



Den 25. maj 2023

Fakta i sagen angående manglen på flyveledere: DATCA genkender ikke misvisende oplysninger fra Naviair

Ufuldstændige oplysninger til Folketinget fra Naviair

Foreningen af danske flyveledere, DATCA, genkender ikke de oplysninger, som transportministeren via Naviair har videregivet til Folketinget i en række svar på spørgsmål fra folketingsmedlemmer.

Flyvelederne mener, at Naviair i deres svar har undladt konkret og afgørende fakta, så der tegnes et misvisende billede af situationen over for både Folketinget, offentlighed og transportministeren. Når Naviair påstår, at der er tale om få timers merarbejde om ugen, er der reelt tale om ekstra arbejdsdage, der svarer til flere uger, ligesom der reelt er tale om ganske få – hvis overhovedet nogle - når Naviair påstår, at selskabet har tiltrukket ”betydeligt flere medarbejdere”.

DATCA føler sig derfor nødsaget til at korrigere transportministerens svar og give Folketingets Transportudvalg uddybende informationer om forholdene for danske flyveledere. I vedlagte bilag uddyber DATCA transportministerens svar med yderligere information.

Naviair står i en kritisk situation

Situationen er både kritisk og ekstraordinær for Naviair, hvorfor der mere end nogensinde er behov for en stærk ledelse, der kan føre det statsejede selskab ud af den nuværende situation. Senest har Naviairs bestyrelsesformand dog valgt at trække sig, ligesom selskabet også mangler både en CEO, CTO og en chef for Flight Safety, hvis stilling ikke har været besat i syv måneder. Generelt har der været stor udskiftning i selskabets ledelse.

Manglen på flyveledere hos Naviair har i de seneste uger skabt massive forsinkelser i den danske lufttrafik til gene for både passagerer og luftfartsselskaber. Forsinkelser, der ikke lader til at være ovre lige foreløbig, selvom Naviair har fremlagt en plan for sommeren.

Alene i 2023 har forsinkelserne kostet mere end 180 millioner kroner. Det er en regning, der ryger direkte videre til luftfartsselskaberne – en branche, der i forvejen er presset efter COVID-19.

Den massive mangel på flyveledere skyldes blandt andet, at Naviair i 2020 afskedigede 46 flyveledere. Et tal, der i Naviairs oprindelige spareplan var på det dobbelte. Allerede dengang advarede DATCA imod, at dette ville føre til massive forsinkelser, når luftfarten forventeligt ville komme op på niveau igen – det er præcis den situation, vi står i nu.

Situationen er kritisk for Naviair, hvorfor flyvelederne i en meget lang periode også har gået den ekstra mil for at holde hånden under selskabet og dansk lufttrafik. Dette bør naturligvis afspejles i de svar, Naviair har givet på vegne af ministeren, hvor al korrekt fakta ligeledes bør indgå, så der gives et retvisende billede af situationens alvor.

Der er behov for en langsigtet løsning

For at sikre en langsigtet løsning på problemet er der behov for at forbedre løn- og arbejdsvilkårene for danske flyveledere, så det sikres, at ikke flere søger mod bedre vilkår i udlandet. Forholdene i udlandet indbefatter bl.a. bedre vilkår under uddannelse, så flere unge har lyst til at søge ind i flyvelederfaget. Dertil skal der sikres bedre seniorvilkår, så flere af de mest erfarne flyveledere bliver et par ekstra år på arbejdsmarkedet. For at dette kan lade sig gøre, kræver det en udvidet økonomisk ramme for Naviair.

Bilag: Uddybende informationer til Folketingets Transportudvalget

På følgende sider oplystes spørgsmålene til transportministeren, Naviairs svar til ministeriet samt DATCAs korrektioner og fakta.

