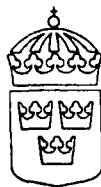


Regeringens skrivelse

1985/86: 156

med redovisning av åtgärder för att
säkerställa behovet av civila och militära
piloter



Skr.
1985/86: 156

Regeringen bereder *riksdagen* tillfälle att ta del av vad som tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 20 mars 1986.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Roine Carlsson

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redovisas de civila flygbolagens rekrytering av piloter från flygvapnet mot bakgrund av regeringens åtgärder i syfte att begränsa omfattningen av rekryteringen.

Vidare behandlas flygbolagens medverkan i den civila pilotutbildningen. Flygbolagen kan komma att behöva bidra mer aktivt till utbildningen av piloter. Det kan dessutom bli nödvändigt att bedriva civil pilotutbildning i andra former än som görs f. n.

Landshövdingen Eric Krönmark har i en utredning visat att det är möjligt att samordna den civila pilotutbildningen för att tillgodose behoven i Danmark, Norge och Sverige. Frågan övervägs f. n. i Danmark och Norge.

Slutligen redogörs för förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter om löne- och anställningsvillkoren för de militära flygförarna m, fl.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 20 mars 1986

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Feldt, Leijon, Hjelm-Wallén, Andersson, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Wickbom, Johansson, Hulterström, Lindqvist

Föredragande: statsrådet R. Carlsson

Skrivelse med redovisning av åtgärder för att säkerställa behovet av civila och militära piloter

1 Inledning

Problemen med militära flygförarens avgångar till civil luftfart har behandlats i 1985 års budgetproposition (prop. 1984/85: 100 bil. 6), regeringens skrivelse 1984/85: 148 om vissa åtgärder för att säkerställa försvarsmaktens behov av flygförare och 1986 års budgetproposition (prop. 1985/86: 100 bil. 6). Där har bl. a. angetts att det av säkerhetspolitiska skäl inte kan godtas att mer än ett begränsat antal flygvapenpiloter rekryteras av de civila flygbolagen under perioden 1985–1987.

2 Hittillsvarande avgångar av flygvapenpiloter

I skrivelsen om vissa åtgärder för att säkerställa försvarsmaktens behov av flygförare har det angetts att flygbolagen endast får rekrytera ett tjugotal flygvapenpiloter sammanlagt under åren 1985 och 1986. Vidare har det i skrivelsen framhållits att den begränsade övergången från flygvapnet till flygbolagen måste genomföras på ett sådant sätt att regeringen har full kontroll över såväl formerna för den som omfattningen av den.

Enligt vad jag har inhämtat har de civila flygbolagen hittills anpassat sin rekrytering av flygvapenpiloter till de ramar som regeringen har angett som önskvärda i skrivelsen. Jag kommer att fortsätta uppföljningen av avgångarna av flygvapenpiloter till bolagen.

Även helikopterförare har under 1985 och 1986 rekryterats från främst armén till civila helikopterbolag. Några begränsningar för denna rekrytering har dock inte funnits.

3 Aktuella åtgärder

Skr. 1985/86: 156

3.1 Nödvändiga åtgärder för att behålla piloterna inom flygvapnet

För att flygvapnets behov av piloter skall kunna tillgodoses är det enligt min mening viktigt att vissa åtgärder vidtas. Tillgången på såväl civila som militära piloter måste öka snabbt. För att de militära piloterna skall förmås att stanna kvar i försvaret bedömer jag att deras anställningsförmåner behöver förbättras. När flygvapnets piloter uppnår åldern 38–43 år och inte längre kan vara krigsplacerade som stridspiloter måste de kunna placeras i andra flygande befattningar. Även andra åtgärder av personalpolitisk karaktär har stor betydelse i sammanhanget.

Jag anser att dessa åtgärder i tillämpliga delar även skall omfatta de militära helikopterpiloterna.

