

[Ministeren for offentlige arbejder]

kunne oppebære en årsløn på mellem 176.000 kr. og 224.000 kr.

Hvad angår flyveledernes arbejdstidsforhold, skal det samtidig oplyses, at de med undtagelse af enkelte lidet trafikerede provinslufthavne har en 36 timers arbejdsuge med et rigeligt antal indbyggede pauser til hvil, spising og læsning af de bestemmelser, der skal arbejdes efter, hvortil medgår i alt ca. 12 timer pr. uge for hver enkelt flyveleder – altså 12 timer, hvorfor der ydes betaling.

Efter at lønforhandlingerne på tjenestemandsområdet som nævnt var afsluttet uden et for flyvelederne efter deres egen opfattelse tilfredsstillende resultat, havde jeg visse samtaler med repræsentanter for flyvelederne – jeg betoner, at det var samtaler, det var ikke forhandlinger. Under disse samtaler, der kom i stand efter ønske fra flyvelederne, meddelte jeg, at rådighedsordningen fra 1980, som jeg nærmere har redegjort for, kunne videreføres ud over 31. marts i år, mod at de til gengæld som hidtil sikrede normal afvikling af trafikken. Den 2. april i år meddelte flyvelederne, at de ikke ønskede videreførelse af den særlige rådighedsordning, der som nævnt i gennemsnit gav dem en merindtægt på 2.200 kr. pr. måned, et beløb, der i øvrigt ville være steget som følge af den almindelige forhøjelse af satserne pr. 1. april i år.

Herefter forhindrede flyvelederne, at man kunne tilkalde dem til erstatning for personale, der blev forhindret. Samtidig skete der en voldsom forøgelse af sygeligheden hos flyvelederne og en næsten tidobling af anvendelsen af den særlige bestemmelse i luftfartslovens § 50 og § 74, hvilket sammenlagt har medført den nuværende meget vanskelige og meget alvorlige situation i Kastrup. Som følge heraf er Kastrup lufthavns kapacitet ringet i et sådant omfang, at man har måttet træffe beslutning om reduktioner inden for rutetrafikken.

Da der alle forhold taget i betragtning er mere brugbare alternativer inden for indenrigstrafikken end i udenrigstrafikken, har SAS og Danair valgt at reducere indenrigstrafikken og reservere den begrænsede kapacitet i flyveledelsen i Kastrup for udenrigstrafik. Hensynet til Kastrups stilling som knudepunkt, også for norsk, også for svensk trafik, har herved spillet en væsentlig rolle. Jeg går ud fra, at alle kan være enige med

mig i, at dette under de givne omstændigheder er en rigtig disposition.

Med hensyn til den stærke forøgelse af sygeligheden hos flyvelederne kan jeg oplyse, at dette har medført, at statens luftfartsvæsen har skærpet reglerne, således at man kræver lægeattest også ved kortvarig sygdom i de tilfælde, hvor karakteren og/eller hyppigheden af sygdommen giver anledning til dette. Jeg behøver næppe tilføje, at situationen giver luftfartsvæsenet anledning til at gribe ind tidligere, end man normalt ville gøre.

Hvad angår de meget omtalte § 50-tilfælde, det vil sige udnyttelse af luftfartslovens § 50, der med et flyvesikkerhedsmæssigt sigte påbyder, at også flyveledere, jfr. luftfartslovens § 74, skal melde forfald, når de føler sig indisponerede, er udnyttelsen heraf som nævnt så voldsom, at jeg stærkt må betvivle, hvorvidt lovens bestemmelser bliver anvendt efter dens hensigt, hvorfor jeg også har foranstaltet en undersøgelse af, om man kan og bør foreslå loven ændret, således at misbrug forhindres.

I denne forbindelse ønsker jeg at understrege, at enhver påstand om, at flyveledernes arbejdsforhold, bortset fra et vist overarbejde, som man som nævnt bestræber sig på hurtigst muligt at reducere, er utilfredsstillende, intet har på sig – tværtimod. Danske flyveledere har i alle andre henseender forbillige arbejdsforhold.

Den situation, der nu har gjort sig gældende siden den 2. april i år, medfører, hvis den fortsætter, betydelig risiko for tab af et stort antal arbejdspladser inden for dansk luftfart og inden for erhverv i tilknytning til luftfart. Derfor har en lang række organisationer inden for dette område anmodet Luftfartsvæsenets Personaleforening om, uanset at flyvelederne ikke længere er medlemmer af foreningen, at rette henvendelse til mig med henblik på iværksættelse af et udvalgsarbejde og en genetablering af den rådighedsordning fra sidste år, som jeg og ministeriet for offentlige arbejder ikke har frataget flyvelederne, men som flyveledernes egen organisations repræsentanter selv har slået i stykker. Flyvelederne kan heller ikke være uvidende om, at jeg er villig til at yde mit til at få de skår, som flyvelederne selv har givet anledning til i dag ligger på jorden, forsøgt klinket sammen. Klarere kan det vel ikke siges. Men det for-