

Til lovforslag nr. L 136. Betænkning afgivet af uddannelsesudvalget den 15. maj 1986

## Betænkning

over

### Forslag til lov om uddannelse af erhvervspiloter

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til undervisningsministeren og forsvarsministeren, som disse har besvaret dels skriftligt, dels i samråd.

Nogle af udvalgets spørgsmål er optrykt som bilag til betænkningen tillige med undervisningsministerens svar herpå.

Udvalget har endvidere modtaget mundtlige og/eller skriftlige henvendelser fra:

Danske Pilotorganisationers Samråd,  
Flyskolen,  
Forsvarets Pilotforening,  
Muk Air og  
SAS.

Der er af undervisningsministeren stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller et *mindretal* (det konservative folkepartis, venstres, centrum-demokraternes og kristeligt folkepartis medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse* med det af undervisningsministeren stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* (socialdemokratiets og det radikale venstres medlemmer af udvalget) mener ikke, at lovforslaget er brugeligt i den udformning, det har fået. Alene dette, at de store flyelskaber har meddelt, at de ikke vil aftage piloter med den foreslåede erhvervspilotuddannelse, gør, at mindretallet ikke kan medvirke ved lovforslagets gennemførelse.

Et  *tredje mindretal* (socialistisk folkepartis medlemmer af udvalget) vil ved 2. behandling af lovforslaget redegøre for sin stilling til dette.

#### Ændringsforslag

Af *undervisningsministeren*, tiltrådt af et *mindretal* (KF, V, CD og KrF):

Til § 10

»1. april« ændres til: »1. juli«.

#### Bemærkninger

Lovens ikrafttrædelsestidspunkt udskydes til den 1. juli 1986.

*Eva Møller (KF) fmd. Karen Højte Jensen (KF) Kirkegaard (KF) Per Stig Møller (KF)*

*Povl Brøndsted (V) Helge Sander (V) Bente Juncker (CD) nfmd. Steffensen (KrF)*

*Jytte Andersen (S) J. K. Hansen (S) Lykketoft (S) Nørgaard-Sørensen (S)*

*Erling Olsen (S) Søgaard (S) Stillingen (SF) Hanne Thanning Jacobsen (SF)*

*Ole Vig Jensen (RV)*

Partierne VS, FP og FD havde ikke medlemmer i udvalget.

### Nogle af udvalgets spørgsmål til undervisningsministeren og dennes svar herpå

#### Spørgsmål 17:

»Udvalget udbeder sig oplysninger om, hvor lang tids træning en pilot vil skulle have, fra han/hun ansættes i f.eks. SAS, til den pågældende selv må flyve de store passagerfly

- a) når pågældende er uddannet som pilot i forsvaret,
- b) når pågældende har gennemgået den foreslåede erhvervspilotuddannelse.«

#### Svar:

##### Ad a)

Piloter fra flyvevåbnet, der ansættes i SAS, gennemgår en intern uddannelse af 4-6 måneders varighed, inden de begynder at flyve med passagerfly.

Denne uddannelse indeholder altid omskoling til flyvning med en af de flytyper, der anvendes af SAS, og omfatter både den af myndighederne krævede omskoling og en supplerende uddannelse rettet mod selskabernes interne forhold.

Skal den pågældende være 2. pilot i DC 9 fly, har SAS' uddannelse en varighed på 4 måneder. Skal den pågældende være 3. pilot i visse andre flytyper, har SAS' uddannelse en varighed på 6 måneder, idet funktionen som 3. pilot på disse flytyper også omfatter visse opgaver som flymaskinist. Der forudsættes i denne forbindelse erhvervelse af et særligt flymaskinist-certifikat.

##### Ad b)

Hvis en pilotaspirant i SAS tænkes rekrutteret fra den foreslåede erhvervspilotuddannelse, må det forventes, at vedkommende skal gennemføre en intern uddannelse svarende til, hvad der gælder for aspiranter fra den svenske civile pilotuddannelse.

Begrundelsen for at henvise til den svenske uddannelse er, at denne timetalsmæssigt, såvel teoretisk som praktisk, svarer til, hvad

der er tænkt indeholdt i den foreslåede danske erhvervspilotuddannelse. Endvidere foreligger der konkrete erfaringer fra SAS' ansættelse af piloter fra den svenske uddannelse.

Disse pilotaspiranter gennemgår indledningsvis en 2 måneders intern uddannelse, indeholdende ca. 60 timers træning i en flysimulator. Denne træning er ikke specifikt rettet mod den flytype, den pågældende senere skal flyve med, men må betragtes som et supplement til den generelle erhvervspilotuddannelse.

Efter gennemførelse af dette 2 måneders forløb fortsætter pilotaspiranten den interne uddannelse på linje med piloter rekrutteret gennem forsvaret, det vil sige yderligere 4-6 måneder.

#### Spørgsmål 18:

»Udvalget anmoder ministeren om at indhente oplysninger fra de store luftfartsselskaber om, i hvilken udstrækning disse vil aftage piloter med den foreslåede erhvervspilotuddannelse.«

#### Svar:

Selskaberne har allerede ved tidligere lejligheder tilkendegivet, at de ikke vil aftage piloter med den foreslåede erhvervspilotuddannelse. I denne sammenhæng skal det trækkes frem, at SAS - i brev af 21. april 1986 til uddannelsesudvalget, hvoraf undervisningsministeriet har fået kopi - har formuleret sig på følgende måde:

»Fastholder man forslaget om, at uddannelsen ved den statsligt styrede civile pilot-skole i sin helhed skal betales af selskaberne, vil SAS ikke få brug for piloter fra skolen, men ad andre veje skaffe det antal piloter, vi behøver.«

Som illustreret i SAS' brev er baggrunden for, at selskabet ikke vil aftage piloter fra

den foreslåede erhvervspilotuddannelse, ikke selve uddannelsen, men betalingen af uddannelsen.

*Spørgsmål 19:*

»Ministerens kommentar udbedes til den under L 136 – bilag 20 omdelte skrivelse fra Muk Air.«

*Svar:*

Brevet fra Muk Air omfatter

- 1) spørgsmål om udgifterne ved pilotuddannelsen, herunder om den påtænkte uddannelse er bedre end den eksisterende,
- 2) et forslag om, at regeringen som alternativ til lovforslaget pålægger luftfartsselskaberne selv at varetage deres pilotuddannelse.

*Ad 1)*

Erhvervspilotuddannelsen – efter forslaget – er mere omfattende end den eksisterende private uddannelse, der omtales af Muk Air.

Erhvervspilotuddannelsen går, både i elevudvælgelse og indholdet, væsentlig længere, end hvad der følger af de formelle certifikatbestemmelser.

Baggrunden herfor er en konkret erfaring for, at kun en meget begrænset del af de nuværende privatuddannede piloter får ansættelse i de store luftfartsselskaber, og det sker altid først efter erhvervelse af omfattende praktisk flyveerfaring i små fly.

Vurderingen i lovbemærkningerne af omkostningerne baserer sig, ligesom Muk Airs opgørelse, på et rundspørge blandt de private flyskoler.

*Ad 2)*

Muligheden for et pålæg til luftfartsselskaberne om selv at varetage pilotuddannelsen har været undersøgt. Det er en forudsætning herfor, at der kan skabes sikkerhed for, at selskaberne vil påtage sig opgaven i nødvendigt omfang, og dette kan man næppe påregne.