

Luftfartsuddannelserne

- en analyse af fremtidens udfordringer



Luftfartsuddannelserne

– en undersøgelse af udfordringerne

Luftfartsuddannelserne – en undersøgelse af udfordringerne

Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Udarbejdet af: Transportministeriet
Internationalt kontor

Projektleder: Frederik Fisker

ISBN: 978-87-91013-41-6

Forsideill.: Design Factory

Tryk: Glumsø Bogtrykkeri A/S

Oplag: 250

Denne tryksag er produceret på ISO 14001 Miljøcertificeret trykkeri.
Papiret er godkendt til Svanemærkning, og tryksagen er produceret efter
kriterier 3.2 for Svanemærkning

Forord

Luftfarten er en vigtig del af løsningen af det danske samfunds udfordringer i den globale økonomi. Et stort antal internationale flyforbindelser til og fra de danske lufthavne samt en indenrigstrafik, der sikrer regional tilgængelighed, er et gode, som det er vigtigt at fastholde og udbygge, såfremt Danmark skal bevare sin position, som en af verdens stærkeste økonomier.

Samtidig skal luftfart yde sit bidrag til, at transportsektoren bliver mere energieffektiv og miljøvenlig. Forventningerne er store.

Siden 2002 har den globale luftfart oplevet betydelige vækstrater. Det gælder også dansk luftfart. I dag er det ikke unormalt at rejse flere gange om året og for mange mennesker er flytrafik ikke længere en luksus, men en nødvendighed.

Den globale økonomiske recession varsler imidlertid en hård tid for luftfartsbranchen - også for dansk luftfart. Det er derfor afgørende, at dansk luftfart er godt rustet og har de bedste rammevilkår.

Et væsentligt rammevilkår for luftfarten er gode uddannelser. Uddannelser, som reflekterer de krav, som erhvervet efterspørger og ruster Danmark til at imødegå de udfordringer, som luftfarten står over – både for mobiliteten og for miljøet.

Dygtige og veluddannede medarbejdere er en afgørende forudsætning for at kunne opnå målene.

Det er mit håb, at denne rapport vil bidrage til luftfartsuddannelserne og jeg ser frem til at drøfte resultaterne.



Foto: Helle Moos

Lars Barfoed

4. | Luftfartsuddannelserne

Indhold

1. Indledning	7
2. Undersøgelsens hovedkonklusioner	13
2.1. Erhvervspilotuddannelsen	16
2.2. Flymekanikeruddannelsen	22
2.3. Kabinebesætningsuddannelsen	26
2.4. Flyvelederuddannelsen	27
2.5. Lufthavnsoperatør og trafikassistenter	28
2.6. Securitymedarbejdere	30
2.7. Andre uddannelsespolitiske udfordringer	30
Appendix I: Kortlægning af de erhvervsrelaterede luftfartsuddannelser	31
1.1. Pilotuddannelsen, erhvervspilot	34
1.2. Flyvelederuddannelsen	38
1.3. Flyveinformationsuddannelser	41
1.4. Flyveklarereruddannelse	43
1.5. Flymekaniker	45
1.6. Kabinebesætningsuddannelse	47
1.7. Lufthavnsuddannelsen	48
1.8. Securitymedarbejdere	51
Appendix II: Interessenter	53

1. Indledning



I en globaliseret verden spiller transport en central rolle for både borgere og erhvervsliv. Mobilitet er afgørende for samfundets vækst og velfærd, og en transportform, der får stadig større betydning, er luftfarten.

Danmark er privilegeret, hvad angår internationale og nationale flyforbindelser. Det er unikt, at et land med godt 5 mio. indbyggere har adgang til ca. 130 direkte flyforbindelser.

Der er et stort konkurrencepres i luftfartserhvervet. Billetpriiserne er faldet markant i de senere år og øget fokus på luftfartssektorens miljøpåvirkning og økonomisk nedgang tvinger luftfartsselskaber og lufthavne til at tænke nyt.

Hvis dansk luftfart skal klare udfordringen fra den stadigt stigende internationale konkurrence, kræver det, at de ansatte har de bedst mulige kvalifikationer.

I regeringens luftfartspolitiske strategi "Dansk Luftfart 2015" er opstillet en vision for dansk luftfart i 2015:

Dansk luftfart skal have international rækkevidde. Der er mange direkte flyforbindelser, der giver borgere og virksomheder i Danmark gode muligheder for at deltage i globaliseringen. Samtidig har Danmark et internationalt konkurrencedygtigt luftfartserhverv på et fortsat højt sikkerhedsniveau.

Det er en ambitiøs vision, som kræver, at Danmark tager hånd om de mange udfordringer, som luftfarten står overfor. Samtidig skal luftfarten bidrage til at transportsektoren bliver mere miljøvenlig og energieffektiv. Transportministeriet har derfor i strategien fremlagt en række strategiske indsatsområder, som skal udvikle luftfarten i Danmark.

8. | Luftfartsuddannelserne

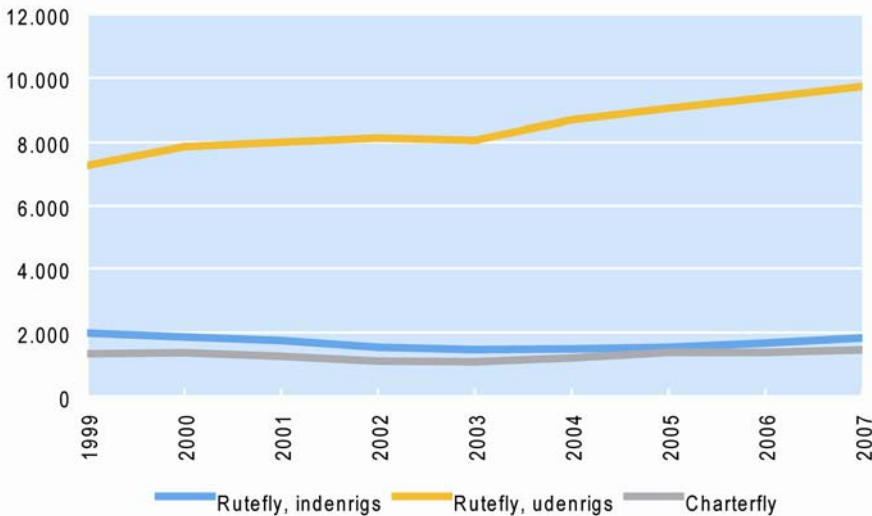
Et strategisk indsatsområde er, at Danmark har de bedst mulige luftfartsuddannelser.

Transportministeriet har på den baggrund taget initiativ til en undersøgelse af, hvordan rammevilkårene for luftfartserhvervet og for luftfartsuddannelserne kan styrkes med henblik på at luftfartsuddannelserne bedst muligt fremtidssikres.

Analysen omfatter dels en kortlægning af de eksisterende civile erhvervsrettede luftfartsuddannelser, dels en undersøgelse af de udfordringer som luftfartsuddannelserne står overfor.

Danmark har gennem de sidste 10 år oplevet betydelig vækst i luftfartsbranchen. På trods af nedgang efter 11. september 2001 er antallet af passagerer i danske lufthavne er steget med ca. 20 %. Samtidig er antallet af beskæftigede inden for lufttransportsektoren steget fra ca. 10.500 til ca. 12.500 ansatte.

Figur 1 | Passagerer i danske lufthavne 1999-2007 (tusinde passagerer)



Kilde: Danmarks Statistik

20 års liberaliseringer af luftfarten i Europa har betydet, at luftfarten er gået fra at være et statsligt domineret marked til at være et frit og stærkt konkurrencepræget marked, hvor priser og udbud er altafgørende for overlevelse. Det gælder både for udenrigs- og indenrigstrafikken.

Passagertilvæksten er primært sket i udenrigstrafikken, men også indenrigstrafikken er de senere år steget.

Luftfartssektoren er blevet mere effektiv. Langt flere passagerer transporteres i dag på det samme fly. En bedre udnyttelse af kapaciteten på flyene er en vigtig årsag. Hvor det tidligere kunne betale sig at flyve med tomme sæder på grund af de høje billetpriser, er konkurrencen i dag så hård, at luftfartsselskaberne er nødt til ofte at vurdere, om belægningsgraden er tilstrækkelig til at opretholde en rute.

Konkurrencen tvinger samtidig luftfartsselskaberne til at tænke omkostningsbevidst og det ses på det nationale energiforbrug. Luftfartens andel af det samlede energiforbrug er faldet markant de sidste 10 år.

Faldet i energiforbruget kan dog ikke alene tilskrives en øget belægningsgrad. Storebæltsbroens åbning og nye mere energieffektive fly bidrager ligeledes til statistikken. Luftfartens andel udgør i dag under 1 % af transportens samlede energiforbrug.

Figur 2 | Luftfartens energiforbrug i Danmark 1999-2007 (PJ)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Udvikling i luftfartens energiforbrug – Indenrigstrafik	2,2	1,9	1,8	1,4	1,4	1,2	1,2	1,2	1,5
Pct. af det samlede energiforbrug	1,34	1,15	1,10	0,85	0,83	0,70	0,69	0,68	0,81

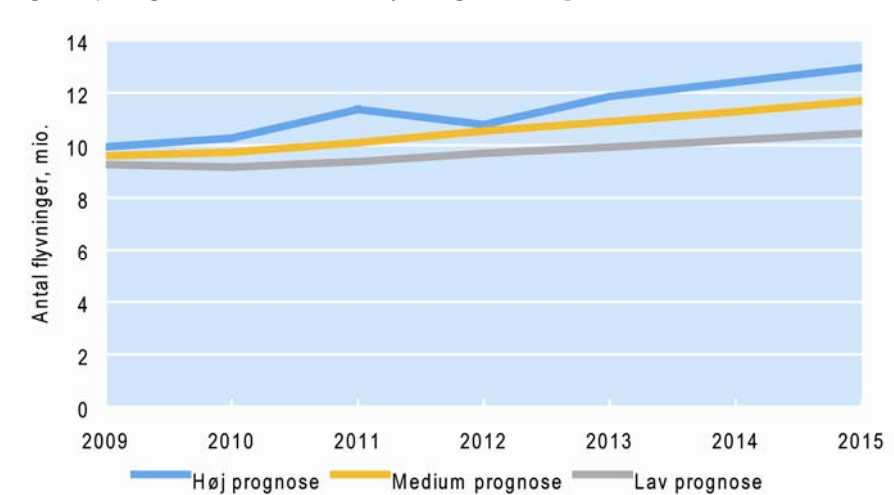
Kilde: Danmarks Statistik

Dansk luftfart står imidlertid over for betydelige udfordringer de kommende år. Global økonomisk recession og hård konkurrence på det europæiske marked har sat en række etablerede selskaber under pres. Sterlings konkurs i oktober 2008 er et eksempel herpå.

