

[Følge.]

skulle tilkendegive, at spændingsforholdet omkring Transairsagen har ført til en flyvesikkerhedsmæssigt utilfredsstillende situation.

Jeg vil også gerne stille et uillægsspørgsmål. Har trafikministeren hørt Dansk Pilotforening om spørgsmålet, eller har trafikministeren spurgt sine norske eller svenske kolleger om sikkerhedsspørgsmålet?

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Til det sidste kan jeg sige, at det har jeg ikke. Jeg har fuld tillid til, at danske piloter ikke sætter sikkerheden på spil, så der er ingen grund til at gøre det.

Dernæst skal jeg sige, at jeg har heller ikke på noget tidspunkt tænkt mig at diskutere sagen, om man skulle lave nationale besætninger. Jeg synes ikke, at den situation foreligger. Vi har et samarbejde inden for SAS, og selv om der kan være vanskeligheder i bestemte perioder, så mener jeg, at det samarbejde er så vigtigt, at man ikke skal begynde på at pille ved det og prøve på at udspecificere det på en sådan måde, som ville være til skade for samarbejdet i lang fremtid.

Glensgård (FP):

Ministerens svar til hr. Svend Erik Sørensen foruroleger mig en lille smule, idet ministeren sagde, at han ikke for nærværende havde nogen interesse i at få disse problemer klaret, altså ikke for nærværende havde nogen interesse i at bringe SAS til forhandlingsbordet med Dansk Pilotforening. Det får mig til at spørge ministeren, om ministeren ikke står ved sit tidligere ord her i salen, hvor ministeren sagde, at såfremt der var nogen som helst tegn på, at man ville gå ud over den normale fordelingsregel 2-2-3 etc., så ville ministeren selvfølgelig over for SAS påpege dette og sørge for, at det blev bragt i orden.

Jeg vil gerne citere et brev fra K. A. Kristiansen, som er viceadministrerende direktør i SAS. Det er sendt til ministeren for offentlige arbejder, og det er dateret Bromma, den 28. januar 1976:

„For at opfylde de ønsker, som var udtrykt i folketinget, at SAS bør beflyve Narssarsuaq med eget materiel, har vi der-

for besluttet fra sommeren 1976 at udføre Narssarsuaqbeflyvningen med konsortiets Boeing 727 fly, som ejes af vort datterselskab Transair.“

Nu har vi altså fået SAS' eget ord på, at vi har fået Transairmaskinerne ind direkte i konsortiet som en del af SAS, mens det tydeligt fra ministeren her fra talerstolen flere gange er blevet sagt, at Transair er et selvstændigt charterselskab. Nu kommer vi altså helt klart frem til, at denne del af charterselskabet bliver bragt ind i SAS, og dermed går det ud over fordelingsnøglen 2-2-3.

Bring det ikke ministeren til at stå ved sit ord om at få SAS til forhandlingsbordet?

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Jeg vil blot sige, at hr. Glensgård, som jo er ekspert i at blive forurolet, roder ved denne lejlighed — som ved mange andre lejligheder — en hel del ting sammen, og derfor føler jeg mig ikke spor bekymret for, at dette ene drejer sig om det andet.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af Wichmann Madsen (V) til ministeren for offentlige arbejder:

„Vil ministeren enten drage omsorg for, at de danske SAS-piloter stopper deres go slow after the book-aktion, der væsentligt generer passagertrafikken, eller sørge for, at fartplanerne ændres efter det ændrede tempo?“

(Spm. nr. 282).

Wichmann Madsen (V):

Selv om ministeren i det foregående spørgsmål har været inde på det samme, som jeg nu spørger om, så har vi da ikke hørt noget om, at man regner med, det skal være en permanent tilstand. Jeg synes, ministerens svar var noget svævende. Det var, som om der ikke skulle gøres noget ved det.

Man må dog tage hensyn til passagererne, som generes hver eneste dag mellem en halv og en hel time på indenrigsruterne, og som risikerer at komme for sent til udenrigsfly, idet disse go slow-aktioner jo i væsentligt omfang rettes mod passagererne. Jeg kan altså ikke forstå, ministeren ikke mener, at der skal tages en eller anden foranstaltning i brug, således at vi kan blive fri for