

Regeringens skrivelse

1984/85: 148

om vissa åtgärder för att säkerställa försvarsmaktens behov av flygförare;

beslutad den 14 mars 1985.

Regeringen bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

ANDERS THUNBORG

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redovisas de överläggningar som regeringen har fört med de större flygbolagen i Sverige i syfte att under de närmaste åren begränsa deras rekrytering av piloter från flygvapnet till en nivå som är godtagbar från säkerhetspolitiska utgångspunkter.

För att säkerställa flygvapnets krigsorganisation kommer en särskild krigsplaceringspremie att införas för de flygförare ur flygvapnet som stannar kvar i försvarsmakten till minst 38 års ålder.

Slutligen redovisas vissa överväganden som syftar till att på längre sikt lösa frågan om försvarsmaktens och flygbolagens behov av piloter.

FÖRSVARSDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1985-03-14

Närvarande: statsminister Palme, ordförande, och statsråden Lundkvist, Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Thunborg, Wickbom

Föredragande: statsrådet Thunborg

Skrivelse om vissa åtgärder för att säkerställa försvarsmaktens behov av flygförare

1 Inledning

I 1985 års budgetproposition (prop. 1984/85: 100 bil. 6 s. 48 – 49) har jag behandlat de problem som hänger samman med avgången från försvaret av flygförare för stridsflygplan och helikoptrar. Jag vill här något utförligare redogöra för bakgrunden till problemen och för de åtgärder som regeringen hittills har vidtagit för att lösa dem. I detta sammanhang erinrar jag om frågorna 1984/85: 258 och 272 om åtgärder för att säkerställa försvarets behov av flygförare och riksdagsdebatten med anledning härav den 10 december 1984 samt om motionen 1984/85: 983 i samma fråga. Vidare vill jag peka på motionerna 1984/85: 1063, 1266 och 2557, som berör utbildningen av helikopterförare för militär och civil verksamhet.

Kännetecknande för den som innehar en militär tjänst inom försvarsmakten är att vederbörande har utbildats för sin befattning inom försvarsmakten, att utbildningen har bekostats av staten och att lön har utgått under utbildningen. Från samhällets sida är det därför ett rimligt önskemål att tjänstemannen stannar kvar i sin anställning vid försvarsmakten under viss tid, så att samhället får utbyte av de kostnader som har lagts ned på tjänstemannens utbildning. På det hela taget uppfylls detta önskemål, men självfallet finns vissa kategorier som är särskilt eftersökta på den civila arbetsmarknaden och därför i stor utsträckning lämnar anställningen inom försvarsmakten innan utbildningskostnaderna för dem kan anses vara täckta. Hit hör bl. a. flygförarna, som genomgår en särskilt dyrbar utbildning.

Hittills har avgången av flygförare från försvarsmakten inte i avgörande grad påverkat krigsorganisationen eller verksamheten i fred. Under den senaste tiden har emellertid flygbolagens behov av piloter ökat kraftigt, vilket har fört med sig att ett stort antal av flygvapnets förare har sökt anställning hos bolagen. Allt fler helikopterförare inom armén lämnar också sina anställningar och går över till civil verksamhet.

2 Bakgrund

Tyngdpunkten i försvarets flygförband ligger i stridsdivisioner i form av jaktflygdivisioner, attackflygdivisioner och spaningsdivisioner. Dessa förband måste alltid vara beredda till insatser, vilket förutsätter att det finns tillgång på piloter. Det finns f. n. ca 400 piloter som är krigsplacerade vid dessa divisioner. Vid flygvapnet utbildas årligen 25 – 30 piloter. Av fysiska och psykiska skäl omplaceras stridspiloterna f. n. vid 38 – 43 års ålder till annan typ av flygtjänst vid flygvapnets transport-, sambands- eller helikopterförband eller till annan tjänst inom försvaret. Utbildningen av flygvapnets piloter är mycket kvalificerad och kostar ca 10 milj. kr. per pilot fram till den tidpunkt då han är fullt användbar för uppgifter i krigsorganisationen. I värdet ingår inte kapitalkostnader för flygplanen.

