



19. maj 2006
Rev. 29. september 2006
Sags.nr. 20-10/XXTM-165

Notat om tilsyn med misbrug af alkohol mm. i luftfarten

I forbindelse med Trafikudvalgets spørgsmål 361-363 (TRU alm. del) den 10. april 2006 er Statens Luftfartsvæsen (SLV) anmodet om en redegørelse for, om udvidelse af adgangen til stikprøvekontroller som supplement til de bestående checks vil kunne gavne flyvesikkerheden yderligere samt for, om der kan være grund til at udvide screening for misbrug til også at omfatte andre personalegrupper inden for den civile luftfart, f.eks. kabinepersonale. Endvidere er de i Transport- og Energiministeriets notat af 15. juni 2006 skitserede ideer indgået i vurderingen af mulige tiltag på området.

1. Luftfartslovgivningen

Udøvelse af luftfarterhvervet er uforenelig med alkohol og euforiserende stoffer.

Dette fremgår klart af luftfartslovgivningen, der indeholder regler for certificering af personer inden for luftfarten, herunder piloter og flyveledere.

Efter luftfartslovens § 34 og § 73 kan der fastsættes nærmere betingelser, som skal være opfyldt for at få og opretholde sådant certifikat. Det drejer sig bl.a. om krav til alder, fysisk og psykisk eg-nethed, ædruelighed og uddannelse.

Der er i Bestemmelser for Civil Luftfart, BL 6-03, fastsat generelle krav til certificering, herunder generelle regler om ædruelighed. Dette indebærer, at SLV kan nægte at udstede et certifikat til en person, som ikke kan anses for ædruelig, og at et certifikat vil blive erklæret for ugyldigt og dermed inddraget, hvis den pågældende ikke længere kan anses for ædruelig.

De nærmere bestemmelser om helbreds krav til certifikatindehavere fremgår af BL 6-05.

Herudover indeholder luftfartslovens § 50, stk. 1-4, forbud mod at flyve i påvirket tilstand.

Bestemmelserne er sålydende:

"Ingen må gøre eller forsøge at gøre tjeneste på et luftfartøj i nogen af de i § 35 omhandlede stillinger, når den pågældende har nydt spiritus i et sådant omfang, at denne er ude af stand til at gøre tjeneste på fuldt betryggende måde, eller såfremt den pågældende har en alkoholkoncentration i blodet på 0,20 promille eller derover.

Stk. 2. Ej heller må nogen gøre eller forsøge at gøre tjeneste på et luftfartøj i nogen af de i § 35 omhandlede stillinger, når han på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på

Side 1 af 9

søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at han er ude af stand til at gøre tjeneste på et luftfartøj på fuldt betryggende måde.

Stk. 3. Det er forbudt at lade nogen gøre tjeneste på et luftfartøj, når den pågældende er påvirket som nævnt i stk. 1 eller befinder sig i en tilstand som nævnt i stk. 2.

Stk. 4. At en person i en tilstand som angivet i stk. 1 og 2 gør eller forsøger at gøre tjeneste på et luftfartøj, hvormed i erhvervsmæssigt øjemed befordres personer, betragtes ved umåling af straf som en skærpende omstændighed.”

Efter luftfartslovens § 74 gælder disse regler også for flyveledere, flymekanikere mv.

Kravene til ædruelighed og anden påvirkning er, som det fremgår af bestemmelserne, meget strenge.

Der gælder således en absolut promillegrænse for indhold i blodet af alkohol på højst 0,19 promille. Uanset om en pilot eller en flyveleder måtte have en alkoholpromille i blodet, der ligger under denne grænse, må vedkommende ikke flyve, hvis dette betyder, at tjenesten ikke kan udføres på fuld betryggende måde.

Hvis bestemmelsen overtrædes, vil den pågældende som udgangspunkt blive straffet med fængsel og blive frataget sit certifikat ubetinget (det inddrages).

Herudover gælder bestemmelserne i BL 5-50 om godkendelse af luftfartsforetagender til at udføre erhvervsmæssig luftfart i henhold til JAR-OPS 1 og JAR-OPS 3, hvorefter besætninger i et luftfartsselskab ikke må indtage alkohol senere end 8 timer før påbegyndelse af tjenesten. De nævnte JAR-bestemmelser er udarbejdet af den internationale luftfartsorganisation Joint Aviation Authorities (JAA).

