

[Otto Mørch]

jeg gerne afsluttende sige, at det fortsat er op til flyvelederne at erkende deres ansvar og opfylde deres forpligtelser som tjenestemænd i det danske samfund.

Ivar Hansen (V):

Jeg lagde mærke til, at regeringsorganet Aktuelt den selv samme dag, vi besluttede at rejse denne forespørgselsdebat, gav udtryk for, at det ikke kunne være rimeligt at rejse en ministerstorm på denne sag. Jeg vil gerne sige, som jeg allerede har givet udtryk for det, at det ikke er en så forenklet tankegang, der ligger bag ønsket om at drøfte en sag, som ganske alvorligt må optage alle folketingets partier.

Jeg ved, at man i luftfartskredse vurderer den situation, vi er i nu, som ganske alvorlig. Det gælder i særdeleshed SAS, som i første række opererer på Kastrup lufthavn, men det gælder også en lang række af lufthavnens øvrige brugere. Der har været givet udtryk for fra ledende folk inden for SAS, at hvis denne situation fortsatte en kort stund endnu, så kunne der sættes spørgsmålstegn ved, hvorvidt SAS kunne opretholde sin status som et skandinavisk luftfartsselskab af det omfang og den betydning, selskabet har nu. Det er klart, at når ledende folk fra SAS udtaler sig sådan, så må folketingets partier tillægge det en hel del vægt.

Det er jo ingen hemmelighed, at SAS' økonomiske resultat i sidste regnskabsår var dårligt. Der var endog tale om et betydeligt underskud. Jeg ved ikke, om ministeren vil være i stand til at bekræfte oplysninger om, at dette underskud i indeværende regnskabsår meget vel kan vise sige at accelerere ret voldsomt. Det er muligt, at det er for tidligt at give nogen spådom herom, men det er næppe forkert at regne med, at flyvelederkonflikten i ret høj grad er med til at accelerere en økonomisk dårlig udvikling hos SAS.

Jeg vil endvidere gerne spørge ministeren, hvad vi kan regne med med hensyn til indenrigsflyvningen i den nærmeste fremtid. Jeg regner vel næppe meget galt, når jeg forudser, at SAS i den nærmeste fremtid nødvendigvis må træffe beslutning om fuldstændig indstilling af indenrigsflyvningen på grund af de vanskeligheder, der er nu, i et yderligere forsøg på at holde udenrigsruterne intakte. Det er altså en dystre situation, der

tegner sig for lufthavnens brugere, i hvert fald efter de oplysninger, jeg har, og jeg går ud fra, at ministeren kan bekræfte dem og er enig i den vurdering.

Det er slået klart fast, at der er tale om en regulær lønkonflikt. Ministeren har endda i en besvarelse til folketingets udvalg her for kort tid siden brugt udtryk som »sabotere« – jeg citerer fra en af ministerens besvarelser:

»Årsagen til de nuværende trafikproblemer er altså ganske klart, at flyvelederne har besluttet sig til at sabotere mulighederne for at bemane tjenestestederne efter behov, indtil deres lønkrav er opfyldt.«

Vi er enige i, at der er tale om en lønkonflikt.

Jeg må også sige, som ministeren i sin besvarelse af et spørgsmål, min partifælle hr. Svend Heiselberg har stillet om en mulig ændring af luftfartsloven, allerede har været inde på, at det ville være rimeligt, at disse overvejelser blev fremskyndet mest muligt. Man kan jo nok have sin undren over, at det på én og samme tid kan være muligt at have en så stærkt stigende sygelighed, som tilfældet er, og som man kan læse ud af ministerens besvarelser i det samme bilag, som jeg henviste til før, og så have vished for, at flytrafikken bliver afviklet med den sikkerhed, som man kan forvente.

For at der ikke skal være nogen tvivl om vores holdning til de rent økonomiske aspekter, vil jeg gerne sige til ministeren, at vi ikke fra venstres side kan acceptere, at mindre, centralt placerede grupper, ej heller når det gælder offentlig virksomhed, på grund af den centrale placering tiltvinger sig som i dette tilfælde en betydelig lønfremgang ved hjælp af pression, en lønfremgang, som ligger langt ud over, hvad andre grupper har kunnet få. Jeg vil gerne sige ganske klart, at det synspunkt er vi enige i.

Når det er sagt, vil jeg gerne tilføje, at alle bestræbelser på at afhjælpe mangelsituationen naturligvis må søges realiseret. Det er ikke holdbart i det lange løb at have en betydelig underbemanding. Jeg har forstået af det bilagsmateriale, vi har fået, at man mangler omkring 50 flyveledere i dette øjeblik for at være oppe på fuld bemanding, og det er klart, at det er et forhold, som må søges afhjulpet hurtigst muligt.

I den forbindelse vil jeg gerne gøre opmærksom på et forslag, vi gerne så realiseret.