

erhvervspilotuddannelsen. Når man har valgt denne finansieringsform, skyldes det, at der her – i modsætning til de øvrige offentligt finansierede uddannelser – er tale om en uddannelse, som skal dække en meget begrænset og veldefineret kreds af aftageres behov for specialuddannet personale. Hertil kommer, at der er tale om en uddannelse, som er meget kostbar pr. uddannet, og at det offentlige under den herskende begrænsning af de offentlige udgifter derfor ikke kan påtage sig at finansiere en så speciel, målrettet og kostbar uddannelse.

Til gengæld sikres luftfartsselskaberne ifølge lovforslagets §§ 3–6 en usædvanlig stor indflydelse på udvælgelsen af eleverne og uddannelsens indhold og struktur.

Man har under forberedelsen af lovforslaget forhandlet med luftfartsselskaberne om, hvordan de årlige udgifter skal fordeles på de enkelte selskaber. Da selskaberne imidlertid er af den opfattelse, at uddannelsen skal betales af staten, har de ikke villet indgå i realitetsforhandling om udgiftsfordelingen. Det foreslås, at de faste udgifter dækkes med bidrag, som fastsættes i forhold til den årlige pilotlønsum, som selskaberne udbetaler, medens de variable udgifter dækkes af bidrag fastsat under hensyn til, hvor mange flere piloter det enkelte selskab har ansat i det foregående år, og hvor mange de har ansat som erstatning for afgang på grund af pensionering og tab af certifikat, jfr. i øvrigt bemærkningerne til § 8.

Følgende selskaber vil indtil videre være omfattet af ordningen:

Air Business A/S
 Bohnstedt-Petersen & Dyrberg A/S
 Cimber Air A/S
 A/S Conair
 Maersk Air I/S
 Muk Air Taxi
 Sterling Airways A/S
 SAS

Det må forventes, at bidraget fra SAS vil dække godt halvdelen af udgifterne, medens resten fordeles på de øvrige selskaber.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Skolen for luftfartsuddannelserne, der er en selvejende institution, skal forestå erhvervspilotuddannelsens tilrettelæggelse og varetage den teoretiske undervisning. Skolen skal endvidere i samarbejde med forsvarrets flyveskole og den eller de

flyveskoler, der måtte blive indgået aftale med i henhold til lovforslagets § 2, stk. 2, tilrettelægge uddannelsesforløbet således, at det afvikles på den mest hensigtsmæssige måde og med mindst mulig spildtid.

Skolen skal derudover udarbejde årlige budgetforslag og føre regnskabet for uddannelsen og indhente de oplysninger fra luftfartsselskaberne, der skal danne grundlag for beregning og opkrævning af de bidrag, der er nævnt i § 8, opkræve forskud og foretage den endelige afregning med selskaberne.

Skolen indkalder ansøgninger til elevoptagelsen.

Skolen yder endvidere sekretariatsbistand til nævnet for erhvervspilotuddannelsen (§ 3), optagelsesudvalget (§ 5) og bedømmelseskommissionen (§ 6).

Ved koncessionerede luftfartsselskaber forstås i dette lovforslag selskaber, som har koncession til at drive charter- eller ruteflyvning (excl. rutetaxiflyvning).

Til § 2

Stk. 1.

Luftfartsselskaberne har bl.a. fremhævet den elementære pilotuddannelse på forsvarrets flyveskole som en væsentlig årsag til, at man foretrækker at rekruttere sine piloter fra flyvevåbnet. Selskaberne har derfor også lagt vægt på, at den elementære del af en erhvervspilotuddannelse kommer til at foregå på forsvarrets flyveskole efter de undervisningsplaner, som militære flyveelever uddannes efter. Forsvaret er villig til at stille kapacitet på skolen til rådighed for en civil uddannelse.

Den elementære del af erhvervspilotuddannelsen foreslås derfor henlagt til forsvarrets flyveskole, der skal varetage denne del af uddannelsen på Skolen for luftfartsuddannelsernes vegne. For så vidt angår denne del af uddannelsen, indhenter undervisningsministeriet en udtalelse fra forsvarsministeriet.

Stk. 2.

Skolen for luftfartsuddannelserne råder i dag ikke over fly og flyvepladsfaciliteter, hvormed den kan varetage den praktiske flyvetræning. Det foreslås derfor, at skolen med hensyn til varetagelse af den øvrige del af den praktiske flyvetræning indgår aftale med en eller flere flyveskoler, der råder over eller er villige til at anskaffe det nødvendige flymateriel m.v. og som har hjemsted på en egnet flyveplads.

Stk. 3.