2. Udstedelse af certifikat

Inden en person kan få udstedt et certifikat første gang, skal vedkommende opfylde en række krav, herunder helbreds krav.

Ifølge bestemmelser fastsat af JAA skal medlemslandene have et uddannet korps af flyvelæger, der har gennemgået en særlig flyvemedicinsk uddannelse, således at de er i stand til bl.a. at identificere misbrug ved de foreskrevne undersøgelser.

I forbindelse med helbredsundersøgelse forud for den første udstedelse af et certifikat gennemgår ansøgeren en række omfattende undersøgelser, der har til formål at afdække, hvorvidt den pågældende har fysiske eller psykiske lidelser eller et alkohol-/stofmisbrug, som kan have betydning for betryggende udførelse af den tjeneste, det pågældende certifikat giver ret til. Såfremt denne undersøgelse viser et misbrug, udstedes der ikke certifikat.

Inden der udstedes certifikat, forespørger SLV med hjemmel i luftfartslovens § 35, stk. 4, Det Centrale Kriminalregister, om den pågældende er dømt for spiritus- eller promillekørsel efter færdselsloven eller for overtrædelse af lov om euforiserende stoffer.

Hvis der i forbindelse med de helbredsundersøgelser, som ansøgeren gennemgår for at få udstedt certifikat, ikke findes tegn på misbrug af alkohol eller euforiserende stoffer, vil SLV alligevel kunne nægte at udstede certifikat, hvis de spirituskørsler, der ligger til grund for dommen, har en sådan

karakter, at det må anses for at være nærliggende fare for, at en ansøger vil misbruge sit certifikat, hvis et sådant udstedes.

SLV har i 3 tilfælde siden 1993 nægtet at udstede certifikat på grund af domme for spiritus- og promillekørsel efter færdselsloven.

3. Fornyelse af certifikat

Med henblik på fortsat at sikre en høj sundhedstilstand hos de personer, som har fået udstedt certifikat, foretages der på baggrund af internationale regler med regelmæssige mellemrum fornyelsesundersøgelser. For erhvervspiloter over 40 år foretages den hvert halve år og indtil denne alder en gang årligt.

Ved disse undersøgelser kontrollerer flyvelægen mange parametre, bl.a. foretages neurologisk undersøgelse, der tages blodprøver og vurderes reaktionsevne mv. Hvis flyvelægen finder tegn på noget unormalt, iværksættes som ved den ovennævnte udstedelsesundersøgelse supplerende undersøgelse, der har til formål at klarlægge, om der er tale om misbrug af alkohol eller andet.

Hvis der for piloter eller flyveledere konstateres tegn på misbrug af alkohol eller stoffer, inddrages pågældendes certifikat.

I 2002 indførte SLV en ordning med den misbrugsforebyggende Gamma-GT undersøgelse med det formål at få øget fokus på alkohol.

For erhvervspiloter og flyveledere foretages denne undersøgelse både ved den oprindelige og de løbende helbredsundersøgelser. Undersøgelsen giver større mulighed for at påvise et eventuelt alkoholproblem. Gamma-GT undersøgelsen baserer sig på blodanalyse og kan vise overbelastning af leveren forårsaget af et alkoholoverforbrug. Hvis undersøgelsen viser noget unormalt, som ikke umiddelbart kan forklares, iværksættes der yderligere undersøgelser, som mere målrettet kan afdække årsagen til Gamma-GT forhøjelsen, herunder om der er et misbrug.

Det er SLV's opfattelse, at denne ordning har haft en positiv betydning.

Det bemærkes, at Danmark hidtil som det eneste europæiske land har gjort denne misbrugsforebyggende undersøgelse obligatorisk.

Der henvises til publikationen "[Flyvning & Alkohol, Uforenelige Størrelser](#)", hvori der gives en mere detaljeret redegørelse for ordningen. Publikationen er tidligere fremsendt til ministeriet og findes desuden på SLV's hjemmeside (www.slv.dk).

Hvis en certifikatindehaver bliver dømt for spiritus- eller promillekørsel efter færdselsloven eller for overtrædelse af lov om euforiserende stoffer, får SLV automatisk besked herom fra Det Centrale Kriminalregister.