De tre stora civila flygbolagen i Sverige, Scandinavian Airlines System (SAS), Linjeflyg AB (LIN) och Swedair AB, har f. n. totalt ca 900 svenska piloter. Sedan länge har flygvapnet varit en viktig rekryteringsbas för dessa flygbolag, framför allt för SAS och LIN. Skälet härtill är främst att flygvapnets piloter är välutbildade, har god flygvana och är allmänt dugliga. Flygbolagen behöver därför bara kosta på dem en kort inskolning för att få tillgång till kvalificerade piloter till en låg kostnad.

Genom att flygvapnets organisation har minskat under lång tid har en relativt stor del av flygvapnets piloter kunnat gå över till flygbolagen utan att flygvapnets förmåga att lösa sina uppgifter har påverkats i avgörande grad. Det överskott av piloter som tidigare har uppstått vid flygvapnets organisationsminskningar har sålunda tagits om hand av flygbolagen. F.n. gäller emellertid att flygvapnet har brist på stridspiloter.

I syfte att minska avgången av piloter från flygvapnet och samtidigt tillgodose främst SAS' behov av svenska piloter beslutade riksdagen år 1980 (prop. 1980/81: 6, TU 2, rskr 36) om riktlinjer för utbildningen av piloter för den civila luftfarten. Riksdagens beslut innebar bl. a. att en trafikflygarhögskola skulle inrättas vid krigsflygskolan i Ljungbyhed. Skolan började sin verksamhet den 1 april 1984. De första 14 eleverna kommer att ha avslutat sin utbildning under senare delen av år 1985. Kostnaderna för utbildningen av dessa elever, för budgetåret 1984/85 beräknade till 18,4 milj. kr., täcks inom utgiftsramen för det militära försvaret.

Under förberedelserna för att inrätta trafikflygarhögskolan förutsåg flygbolagen mycket små rekryteringsbehov. Läget var oförändrat fram till hösten 1984, när SAS, LIN och Swedair under hand anmälde att de för åren 1985 och 1986 behövde rekrytera sammanlagt ca 100 piloter i Sverige. Även för därpå följande år har bolagen angett stora behov. Om hittillsvarande principer för rekrytering av piloter till flygbolagen tillämpades, skulle det innebära att den övervägande delen hämtas från flygvapnet.

Den rekrytering som bolagen har påbörjat hösten 1984 och som kan förutses för de närmaste åren har en sådan omfattning att den allvarligt hotar flygförbandens verksamhet. Om flygbolagens rekrytering sker i samma omfattning som hittills från flygvapnet finns det t. o. m. en avsevärd risk att såväl incidentberedskapen som möjligheten till insatser vid överraskande angrepp skulle minska i sådan grad att omvärldens förtroende för vår militära förmåga att i krig bevara neutraliteten allvarligt skulle rubbas. Dessutom skulle det bli mycket svårt att utbilda de piloter som behövs för det framtida flygvapnet p.g.a. brist på flyglärare. Det är således ett starkt nationellt intresse att åtgärder vidtas för att flygvapnet skall kunna behålla ett tillräckligt antal piloter. Samtidigt är det givetvis viktigt att flygbolagen inte hämmas i sin utveckling. Under några år är det därför nödvändigt att göra en avvägning mellan dessa två intressen inom ramen för den nuvarande tillgången på piloter. I ett längre perspektiv är det därutöver nödvändigt att genom aktiva utbildningsinsatser i väsentlig grad öka den totala tillgången på piloter.

3 Hittills genomförda åtgärder

Som jag nyss angav har regeringen efter beslut av riksdagen inrättat en särskild trafikflygarhögskola för utbildning av civila piloter. Den första kursen vid skolan kom att omfatta endast 14 elever, vilket främst berodde på det mycket ringa rekryteringsbehov som flygbolagen anmälde. För att öka tillgången på piloter för flygbolagen och samtidigt minska avgången från flygvapnet har regeringen i årets budgetproposition beräknat medel för en utökning av antalet elever vid trafikflygarhögskolan (prop. 1984/85: 100 bil. 6 s. 117). Denna åtgärd kommer dock inte att ge effekt förrän om ett par år.