På europæisk plan ser væksten i 2009 ud til at blive negativ, og der må fortsat forventes en vis konsolidering af markedet.

Væksten forventes dog allerede i 2010 at blive positiv igen, selvom de seneste prognoser er behæftet med en høj grad af usikkerhed.

Figur 3 | Prognose for antallet af flyvninger i Europa 2009 – 2015 (mio.)



Kilde: Eurocontrol forecast februar 2009

Fremskrivninger viser en gennemsnitlig vækst på 3-4 % om året fra 2011 og frem til 2015¹. Væksten forventes at være stærkest i Østeuropa, hvor økonomierne vokser mest.

Behovet for luftfartspersonel forventes at stige tilsvarende. Det er derfor en vigtig opgave at sikre, at mangel på kvalificeret personale ikke bliver en hæmsko, når væksten igen tiltager. Det gælder i såvel dansk som international luftfart.

Væksten i luftfartsbranchen betyder ikke kun en stigende efterspørgsel efter piloter, men også efter alle personelgrupper i luftfartsbranchen, i luften såvel som på jorden. Det drejer sig blandt andet om flyveledere, flyveinformationsoperatører, flymekanikere, kabinepersonale, lufthavnsoperatører og securitymedarbejdere.

De danske luftfartsvirksomheder er konstant udsat for et krav om innovation for at kunne klare sig i den internationale konkurrence.

Det gælder ikke mindst på miljøområdet, hvor erhvervet de kommende år må forventes at skulle bidrage med væsentlige CO₂ reduktioner. Samtidig må det forventes, at en aktiv miljøstrategi bliver en konkurrenceparameter i branchen.

¹ Der er dog betydelig usikkerhed om tallene: Eurocontrol fastlægger intervallet til 0,5 % - 3,7 %. Eurocontrol: Medium term forecast 2009

Det kræver nytænkning, investeringer og ikke mindst kompetente medarbejdere, hvis erhvervet fortsat skal vokse, uden at det påvirker miljøet.

Innovation indenfor transportsektoren kræver – ligesom i andre sektorer - mere og bedre uddannelse. Det er derfor vigtigt, at luftfartsuddannelserne er fremtids-sikrede og at man kan rekruttere og uddanne kvalificerede medarbejdere til erhvervet.

I Danmark udbydes luftfartsuddannelserne af forskellige aktører inden for luftfarten, herunder private flyveskoler, Forsvaret, luftfartsselskaber, lufthavne, flyvesikringstjenesten Naviair samt de tekniske skoler.

Den forskellige organisering af luftfartsuddannelserne betyder, at uddannelserne ikke har ens vilkår. De enkelte uddannelser står således ikke nødvendigvis overfor de samme udfordringer.

Transportministeriet har gennemført interviews med række af interessenter på området. Hovedkriteriet for udvælgelse af interessenter har været at sikre et så bredt udsnit af erhvervets interesser og personelgrupper som muligt.

I det følgende præsenteres de centrale udfordringer, som luftfartsuddannelserne står overfor, mens en detaljeret gennemgang af selve uddannelsernes indhold, myndighedskrav, uddannelsesforløb mv. følger i appendix I.

En liste over interviews og høringsparter fremgår af appendix II.

2. Undersøgelsens hovedkonklusioner

Uddannelse har stor betydning for Danmarks fremtidige vækst og velfærd. Det gælder ikke mindst på luftfartsområdet.

Danmark har nogle af verdens bedste luftfartsuddannelser, og for regeringen er det en klar målsætning, at denne position fastholdes og udvikles.

Stadig flere jobs i luftfartssektoren forudsætter et højt niveau af viden og kompetence. Stigende krav til luftfarten hvad angår miljø, effektivitet og sikkerhed underbygger denne udvikling. Derfor er det regeringens klare mål, at efteruddannelse og livslang læring skal bidrage til at sikre dansk luftfarts konkurrencedygtighed.

Det er samtidig afgørende, at fremtidens uddannelser matcher markedets behov. For hvis det danske velfærdssamfund fortsat skal stå stærkt i en globaliseret verden, skal der ikke alene udklækkes flere piloter, flymekanikere, lufthavnsmedarbejdere osv. De skal også være rustede til tænderne til at møde fremtidens opgaver.

Det forudsætter tæt dialog og samarbejde mellem uddannelserne og erhvervsliv. Skoler, elever, virksomheder, faglige organisationer og ministerier bør indgå i et partnerskab om at sikre gode uddannelser til fremtidens arbejdsmarked.

Et tæt samarbejde mellem uddannelserne og erhvervslivet er også vejen til bedre ressourceanvendelse og dermed forbedret konkurrenceevne. Det er derfor vigtigt, at uddannelserne sikrer, at elever får færdigheder i de nyeste teknologier, så der skabes et grundlag for, at virksomhederne kan udvikle sig og konkurrere på viden.

Luftfarten er international i sin karakter og uddannelseskraav harmoniseres i stigende grad internationalt. Uddannelsen til pilot, flyveleder, flyveinformationsoperatør, flyklarerer, kabinepersonale og flymekaniker er på nuværende tidspunkt allerede omfattet af en række internationale standardiserede krav.

Det betyder, at luftfartsbranchens rekrutteringsmuligheder på den ene side udvides, men på den anden side også, at danske skoler i stigende grad ligger i direkte konkurrence med udenlandske skoler.

Internationaliseringen udfordrer dermed de danske luftfartsuddannelser gennem øget konkurrence om eleverne og heraf øget fokus på effektivitet og kvalitet.

14. | Luftfartsuddannelserne

I Danmark er regeringen på forkant med denne udvikling og har taget initiativ til at samle kræfterne i Skandinavien om en fælles flyvelederuddannelse. Målet er at sikre øget innovation gennem samarbejde og ikke mindst en effektiv ressourceanvendelse gennem samarbejde.

En strategi for internationalisering af uddannelserne skal tage højde for formål og niveau i den enkelte uddannelse, og kvaliteten er et vigtigt kriterium. Det bør for eksempel ikke være et mål i sig selv at lægge skoler sammen på tværs af grænserne, hvis kvaliteten kompromitteres.

Regeringen lægger derfor vægt på at fremme det internationale samarbejde om kvalitetssikring med særlig opmærksomhed på at fremme fælles kriterier og principper for kvalitet i uddannelserne.

Kvalitet i undervisningen har betydning for, om eleverne besidder den effektivitet og fleksibilitet, som arbejdsmarkedet i stigende grad efterspørger.

Et højt fagligt niveau er imidlertid ikke det eneste vigtige element. Det er mindst lige så vigtigt, at erhvervet tilbyder de uddannelsesforløb, som sikrer, at eleverne får en praktisk indføring i deres fag.

Erhvervets mulighed for at tilbyde uddannelsesforløb afhænger af deres resultater og i den aktuelle økonomiske situation er hele branchen under pres.

Luftfartsuddannelserne aktuelle styrker, svagheder, muligheder og trusler er søgt sammenfattet i figur 2.

På styrkesiden peger branchen særligt på det høje uddannelsesniveau, fleksibilitet og godt internationalt omdømme. Det betyder, at elever efter endt uddannelse står med et godt eksamensbevis og dermed kan bidrage med høje faglige kompetencer til en virksomhed.

Et stærkt hjemmemarked er imidlertid et væsentligt kriterium for uddannelserne. Flere internationale jobmuligheder ændrer ikke på, at tæt dialog mellem erhvervet og uddannelserne er en forudsætning for, at det høje faglige niveau opretholdes.

Et fragmenteret uddannelsesbillede påpeges som en svaghed. Det danske luftfartsuddannelsessystem er decentraliseret og bygger i høj grad på en grundlæggende tillid til, at man lokalt og på den enkelte skole udnytter de givne rammer og muligheder for at skabe den bedste kvalitet for elever og studerende.

De forskellige uddannelsers forskellige organisering bevirker, at koordination traditionelt ikke har været udbredt mellem de forskellige myndigheder, som fører tilsyn med uddannelserne. Det er derfor regeringens målsætning at udbrede samarbejde og koordination, så de enkelte skoler fortsat kan disponere bedst muligt gennem stabile og homogene rammevilkår.

Figur 4 | Luftfartsuddannelserne: Styrker, svagheder, muligheder, trusler

Styrker	Svagheder
<ul style="list-style-type: none"> • Højt uddannelsesniveau • Fælles EU-regulering indenfor visse uddannelser → gensidig anerkendelse af certificering • Stabilitet i rammevilkårene • Godt omdømme • Fleksibilitet 	<ul style="list-style-type: none"> • Især pilotuddannelsen er en stor investering og egenbetalt • Konjunkturfølsomt erhverv problematiserer langtidspanlægning • Fragmenteret uddannelsesbillede • Vanskeligheder ved fastholdelse • Rekruttering
Muligheder	Trusler
<ul style="list-style-type: none"> • Tiltrækning af flere udenlandske luftfartsselskaber • Vækst i dansk luftfart • Profilering af dansk luftfart • Et stærkt samarbejde mellem myndigheder og branchen 	<ul style="list-style-type: none"> • Manglende bredde i rekrutteringen • Stigning i gebyrer og afgifter • Øget internationalisering → øget konkurrence om personale • Opfattelsen af luftfarten som et særligt attraktivt erhverv udfordres

Kilde: Branchen

Den fremtidige rekruttering til branchen nævnes af flere interessenter som en svaghed. Branchen står ikke i akutte vanskeligheder på grund af den aktuelle situation, men fremskrivninger viser, at der inden for en årrække vil være mangel på flere personelgrupper.

Rekrutteringsproblemerne skyldes mange faktorer. Først og fremmest har luftfarten i dag ikke længere samme tiltrækningskraft i forhold til unge som tidligere. Der er i stigende grad mange andre internationale karrieremuligheder, hvilket betyder, at luftfartserhvervet ikke længere alene kan tiltrække arbejdskraft på den baggrund.

Samtidig medfører en øget internationalisering af erhvervet, at mobiliteten er meget høj. Luftfartsbranchen kan således ikke regne med, at nyuddannede automatisk søger job i Danmark.