I disse situationer indkaldes den pågældende til en flyvemedicinsk undersøgelse, som - bl.a. ved udtagning af blodprøve - har til formål at afdække, om der er tale om et overforbrug eller ligefrem et misbrug, som er uforeneligt med flyvesikkerheden.

Hvis der konstateres et overforbrug eller misbrug, inddrages certifikatet, eller certifikatrettighederne indskrænkes, og en behandlings- og kontrolproces påbegyndes. Efter endt afvænnning skal pågældende over en flerårig periode, som typisk strækker sig over 3 til 5 år, kunne dokumentere ikke at have et misbrug. Kontrollerne vil typisk have en frekvens på 14 dage i begyndelsen af kontrolforløbet.

Hvis de spiritus- eller promillekørsler, der ligger til grund for en ubetinget frakendelse af kørekortet, har en sådan karakter, at SLV skønner, at der er nærliggende fare for misbrug af certifikatet, kan certifikatet efter luftfartslovens § 150, stk. 8 eller 9, inddrages for samme tidsrum, som kørekortet er frakendt i, også selvom der ikke kan konstateres misbrugsproblemer.

4. Antallet af sager

Inden for luftfartsområdet er der ca. 12.000 certifikatindehavere.

SLV har i perioden 1997 – 2002, hvor der blev foretaget en opgørelse af sager, behandlet i alt 68 sager, hvor alkohol eller misbrug havde ført til en helbredsmæssig underkendelse. Siden 2002 er der ikke foretaget en løbende opgørelse, hvilket havde sammenhæng med indførelse af ændrede administrative procedurer.

I 3 tilfælde siden 1993 er som nævnt nægtet udstedelse af certifikat på grund af domme for spiritus- og promillekørsel efter færdselsloven.

Antallet af certifikatindehavere, der på grund af spiritus- eller promillekørsel efter færdselsloven er blevet indkaldt til alkoholundersøgelse i perioden 2000 - 2006, fordeler sig på 5 i 2000, 9 i 2001, 6 i 2002, 3 i 2003, 2 i 2004 og 10 i 2005.

Der er siden 1967 afsagt i alt 8 domme for overtrædelse af luftfartslovens § 50.

Med virkning fra den 15. august 2001 blev der med hjemmel i luftfartslovens § 89b indført et obligatorisk, fortroligt og straffrit indberetningssystem, der gælder for en række nærmere beskrevne flyvesikkerhedsmæssige begivenheder, som ikke har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse.

De nærmere regler er fastsat i Bestemmelser for Civil Luftfart, BL 8-10, hvorefter der er pligt til at indberette en række begivenheder vedrørende flyveoperationelle forhold.

Af pkt. 1.3 i bilag 5 til BL 8-10 fremgår det, at "Uarbejdsdygtighed, der opstår hos ethvert flyvebesætningsmedlem før afgang, hvis det anses for at kunne have resulteret i uarbejdsdygtighed efter start" skal indberettes. Endvidere skal "Ethvert kabinebesætningsmedlems uarbejdsdygtighed, der gør vedkommende ude af stand til at udføre væsentlige opgaver i nødsituationer" indberettes.

SLV har siden indførelse af det fortrolige indberetningssystem modtaget 2 indberetninger efter reglerne om uarbejdsdygtig besætning som følge af alkohol eller anden påvirkning.

Efter luftfartslovens § 137 skal Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane underrettes, hvis flyet havarerer, eller der indtræder en flyvehændelse. De nærmere regler om indberetning fremgår af bekendtgørelse nr. 301 af 30. april 1997.

Inden for de senere år foreligger der kun en enkelt rapport fra havarikommissionen om havari i 1993, der kan relateres til alkohol.

På baggrund af de opgørelser om underkendelser, der foreligger for årene indtil 2002, kan det konstateres, at der ikke har været tale om et større antal sager årligt, ligesom antallet af indberetninger mv., der foreligger for de senere år, ikke indikerer, at der er tale om nogen markant stigning.