Spørgsmål	Svaret fra Transportministeren baseret på Naviairs oplysninger	Korrektion og fakta fra DATCA
<p>Spørgsmål nr. 197: Kan ministeren oplyse, hvor mange flyveledere fra Naviair, der er taget til andre flyvesikringstjenester og i så fald til hvilke flyvesikringstjenester? Og kan ministeren oplyse, hvor mange der er kommet retur til Naviair inden for de seneste 5 år?</p>	<ul style="list-style-type: none"> Naviair oplyser, at 17 flyveledere i perioden 2018 til 2023 har taget ansættelse i andre flyvesikringstjenester. I samme periode har 30 flyveledere fra andre flyvesikringstjenester fået ansættelse i Naviair. Hovedparten (20 personer) er kommet fra fra Mellemøsten. Størstedelen er danskere, som er søgt hjem plus enkelte svenskere. Dernæst har en del flyveledere fra Forsvaret (10 personer) søgt ansættelse i Naviair. 	<p>Det er misvisende, når Naviair undlader at oplyse om de 46 flyveledere, selskabet valgte at afskedige tilbage i 2020.</p> <p>Indregnes de 46 flyveledere, som Naviair afskedigede, er det samlede antal af flyveledere på minus 33 ift. 2018. Dette tal giver et helt andet billede af situationen og understreger Naviairs massive mangel på flyveledere.</p> <p>Samtidig er det vildledende, at Naviair i sine tal til Transportministeriet indregner flyveledere, som lige er blevet ansat, men endnu ikke er færdiguddannede og dermed ikke kan levere i vagtlisterne og reelt afhjælpe den nuværende situation.</p>

Spørgsmål	Svaret fra Transportministeren baseret på Naviairs oplysninger	Korrektion og fakta fra DATCA
<p>Spørgsmål nr. 198: Kan ministeren oplyse, hvad de danske flyvelederes gennemsnitlige arbejdstid har været henholdsvis i 2022 og foreløbigt i 2023?</p>	<ul style="list-style-type: none"> Naviair oplyser, at en flyveleder som udgangspunkt er ansat til en arbejdstid på 37 timer pr. uge. Flyvelederne har i 2022 i gennemsnit taget 6,3 ekstravagter i løbet af året, 	<p>Det er misvisende, når Naviair præsenterer flyveledernes overarbejde som et timeregnskab.</p> <p>Hver gang flyvelederne leverer overarbejde til Naviair, er der tale om hele fridage, der går tabt.</p>

	<p>hvilket svarer til 46 timers merarbejde.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ud fra en gennemsnits betragtning svarer det til 1 overarbejdstime pr. arbejdsuge svarende til en ugentlig arbejdstid på ca. 38 timer. • I 2023 har flyvelederne i Naviair indtil videre i gennemsnit taget 1,4 ekstravagter hver, hvilket svarer til en gennemsnitlig arbejdstid på lidt over 37,5 timer pr. uge. 	<p>Samtidig er det også misvisende, når Naviair forsøger at dække over, at selskabet har haft et enormt behov for, at flyvelederne har taget ekstravagter i Roskilde Lufthavn, CPH Lufthavn og Billund Lufthavn.</p> <p>Frem for at erkende at det i disse lufthavne har været altafgørende for driften, at flyvelederne har taget ekstravagter og det faktum, at cirka 120 flyveledere har dækket langt størstedelen af ekstravagterne, fremlægger Naviair et gennemsnitstal for antallet af ekstravagter, der er taget på tværs af alle Naviairs lufthavne.</p> <p>De mange ekstravagter, som flyvelederne har taget, svarer til mellem 1,5 til 2 ugers ferie, da ekstravagterne er fulde arbejdsdage, der ligger i flyveledernes fritid.</p> <p>Naviair har fremlagt data for ekstravagter for medarbejderne d 26/4 2023. D 2/5 2023 fremlægger Naviair samme data for eksterne interessenter. Her er antallet af ekstravagter faldet markant. Dette sår tvivl om Naviairs intentioner og antyder at Naviair ønsker at tegne et pyntet billede af mængden af overarbejde.</p> <p>Naviair har desuden selv fremlagt, at flyvelederne i de seneste 12 måneder har taget mere end 1.500 ekstravagter.</p>
--	---	--