Følsomhed over for økonomiske konjunkturer påvirker ligeledes rekrutteringsgrundlaget. Erhvervet er fortsat meget afhængigt af feriemarkedet og forretningsrejsende, som påvirkes stærkt af den aktuelle økonomiske situation. Usikkerheden kan betyde, at nogle unge fravælger branchen.

En stigning i gebyrer og afgifter på luftfartsområdet påpeges som en trussel af branchen. Regeringen følger løbende udviklingen på området og har en målsætning om at begrænse gebyrer og afgifter mest muligt.

Luftfartserhvervet er et brugerfinansieret erhverv og det er regeringen opfattelse, at det bør det fortsætte med at være. Derfor valgte regeringen og Dansk Folkeparti også tage konsekvensen og afskaffe passagerafgiften pr. 1. januar 2007. Det betød en udgiftslettelse på 500 mio. kr. for luftfartsselskaberne årligt og dermed også for passagererne og heraf forøget aktivitet.

Foruden ovennævnte tværgående styrker, svagheder, muligheder og trusler, tegner der sig en række mere specifikke udfordringer inden for de enkelte faggrupper. Nedenfor beskrives de vigtigste udfordringer, som Transportministeriet har identificeret i forhold til de enkelte luftfartsuddannelser.

2.1. Erhvervspilotuddannelsen



I Danmark er der 10 godkendte flyveskoler. Af de 10 skoler, er det alene 6 af skolerne, der udbyder den integrerede erhvervspilotuddannelse. Der er mulighed for at tage en uddannelse til erhvervspilot i Roskilde, Billund, Vojens, Sindal, Karup, Stauning, Odense og Sønderborg.

På nuværende tidspunkt uddannes ca. 100 trafikpiloter om året i Danmark, hvilket ifølge selskaber og pi-

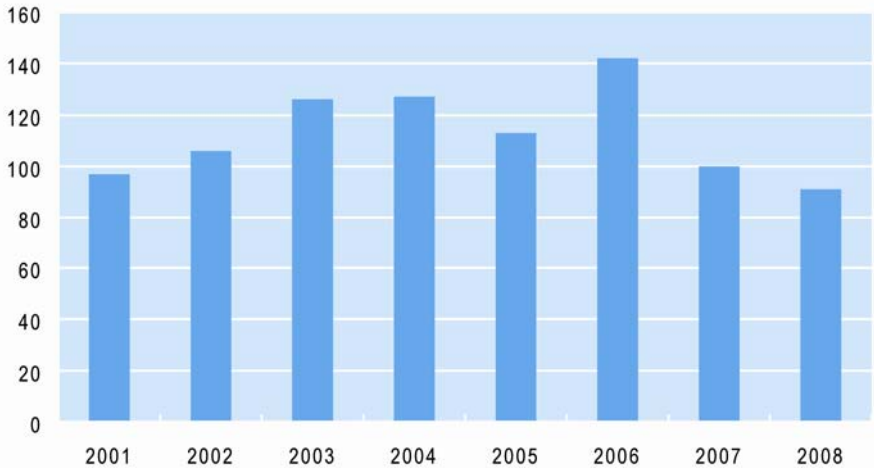
lotuddannelserne dækker den aktuelle efterspørgsel.

Rekrutteringen af piloter har gennem en årrække været rimelig og flere luftfartselskaber forventede i 2008 at skulle ansætte nye piloter de kommende år. Den aktuelle økonomiske situation har imidlertid rejst tvivl om den fremtidige efterspørgsel og dermed ført til tilbageholdenhed i branchen.

Antallet af udstedte pilotcertifikater har gennem en årrække ligget stabilt omkring de 100 uddannede pr. år, jf. figur 5. Men de fælles internationale krav til

uddannelsen betyder, at de danske pilotskoler i stigende grad er i direkte konkurrence med de udenlandske skoler.

Figur 5 | Antal certifikatuddannelser – erhvervspilot



Kilde: Danmarks Statistik

I Danmark er der ikke mulighed for at konkurrere prismæssigt med de billige skoler i udlandet. Det skyldes mange faktorer, herunder at visse lande har lavere krav til deres uddannelser, og at det for eksempel er lettere at tage et pilotcertifikat i områder, hvor vejrforholdene er anderledes end i Danmark.

At uddannelsen er internationalt anerkendt, betyder således ikke, at skolernes uddannelsesprogrammer er ens. De internationale regler består af en række minimumsregler, og overlader derfor betydelige dele af uddannelsens indhold til skolerne selv at administrere.

Høje danske krav til uddannelsen er imidlertid også en styrke, idet kvaliteten i uddannelsen fastholdes på et så højt niveau, at danske pilotskoler kan konkurrere med de bedste skoler i udlandet.

Luftfartsselskaberne lægger vægt på, at kvaliteten af de piloter, som uddannes i dag, er høj. Der er hos visse luftfartsselskaber imidlertid en opfattelse af, at de nye piloter i stigende grad skal gennem en større oplæringsperiode, før de kan fungere effektivt i selskabet.

Hvis Danmark fortsat skal kunne måle sig med de bedste skoler internationalt er det afgørende, at kvaliteten løbende udvikles.

Boks 1 | Erhvervspilotuddannelsen

Pilotuddannelsen er organiseret som et privat uddannelsesforløb med ret til SU.

Certifikater udstedes i overensstemmelse med europæiske og internationale regler.

Uddannelsen har en varighed på 2 år eller mere og kan afvikles som en modulbaseret eller integreret uddannelse. I den modulbaserede uddannelse gives der trinvisse rettigheder til aspiranten. Man starter med at få rettigheder til at virke som privatpilot i godt vejr. Herefter bygges der på. I det integrerede forløb stiles der direkte mod et erhvervscertifikat. Dette forløb er meget intensivt.

Uddannelsen til erhvervspilot i Danmark er finansieret af aspiranterne selv.

Statens Luftfartsvæsen har ansvaret for certificeringen af piloter inden for dansk civil luftfart. Det er samtidig Statens Luftfartsvæsen, der godkender en uddannelsesvirksomhed og fører tilsyn med de enkelte skoler.

Det forudsætter, at Statens Luftfartsvæsen fastholder et højt niveau i deres bedømmelser af de fremtidige piloter, men det kræver samtidig, at pilotskolerne gennem hele skoleforløbet sikrer en høj faglig standard i undervisningen og fokuserer på hver enkelt elev og løbende vurderer, om eleven besidder de faglige kompetencer, som er nødvendige.

En attraktiv pilot uddannelse afhænger, ifølge pilotskolerne, ligeledes af de økonomiske forhold ved uddannelsen.

Pilotuddannelsen er i Danmark betalt af eleverne selv, og koster ca. 700.000 kr. at gennemføre. Egenbetalingen modsvares af en forholdsvis høj løn efter endt uddannelse.

Ifølge pilotskolerne betyder den høje brugerbetaling, at mange dygtige kandidater fravælger uddannelsen på baggrund af de økonomiske vilkår, som uddannelsen indebærer.

Uddannelsen giver i dag ret til SU samt et supplerende stipendium som tilskud til dækning af betaling for undervisning. Det supplerende stipendium er en generel ordning for studerende, der går på betalingsuddannelser, og udgør i 2009 maksimalt 2020 kr. pr. måned.

Lånegrænserne for et eventuelt SU-lån er det samme som for alle andre uddannelser².

De fleste elever må således ud på det private lånemarked for at finansiere deres uddannelse helt eller delvist.

En række forhold har de senere år gjort det dyrere at tage en trafikpilotuddannelse. Pilotskolerne peger på særligt tre forhold:

- Stigende gebyrer
- Ændring af momsreglerne
- Bankernes tilbageholdenhed mht. udlån

Uddannelsen til pilot er brugerfinansieret og der betales derfor **gebyrer** til Statens Luftfartsvæsen.

Gebyrerne beregnes i dag på baggrund af de faktiske omkostninger, herunder det tidsforbrug, der er forbundet med arbejdet. Metoden blev indført i 2005 efter anbefaling fra Rigsrevisionen.

Samtidig er man i perioden 2001-2006 gået fra en situation med statstilskud til fuld brugerbetaling på området. Det har betydet en generel stigning i de gebyrer, som pålægges eleverne direkte i forbindelse med eksamener og certificering.

Samlet set betaler den enkelte elev i 2009 43.600 kr. i gebyrer til Statens Luftfartsvæsen for en erhvervspilotuddannelse, såfremt eleven består alle prøver første gang.

Gebyrerne udgør godt 6 % af de samlede omkostninger og inkluderer registrering og udstedelse af det medicinske certifikat, 12 teoretiske prøver, herunder produktion af prøvetest, kvalitetssikring af eksamensspørgsmål, afvikling af prøverne på de pågældende prøvesteder m.v., en prøve og udstedelse af radiotelefonistcertifikatet, to afsluttende praktiske flyveprøver (CPL og IR) samt selve pilotcertifikatet.

Derudover betaler pilotskolerne gebyrer for tilsyn mv., som afregnes direkte i forhold til selve skolen.

Pilotskolerne mener, at gebyrer rammer eleverne hårdt økonomisk og ønsker gebyrerne nedsat.

² SU-lån udgør i 2009 2649 kr. pr. måned. Lånet skal i modsætning til SU betales tilbage efter endt uddannelse.

En forestående **ændring af momsreglerne** har ligeledes betydning for branchen. Implementeringen af EU's såkaldte momssystemdirektiv medfører, at pilotuddannelserne fra udgangen af 2010 ikke længere kan få leveret fly, udstyr og reservedele momsrit³.

Med denne ændring af reglerne sidestilles pilotuddannelsen skattemæssigt med andre faglige uddannelser, og regeringen er derfor af den opfattelse, at det skattemæssigt ikke er muligt at undtage uddannelserne fremover.

Lovændringen ligger i forlængelse af en dom fra EF-domstolen, som fastslår, at alene virksomheder med overvejende udenrigstrafik er omfattet af såkaldt 0-moms. For pilotskolerne betyder ændringen en merudgift for deres uddannelse på ca. 50 - 60.000 kr. pr. elev, hvilket vil sige en fordyrelse af uddannelsen på ca. 8 pct.

Pilotskolerne har udtrykt stor bekymring for denne udvikling, idet de påpeger, at merudgifterne til moms vil fordyre uddannelsen tilsvarende.

Pilotskolerne påpeger endvidere, at de i stigende grad er i konkurrence med udenlandske uddannelser, som tilbyder samme certifikater til en lavere pris.

Bankernes udlånstilbageholdenhed er ifølge pilotskolerne det største aktuelle problem for pilotuddannelsen. Eleverne kan på grund af den økonomiske situation ikke finde finansieringsmuligheder til deres uddannelse og mange interesserede vælger derfor at opgive uddannelsen.

