

[Ole Henriksen]

Begrundelsen for spørgsmålet er, at ministeren den 14. september 1977 har godkendt, at det mindste check i vedligeholdelsessystemet på Boeing 737-200 hos Maersk Air kan udelades.

Dette sker til trods for, at både piloter og mekanikere og deres organisationer opfatter det som en besparelse på sikkerheden, som ingen kan være interesseret i.

Hvis omtalte check, som Maersk Airs tekniske direktør udtrykte det, kan udføres af stewardesserne, er checket ligegyldigt, og det kan således være lige meget, om det eksisterer eller ikke. Piloterne udtrykker således også, at det check, der skal udføres, skal være et check, som indebærer, at flyet har fået en nødvendig teknisk inspektion, som kun mekanikere kan udføre.

Besvarelse (17/11 77):

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann, fg.):

Hr. Ole Henriksens spørgsmål er – således som det også fremgår af den begrundelse, han har givet – foranlediget af min skrivelse af 14. september 1977 til foreningen for mekanik og elektronik, Dansk Funktionærforbund, Maersk Air og Maersk Airs Pilotforening angående godkendelse af vedligeholdelsessystemet for Maersk Airs Boeing 737. Heri godkendte jeg ikke – således som hr. Ole Henriksen anfører – at den visuelle inspektion af flyet mellem 24 timers checkene kan udelades, men at det kan udføres af luftfartøjschefen.

Det burde være indlysende, at når jeg efter en meget omfattende og langvarig sagsbehandling godkendte dette, var det, fordi jeg fandt det sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Herved lagde jeg bl. a. vægt på, at et sådant »pilotcheck« i dag kendes generelt på visse andre flytyper i Danmark og i undtagelsestilfælde desuden på alle luftfartsselskabers flytyper. Endelig opereres Boeing 737 under tilsvarende vedligeholdelsessystem i Norge og USA.

For en ordens skyld skal jeg tilføje, at det også har været med i mine overvejelser, at der i visse undtagelsessituationer kunne gå mere end de normale 24 timer mellem hvert mekanikercheck (B-check).

Til *justitsministeren* (9/11 77) af:

Voigt (FP):

»Vil ministeren redegøre for de senere års erfaringer med udstationering af fængselspersonale og herunder oplyse størrelsen af skatteyderudgifterne hertil, dels i årene 1967-1969 samt måned for måned i finansårene 1976-77 og den forløbne del af 1977-78?«

(Spm. nr. 143)

Begrundelse.

Spørgeren har fået det indtryk, at der er ved at udvikle sig et i alle henseender uheldigt misbrug af udstationeringssystemet i fængselsvæsenet.

Kriminalforsorgen har valgt at løse sine øjeblikkelige problemer ved hjælp af udstationeringer. Problemerne skyldes tilsyneladende en skæv fordeling af personalet. Visse anstalter mangler personale, mens andre har for meget. Dette indebærer, at direktoratet udstationerer personale til anstalter – og andre affolkes (også af indsatte).

Hvis denne kalamitet skyldes et for stort personale i kriminalforsorgen, må man af samfundsmæssige grunde forflytte eller afskedige dem. I al fald er det for dyrt at udstationere fængselsbetjente, men denne løsning vælges hellere end nogen anden. Den første måned koster det ekstra ca. 4.000 kr. (skattefri) at udstationere en tjenestemand. Antager vi nu, at direktoratet til stadighed har 25 mand til midlertidig tjeneste (udgiften er godt gemt under tjenesterejser på den enkelte anstalts budget), og denne antagelse er rimelig, idet f. eks. Kragshovede har 8-10 udstationerede, og én afdeling skal lukkes, for at 6 mand kan komme med i puljen, ja, så er det månedlige beløb til udstationering = 100.000 kr. (stadig væk skattefri).

Det må være bedre at forflytte eller afskedige personale. De samme penge kan bruges på en anden måde og give et bedre resultat set fra et samfundsmæssigt og menneskeligt synspunkt.

Besvarelse (16/11 77):

Justitsministeren (Erling Jensen):

Efter forhandlinger med finansministeriet og de berørte personaleorganisationer har kriminalforsorgen i løbet af 1976-77 og 1977-78 gennemført en strukturrationalisering, som omfatter nedlæggelse af 196 stillin-