

[Bilgrav-Nielsen]

acceptabelt – forsøger at udnytte den situation, som vi altså har været med til at skabe.

På den baggrund kunne jeg måske nok synes, at ministerens tonefald var lidt barsk. Jeg erkender, at flyvelederne har deres store ansvar for det, der foregår derude nu, og jeg kan ikke acceptere den måde, hvorpå de udnytter situationen. Men skal vi ud af situationen, kræver det altså, at de to parter kan tale med hinanden, og jeg vil tro, at det er ret umuligt at føre en samtale med ministeren, hvis han bruger det tonefald og det ordvalg, som han anvendte i dag her i folketinget. Jeg håber, at stemningen er lidt bedre, når man sidder ved bordet. Det er jeg i øvrigt sikker på at den er. Men det kræver altså, at begge parter er parate til at snakke om disse ting.

Det må ikke – deri er jeg enig med andre, der har haft ordet – ende med, at man efter en afsluttet overenskomst tildeler en lille gruppe mennesker, som sidder i nøglepositioner, en særlig fordel. Men det underer mig, at man nu ligesom kører udvalgsarbejdet frem som det, der skal redde eller være en mulig udvej af situationen, for var det ikke det arbejde, man burde have sat i gang for lang tid siden? Var det ikke det, man skulle have brugt de 9 måneder til, som man skaffede sig arbejdsfrie i i afvigte år? Men vel, det er bedre at få det i gang nu end at få konflikten til at fortsætte. Jeg håber, at det udvalgsarbejde kan være med til at få endevendt de problemer, som der givetvis er på en så speciel arbejdsplads som flyveledernes.

Der var et par steder i ministerens redegørelse, hvor jeg må være lidt spørgende over for, hvad ministeren egentlig har ment. Jeg forstår og accepterer SAS' nødplan. Spørgsmålet er vel, om nødplanen er stram nok. Jeg vil tro, at folk bedre kan acceptere en nødplan, som er så stram, at den kan overholdes, end man kan acceptere en nødplan, der alligevel er for rummelig. Jeg tror nok, det er det sidste, vi i øjeblikket i høj grad mærker. Der er få afgangse, og de er ikke engang særlig sikre.

En anden bemærkning, som ministeren kom med, drejede sig om uddannelse af flere flyveledere. Jeg har forstået hele ministerens argumentation omkring den forøgede indsats og accepterer den. Jeg mener at måtte konstatere med ministeren, at nu har man sat så meget i gang på området, som muligt er. Mit spørgsmål går på: hvori består flyveledernes

aktion imod bestræbelserne for at få flyveledere nok uddannet? Ministeren gjorde en bemærkning om, at flyvelederne i dag modarbejder ministeriets bestræbelser på at få uddannet flyveledere nok. Jeg spørger: hvori består denne modarbejdelse af ministerens initiativer?

Det, der står tilbage, er altså, at ministeren får ført forhandlingerne igennem til en afslutning. Jeg har ingen mistillid til regeringen og dens ministre, heller ikke ministeren for dette område, og kan derfor ikke stemme for det dagsordensforslag, som er fremsat af hr. Grove, som jo i og for sig underkender regeringens og ministerens initiativer indtil nu.

Jeg kan heller ikke acceptere den dagsorden, som er fremsat af fremskridtspartiet. Den indeholder en henstilling, som forslagsstillerne godt ved ikke lader sig realisere i Kastrup lufthavn, bl. a. af den årsag, at en militær flyveleder ikke kan bringes til at fungere i Kastrup lufthavn, før han har været igennem en længere efteruddannelse.

Kurt Hansen (VS):

Jeg synes ærlig talt, at det er en tynd kop te, venstre og konservative har præsenteret folketinget for i dag. Jeg troede faktisk, de havde en række forslag, en vifte af forslag til, hvad der umiddelbart kunne sættes i værk for at forbedre situationen. Det er et meget tyndt, et meget spinkelt grundlag at rejse en forespørgselsdebat på, som det er gjort her, må jeg nok sige.

Hvad indebærer de forslag, som venstre og konservative er kommet med? Jeg har prøvet at vurdere det, og jeg kan se, der er to forslag. Det ene, som man lagde megen vægt på både fra venstres side og fra de konservatives side, var, at man kunne finde andre ansættelsesformer for flyvelederne, eksempelvis kunne de ansættes direkte af selskaberne. Det skulle så løse problemet, måske ikke akut, men i løbet af en kortere periode. Jeg tror, det hverken ville være til gavn for flypassagererne, for flyvesikkerheden eller for flyvelederne selv. Mig bekendt eksisterer der ikke nogen internationale aftaler, der sikrer en ensartet høj bemanning, og et ansættelsesforhold direkte hos flyselskaberne ville meget nemt føre til, at flyselskaberne ud fra nogle økonomiske betragtninger rationaliserede nogle flyveledere bort. Hvis ministeren har