Fra pilotskolernes side påpeges følgende som mulige initiativer, som kan reducere virkningerne af de begrænsede lånemuligheder, højere moms og gebyrstigninger:

1. Lavere gebyrer
2. En taxameterordning for eleverne
3. Højere beløbsgrænser for SU-lån

Lavere gebyrer forudsætter en alternativ finansieringskilde og som beskrevet tidligere beregnes gebyrer i dag på baggrund af de faktiske omkostninger.

³ I medfør af lov nr. 524 af 17. juni 2008, § 9, stk. 1.,

Regeringen vil undersøge, om gebyrerne kan tilrettelægges mere hensigtsmæssigt med henblik på at tilgodese uddannelserne og pilotaspiranterne⁴.

Forslaget vedrørende en **taxameterordning for pilotuddannelsen** fremføres af både pilotskolerne og luftfartsselskaberne.

Der har tidligere været overvejelser om pilotuddannelsens økonomiske grundlag, senest i forbindelse med "Udvalget vedrørende pilotuddannelsens fremtid", som fremlagde sin rapport i juni 1999.

Udvalget bestod af en arbejdsgruppe ledet af Undervisningsministeriet med deltagelse fra Transportministeriet, Finansministeriet, Forsvarsministeriet samt en række organisationer.

Af rapportens konklusioner fremgår det, at den danske stats økonomiske engagement i den private pilotuddannelse i Danmark "udmøntes som SU og lån samt stipendium til deltagerbetaling".

Det er Transportministeriets opfattelse, at denne anbefaling fortsat ligger i forlængelse af regeringens prioriteter.

Forslaget om en **højere beløbsgrænse for SU-lån** skal ses i lyset af de senere års stigende låneomkostninger samt at bankerne i dag udviser større tilbageholdenhed med hensyn til lånoptag end tidligere.

Pilotskolerne foreslår derfor, at staten øger beløbsgrænsen for SU-lån, så elever, uanset økonomisk baggrund, har mulighed for at få finansieret en større del af uddannelsen, end det er tilfældet i dag.

Regeringen vil på baggrund af branchens ønske undersøge, om det er muligt at forhøje SU-lånegrænsen for pilotaspiranter uden at skabe uhensigtsmæssige økonomiske incitament eller muligheder for misbrug. Dette skal ses i lyset af, at de fleste andre EU-lande ikke har tradition for at yde særlig støtte til pilotaspiranternes finansiering af uddannelsen. Et evt. forslag vil kræve en lovændring af SU-loven og vil derfor forudsætte tilslutning fra SU-forligskredsen.

⁴ En eventuel ændring skal forelægges gebyrudvalget og skal ske inden for rammerne af de fastsatte principper for gebyrfastsættelse.

2.2. Flymekanikeruddannelsen



Uddannelsen til flymekaniker foregår på Teknisk Erhvervsskole Center, Avedøre Holme (TEC Aviation), som er den eneste godkendte uddannelsesinstitution til flymekaniker i Danmark. TEC rummer, foruden flymekanikeruddannelsen, en række andre mekanikeruddannelser.

Hvert år starter ca. 130 flymekanikerelever på grundforløbet, fordelt på 6 årlige optag, men kun ca. 50 tilbydes en læreplads efter grundforløbet. En læreplads er altafgørende for en færdiggørelse af uddannelsen.

Årsagen til at så få elever tilbydes læreplads er, at selskaberne kun rekrutterer de medarbejdere, som de er sikre på kan opfylde de høje krav, der stilles i branchen, herunder krav til matematik-, fysik-, kemi- og engelskkundskaber.

Af branchen påpeges det, at der generelt er problemer med, at mange kandidater ikke besidder de nødvendige faglige kvalifikationer, når de optages på grundforløbet, hvilket medfører, at mange ikke fortsætter på hovedforløbet.

Det skæve forhold mellem elevernes forventninger og de krav som skolen opstiller, skyldes ifølge skolen, at mange elever forudsætter, at uddannelsen til flymekaniker alene kræver en 9./10. klasses baggrund, hvilket typisk ikke er tilstrækkeligt.

Det har ikke tidligere været muligt for erhvervsuddannelser at opstille adgangskrav om for eksempel karaktergennemsnit på grundforløbet. Der har alene været muligt at informere om de faglige krav.

Reglerne for uddannelseskravene er imidlertid ændret i Undervisningsministeriets nye bekendtgørelse nr. 134 af 28. februar 2008 om uddannelse til flymekaniker, så det nu er muligt at opstille særlige fagkrav om eksempelvis matematik-kundskaber.

Muligheden for opstilling af adgangskriterier ændrer dog ikke ved, at for få kvalificerede elever, ifølge TEC Aviation, hidtil har søgt om optagelse. Det bevirker, at der på længere sigt kan opstå mangel på flymekanikere, idet branchen som udgangspunkt kun rekrutterer de elever, som har de bedste eksamensbeviser. I 2008 fik knap 40 elever læreplads. Behovet for at sikre et tilstrækkeligt antal

kvalificerede elever på grundforløbet vil blive aktualiseret af, at Forsvaret har meddelt TEC Aviation, at de fremover ønsker at rekruttere ca. 35 elever om året efter gennemført grundforløb.

Problemet er dog ikke aktuelt på kort sigt, da en nylig udviklingsredegørelse for 2009 fra det faglige udvalg for flymekanikeruddannelsen vurderer den erhvervs-mæssige udvikling som yderst usikker, idet den finansielle krise har formindsket antallet af civile udbydere med værkstedsfaciliteter. Det faglige udvalg vurderer, at både beskæftigelsessituationen og praktikpladssituationen er usikker.

Det skal samtidig understreges, at luftfartsselskaberne selv har mulighed for at få indflydelse på, hvem der rekrutteres til uddannelsen via praktikadgangsvejen. De færreste virksomheder benytter sig dog af denne rekrutteringsmulighed.

Luftfartsselskaberne og værkstedernes begrænsede indtag skal ses i lyset af, at den videre uddannelse til flymekaniker er omkostningstung for selskaberne. En flymekaniker skal, for at have lov til at "release" et fly, have et såkaldt typekursus, som koster luftfartsselskaberne ca. 250.000 kr. Såfremt luftfartsselskaberne vurderer, at eleverne ikke vil være i stand til at bestå et typekursus, ansættes de derfor ikke.

På længere sigt kan de nævnte forhold skabe et behov for at modvirke rekrutteringsproblemer på uddannelsen, da en eventuel fremtidig mangel på flymekanikere kan betyde, at luftfartsselskaberne i sidste ende vil tvinges til at benytte udenlandske værksteder.

Flere selskaber i branchen benytter allerede i dag udenlandske "contractors", som udfører specialvedligeholdelse af fly, der ikke kan skaffes dansk arbejdskraft til.

Anvendelsen af udenlandsk specialarbejdskraft betyder øgede udgifter til vedligeholdelse, hvilket påvirker hele branchens konkurrenceevne.

Den geografiske placering af flymekanikeruddannelsen bevirker, at skolen generelt kan have svært ved at rekruttere elever fra Fyn og Jylland. Flere interessenter peger derfor på, at en skole vest for Storebælt kunne tiltrække flere elever til branchen og en erhvervsskole i Jylland har ansøgt om udbudsgodkendelse til oprettelse af en flymekanikeruddannelse

Det er Undervisningsministeriet, som godkender udbud af flymekanikeruddannelsen efter indstilling fra Rådet for de grundlæggende erhvervsrettede Uddannelser (REU).

REU kan på nuværende tidspunkt ikke anbefale en godkendelse af et nyt udbudssted for flymekanikeruddannelsen. REU henviser til, at det er usikkert, om

tilgangsgrundlaget i praksis vil være tilstrækkeligt til på et økonomisk og uddannelsesfagligt forsvarligt grundlag at drive to skoler.

Regeringen vil derfor opfordre branchen til at overveje, om der reelt set er et behov for en flymekanikerskole vest for Storebælt, eller om en bredere landsdækkende rekrutteringsindsats kan løse den fremtidige efterspørgsel.



Foruden de aktuelle udfordringer vedrørende rekruttering, peger branchen ligeledes på et behov for en øget koordinering mellem på den ene side Undervisningsministeriets regelsæt om erhvervsuddannelser og på den anden side EU's certificeringskrav til uddannelsen.

Flymekanikeruddannelsen ved TEC Aviation er certificeret af SLV som en såkaldt Part 147 uddannelsesorganisation i henhold til kommissionsforordning EU 2042/2003. Godkendelsen betyder, at skolen skal leve op til en række specifikke krav og regler til uddannelsens opbygning, antallet af lektioner, eksamener mv.

SLV auditerer i henhold til forordningens forskrifter skolen flere gange inden for den fastsatte tilsynsperiode for at sikre, at reglerne for certificering overholdes. Hertil kommer, at EU's kontrollanter med mellemrum auditerer SLV's tilsyn

med uddannelsen med henblik på at sikre, at alle regler overholdes i henhold til forordningen.

Flymekanikeruddannelsens grundlæggende status som erhvervsuddannelse betyder imidlertid, at skolen, foruden EU's krav, skal leve op til Undervisningsministeriets regelsæt om erhvervsuddannelser.

På den ene side skal flymekanikeruddannelsen således leve op til EU-forordningens krav, så eleverne kan få det internationalt anerkendte AML-certifikat, men på den anden side er uddannelsen en "almindelig" erhvervsuddannelse, som skal leve op til krav om elevplaner, pædagogik og økonomi.

Uddannelsens status giver, ifølge TEC Aviation, en række økonomisk og pædagogiske fordele, men Undervisningsministeriet og Statens Luftfartsvæsenes tilsyn betyder også, at det i visse tilfælde er nødvendigt at foretage en balancegang mellem de krav, som på den ene side stilles fra SLV/EU's side og på den anden side fra Undervisningsministeriet.

Et eksempel er, at eleverne, i henhold til Undervisningsministeriets regler, skal bestå grundforløbsprojektet samt at eleverne skal have opnået mindst bestå karakterer i alle områdefag og bundne specialefag for at opnå det såkaldte skolebevis efter aflæggelse af svendepróven. EU's regler stiller derimod krav om op til 17 teoretiske prøver og praktisk afpróvning, hvori svendepróven indgår, før et internationalt anerkendt skolecertifikat (Certificate of Recognition) kan udstedes. Da EU-kravene skal opfyldes for at en flymekaniker kan blive ansat ved de større internationale selskaber, bliver resultatet derfor, at eleverne aflægger prøver, som i sidste ende ikke har indflydelse på deres ansættelsesmuligheder som flymekaniker.

