

[Annette Jüst]

»Hvorfor praktiserer flyvevåbnet ikke samme praksis som i Sverige, hvor piloter, der er overgået til SAS, indkaldes 14 dage årligt til genopfriskning af deres erfaringer på jagerfly?«

#### Begrundelse

Flyvevåbnet betaler uddannelsen for de piloter, der overgår til civil tjeneste. Som kompensation herfor vil det være rimeligt med en årlig genoptræning af de civile piloter af hensyn til at kunne opretholde en tilstrækkelig mobiliseringsstyrke, og således at det måske ikke er nødvendigt for flyvevåbnet at uddanne så mange piloter som nu. Denne ordning fungerer udmærket i bl.a. Sverige.

Svar (11/2 88):

#### Forsvarsministeren (Collet):

Foranlediget af den store afgang af flyvevåbnets kampflypiloter til civil luftfart i efteråret 1985 blev det vurderet, hvilke foranstaltninger der kunne iværksættes for at opretholde flyvevåbnets krigsberedskab.

Der blev i den forbindelse vurderet to muligheder. Den ene var en mønstringsordning, efter hvilken forsvaret med baggrund i lov nr. 232 af 26. maj 1982 om forsvarets personel og Indenrigsministeriets bekendtgørelse nr. 565 af 15. december 1980 om tjeneste som frivillig i forsvaret i stedet for værnepligtstjeneste kan genindkalde piloter til efteruddannelse i indtil 5 år efter afgang fra forsvaret.

Den anden var en rådighedspilotordning, ifølge hvilken piloten på grundlag af en mellem flyselskabet og forsvaret indgået aftale kan tegne kontrakt om rådighedstjeneste i indtil 2 år efter afgang fra forsvaret.

Mønstringsordningen blev ikke anbefalet, idet militærflyvningens karakter og vilkår stiller særlige krav til de fysiske og psykiske egenskaber hos dens udøvere. Derfor har man hidtil udøvet det princip, at den form for flyvning kun bør udføres af frivillige, positive og velmotiverede piloter. Fraviges princippet om frivillighed, bevæger man sig ind på et personel-mæssigt anvendelsesområde, som hverken dansk eller andre vesteuropæiske landes forsvare har høstet erfaringer med.

Det kan oplyses, at en påtænkt svensk ordning om anvendelse af værnepligtige piloter ikke til dato er taget i anvendelse.

Rådighedspilotordningen, der kan sidestilles med den svenske ordning, der er refereret til i spørgsmålet, baserer sig på frivillighed og blev derfor anbefalet iværksat. For at man kunne gennemføre ordningen, blev der indgået aftaler med en række flyselskaber om anvendelse og uddannelse af piloter. Ifølge aftalerne har flyselskaberne forpligtet sig til at medvirke til – ved f.eks. tilrettelæggelse af piloternes tjeneste – at piloterne kan tegne kontrakt med forsvaret om rådighedstjeneste med henblik på at vedligeholde kampflypilotstatus.

Aftalerne giver mulighed for, at tidligere kampflypiloter, der ønsker det, kan gennemføre vedligeholdende træningsflyvning i 14 dage hver anden måned.

Rådighedspilotordningen har været iværksat siden efteråret 1986, men hidtil har ingen afgående piloter ønsket at få ansættelse som rådighedspilot, hvilket formentlig hænger sammen med, at et medlem af Forsvarets Pilotforenings bestyrelse i en artikel i Jyllands-Posten den 26. september 1986 fremsatte en del kritiske bemærkninger til ordningen.

#### Spm. nr. S 487

Til justitsministeren (27/1 88) af:

#### Margrete Auken (SF):

»Er ministeren indstillet på at forbyde alle transittransporter med radioaktivt materiale gennem Danmark i henhold til ADR-konventionens artikel 4, pkt. 1, i overensstemmelse med klare danske tilkendegivelser såvel i vedtagelsen om ikke at anvende atomkraft i energiplanlægningen som ved folketingsdagsordenen fra december 1982, der tilsigtede at få Sverige til at standse atomtransporterne i Øresund?«

#### Begrundelse

Under debatten om atomtransporterne var der uklarhed om, hvorvidt det var muligt for Danmark inden for konventionens rammer at forbyde transit. I henhold til konventionens artikel 4 er der mulighed for helt at forbyde sådanne transittransporter, og det vil være det eneste logiske ud fra dansk politik, at et sådant forbud bliver tilkendegivet.

Svar (15/2 88):

#### Justitsministeren (Ninn-Hansen):