

[Tommy Dinesen]

Såfremt oplysningen har sin rigtighed, virker det mere rimeligt, om man ansatte lidt flere matroser på færgen fremfor at udbetale så store beløb i overarbejdsbetaling.

Svar (16/1 86):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Der er i flere tilfælde anvist overarbejdsbetaling ud over det sædvanlige til tjenestemandsansatte matroser på »Peder Paars«. For november 1985 er der således for 11 matroser anvist overarbejdsbetaling for mellem 114½ og 145 timer svarende til ca. 11.400 kr. henholdsvis 14.500 kr.

Overarbejdet for de elleve matroser er oparbejdet i forbindelse med »Peder Paars« klargøring ved værft inden afleveringen, prøvesejlads med færgen samt instruktions- og præsentationssejlads. Når det især er disse matroser, der har oparbejdet merarbejde, skyldes det, at disse enten hører til færgens fasthold eller har været instruktører for de øvrige matroser, der skulle sejle med færgen. Der er således tale om nøglemedarbejdere, der ikke har kunnet erstattes af andre.

Fænomenet med mange overarbejdstimer i og omkring afleveringer og indsættelse af nye færges er normalt.

Overarbejdstimer for november 1985 for øvrige matroser, som har udført overarbejde, ligger langt under ovennævnte timeantal.

Spm. nr. S 502

Til forsvarsministeren (7/1 86) af:

Thoft (SF):

»Kan ministeren bekræfte, at der også er dansk mandskab på de såkaldte AWACS-fly under NATOs Airborne Early Warning and Control Programme, og kan ministeren oplyse, om disse fly benytter danske lufthavne?»

Begrundelse

Den 11. juni 1975 oplyste daværende forsvarsminister Orla Møller: »Danmark deltager ikke i et sådant projekt«, på et spørgsmål om dansk deltagelse i AWACS. Nu ønsker spørgeren fastslået, hvor langt fra virkeligheden dette svar er godt ti år senere.

Svar (15/1 86):

Forsvarsministeren (Engell):

Spørgsmålet om mulighederne for at forbedre det jordbaserede NADGE-radarvarslingsystems evne til tidligere og bedre at erkende og rapportere om truslen fra lavtgående fly blev indgående drøftet i løbet af 1970erne i en række af de teknisk-videnskabelige og operative komiteer og arbejdsgrupper, der er nedsat under NATO-alliancen.

På baggrund af indstillinger fra disse komiteer og grupper besluttede forsvarsministrene fra NATO-landene – bortset fra Frankrig og Island – på ministermødet i december 1978 at oprette et luftbårent NATO-radarvarslingsystem omfattende 18 AWACS-fly af typen Boeing 707 E-3A og 11 britiske fly af typen Nimrod samt en hovedbase i Vesttyskland og fremskudte baser i England, Norge, Italien, Grækenland og Tyrkiet.

På udenrigsministermødet ligeledes i december 1978 udtrykte udenrigsministrene tilfredshed med beslutningen.

NATO Early Airborne Warning-projektet er således først iværksat i slutningen af 1978.

Fra dansk side blev aftalen om gennemførelsen af dette projekt underskrevet i december 1978 af daværende forsvarsminister Poul Søgaard med forbehold af finansudvalgets godkendelse.

Denne godkendelse er givet af finansudvalget i akt 372 16/5 79.

Aftalen af 1978 om gennemførelse af projektet forudsætter ikke alene, at medlemslandene i fællesskab afholder udgifterne til anskaffelse af fly og indretning af baser, men tillige, at landene afgiver personel til bemanning af fly og jordinstallationer.

Personel fra det danske flyvevåben har derfor siden 1979 forrettet tjeneste ved NATOs luftbårne radarvarslingsystem. Det pågældende personel, der i dag omfatter 30 personer, er stationeret på hovedbasen i Geilenkirchen i Vesttyskland og indgår såvel i flybesætninger som i bemanningen af poster på jorden.

NATOs AWACS-fly har ved flere lejligheder benyttet danske flyvestationer i forbindelse med trænings- og øvelsesvirksomhed. Dette sker i overensstemmelse dels med reglerne i kongelig anordning nr. 73 af 27. februar 1976 om fremmede luftfartøjers adgang til dansk luftrum, dels med de særlige regler,