Efter SLV's opfattelse skal dette ses på baggrund af det brede spektrerede system på området til konstatering og afhjælpning af alkohol- og øvrige misbrugsproblemer, herunder muligheden for om nødvendigt at nægte udstedelse af certifikater eller at inddrage et sådant, at der efter de gældende ordninger tages godt hånd om at identificere og håndtere misbrug hos personer i de pågældende personalegrupper, som udøver deres certifikatrettigheder i henhold til helbreds krav.

SLV har med virkning fra den 1. maj 2006 - som en midlertidig ordning - besluttet at foretage en opgørelse af antallet af sager, hvor misbrug i forbindelse med fornyelse af certifikater for piloter og flyveledere medfører nægtelse af fornyelse eller der gennemføres særlige foranstaltninger.

I perioden fra 1. maj 2006 til 27. september 2006 har SLV nået at gennemgå skønsmæssigt ca. 400-500 helbredssager vedrørende erhvervspiloter og ca. 80 vedrørende flyveledere.

Ud af disse sager har SLV konstateret 7 tilfælde med mistanke om alkoholmisbrug for erhvervspiloter, og ingen tilfælde for flyveledere. Der er ikke fundet anledning til mistanke om anden form for misbrug end alkohol.

Mistanke om alkoholmisbrug hos erhvervspiloter er i de 6 ud af 7 tilfælde opstået i forbindelse med fornyelsesundersøgelse hos flyvelægen og indberetning fra selskab/compagnylægen og kun i en enkelt sag opstået på baggrund af færdselslovsovertrædelse og deraf følgende information fra kriminalregistret.

Ud af de 7 tilfælde med mistanke er der i ét tilfælde truffet afgørelse om helbredsmæssig underkendelse, i ét tilfælde er der iværksat særlige kontrolforanstaltninger i forbindelse med fortsat, betinget godkendelse og de resterende 5 tilfælde er under udredning.

5. Overvejelser om indførelse af yderligere foranstaltninger

Lufftarten er en meget sikker transportform.

Lufftarten er undergivet en omfattende regulering, hvilket har været en væsentlig forudsætning for det høje sikkerhedsniveau. Reguleringen af lufftarten er i vid udstrækning international, hvilket har sammenhæng med, at lufftarten er en international transportform.

Der foregår i disse år en række ændringer i den internationale regulering af lufftarten, herunder at der i øget omfang fastsættes EU-bestemmelser.

Dette er i overensstemmelse med den danske holdning, hvorefter Danmark skal arbejde for fælles internationale rammer, herunder i EU.

Det er videre angivet som strategiske indsatsområder i "Dansk lufftarten 2015 - muligheder og udfordringer",

at lufftarterhvervet har bedre økonomiske rammevilkår, herunder fordi der er færre administrative byrder, samt

at sikkerhedsniveauet skal være højt, men at der samtidig er en fornuftig balance mellem initiativer på sikkerhedsområdet og de dertil knyttede omkostninger.

Dette indebærer, at ikke alle foranstaltninger, der har betydning for flyvesikkerheden skal gennemføres, da der skal foretages en afvejning af de fordele, der kan opnås herved set i forhold til de omkostninger, som en gennemførelse af foranstaltninger vil medføre.

5.1 Helbredsundersøgelser m.v.

Der er fastsat internationale bestemmelser om udstedelse af certifikater, herunder om helbredskrav, vedrørende piloter og flyveledere i ICAO, og på baggrund heraf er der fastsat nærmere regler i JAA for piloter og i Eurocontrol og EU for flyveledere.

De nærmere bestemmelser om helbredskrav ved udstedelse af danske certifikater fremgår som nævnt af BL 6-05, Bestemmelser om helbredskrav, som gennemfører de fælles europæiske JAA regler (JAR-FCL 3) for piloter, og European Class 3 Medical Requirements for flyveledere, der også danner grundlag for de nye EU-bestemmelser, jf. direktiv 2006/23/EF om et EF-flyveledercertifikat (EFT L 114/22 af 27. april 2006), der finder anvendelse fra 17. maj 2008.

JAR-FCL 3.015 (1) har følgende ordlyd:

"Certifikater, rettigheder, autorisationer, godkendelser eller beviser, udstedt til en person, organisation eller tjeneste af Myndigheden i en JAA-medlemsstat i overensstemmelse med kravene i JAR-FCL og dermed forbundne procedurer, skal uden formalitet accepteres af en anden JAA-medlemsstat."

