

[Kurt Hansen]

tid et øjeblik, vil jeg gerne spørge ministeren om, hvorvidt der er mulighed for at lave nogle rationaliseringer, hvis man forestillede sig et ansættelsesforhold direkte hos selskaberne. Er det sådan, at der eksisterer nogle internationale aftaler om ensartet høje bemandingsregler for de operative flyveledere, eller hvordan ligger forholdet? Ville det være muligt, hvis der var tale om et privat ansættelsesforhold, at skære ned på antallet af flyveledere?

Det andet element i venstres og konservatives bud på, hvad der kunne gøres, handler om at få strammet op i forhold til luftfartslovens § 50 og § 74. Der har man jo fået nogle indrømmelser allerede tidligere end forespørgselsdebatten her i dag fra ministeren, idet ministeren i et svar til venstres medlem af folketinget hr. Svend Heiselberg har oplyst, at han har sat luftfartsdirektoratet i gang med nogle forundersøgelser vedrørende en ændring af disse to paragraffer. Jeg vil godt sige, at vi er uenige i, at noget sådant skal foregå. Vi mener, at flyvelederne sidder på nogle meget centrale poster, så centrale, at det er dem selv og ingen andre, der skal afgøre, om de føler sig trætte eller på anden måde stressede, uoplagte eller indisponerede. Det bør være dem selv, der afgør disse ting, fordi de sidder på nogle poster, der er så centrale for sikkerheden. Vi vil helt klart gå imod en blødgøring og en udvanding af disse paragraffer.

Vi vil også tage afstand fra beskæringer af uddannelsen, eller vi vil i hvert fald godt have klarede at vide fra ministeren, hvorfor man har overvejelser om at beskære uddannelsesforløbet for flyvelederne. På baggrund af de oplysninger, jeg er i besiddelse af, kan jeg kun tolke det på den måde, at det kan – jeg siger udtrykkelig kan – være med til at reducere sikkerheden, når man gennemfører en gradvis beskæring af flyvelederuddannelsen. Det kriterium, som jeg kan se at ministeren har stillet op, hedder, at vi hurtigst muligt skal få anskaffet et antal flyveledere, så det modsvarer det helt aktuelle behov, der eksisterer. Det synes jeg er et dårligt kriterium. Det er et dårligt og uacceptabelt kriterium at begynde at stramme uddannelsesperioden op på. Jeg kan ikke umiddelbart vurdere, om det er forsvarligt eller ej, men når kriteriet er, at vi så hurtigt som overhovedet

muligt skal få skaffet flere flyveledere, så er kriteriet forkert og dårligt.

Jeg har hørt – det er også kun noget, jeg har hørt – om nogle overvejelser om, at man inden for en relativt kort periode ville have mulighed for at erstatte en række flyveledere med endnu mere avanceret teknik end den, man betjener sig af i dag. Det vil jeg gerne have at ministeren kommenterer heroppefra i sin svartale. Jeg synes, vi skal have en klar besked om, hvad det er, vi kan forvente os på lidt længere sigt omkring den nye teknik, også inden for dette område.

Om så om flyveledernes lønforhold. Ministeren fremstillede det på den måde, at det var en meget højt lønnet gruppe, der var tale om. Det er der måske også nogle af flyvelederne der er, men de nyuddannede flyveledere og de, der har været uddannet i et kortere åremål, har jo ikke den store løn. Vi må også se på, at disse mennesker tit og ofte skal stå til rådighed på nogle tidspunkter, som mange andre arbejdere ikke skal stå til rådighed på. Jeg ville i hvert fald som faglært arbejder have en betydelig højere løn end den, der er det gennemsnitlige for flyvelederne, hvis jeg arbejdede på de samme tidspunkter med weekendarbejde og natarbejde og overarbejdstillæg. Min basisløn som faglært bogbinder er i dag 140.000 kr., når jeg arbejder på daghold, og den ville da komme betydelig højere op, hvis jeg arbejdede i den rytme og i de perioder, som flyvelederne gør. Jeg synes derfor ikke helt, det holder med, at det entydigt er en meget højt lønnet gruppe.

På den anden side vil jeg godt sige om de bestræbelser, flyvelederne har gjort sig for at forhøje lønnen, at dem kan jeg bestemt have sympati for, men hvis jeg havde været flyveleder, havde jeg nok i hvert fald bestræbt mig for i større grad, end jeg har indtryk af at flyvelederne har gjort det, at skabe nogle alliancer, skabe et samarbejde med andre personalegrupper i lufthavnen derude. Hvis jeg har forstået flyveledernes lønkrav, som jo lægger op til en meget stor lønspredning, rigtigt, så handler det om, at den nyuddannede flyveleder skulle have en årlig stigning på 35.000 kr., hvorimod den flyveleder, der har været uddannet i mange år og er på slutløn, skulle have 105.000 kr. mere. Vi synes, det er nogle dårlige lønprincipper. Vi er imod denne lønspredning. Vi mener, at uanset om der er tale om flyveledere eller automekanikere,