3.2 Flygbolagens medverkan i den civila pilotutbildningen måste öka

Den viktigaste åtgärden är att snabbt öka den totala tillgången på piloter. Detta sker redan nu genom att utbildningen av såväl militära piloter vid krigsflygskolan som civila piloter vid trafikflygarhögskolan (TFHS) har utökats. Den klart begränsande faktorn vid utökningen av utbildningen av civila piloter vid TFHS är bristen på flyglärare. Flygbolagen har hittills inte kunnat ställa upp med instruktörer som hjälp i utbildningen i den takt som planerats. Det har därför gjorts klart för flygbolagen att de får rekrytera högst tio flygvapenpiloter under år 1987. Eftersom flygbolagen och deras piloter har framfört att rekryteringen av civila flyglärare kan komma att underlättas om TFHS drivs av en annan huvudman än chefen för flygvapnet, har min företrädare, statsrådet Thunborg, låtit tillsätta en arbetsgrupp inom regeringskansliet med uppgift att se över organisationen och huvudmannaskapet för TFHS. Gruppen arbetar f. n. med denna fråga.

Jag anser att det är en orimlig ordning att det inom flygvapnet utbildas piloter för en kostnad av ca 10 milj. kr. per pilot och att dessa sedan övergår till flygbolagen, när civila piloter kan utbildas direkt för bolagens behov och till en kostnad som understiger 1 milj. kr. per pilot. Försvaret har gjort stora ansträngningar för att få till stånd en civil pilotutbildning men så länge flygbolagen inte kan ställa upp med flyglärare under former som accepteras av staten, kan utbildningen inte ske i önskvärd omfattning. Om det inte visar sig vara möjligt att åstadkomma erforderlig medverkan från flygbolagen i strävandena att nå en tillfredsställande utbildningsvolym, får jag överväga att föreslå regeringen att flygbolagen mer aktivt måste bidra till utbildningen av piloter.

Jag utesluter inte heller att det kan bli nödvändigt för staten att medverka i den civila pilotutbildningen också i andra former än f. n.

3.3 Samordning av den civila pilotutbildningen i Danmark, Norge och Sverige är möjlig

I Danmark och Norge har motsvarande problem med avgångar av militära piloter uppkommit. Försvarsministrarna i Danmark, Norge och Sverige kom vid överläggningar i Oslo i början av år 1985 överens om att snabbt utreda hur utbildningen m.m. av piloter för den civila luftfartens behov skulle kunna samordnas. Landshövdingen Eric Krönmark förordnades att leda arbetet. Till sin hjälp har han haft en arbetsgrupp bestående av experter från de tre länderna.

Eric Krönmark redovisade sitt förslag för mig i februari 1986. Han föreslår bl. a. att

- om den dansk-norsk-svenska pilotutbildningen skall samordnas bör det ske genom att varje land för sig genomför den grundläggande utbildningen medan den mer avancerade utbildningen om ca 6 månader bedrivs gemensamt i Sverige,
- det gemensamma utbildningsskedet i ett sådant fall bör förläggas till TFHS i Ljungbyhed,
- det gemensamma skedet bör påbörjas den 1 januari 1988 och att utbildningen därefter bör genomföras för 140 elever per år.

Förslaget övervägs f. n. i Danmark och Norge. I Danmark behandlas samtidigt ett lagförslag som sannolikt kommer att innebära att utbildningen av danska elever genomförs helt i Danmark. Lagförslaget hindrar emellertid inte att man från dansk sida väljer en lösning enligt Krönmarks förslag. Jag räknar med att under våren 1986 erhålla ett besked från Danmark och Norge om ställningstagande till förslagen.

3.4 Avtalsförhandlingar om lönevillkoren pågår f. n.

Min företrädare, statsrådet Thunborg, uppdrog i oktober 1985 åt statens arbetsgivarverk att förhandla om löne- och anställningsvillkoren för de militära flygförarna m. fl. Parterna på den statliga arbetsmarknaden träffade i december 1985 en överenskommelse om att behandla frågan skyndsamt. Som jag tidigare nämnt bedömer jag att förmånsfrågorna utgör *en* väsentlig del av en totallösning på problemet med avgångarna av flygförare från försvaret. Förhandlingarna om löne- och andra anställningsvillkor pågår f. n. Jag kan inte bedöma när ett avtal kan komma att vara träffat.

4 Hemställan

Jag hemställer

att regeringen bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad jag har anfört i det föregående om åtgärder för att säkerställa behovet av civila och militära piloter.

5 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar i enlighet med hans hemställan.