Spørgsmål	Svaret fra Transportministeren baseret på Naviairs oplysninger	Korrektion og fakta fra DATCA
<p>Spørgsmål nr. 199: Kan ministeren redegøre for problemerne omkring flyveledernes ekstravagter, herunder for omfanget af de danske flyvelederes ekstravagter henholdsvis i 2022 og foreløbigt i 2023, behovet for ekstravagter per flyveleder den kommende sommer, og hvad det vil betyde for flyveledernes gennemsnitlige arbejdstid?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Naviair oplyser, at i 2022 var omfanget af flyveledernes ekstravagter i gennemsnit 6,3 ekstravagter pr. flyveleder på et år, svarende til ca. 38 timer om ugen. I 2023 (frem til 11. maj) har hver flyveleder i gennemsnit taget 1,4 ekstravagter, svarende til 37,5 timer om ugen. På tjenestesteder med mangel på bemanning er tallet lidt højere. I tårn- og indflyvningstjenesten i Københavns Lufthavn har hver flyveleder i gennemsnit taget ca. 7,3 ekstravagter det seneste år, mens det i Billund er ca. 8,8 ekstravagter. Det er gennemsnitstal, og der er flyveledere, som har taget flere ekstravagter, mens andre har taget færre. • Den kommende sommer søger Naviair at løse bemanningen via omprioritering af ressourcer og er i løbende dialog med CPH i forhold til at planlægge kapaciteten. Målet er, at ekstravagter alene anvendes ved akut opstået sygdom og ikke som en del af almindelig vagtplanlægning. 	<p>Naviair har selv oplyst i pressen og til DATCA, at der er behov for, at flyvelederne tager 1-2 ekstravagter om måneden. Det svarer til fire til fem ugers ferie, som flyvelederne forventes at opgive.</p> <p>Dermed er det misvisende, når Naviair oplyser til ministeren, at ekstravagter alene skal anvendes ved akut opstået sygdom og ikke som en del af den almindelige vagtplanlægning.</p>

Spørgsmål	Svaret fra Transportministeren baseret på Naviairs oplysninger	Korrektion og fakta fra DATCA
<p>Spørgsmål nr. S 624: Vil ministeren overveje at ophæve sprogkravet om dansk for flyve- ledere i Danmark, så der fremadrettet kan rekrutteres flere flyveledere fra udlandet?</p>	<ul style="list-style-type: none"> I første omgang vil Trafikstyrelsen afdække, hvilke konsekvenser ophævelsen af kravet vil have for luftfartsbranchen som helhed. Naviair har over de seneste år tiltrukket betydeligt flere medarbejdere fra udlandet, end der er forsvundet til udlandet. Der er således ikke umiddelbart belæg for de historier, der florerer om en stor medarbejderflugt til udlandet. Hvis vi fjerner sprogkravet, kan denne tilgang fra udlandet måske blive endnu større. Det er desværre min forventning, at en ophævelse vil tage tid at implementere. Måske endda helt frem til 2026, da Københavns Lufthavn vil skulle efteruddanne de ansatte, der bevæger sig på lufthavnens område, så de fremadrettet kommunikerer på engelsk, når de skal køre på landingsbanerne. 	<p>Ministerens svarer, at Naviair har ”tiltrukket betydeligt flere medarbejdere fra udlandet end der er forsvundet”. Dette kan DATCA ikke genkende.</p> <p>I ministerens eget svar til spørgsmål 197 oplyses det, at 10 ud af de 30 flyveledere, der er rekrutteret, kommer fra forsvaret.</p> <p>Det efterlader således 20 flyveledere, som er kommet til fra udlandet imod en afgang på 17. Det giver et overskud på i alt 3 flyveledere.</p> <p>Her kan der altså ikke være tale om ”betydeligt flere”, som må betegnes som misvisende. Det bør endvidere bemærkes, at af de flyveledere, der er kommet tilbage til Danmark, er det kun fire flyveledere, som ikke er danske – de er fra Sverige. Der er altså ikke tale om international rekruttering, men primært blot danske flyveledere, der vender hjem.</p> <p>Samtidig – og vigtigst af alt – er ni af de flyveledere, som Naviair mener, de har tiltrukket fra udlandet, blot kommet retur efter endt orlov. De ni flyveledere var dermed allerede ansat i Naviair. Derudover blev én flyveleder blot genansat efter først at være gået på pension.</p> <p>På baggrund af ovenstående mener DATCA ikke, at det er korrekt, når det påstås, at Naviair over de seneste år har tiltrukket betydeligt flere medarbejdere fra udlandet, end der er forsvundet til udlandet, da der maksimalt har været rekrutteret i alt 10 flyveledere fra udlandet.</p>