Dette indebærer bl.a., at helbreds-mæssige fornyelsesundersøgelser kan foretages i et hvert medlemsland. Undersøgelsesresultatet vil blive fremsendt til det lands myndighed, som har udstedt certifikatet. En pilot, som har et dansk certifikat, vil således kunne få foretaget en fornyelsesundersøgelse i et hvilket som helst andet JAA land.

Da der ikke er andre JAA lande, der obligatorisk foretager de misbrugsforebyggende Gamma-GT undersøgelser, og da dette ikke er et krav i henhold JAR-FCL 3, vil disse prøver ikke blive udført, hvis en dansk certifikatindehaver foretrækker at få foretaget sin fornyelsesundersøgelse i et andet JAA land.

Artikel 15, stk. 1 og 2, i Direktivet om EF-flyveledercertifikat har følgende ordlyd:

"Med forbehold af artikel 8 anerkender alle medlemsstater certifikater og de dertil knyttede kategorier og kategori- og sprogpåtegninger, som en anden medlemsstats tilsynsmyndighed har udstedt i henhold til dette direktiv, samt den dertil hørende helbredsgodkendelse. Dog kan en medlemsstat beslutte kun at anerkende certifikater fra indehavere, der mindst er fyldt 21 år, jf. artikel 5, stk. 2, litra a.

Stk. 2. Hvis en certifikatindehaver gør brug af certifikatets privilegier i en anden medlemsstat end den, hvor certifikatet er udstedt, har certifikatindehaveren ret til at ombytte sit certifikat med et certifikat, der er udstedt i den medlemsstat, hvor vedkommende gør brug af privilegierne, uden at skulle opfylde yderligere betingelser".

Direktivet er således i overensstemmelse med De Europæiske Fællesskabers Domstols faste retspraksis, for så vidt angår gensidig anerkendelse af beviser og arbejdskraftens frie bevægelighed. En medlemsstat har ret til at nægte at anerkende certifikater, der ikke opfylder de fastsatte krav, herunder helbredskrav, og medlemsstaten kan foretage en vurdering af, om det er tilfældet.

En medlemsstat vil endvidere - med forbehold for artikel 15, stk. 2, i direktivet - have adgang til at fastsætte supplerende krav i relation til de certifikater, der udstedes af denne stat.

Den særlige danske ordning vedrørende gennemførelse af Gamma GT-undersøgelser vil således kunne opretholdes, uden at dette vil være i strid med direktivet, men omvendt vil krav herom ikke kunne stilles ved ombygning af et udenlandsk certifikat til et dansk certifikat.

SLV opkræver gebyrer for udstedelse af certifikater, og udgifterne til gennemførelse af disse Gamma-GT prøver indgår således ved fastsættelse af gebyrerne. Den enkelte vil derfor kunne have en fordel ved at søge opnået certifikat i det land, hvor omkostningerne er lavest og/eller kravene er lig med de fælles europæiske krav. Hvis omfanget heraf blev betydeligt, ville resultatet i praksis blive anvendelse af EU kravene og således ikke nationale fastsatte supplerende krav.

Gamma-GT undersøgelserne omfatter i dag piloter og flyveledere og således de grupper, der har en helt central placering i relation til opretholdelsen af et højt sikkerhedsniveau.

Gamma-GT undersøgelser vil nationalt kunne udvides til andre personalegrupper, herunder kabinebesætningsmedlemmer, men det vil være en væsentlig ændring i kravene til denne personalegruppe.

Der er ikke fastsat fælles JAA-regler for kabinebesætningsmedlemmer, hvilket indebærer, at disse er omfattet af de nationale regler i det enkelte JAA land. Danmark har fastsat, at de særlige helbredskrav, der stilles til klasse 2 certifikatindehavere (bl.a. privatpiloter), også skal opfyldes af kabinebesætningsmedlemmer, jf. BL 6-05, pkt. 3.3.3.

Danmark har således allerede strengere krav til kabinebesætningsmedlemmer end de fleste andre JAA lande, og udvidelse af Gamma-GT undersøgelser til også at omfatte denne personalegruppe vil indebære en væsentlig ændring forhold til i dag, hvor der ikke udtages blodprøver ved helbredsundersøgelser for denne gruppe (klasse 2) i modsætning til klasse 1 (erhvervspiloter og flyveledere).