Et andet eksempel er, at Undervisningsministeriet grundlæggende stiller krav om en kvalitetssikringsmodel, som bygger på de principper, som er fastlagt nationalt, herunder krav om elevplaner og dokumentation. EU's regler stiller ligeledes krav om en kvalitetssikringsmodel, nærmere bestemt en såkaldt ISO-certificeret model. Modellen er imidlertid forskellig fra Undervisningsministeriets model, hvilket bevirker, at der reelt er tale om dobbelt administration for uddannelsen.

De nationale og internationale bestemmelser adskiller sig således på en række punkter grundlæggende fra hinanden, hvilket nødvendiggør, at betydelige ressourcer afsættes til administration.

Tilsynet kan imidlertid ikke reduceres til alene at omfatte det nationale eller internationale regelsæt. Det skyldes, at luftfartsselskaberne på den ene side udelukkende ansætter mekanikere med det internationale AML-certifikat, men at

flymekanikeruddannelsens nationale status som erhvervsuddannelse på den anden side er afgørende for, at skolen opnår en række fordele som erhvervsskole, herunder bedre mulighed for rekruttering, mulighed for at skifte branche, hvor der kan udføres arbejde, som er beslægtet med indholdet af flymekanikeruddannelsen samt en række stordriftsfordele.

For at minimere uddannelsens administrationsomkostninger vil regeringen undersøge mulighederne for at forenkle tilsynet med flymekanikeruddannelsen.

2.3. Kabinebesætningsuddannelsen



Uddannelsen til kabinebesætning består af en teoretisk og en praktisk typeuddannelse.

Rekrutteringen af kabinepersonale foregår gennem selskaberne, som enten selv forestår uddannelsen eller betaler en tredjepart for at varetage den teoretiske del, som typisk varer en måned og primært omhandler sikkerhed i luftfarten.

Al kabinepersonale i Danmark skal være certificeret af Statens Luftfartsvæsen. Statens Luftfartsvæsen godkender uddannelsen ved udbyderne og fører tilsyn med de godkendte uddannelser. Hertil kommer, at Statens Luftfartsvæsen foretager den helbredsmæssige godkendelse og udsteder helbredscertifikater.

En af de væsentligste udfordringer for branchen er at tiltrække fast arbejdskraft til kabinebesætningerne. Der benyttes i stigende omfang vikarer og i mange tilfælde rekrutteres personalet i Sverige, hvor uddannelsen og faget har større interesse.

De mange vikarer kombineret med mange fastansatte deltidsmedarbejdere er en udfordring for luftfartsselskaberne, som i højere grad end tidligere skal afsætte ressourcer til uddannelse og rekruttering.

Med vedtagelsen af den reviderede forordning om det europæiske luftfartssikkerhedsagentur EASA's beføjelser fastlægges en række fælles krav til uddannelsen, således at det på længere sigt bliver nemmere at rekruttere personale over grænserne.

Rekrutteringen må dog forventes at gå begge veje.

Transportministeriet opfordrer derfor branchen til at overveje, om rekrutteringen af kabinepersonale kan forbedres ved at gennemføre en fælles branchekampagne i Danmark, som kan skabe øget opmærksomhed omkring en uddannelse i luftfartsbranchen.

2.4. Flyvelederuddannelsen

Der er gennem de senere år sket en større omorganisering af flyvelederuddannelsen med henblik på at fremtidssikre uddannelsen. For den teoretiske dels vedkommende er der etableret en fælles skandinavisk flyvelederskole i Malmø (Entry Point North-EPN AB), som ejes med en tredjedel hver af henholdsvis den norske, svenske og danske flyvesikringstjeneste.



Den danske flyvesikringstjeneste Naviair var indtil etableringen af den fælles flyvelederskole eneste udbyder af flyvelederuddannelse i Danmark. Med den selvstændige skandinaviske skole er de to monopolvirksomheder adskilt, og der er fri adgang for alle til at etablere en flyvelederuddannelse. Dette muliggør en nemmere adgang for andre aktører - f.eks. danske lufthavne til selv at levere flyvekontrolltjeneste.

Entry Point North drives på et forretningsmæssigt grundlag og leverer grunduddannelse (initial training) af flyveledere til Naviair, Avinor-Norge og Luftfartsverket-Sverige. Endvidere leverer Entry Point North en del efteruddannelse samt rekruttering og udvælgelse af elever til grunduddannelse for Naviair.

Med den nye skole er der skabt grundlag for, at Naviair også i fremtiden kan leve op til de højeste internationale standarder.

Rekrutteringen af flyvelederaspiranter er som udgangspunkt ikke et problem, men uddannelsens lave gennemførelsesprocent og afgang til udlandet har betydet, at der i dag ikke er uddannet et tilstrækkeligt antal danske flyveledere.

Naviair har derfor rekrutteret flyveledere fra de øvrige skandinaviske lande for at dække behovet.

Manglen på flyveledere forventes at blive et problem i hele Europa de kommende år, og regeringen vil i den forbindelse anbefale Naviair at overveje grundigt, om man er tilstrækkeligt godt forberedt til at imødegå en sådan situation.

Regeringen vil samtidig anbefale, at Naviair grundigt analyserer mulighederne for at lade de danske flyvelederelever få SU under den teoretiske del af uddannelsen, så de sidestilles med de svenske elever.

2.5. Lufthavnsoperatør og trafikassistenter

Inden for erhvervsuddannelserne er der etableret en lufthavnsuddannelse, som retter sig mod håndtering og transport af bagage, håndtering og transport af cargo, klargøring og bugsering af fly, vedligeholdelse af lufthavnens baner og andre arealer samt brand og redning.

Lufthavnsuddannelsen gennemføres i henhold til erhvervsuddannelsesloven og bekendtgørelse om uddannelserne i den erhvervsfaglige fællesindgang transport og logistik. Ca. 10 elever årligt påbegynder uddannelsen.

Der er imidlertid ikke lovspecifikke krav om, at personer, som beskæftiger sig med bagage, cargo, vinterrydning mv. i lufthavnen, skal have en relevant uddannelse.

Det er dog et ønske fra fagforeningen 3F, som gerne ser et lovmæssigt krav om uddannelse, således at personalet sikres de bedst mulige kvalifikationer.

Et lovmæssigt krav om uddannelse vil ifølge 3F betyde, at: 1) der skabes bedre sikkerhed i lufthavnene, idet der opnås de nødvendige færdigheder til at betjene køretøjer allerede i skoleperioden 2) mindre nedslidning af arbejdskraften, idet uddannelsen indeholder kurser om løfteteknik mv. og 3) øget fleksibilitet gennem lettere omskoling.



På EU-plan er der netop vedtaget fælles regler vedrørende certificering af kabinepersonale, og et lignende regelsæt kunne, ifølge 3F, med fordel indføres for lufthavnsoperatører.

For så vidt angår **trafikassistenter**, som er den anden store personalegruppe inden for ground handling, er der ingen formelle uddannelseskrav. Trafikassistenter forestår check-in og servicering af rejsende, herunder hjælp til handicappede og ældre.

SAS har siden oktober 2007 arbejdet på et uddannelsesprogram, som giver personalet øget viden og indsigt i brancherelaterede emner. Uddannelsesprogrammet omfatter, at personalet opnår alle faglige og almene færdigheder indenfor emner som sikkerhed, service og procedurer.

Der eksisterer imidlertid på nuværende tidspunkt ingen brancherettede uddannelser, og SAS forestår således finansieringen af uddannelsen selv.

Regeringen vil følge udviklingen af de nye uddannelser med henblik på at vurdere, om der er behov for nationale eller fælles EU-krav til certificering af lufthavnsoperatører og/eller trafikassistenter.

2.6. Securitymedarbejdere



Der foreligger ingen lovgivningsmæssige krav til uddannelsen som securitymedarbejder i lufthavne i Danmark.

Det følger dog af securitybekendtgørelsen, at lufthavne og luftfartsselskaber skal udarbejde en sikkerhedsplan, som skal indeholde uddannelsesplaner, og at Statens Luft-

fartsvæsen skal godkende disse uddannelsesplaner.

Rekrutteringen af securitymedarbejdere foregår primært gennem eksterne rekrutteringsbureauer, som forestår den første screening af kandidater.

CPH er langt den største arbejdsgiver for securitymedarbejdere i Danmark og har i dag ca. 900 ansatte.

CPH har på nuværende tidspunkt ingen rekrutteringsproblemer inden for security.

Rekrutteringen til de højere lederstillinger er imidlertid mere problematisk end tidligere. Det skyldes, at reglerne for rekruttering af faglige supervisorere i denne branche tilsiger, at ledere skal have to års erfaring "på gulvet".

Det er, ifølge CPH, ikke nemt at finde interne kvalificerede ansøgere til supervisorstillingerne, som er af mere administrativ karakter.

2.7. Andre uddannelsespolitiske udfordringer

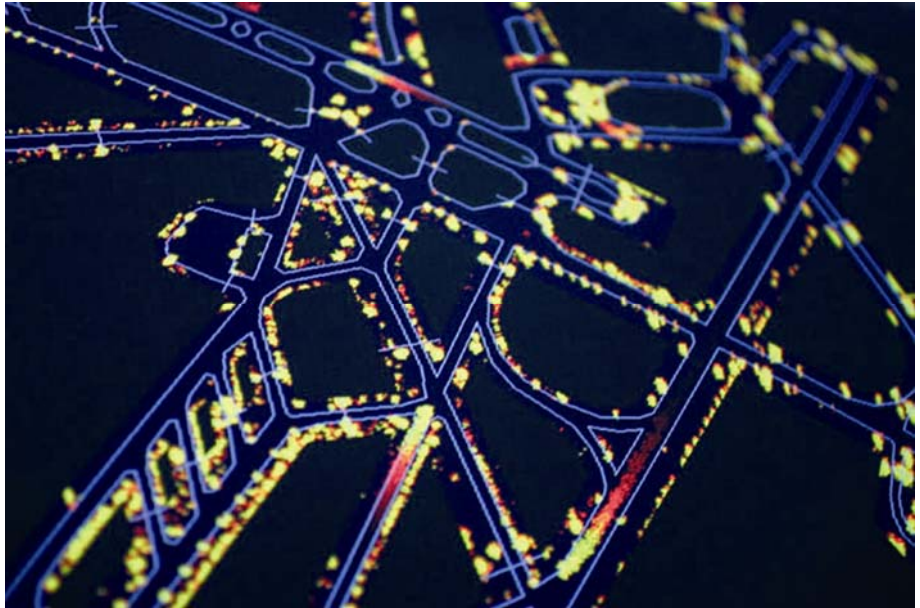
En række aktører i luftfartsbranchen har efterspurgt en bred overbygningsuddannelse målrettet de administrative og ledelsesmæssige funktioner i luftfartsbranchen.

