

spektion ud over at være afhængig af de tilstedeværende ressourcer i luftfartsvæsenet, først og fremmest afhænger af den enkelte virksomheds art og aktuelle standard, størrelse m.v. Det må derfor påregnes, at luftfartsvæsenets tilsyn i medfør af dette kapitel vil optræde i en naturlig sammenhæng med luftfartsvæsenets tilsyn i henhold til luftfartsloven i øvrigt, og hyppigheden af tilsyn er ikke indiceret i øvrigt i denne lov.

#### *Til § 40 g.*

Det må forventes, at de regler, der skal fastsættes i medfør af stk. 1, i vidt omfang vil være en del af bestemmelser, der udstedes i medfør af også andre kapitler i luftfartsloven. For så vidt angår arbejdsmiljømæssige spørgsmål er der med dette lovforslag indført en pligt til drøftelse af disse med det arbejdsmiljøråd for luftfart, som foreslås nedsat, jfr. bemærkningerne til § 40 h og i. Luftfartsdirektoratets generelle retsfor skrifter er allerede i dag genstand for helt faste høringsprocedurer, hvorfor den her foreslåede høring vil være en naturlig udbygning af det eksisterende system. Den foreslåede bestemmelse forventes hverken i særlig grad at belaste eller at forsinke udarbejdelsen af nye retsfor skrifter, men vil give mulighed for at få disse belyst også ud fra en arbejdsmiljømæssig vinkel. De regler, der fastsættes med hjemmel i § 40 g, stk. 1, skal udarbejdes ud fra de samme hensyn, som varetages gennem arbejdsmiljøloven.

Specielt spørgsmålet om bedriftssundhedstjeneste har været genstand for indgående drøftelser i den arbejdsgruppe, som har forberedt udkastet til dette lovforslag. Der var enighed i arbejdsgruppen om, at der bør være samme helbredsmæssige sikkerhed for flyvebesætningsmedlemmer, som den, der søges opnået gennem arbejdsmiljølovens regler om bedriftssundhedstjeneste.

Der gør sig imidlertid særlige omstændigheder gældende, som indebærer, at besætningsmedlemmers arbejdsmedicinske forhold ikke nødvendigvis bør reguleres på samme måde som efter arbejdsmiljøloven:

Der findes mellem tre og fire tusinde besætningsmedlemmer med dansk certifikat, som vil blive omfattet af denne regulering. Alle gør tjeneste under kendte og i mange henseender meget detaljeret regulerede arbejdsforhold. Besætningsmedlemmerne er underkastet meget nøje helbredsmæssige undersøgelser, der finder sted med intervaller fra 6 måneder til 5 år. Helbredsundersøgelserne er genstand for en central vurdering på Flyvemedicinsk Klinik, der er en afdeling af Rigshospitalet.

Blandt klinikkens arbejdsopgaver hører også rådgivning med hensyn til luftfartøjers indretning og angående flyvemedicinske spørgsmål i øvrigt. Klinikken deltager i et vist omfang også i vurdering af arbejdsmedicinske spørgsmål vedrørende flyvning.

Desuden har de fleste større luftfartsselskaber allerede i dag etableret sig med den lægelige bistand, som de finder at have behov for. Sådanne ordninger vil antagelig bestå også fremover.

Besætningsmedlemmernes adgang til at udøve deres erhverv er på den anden side helt afhængig af den godkendelse. Flyvemedicinsk Klinik giver. Det har derfor været anført, at nogle af de langsigtede undersøgelser, der hører ind under en bedriftssundhedstjenestes opgaver, måske ikke af klinikken kan foretages med den anonymitet, som forudsættes.

På denne baggrund var der i arbejdsgruppen enighed om, at en bemyndigelsesparagraf som den foreslåede var tilstrækkelig, idet spørgsmålet om arbejdsmedicinsk regulering forudsattes taget op af arbejdsmiljørådet for luftfart, jfr. § 40 h og i, som en af rådets første arbejdsopgaver.

#### *Til § 40 g, stk. 3 og 4.*

Svarer til bestemmelserne i arbejdsmiljølovens § 13, stk. 4 og 5. I sammenlignelige forhold vil arbejdstilsynets regler om tilskud være udgangspunkt for overvejelserne.

#### *Til § 40 h og i.*

Det foreslåede arbejdsmiljøråd for luftfart er en blanding af et branchesikkerhedsråd, jfr. arbejdsmiljølovens § 14, og det overordnede arbejdsmiljøråd, der nævnes i arbejdsmiljølovens §§ 66-67. Rådets foreslåede størrelse og sammensætning skal sikre, at det er sagkyndigt på området. Det vil ikke i sin funktion adskille sig markant fra de kontaktorganer med repræsentanter for arbejdsmarkedets parter og myndighederne, der i øvrigt findes inden for luftfarten. I overensstemmelse med arbejdsmiljøloven er dog alene arbejdsmarkedets parter sammen med en uvildig formand egentlige medlemmer af rådet, medens myndighedsrepræsentanterne kun er mødeberettigede.

Rådets virke må antages at falde naturligt ind i den almindelige virksomhed i luftfartssektoren, og den væsentligste betydning af bestemmelsen er, at den sikrer rådet adgang til at udtale sig om forslag vedrørende de arbejdsopgaver, der er omhandlet i dette kapitel.