholdelse forbliver hos registreringsstaten, hvilket kan være praktisk, hvis lejeforholdet ikke er af længere varighed. Under alle omstændigheder vil de danske certificeringsbestemmelser og øvrige bestemmelser for besætningsmedlemmer være gældende.

*Til § 1, nr. 2.*

*Til § 40 a, stk. 1.*

I stk. 1 præciseres, hvilke former for ansatte, der omfattes af de foreslåede regler, nemlig besætningsmedlemmer. Ved »besætningsmedlemmer« forstås personer, som i henhold til andre bestemmelser i luftfartsloven er i besiddelse af certifikat

udstedt eller godkendt af luftfartsvæsenet (pilotcertifikat, flyvemaskinistcertifikat navigatorcertifikat eller kabinebesætningscertifikat). Efter forslaget skal arbejdsmiljøreglerne gælde for disse personer, når de gør tjeneste på et luftfartøj i flyvetiden.

»Tjeneste på luftfartøj« har i forslaget samme betydning som andetsteds i luftfartsloven, og reguleringen vedrører således arbejde i et allerede kendt miljø.

Reglerne i dette kapitel finder anvendelse på enhver tjeneste på luftfartøj efter luftfartsloven, jfr. § 1 og 4, dvs. ved al civil luftfart inden for dansk område og desuden ombord på danske civile luftfartøjer uden for dansk område.

Afgrænsningen af begrebet »ansatte« kan i forhold til løstansatte give anledning til tilsvarende tvivl som inden for arbejdsmiljølovens område. Spørgsmålet kan være af interesse, for så vidt angår mindre luftfartsselskaber, f.eks. taxaselskaber, hvor løs ansættelse er mere almindelig end fast ansættelse. Som udgangspunkt kunne som »ansatte« betragtes alle de piloter, der over for vedkommende taxaselskab har aflagt en særlig periodisk duelighedsprøve (PFT), som af luftfartsvæsenet er foreskrevet som forudsætning for, at en pilot udfører flyvning i et bestemt selskab, og som skal aflægges hver 6. måned. Tvivlsspørgsmål må løses ved en konkret regelfortolkning. Sådant fortolkning må bl.a. basere sig på arbejdstilsynets praksis inden for arbejdsmiljølovens område.

Spørgsmålet om, hvilken lov, arbejdsmiljøloven eller luftfartsloven, der regulerer besætningsmedlemmers arbejde på landjorden i umiddelbar tilknytning til en flyafgang, besvares ikke direkte af den foreslåede lovtæst eller af arbejdsmiljølovens § 3. Ifølge sidstnævnte gælder arbejdsmiljøloven kun for luftfart, for så vidt angår arbejde på landjorden. Herved forstås ifølge den praksis, der har dannet sig omkring arbejdsmiljølovens § 3, arbejde i hangarer, på værksteder, kontorer m.v.

Besætningsmedlemmers arbejde i umiddelbart tilknytning til en flyafgang, må naturligt kunne betragtes som en del af den virksomhed, som her er foreslået lovreguleret. Herved er der overensstemmelse med den afgrænsning, for så vidt angår arbejde på landjorden, som den nævnte praksis vedrørende arbejdsmiljølovens § 3 fastlægger.

Træning i simulatorer m.v. kan ikke betragtes som »tjeneste på luftfartøj« og er således ikke omfattet af forslaget. Det er imidlertid vigtigt, at luftfartsselskaberne får sikkerhed for, at nødvendig uddannelse kan gennemføres realistisk, uden at der opstår konflikt med arbejdsmiljøloven, og det forudsættes derfor, at der om nødvendigt opnås en