Særligt ønsker luftfartsbranchen, at medarbejderne i højere grad tilegner sig bredere luftfartsmæssige kompetencer, inden de overflyttes til administrative opgaver.

Roskilde Universitets Center er i øjeblikket i gang med at undersøge mulighederne og har foreløbigt inviteret branchen til at bidrage med idéer til uddannelsen.

Transportministeriet støtter naturligvis disse bestræbelser og bidrager gerne til en afklaring af myndighedernes rolle, såfremt der tegner sig et behov for dette.

Appendix I: Kortlægning af de erhvervsrelaterede luftfartsuddannelser



I denne del gennemgås de mest centrale erhvervsrelaterede luftfartsuddannelser, der udbydes i Danmark. Eneste undtagelse er Flyklarereruddannelsen, som ikke på nuværende tidspunkt udbydes i Danmark, men er en godkendt uddannelse. Forsvarets luftfartsuddannelser samt mindre kurser er udeladt af denne fremstilling.

Oversigt

1.1. Pilotuddannelsen, erhvervspilot.....	34
1.2. Flyvelederuddannelsen	38
1.3. Flyveinformationsuddannelser (FIS- og AFIS-operatører)	41
1.4. Flyveklarereruddannelse.....	43
1.5. Flymekaniker.....	45
1.6. Kabinebesætningsuddannelse.....	47
1.7. Lufthavnsuddannelsen	48
1.8. Securitymedarbejdere.....	51

1.1. Pilotuddannelsen, erhvervspilot



Uddannelsen til civil erhvervspilot omfatter en blanding af teoretisk undervisning og praktisk flyvetræning i et vekslende forløb.

Gennem hele uddannelsesforløbet afholdes en større mængde teoretiske og praktiske prøver for at sikre, at aspirantens færdigheder er på det krævede niveau i forløbet.

Uddannelsen er privat finansieret og kostede i 2008 ca. 700.000 kr. at gennemføre.

Uddannelsesforløbet

Uddannelsen kan enten tages som en modulopbygget uddannelse eller som et integreret forløb med en varighed på ca. to år.

Et certifikat til erhvervspilot er tilknyttet forskellige rettigheder. De fleste vælger et erhvervscertifikat, der giver de rettigheder, som skal til for at kunne fungere som styrmand i et større luftfartsselskab. Det indebærer f. eks. rettigheden til at flyve i et luftfartøj, der skal flyves af to piloter, til at flyve med to motorer og til at flyve i dårligt vejr.

Moduluddannelsen afvikles i etaper, hvor aspiranten begynder med et modul, der giver rettighed til at fungere som privatpilot under gode vejrforhold. Herefter suppleres der med moduler, som giver rettighed til flyvning ved hjælp af instrumenter i dårlige vejrforhold, flyvning med to motorer osv., indtil de ønskede rettigheder som erhvervspilot er opnået.

Fordelen ved den modulinddelte uddannelse er, at der mellem modulerne kan indlægges pauser, som for eksempel kan anvendes til erhvervsarbejde. Omvendt skal der efter hvert modul opnås et større antal flyvetimer, som er adgangsgivende til det næste modul, hvilket kræver betydelige økonomiske og tidsmæssige ressourcer.

Varigheden af uddannelsen er afhængig af elevens tidsmæssige og økonomiske råderum.

Den integrerede 2-årige uddannelse vælges af størstedelen af aspiranterne, der ønsker et erhvervscertifikat. Uddannelsen er et integreret forløb, der i modsætning til den modulopbyggede uddannelse, fra starten stiler mod opnåelsen af et erhvervscertifikat.

Den integrerede uddannelse er meget intensiv og krævende og levner ikke plads til sideløbende erhvervsarbejde. Aspiranterne må for eksempel påregne en del flyvetræning i weekenderne. Omvendt kan uddannelsen gennemføres på relativt kort tid.

For at kunne fungere som pilot på et større eller mere kompliceret luftfartøj, kræves der imidlertid et såkaldt type-kursus, som er skræddersyet til den enkelte flytype. Et type-kursus afvikles ofte samtidig med ansættelsen i et større luftfartsselskab, når det er kendt, hvilke(n) flytype(r), der opereres med.

Kurset afsluttes med aflæggelse af praktisk flyveprøve.

Myndighedernes rolle

Det er Statens Luftfartsvæsen, der fastsætter reglerne for uddannelsens teoretiske og praktiske indhold. Der vil ofte være tale om regler, der fastsættes på baggrund af internationale regler.

Statens Luftfartsvæsen godkender uddannelsen og fører tilsyn med de godkendte uddannelser.

Statens Luftfartsvæsen foretager den helbredsmæssige godkendelse af eleven og udsteder helbredsmæssig godkendelse.

Statens Luftfartsvæsen afholder de teoretiske prøver.

Den praktiske uddannelse afsluttes med, at Statens Luftfartsvæsen afholder de afsluttende praktiske prøve(r) og udsteder det midlertidige og endelige certifikat til piloter.

De varetager desuden den løbende sagsbehandling i forbindelse med certifikat-administration, herunder opdatering af rettigheder, tilbagekaldelse af certifikater mv.

Uddannelsessteder

Uddannelsen til erhvervspilot skal foregå på en af Statens Luftfartsvæsen godkendt skole, en såkaldt FTO (Flight Training Organisation). Statens Luftfartsvæ-

sen godkender og fører tilsyn med stort set alt på en FTO for at sikre, at uddannelsens kvalitet til enhver tid lever op til de gældende bestemmelser.

Tilsynet omfatter bl.a. organisationen, kvalitetssikringssystemet, teorilokaler, undervisningsvirksomheden (er der f. eks. foretaget de krævede antal prøver mv.), administrationen, luftfartøjer og simulatorer, der anvendes i undervisningen, korrekt certificering af instruktører m.m.

Optagelseskrav

Der er som udgangspunkt ingen myndighedsspecifikke krav til aspiranternes faglige baggrund, men skolerne skal sikre sig, at aspiranten har tilstrækkeligt kendskab til matematik, fysik og engelsk for at kunne gennemføre uddannelsen, og det anbefales derfor, at man som minimum har et gymnasialt niveau i disse fag.

De fleste skoler afholder desuden optagelsesprøver, der har til formål at sikre, at aspiranten forventes at kunne gennemføre uddannelsen inden for den afsatte tid. Her testes skolekundskaber, koordinationsevne, rumlig opfattelsesevne m.v., og aspiranten har en samtale med en flyvepsykolog.

Endelig er der en række helbredsmæssige krav til aspiranten, som fastsættes fra myndighedernes side. Det kræver blandt andet en meget grundig helbredsundersøgelse på Flyvemedicinsk Klinik på Rigshospitalet. Herefter udsteder Statens Luftfartsvæsen en medicinsk godkendelse, der skal fornyes med jævne mellemrum, afhængig af alder.

Finansiering

Uddannelsen til erhvervspilot i Danmark betaler aspiranten selv. For aspiranter, der er bosiddende i Grønland og Færøerne, er der mulighed for hel- eller delvis omkostningsgodtgørelse finansieret af Hjemmestyret.

Den integrerede pilotuddannelse er SU-berettiget.

Afhængig af de rettigheder, der er tilknyttet erhvervscertifikatet, udgør den samlede undervisningsafgift ca. 700.000 kr. Herudover kommer en eventuel undervisningsafgift i forbindelse med et type-kursus, der for et større trafikfly koster mindst 50.000 kr., men typisk 150.000-250.000 kr. Dette overbygningskursus gennemføres dog almindeligvis først, når aspiranten har fået ansættelse, og det vil derfor typisk være betalt af luftfartsselskabet.

Ny type uddannelse af erhvervspiloter

Der har pågået et flerårigt projekt i FNs luftfartsorganisation for civil luftfart ICAO vedrørende udvikling af en særlig uddannelse for erhvervspiloter. Uddannelsen benævnes Multi-Crew Pilot License, forkortet MPL.

Den nye uddannelse indebærer, at aspiranten målrettet uddannes til trafikflyverpilot, således at uddannelsen færdiggøres med en typerettighed til et flerpilotfly. Det betyder, at aspiranten med det samme opnår ret til flyvning som andenpilot i flerpilotfly.

Uddannelsen er baseret på en udstrakt brug af simulatorer.

Såfremt den pågældende skal flyve i én pilot operationer, skal vedkommende have 70 timers ekstra træning. Disse timer kan for en del aspiranternes vedkommende optjenes ved flyvning som andenpilot. Træningen afsluttes med en praktisk flyveprøve.

Uddannelsen skal foregå på en godkendt flyveskole, som samtidig har samarbejde med et luftfartsselskab, der kan færdiggøre uddannelsen på trafikfly.

Den nye uddannelse betyder en besparelse for aspiranten, der i første omgang vil kunne tage arbejde som trafikflyver og i den forbindelse have mulighed som led i arbejdet at optjene erfaring, som kan bruges til at opnå yderligere certifikatrettigheder.

Uddannelsen tilbydes på nuværende tidspunkt af flere flyveskoler.

Erhvervspilotuddannelsen i andre lande

I Sverige er trafikpilotuddannelsen organiseret som en professionsbacheloruddannelse kombineret med praktisk erfaring. Uddannelsen foregår på Trafikflyghögskolan ved Lunds Universitet (TFHS), som er Europas eneste flyveskole, som er en del af et universitet.

TFHS er en del af det statslige såkaldte "högskolesystemet", og startede i 1984 for at give flyselskaberne et rekrutteringsalternativ til flyvevåbnets piloter. Fra 1998 har skolen været tilknyttet Lunds Universitet. Flertallet af de uddannede piloter rekrutteres af SAS.

Organiseringen af trafikpilotuddannelsen som en professionsbacheloruddannelse har den fordel, at det er et krav for ansættelse som erhvervspilot i USA, at man er indehaver af en bachelorgrad. Det betyder samtidig, at der stilles flere optagel-

seskrav, end hvad der er påkrævet efter de internationale bestemmelser, da uddannelsen gennemføres i universitetsregi.