Regeringen har dessutom som ett led i strävandena att säkerställa tillgången på piloter i flygvapnet i december 1984 beslutat om vissa ändringar i tjänstgöringsförhållandena för de piloter som efter avgång övergår till flygvapnets reserv. Beslutet innebär att dessa piloter under de första åren efter avgången kan tjänstgöra i flygvapnet på ett mer koncentrerat sätt än tidigare samtidigt som de tjänstgör i flygbolagen (s. k. delat bruk). Detta ger bättre möjligheter att utnyttja dem i flygvapnets krigsorganisation.

Överbefälhavaren har i mars 1984 tillkallat en utredning om tjänstgöringsförhållanden och lönebestämmelser för all flygtjänstgörande personal inom försvarsmakten (flygförmånsutredningen). Arbetet bedrivs på stor bredd och har hög prioritet. Utredningen beräknas vara klar sommaren 1985.

Under hösten 1984 och vintern 1985 har avlöningsförmånerna förbättrats för omkring hälften av flygförarna och helikopterförarna till en total kostnad av 7,5 milj. kr. per år. Statens arbetsgivarverk och berörda personalorganisationer har kommit överens om att fortsätta behandlingen av lönefrågorna för flygförare m.fl. inför 1986 års avtalsrörelse.

Jag är medveten om att andra orsaker än skillnaderna i anställningsförmåner är av stor betydelse när det gäller att få försvarets piloter att stanna kvar i sin anställning. Det gäller t. ex. möjligheterna att efter 40-årsåldern få fortsätta i flygförartjänst. I denna fråga kommer chefen för flygvapnet att redan under våren 1985 redovisa planer för flygförarnas tjänstgöring. Vissa andra av de frågor som har betydelse när det gäller att få flygvapnets piloter att stanna kvar kan lösas i förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter. Jag räknar med att det underlag som tas fram genom överbefälhavarens försorg till sommaren 1985 skall ge en bra grund för sådana åtgärder. Det är emellertid inte möjligt att vänta så länge med att vidta åtgärder. Jag har därför, som jag redan har anmält i 1985 års budgetproposition, tagit initiativ till överläggningar med flygbolagen, berörda myndigheter och personalen i syfte att finna lösningar på de akuta problemen. Dessutom har överläggningar skett för att finna lösningar på den långsiktiga försörjningen av piloter både för den militära och den civila flygverksamheten. Överläggningarna har letts av företrädare för försvars- och kommunikationsdepartementen. Jag har även haft överläggningar i denna fråga med de norska och danska försvarsministrarna.

Under överläggningarna har det gjorts klart för företrädarna för SAS, LIN och Swedair att det stora behov av piloter som bolagen har angett för de närmaste åren inte kan tillgodose från det svenska flygvapnet i större omfattning än som kan godtas från säkerhetspolitiska utgångspunkter. Vad som kan godtas har preciserats till sammanlagt ett tjugotal piloter under åren 1985 och 1986 under förutsättning att piloterna tar anställning som reservofficerare och därigenom kan tjänstgöra i s.k. delat bruk mellan flygvapnet och flygbolagen under några år efter övergången. Vidare har framhållits att den begränsade övergång från flygvapnet som sålunda kan godtas, måste genomföras på ett sådant sätt att regeringen har full kontroll över såväl formerna som omfattningen av den.

Flygbolagen måste således tillgodose sitt pilotbehov på ett sådant sätt att flygvapnet inte i något avgörande hänseende hindras att fullgöra sina uppgifter. De måste därför finna andra former för att tillgodose sitt behov av piloter än att rekrytera huvudsakligen från flygvapnet. De kan givetvis också behöva anpassa sina uppgifter till tillgången på piloter. Jag utgår från

att flygbolagen rättar sig efter de begränsningar i rekryteringen av piloter från flygvapnet som jag från försvarspolitiska utgångspunkter anser måste gälla. Det jag här har anfört gäller naturligtvis alla de civila flygbolagen, d.v.s. inte bara SAS, LIN och Swedair.

Om flygbolagen i sitt rekryteringsarbete inte skulle rätta sig efter dessa begränsningar måste tvingande åtgärder vidtas. Vad jag främst har i åtanke är t. ex. åtgärder av trafikpolitiskt slag som gör de berörda flygbolagens pilotbehov mindre.

