

[Lilli Gyldenkilde]

ikke er i stand til at få afholdt deres normale ferie på grund af det meget overarbejde.

Vi har ligeledes efterhånden fået fremlagt tal, der – efter forskellige kriterier, ganske vist – trods alt viser, at der er en stor mangel på flyveledere, og at der for længst burde have været igangsat et gennemgribende udredningsarbejde mellem flyveledere, SAS og ministeriet, der burde have ført til, at der var fremkommet en langsigtet løsning på problemerne. For de problemer er nemlig heller ikke nye.

Med hensyn til den påståede øgede sygelighed kan vi ligeledes af svaret af 6. maj konstatere, at denne sygdomshyppighed kun for to flyvelederes vedkommende har ført til krav om lægeattester. Dertil kommer, at der er en sammenligning mellem 1979 og 1980, der viser, at sygeligheden er steget med i gennemsnit 1,63 dage på et år udregnet på baggrund af 162 personer. Der kan vel efter disse oplysninger anstændigvis ikke tales om, at sygeligheden bruges som grundlag for faglig aktion i 1979 og 1980. Tallene fra 1981 er ikke i overensstemmelse med, hvad flyvelederne har sagt. Jeg har bestræbt mig på at sammenligne de tal, vi har fået fra ministeriet for offentlige arbejder, med et tal, vi har fået fra flyvelederne, men jeg skal ikke komme ind på tallene for 1981.

I den oversigt, der er tilsendt udvalget den 1. maj, og som omhandler antallet – og ikke mindst arten – af faglige konflikter for en 3 års periode inden for SAS, kan vi læse, at SAS egentlig er en ret så konfliktfyldt arbejdsplads, hvilket nok ikke skal overses. Vi kan af oversigten læse, at det er et meget lavt antal konflikter, flyvelederne er indblandet i. I 1978 var der 3 konflikter. Ingen af dem omhandlede flyvelederne. I 1979 var der 8 konflikter, hvor flyvelederne indgår i de 2. I 1980 er der 13 konflikter, hvor flyvelederne indgår i de 5. Efter læsning af disse dokumenter mener jeg ikke, man anstændigvis kan påstå, at det er flyvelederne, der er hovedhjørnestenen i afbræk i flytrafikken.

§ 50-tilfældene, som man nu kalder dem – som handler om ikke at gå på tjeneste, når man rent faktisk ikke føler sig i stand hertil – er jo en ekstra sikkerhed for flypassagererne, som ingen vel i alvor kan drømme om skal mindskes. Jeg vil advare på det skarpeste mod ændringer, der fører til mindre sikkerhed for flypassagererne. Den overbelastning,

som flyvelederne angiveligt er udsat for – samtidig med at det mangler på forståelse for at få løst problemerne – kan det ikke udelukkes medfører øget utilpashed.

Tilbage står nu, at flyveledernes problemer må løses, og det lader sig kun gøre, hvis parterne sætter sig til forhandlingsbordet og i fællesskab finder frem til løsninger, der kan holde. Jeg skal ikke afholde mig fra at sige, at vi i SF selvfølgelig er af den mening, at flyvelederne som alle andre grupper må have indflydelse på egne løn- og arbejdsvilkår, og det får de altså kun via forhandlinger.

Jeg skal slutte med at sige, at jeg synes ikke, denne sag skulle have ført til en forespørgselsdebat, men at den burde have været taget mere alvorligt med i de netop afsluttede overenskomster, med langt større vægt, end tilfældet har været. Det synes jeg også er noget, der bør tages hensyn til, når vi nu står i den situation, vi står i.

Med hensyn til den dagsorden, der nu er fremsat, kan jeg sige, at socialistisk folkeparti agter at stemme imod den. Vi mener naturligvis, at det er regeringens og trafikministerens ansvar, at flytrafikken fungerer, men vi mener også, at der er noget, der hedder SAS, i denne forbindelse, og derfor mener vi ikke, vi kan stemme for den dagsorden.

Formanden:

Der er fremsat to. Hvilken dagsorden er det, fru Lilli Gyldenkilde taler om?

Lilli Gyldenkilde (SF):

Det var den fra hr. Grove. Vi stemmer naturligvis også imod fremskridtspartiets dagsorden.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg har ikke meget at tilføje debatten af nyt. Jeg tror, vi har været rundt om alle de problemer, som en flyvelederkonflikt skaber i en så stor lufthavn som Kastrup. Jeg synes, det er vigtigt at understrege, at problemet også er folketingets, og at problemet til dels er skabt af, at regeringen og folketinget ikke har formået at tilrettelægge en uddannelse på flyvelederområdet, som har været tilstrækkelig til at dække behovet.

I den relation kan det ikke undre, at de for få flyveledere på deres vis som alle andre grupper på deres vis – acceptabelt eller ikke