Opbygningen betyder, at der er bedre mulighed for meritoverførsel, såfremt piloterne på et senere tidspunkt ønsker at skifte profession, f. eks. på grund af mangel på arbejde.

Der er et stærkt begrænset optag på TFHS, da de kun tager 24 aspiranter ind om året. Hvis man ikke bliver optaget på TFHS, må man derfor selv betale for uddannelsen ved en privat flyveskole.

TFHS gennemførte i 2007 en evaluering af uddannelsen og har i 2008 ikke optaget nye elever. TFHS har i januar 2009 startet et MPL(A) hold.

1.2. Flyvelederuddannelsen



Der findes tre hovedkategorier af flyveledere:

1. Aerodrome Control (Tårnkontrolltjeneste),
2. Approach Control (Indflyvningskontrolltjeneste)
3. Area Control (Områdekontrolltjeneste).

Til hver hovedkategori knyttes én eller flere kategoripåtegninger, som

mere detaljeret beskriver vedkommendes rettigheder, og hvilke tjenester vedkommende må bestride.

Uddannelsesforløbet

Den samlede uddannelsestid på flyvelederuddannelsen er ca. tre år.

De første ca. 13 måneder foregår på den fælles skandinaviske flyvelederskole Entry Point North. Den resterende del af uddannelsen foregår i Naviair.

På Entry Point North er man på uddannelseshold med aspiranter fra Avinor (Norge) og LfV-Group (Sverige) og bliver undervist og trænet af instruktører ligeledes fra Norge, Sverige og Danmark.

Denne del af uddannelsen udgør "Den teoretiske uddannelse/initial training", mens den resterende uddannelsesperiode i Naviair på ca. 2 år kaldes for "Den praktiske uddannelse/unit training".

Hele uddannelsen er en intensiv blanding af teori og praksis, der er bygget op af forskellige moduler, som træner i basiskundskaber samt intensiv praktisk træning som flyveleder. Undervisningen omfatter simulatortræning og træning i "det virkelige jobmiljø", hvor man arbejder alene og i teams.

Myndighedernes rolle

Statens Luftfartsvæsen fører tilsyn med flyvelederveduddannelsen. Uddannelsesudbydere skal godkendes til såvel den teoretiske som praktiske uddannelse, og Statens Luftfartsvæsen forestår også den indholdsmæssige godkendelse af uddannelsen⁵.

Statens Luftfartsvæsen foretager den helbredsmæssige godkendelse af kandidaten og udsteder helbredsmæssig godkendelse.

Statens Luftfartsvæsen afholder de teoretiske prøver og udsteder ATC-elevcertifikat (Air Traffic Controller Licence). Den praktiske uddannelse afsluttes med, at Statens Luftfartsvæsen afholder de afsluttende praktiske prøver, og udsteder et endeligt ATC-certifikat.

Efter endt uddannelse udsteder Statens Luftfartsvæsen et certifikat, som giver ansøgeren ret til at udøve tjeneste ved den pågældende enhed og kategori som flyveleder.

Rettigheden til certifikatet skal vedligeholdes ved opfyldelse af minimumskrav til antal tjenestetimer ved enheden. Derudover skal vedkommende aflægge et duelighedscheck hvert år, ligesom der skal gennemføres vedligeholdelsestræning.

Uddannelsessteder

For den teoretiske uddannelse er der etableret en fælles skandinavisk flyvelederskole i Malmø/Sturup, Entry Point North. Skolen blev stiftet i december 2005, og de første danske elever startede i marts 2006. Skolen har en selvstændig godkendelse fra hvert af de skandinaviske lande og ejes med en 1/3 til hvert land.

Den danske flyvesikringstjeneste Naviair var indtil etableringen af den fælles flyvelederskole eneste udbyder af flyvelederveduddannelse i Danmark. Med den selv-

⁵ Reglerne for udstedelse af ATC-certifikater samt tilsyn med uddannelsesudbydere i andre lande, der udbyder uddannelse til Danmark er under ændring og endnu ikke endeligt fastlagt.

stændige skandinaviske skole er der fri adgang for alle til at etablere en flyvelederuddannelse.

Med den nye skole sikrer flyvesikringstjenesterne sig, at de bliver i stand til at leve op til nye fælles europæiske krav til uddannelsen af flyveledere samtidig med, at flyvelederuddannelsen bliver effektiviseret. Skolen forestår grunduddannelsen af flyveledere til de tre skandinaviske lande.

Endvidere kan skolen levere en del efteruddannelse samt forestå rekruttering og udvælgelse af elever til uddannelserne.

Optagelseskrav

Rekrutteringsproceduren består af en indgangstærskel, som er studentereksamen eller tilsvarende uddannelse med en gennemsnitskarakter på 6.0 eller derover (ny skala).

Hertil kommer flere adgangsgivende tests og prøver, som foregår i samarbejde med Entry Point North (den fællesskandinaviske flyvelederskole). Yderligere skal ansøgerne passere et lægetjek på Flyvemedicinsk Klinik ved Rigshospitalet.

De næste 5 år planlægger Naviair at lade minimum 12 danske elever få fast ansættelse hvert år, hvilket i gennemsnit kræver ca. 200 ansøgere pr. år, da kun 7,5 % forventes at bestå de mange prøver tilfredsstillende.

Finansiering

Under den teoretiske uddannelse på Entry Point North er aflønningen forskellig afhængig af nation. De svenske elever får således svensk uddannelsesstøtte/SU, og de norske elever tildeles et lån fra deres arbejdsgiver, AVINOR. De danske elever er ansat af Naviair og får løn under uddannelsen.

Naviair undersøger i øjeblikket mulighederne for i stedet at lade eleverne få SU under den teoretiske del, således at de danske elever får samme vilkår som de svenske elever.

Uddannelse i andre lande

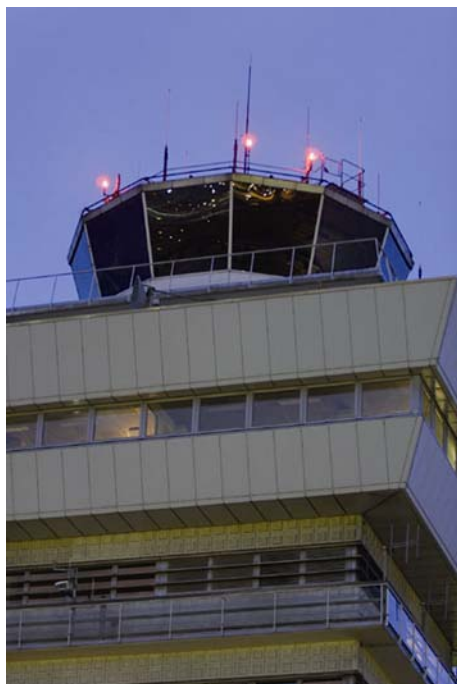
I Europa er der i Eurocontrol-regi vedtaget et sæt fælles retningslinier for uddannelse og certificering af flyveledere. Disse regler trådte i kraft den 17. maj 2008.

Bestemmelserne er afspejlet i det regelgrundlag, som er gældende for området i Danmark.

Samtlige flyveledere er i dag certificeret i overensstemmelse med disse.

1.3. Flyveinformationsuddannelser

Der er to typer af flyveinformationsuddannelser:



En FIS (Flight Information Service) operatør arbejder med kommunikation og informationer i **områder**, hvor mængden af lufttrafik ikke nødvendiggør ansættelse af flyveledere. Det kan f. eks. være på boreplatforme i Nordsøen eller på Flyveinformationscentralen på Kangerlussuaq, Grønland.

En AFIS (Aerodrome Flight Information Service) operatør arbejder med kommunikation og informationer på og i nærheden af **flyvepladser**, hvor mængden af lufttrafik ikke nødvendiggør ansættelse af flyveledere. Det gælder f. eks. de mindre lufthavne, såsom lufthavnen i Sønderborg, Sindal, Odense og de grønlandske lufthavne undtagen Kangerlussuaq.

Uddannelsesforløbet

Den samlede uddannelsestid er fra fire måneder til et år afhængig af tjenestested. De første to måneder foregår på en af de tre godkendte skoler for teoretisk uddannelse. Den resterende uddannelsesperiode foregår på det pågældende tjenestested og kaldes for "Den praktiske uddannelse/unit training".

Myndighedernes rolle

Statens Luftfartsvæsen fastsætter reglerne og godkender uddannelsesudbydere til såvel den teoretiske som den praktiske uddannelse.

Statens Luftfartsvæsen fører ligeledes tilsyn med de godkendte uddannelser og uddannelsesudbydere og foretager de helbredsmæssige godkendelser.

Statens Luftfartsvæsen afholder de teoretiske prøver og udsteder FIS-elevcertifikat. Den praktiske uddannelse afsluttes med, at Statens Luftfartsvæsen afholder den/de afsluttende praktiske prøve(r), og udsteder derefter endelig certifikat som FIS (Flight Information Service operatør).

Efter endt uddannelse giver certifikatet ansøgeren ret til at udøve tjeneste ved den pågældende enhed og kategori som flyveinformationsoperatør.

Rettighederne af certifikatet skal vedligeholdes ved opfyldelse af minimumskrav til antal tjenestetimer ved tjenestestedet. Derudover skal vedkommende aflægge et duelighedscheck hvert andet år, ligesom der skal gennemføres vedligeholdelsestræning.

Endelig varetager Statens Luftfartsvæsen løbende sagsbehandling i forbindelse med certifikatadministrationen.

Uddannelsessteder

I Danmark er der for tiden tre uddannelsessteder, som er godkendt til gennemførelse af den teoretiske uddannelse. Det drejer sig om Skolen for Interne Uddannelser i Grønland⁶, Entry Point North, Malmø og Sønderborg Aviation Center.

Alle tjenestesteder, som udøver flyveinformationstjeneste på flyveplads, AFIS, eller område informationstjeneste, FIS, er godkendt til at foretage den praktiske uddannelse.

Alle uddannelsesstederne er godkendt af Statens Luftfartsvæsen, som også fører løbende tilsyn med enhederne.

Til uddannelsesstederne har Statens Luftfartsvæsen godkendt chefinstruktører og instruktører.

Optagelseskrav

Ansøgerne skal for at blive optaget på AFIS og FIS-uddannelsen bestå flere test og prøver. Yderligere skal ansøgerne passere et godkendt flyvermedicinsk lægetjek.