Hertil kommer, at gyldighedsperioden for en helbredsmæssig godkendelse for klasse 2 er væsentlig længere end for helbredsgodkendelse klasse 1, jf. JAR-FCL 3.105 (a), (1) og (2), der danner grundlag for de nationale regler, hvorefter denne periode er 60 måneder, indtil indehaveren er fyldt 30 år, derefter 24 måneder, indtil indehaveren er fyldt 50 år, og derefter 12 måneder.

Der behandles for tiden i EU et forslag, hvorefter JAR-FCL vil blive erstattet af EU-bestemmelser, og der vil i den forbindelse blive taget stilling til, om der skal fastsættes regler om certifikater til kabinebesætninger.

SLV finder på den baggrund, at det ikke på nuværende tidspunkt vil være hensigtsmæssigt at udvide ordningen med Gamma-GT til kabinebesætningsmedlemmer, hvortil kommer, at SLV ikke er overbevist om, at en udvidelse af ordningen til denne gruppe ville kunne medføre mere end en marginal forøgelse af sikkerhedsniveauet.

5.2 Stikprøvekontrol

5.2.1 Luffartslovens regler

Luffartsloven indeholder adgang til at foretage stikprøvekontrol.

Reglerne for udtagelse af prøver til konstatering af, om § 50 er overtrådt, fremgår af bestemmelsens stk. 7-9, der har følgende ordlyd:

"Stk. 7. Politiet kan med henblik på at konstatere eventuel overtrædelse af stk. 1 til enhver tid forlange, at en person, der er omfattet af stk. 1, foretager udåndingsprøve.

Stk. 8. Politiet kan fremstille en person til blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at han har overtrådt bestemmelserne i stk. 1 eller 2, eller han nægter eller ikke er i stand til at medvirke til en udåndingsprøve. Når særlige omstændigheder taler derfor, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse af en læge.

Stk. 9. Transport- og energiministeren fremsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om de i stk. 7 og 8 nævnte prøver og undersøgelser."

De nærmere bestemmelser om udåndingsprøver fremgår af Transport- og Energiministeriets bekendtgørelse nr. 92 af 8. marts 1982, som ændret ved bekendtgørelse nr. 27 af 19. januar 1987.

Det fremgår, at det er en politimæssig opgave at foretage udåndingsprøver.

Hvis SLV i forbindelse med en inspektion får mistanke om, at en pilot har overtrådt § 50, vil politiet blive tilkaldt, for at der kan foretages en udåndingsprøve med henblik på konstatering af, hvorvidt maksimumsgrænsen på 0,19 promille for indhold af alkohol i blodet er overholdt.

5.2.2 Internationalt perspektiv

Spørgsmålet om øget anvendelse af stikprøvekontrol bør som øvrige forhold inden for luftfarten ses i et internationalt perspektiv.

SLV har på den baggrund i forbindelse med et møde i Licensing Sectorial Team, der er JAA's ekspertgruppe på certifikatområdet, og hvori samtlige JAA medlemslande deltager, indhentet oplysninger fra andre JAA-lande om i hvilket omfang, der foretages stikprøvekontroller der, og de erfaringer, der er indhøstet i forbindelse hermed. Resultatet heraf fremgår af bilaget til dette notat.

Som det fremgår af bilaget, foretages der ikke stikprøvekontroller i langt hovedparten af de adspurgte lande. De enkelte lande har dog en lovgivning på området, som indebærer, at politiet ved mistanke om, at en person har til hensigt at udføre tjeneste inden for luftfart i påvirket tilstand, kan foranledige kontrol af vedkommende. Som ovenfor omtalt under afsnit 5.2.1, eksisterer denne mulighed også i den danske luftfartslov.

5 af de 15 lande, der har svaret, har indikeret, at der foretages stikprøvekontroller. Udgangspunktet er at muligheden for stikprøvekontrol vedrører erhvervspiloter og flyveledere, men i nogle lande er også privatpiloter omfattet, ligesom andre luftfartserhvervsgrupper i enkelte tilfælde er omfattet, herunder kabinebesætningsmedlemmer, flyveklarerere, AFIS-operatører og flymekanikere.