På lång sikt måste försörjningen av piloter såväl för den militära som för den civila flygverksamheten säkerställas. I 1985 års budgetproposition anmäls att medel har beräknats för en utökning av antalet elever vid trafikflygarhögskolan. Utökningen av elevantalet kan emellertid, främst på grund av den begränsade tillgången på kvalificerade flyglärare, inte ske i sådan omfattning att den svarar mot de behov som flygbolagen numera räknar med. Ytterligare åtgärder behöver således snarast vidtas för att säkra det långsiktiga behovet av piloter för den civila luftfarten. Flygbolagen har också förklarat sig beredda att ta ett större ansvar än hittills för den civila pilotutbildningen. Överläggningarna fortsätter i denna fråga.

4 Framtida åtgärder

Det svenska försvaret spelar en viktig roll i vår säkerhets- och neutralitetspolitik. Flygvapnet är en väsentlig del av vårt försvar. Flygvapnets förband skall i samverkan med andra förband kunna bekämpa en angripares transporter genom luften, över havet och över landgränsen. Flygförbanden skall samlat kunna möta en angripares flygbekämpning. Förbanden måste därför ha hög beredskap och snabbt kunna sättas in inom olika områden. De måste vidare i fred kunna medverka i övervakningen av vårt territorium och ingripa vid kränkningar. Flygvapnets stridsdivisioner har stor överensstämmelse mellan freds- och krigsorganisationen. De flygförare som ingår i krigsorganisationen måste ha aktuella kunskaper och underhålla sin yrkesskicklighet ständigt. Kompetensen ökar kontinuerligt hos denna personal under de ca tjugo år som de kan utnyttjas i sin krigsbefattning.

För att stridspiloterna skall stanna kvar i flygvapnets krigsorganisation under denna tid avser jag att föreslå regeringen att införa en särskild s.k. krigsplaceringspremie för dem som den 1 mars 1985 var anställda som flygförare eller var under utbildning till flygförare. Premien avses omfatta högst 15 basbelopp (varje basbelopp är f.n. 21 800 kr.). För att bli berättigad till premien måste flygföraren vid 38 års ålder vara kvar som yrkesofficer samt vara krigsplacerad som stridspilot eller eljest vara skyldig att flyga krigsflygplan. Jag avser att i särskild ordning lämna förslag till regeringen om de närmare villkoren för rätten till premie och utbetalningen av premien.

Totalkostnaden per år i ett utbyggt system uppskattar jag till ca 8 milj. kr. Jag räknar emellertid med att övergången till systemet sker successivt varför kostnaderna de närmaste åren blir lägre än 8 milj. kr.

De begränsningar av flygbolagens rekrytering från flygvapnet som jag har redogjort för tidigare måste betraktas som en akut åtgärd för de närmaste åren. Långsiktigt bör det vara möjligt att åstadkomma ett system där flygbolagens rekrytering i huvudsak sker genom en särskild civil pilotutbildning, men där givetvis även en begränsad rekrytering kan ske från flygvapnet.

I detta sammanhang vill jag också påminna om de problem som har uppstått när det gäller helikopterförare för militärt och civilt bruk. Som jag har nämnt tidigare har denna fråga tagits upp i tre motioner. Liksom stridspiloterna får de militära helikopterförarna en dyrbar utbildning och är mycket eftersökta på den civila marknaden. De negativa effekterna för krigsorganisationen liksom för fredsverksamheten vid stor avgång kan i många fall bli av liknande art för helikopterförbanden som för flygvapnets stridsdivisioner. Behovet av snara åtgärder synes vara stort även här. Frågan övervägs f. n. i regeringskansliet och behandlas även av överbefälhavarens flygförmånsutredning.

Av de överväganden och åtgärder som jag har redogjort för här framgår att frågan om tillgången på piloter för försvaret inte kan ses isolerat från den civila luftfartens behov. Såväl de akuta som de långsiktiga frågorna kräver fortsatta omfattande insatser.

I detta ärende har jag samrått med chefen för kommunikationsdepartementet.

5 Hemställan

Jag hemställer

att regeringen bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad jag har anfört i det föregående om vissa åtgärder för att säkerställa försvarsmaktens behov av flygförare.

6 Beslut

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