Udførelsen af stikprøvekontroller i de 5 lande foretages af inspektører fra luftfartsmyndighederne eventuelt sammen med personale fra myndighedernes lægesektion (AMS). Der benyttes i de fleste tilfælde udåndingsprøver eventuelt suppleret med blodprøver.

Der er ikke oplysninger om omfanget af stikprøvekontroller og ej heller brugbare oplysninger om resultaterne heraf.

Set i lyset af det faktum, at kravene til personcertificering, herunder helbredskravene, bliver fastlagt internationalt, anser SLV det for hensigtsmæssigt at der overvejes en harmonisering indenfor dette område.

Der er i EASA (EU-regi) nedsat en arbejdsgruppe, som skal udarbejde forslag til tekniske forskrifter for pilotcertificering, herunder fastsættelse af helbredskravene. SLV vil igennem sin deltagelse i denne arbejdsgruppe, kunne rejse spørgsmålet om fælles krav om misbrug af alkohol og euforiserende stoffer, herunder om stikprøvekontroller i forbindelse hermed.

5.2.3 ATM-området

Indenfor ATM-området (lufttrafiktjeneste), har Danmark implementeret de fælles europæiske regler, de såkaldte ESARR-5, udstedt af Eurocontrol. I ESARR-5 afsnit 5, Safety requirements, er dog indeholdt nogle krav til en lufttrafiktjenesteenhed om indførelse af alkoholprocedurer, som er ved at blive implementeret i dansk ret.

Det følger således af ESARR-5, pkt. 5.2.1.15, at leverandører af lufttrafiktjeneste ved lufttrafiktjenesteenheder, hvorfra certificeret personale udøver lufttrafiktjeneste, skal have fastlagte procedurer, der beskriver, hvordan lufttrafiktjenestepersonalet overvåges for eventuel misbrug af substanser, der påvirker psyken (herunder alkohol og narkotika) samt kunne rådgive personalet i tilfælde af misbrug.

Endvidere følger det af pkt. 5.2.1.16, at leverandører af lufttrafiktjeneste skal have fastlagte procedurer, der beskriver, hvordan en certifikatindehaver forhindres i at udøve sine certifikatmæssige rettigheder, hvis dennes sundhedstilstand er svækket, eller hvis den pågældende certifikatindehaver er under indflydelse af substanser, der påvirker psyken og således ikke er i stand til at udøve sine certifikatrettigheder på betryggende vis.

Som vejledningsmateriale til brug for etablering af ovennævnte procedurer, henvises til ICAO Doc 9654 (Manual of prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace). Her er angivet vejledning i identifikationsmetoder, herunder stikprøvekontroller.

Naviar (Flyvesikringstjenesten) har, som "Service Provider" for lufttrafiktjeneste i Danmark, allerede indført et sådant system, hvor der er mulighed for kontrol af misbrug under udførelse af tjeneste som flyveleder.

5.2.4 Forsøgsordning med stikprøvekontrol for erhvervspiloter

På baggrund af ovenstående finder SLV, at brug af stikprøvekontrol udover hvad luftfartslovgivningen giver mulighed for, ikke vil være hensigtsmæssig.

SLV finder dog, at stikprøvekontrol for alkoholpåvirkning (udånding) af erhvervspiloter på forsøgsbasis indenfor luftfartslovgivningens nuværende rammer vil kunne være et middel til belysning af, om der er et muligt problem med påvirkede piloter. Endvidere vil en sådan ordning kunne danne grundlag for overvejelser om eventuelt i EU-regi at fastsætte fælles krav om misbrug af alkohol og euforiserende stoffer, herunder om stikprøvekontroller.

SLV foreslår derfor en ordning, hvor der over en nærmere fastsat tidsperiode, gennemføres gennemsnitlig 50-60 stikprøver årligt. Da det som nævnt er en politimæssig opgave at foretage udåndingsprøver, er det en forudsætning for en sådan forsøgsordnings gennemførelse, at politiet er indforstået hermed.

Efter forsøgsperiodens afslutning, og efter vurdering af de hermed indhøstede erfaringer, kan ordningen tages op til fornyet overvejelse.

---oo0oo---