Finansiering

Hovedparten af eleverne sendes på uddannelse af en arbejdsgiver, som betaler for uddannelsen, og ofte aflønnes eleverne under uddannelsesforløbet, f. eks. hvis de er ansat i Naviair.

⁶ Skolen er godkendt, men uddanner ikke elever i øjeblikket.

Enkelte elever har ikke noget ansættelsesforhold under uddannelsen, hvorfor de selv må finansiere denne. Det sker yderst sjældent, og vil i givet fald kost ca. 50.000 – 60.000 kr. at gennemføre.

Uddannelsen i andre lande

Der er ikke fælles internationale regler for uddannelse og certificering af FIS-operatører, hvorfor der ikke for nuværende er sket nogen harmonisering på området.

Omfanget af uddannelsen er som regel knyttet op til rettighederne for certifikatindehaveren. I nogle lande tillades det ikke at have ruteflyvning til flyvepladser/lufthavne, hvor lufttrafiktjenesteenheden er en informationsenhed.

I Danmark og Norge er det dog meget benyttet, hvorfor uddannelsen er forholdsvist omfattende og ligger i parallelitet med de krav, der stilles til uddannelsen af flyveledere, men på et andet niveau.

1.4. Flyveklarereruddannelse



En flyveklarerer er en person, der arbejder i et luftfartsselskabs "Operations" med ansvar for at analysere vejsituationen, fremskaffe vejroplysninger m.v. og forelægge disse for piloten.

Flyveklareren fastlægger ud fra disse data den optimale flyverute og sørger for udarbejdelse af en manuel eller computer-baseret flyveplan.

Endvidere har flyveklareren ansvaret for at overvåge flyvninger og yde operationel støtte og iværksætte de fastsatte procedurer i selskabet i nødstilfælde.

Uddannelsesforløbet

Uddannelsen består af en generel teoretisk del og en praktisk uddannelse.

Den teoretiske uddannelse til flyveklarerer skal omfatte fagene Love og bestemmelser, Meteorologi, Navigation, Instruments/avionics, Aerodynamik/præstation, Luftfartøjer/motorer/systemer, Menneskelig ydeevne og begrænsning og Application.

Den teoretiske uddannelse foregår ved en godkendt flyveteoriskole. Denne skole skal godkendes af Statens Luftfartsvæsen.

Den praktiske uddannelse skal ske under instruktion/overvågning af en flyveklarerer, der er godkendt hertil af Statens Luftfartsvæsen. Den praktiske uddannelse har en varighed af mindst 90 dage og foregår på et flyveklarererkontor for offentlig lufttrafik.

Myndighedsrolle

Statens Luftfartsvæsen fastsætter reglerne for uddannelsen og godkender uddannelsen af udbyderne og fører tilsyn med de godkendte uddannelser.

Statens Luftfartsvæsen afholder eksamen til certifikatet som flyveklarerer og udsteder det endelige certifikat.

Endvidere varetager Statens Luftfartsvæsen løbende sagsbehandling i forbindelse med certifikatadministration.

Uddannelsessteder

For nuværende er der ingen godkendte skoler i Danmark, som udbyder flyveklarereruddannelse.

Finansiering

Der er ingen offentlig finansiering af flyveklarereruddannelsen. Enten foregår finansieringen af eleven selv eller via et ansættelsesforhold i et luftfartsselskab.

Uddannelsen i andre lande

Der er ikke fælles internationale regler for uddannelse og certificering af flyveklarerer. I Danmark er der heller ikke krav om certificering af denne personalekategori, men det er en mulighed.

Eftersom uddannelsen er almindelig kendt som et godt grundlag for at kunne arbejde i et luftfartsselskabs operative afdeling med flyveplanlægning, har flere selskaber et ønske om, at personalet har gennemgået en sådan uddannelse.

I USA er det et myndighedskrav, at personale, som beskæftiger sig med flyveplanlægning i et luftfartsselskab, har en flyveklarereruddannelse og er certificeret.

I EU pågår der for tiden forhandlinger vedrørende EU-OPS, hvor spørgsmålet om uddannelse af denne personalekategori ikke er afklaret endnu.

1.5. Flymekaniker



Flymekanikeren reparerer og vedligeholder fly. Klargøringen af fly foregår på standpladsen, i hangarer og på værksteder. Desuden foretages der med faste intervaller større eftersyn, hvor hele eller dele af flyet skilles ad.

Uddannelsesforløbet

Uddannelsen til flymekaniker er en erhvervsuddannelse, som gennemføres i henhold til erhvervsuddannelsesloven og bekendtgørelse om uddannelserne i den erhvervsfaglige fællesindgang bil, fly og andre transportmidler. Uddannelsen kan afsluttes med følgende specialer: Flymekaniker - B1 og Flymekaniker - B2.

Specialet B1 koncentrerer sig om service, vedligeholdelse og idriftsættelse af fastvingede fly og helikopter med turbinemotor og stempelmotor.

Specialet B2 koncentrerer sig om flyvemaskineelektronik.

Uddannelsen til flymekaniker varer 4 år og 5 måneder, hvoraf specialet B1 har 72 uger på skole, og specialet B2 har 76 ugers skoleophold. Der er ikke adgang til skolepraktik, og uddannelsen kan således ikke gennemføres, uden at der er indgået aftale med et godkendt flyværksted om praktikplads.

Efter endt uddannelse kan Statens Luftfartsvæsen udstede et flymekanikercertifikat (Part 66 AML) i en given kategori/underkategori.

I Danmark er der mulighed for at tage en flymekanikeruddannelse indenfor samtlige kategorier og underkategorier.

Certifikatindehaveren kan dog først frigive et fly efter vedligeholdelse eller reparation, når vedkommende har typeuddannelse på den enkelte flytype. En sådan typeuddannelse skal gennemføres efter de fælleseuropæiske retningslinjer, og typen skal påtegnes certifikatet.

Myndighedsrolle

Statens Luftfartsvæsen udsteder det internationale AML-certifikat.

Undervisningsministeriet godkender uddannelsen, herunder udbydere af uddannelsen, og fører tilsyn med skolen.

Uddannelsessteder

Uddannelsen til flymekaniker gennemføres på TEC Aviation, Avedøre Holme.

Forsvaret gennemfører også en flymekanikeruddannelse på Flyvevåbnets Førrings- og Operationsstøtteskole (FFOS) i Karup. Optagelseskravet til forsvarets uddannelse er enten et svendebrev eller gennemførelse af grundforløbet på TEC Aviation. Da FFOS ikke er godkendt som teknisk skole, men fuldt ud lever op til de europæiske krav, udstedes et europæisk uddannelsesbevis efter endt uddannelse, til enten transportfly, helikopter eller jægerfly.

En elev, som gennemfører og består sin uddannelse som en vekseluddannelse mellem den teoretiske del hos TEC-Aviation og den praktiske del i et autoriseret flyveværksted⁷, opfylder normalt kravene til at få et certifikat.

Optagelseskrav

For at blive optaget i grundforløbet kræves en 9. klasses eksamen, og for at blive optaget i hovedforløbet skal grundforløbet være bestået.

Finansiering

Skoleundervisningen i flymekanikeruddannelsen finansieres af staten/Undervisningsministeriet.

I grundforløbet kan elever, som ikke har en uddannelsesaftale, modtage SU. I hovedforløbet aflønnes eleven af virksomheden.

AER (arbejdsgivernes elevrefusion) yder refusion til virksomhedens udgifter til elevens skoleophold.

Flyvemekanikerelever i flyvevåbnet er ansat i flyvevåbnet under uddannelsen.

Uddannelsen i andre lande

I Danmark er der mulighed for uddannelse indenfor samtlige kategorier og underkategorier til et AML-certifikat.

I forhold til det generelle billede i Europa er det temmelig enestående.

⁷ Der er pt. ca. 50 godkendte flyveværksteder

Det er Statens Luftfartsvæsen's overbevisning, at netop det fakta, at en Part 147 uddannelse er en integreret del af et lærlingeforløb, har betydet at hele erhvervet, gennem diverse fora i lærlingssystemet, har haft indflydelse på, at uddannelserne omfatter alle områder indenfor luftfartøjsvedligeholdelse (Fastvingede luftfartøjer, helikopter, turbinemotor, stempelmotor og avionics (radioudstyr)).

1.6. Kabinebesætningsuddannelse



Alle kabinebesætningsmedlemmer i Danmark skal være certificerede af Statens Luftfartsvæsen.

Uddannelsesforløbet

Uddannelsen består af en generel teoretisk del samt af en praktisk typeuddannelse.

Den teoretiske del består af fagene: love og bestemmelser, elementær flyvelære, security, hygiejne, flyvemedicin og førstehjælp.

Den praktiske del består af emnerne luftfartøj og udstyr, normale procedurer og nødprocedurer samt betjening af sikkerheds- og nødudstyr.

Myndighedsrolle

Statens Luftfartsvæsen godkender uddannelsen ved udbyderne og fører tilsyn med de godkendte uddannelser. Statens Luftfartsvæsen foretager den helbredsmæssige godkendelse og udsteder helbredscertifikat. Statens Luftfartsvæsen udsteder endelig certifikat som kabinebesætningsmedlem og varetager løbende sagsbehandling i forbindelse med certifikatadministration.

Uddannelsessteder

Uddannelsen foregår ved det luftfartsselskab, hvor eleven skal have sin ansættelse. I visse tilfælde bruger selskabet underleverandører til dele af uddannelsen. Det drejer sig normalt om træning i nødprocedurer, hvori der indgår simulatortræning.

Der er enkelte selskaber, som tilbyder at udføre hele træningen som underleverandør. Dette vil så ske under ansvar af den uddannelsesansvarlige i luftfartsselskabet.

Optagelseskrav

Der er som udgangspunkt krav om engelske sprogkunderskaber til uddannelsen som kabinebesætningspersonale.

Finansiering

Uddannelsen finansieres af arbejdsgiveren.

Uddannelsen i andre lande

Der er på nuværende tidspunkt ingen fælles internationale regler for uddannelse og certificering af kabinebesætningsmedlemmer.

En del lande har lignende organisering som Danmark, medens andre lande udelukkende har uddannelseskrav, men ikke helbredskrav og certificeringskrav.

I forbindelse med de kommende fælles EU regler, pågår der diskussioner landene imellem, hvorledes man skal sikre sig på dette område.

For Danmark har det i den forbindelse været vigtigt, at den nuværende nationale ordning med certificering af kabinebesætningsmedlemmer kan bibeholdes. Dette skal bl.a. ses i lyset af, at man i Danmark betragter kabinebesætningsmedlemmer som en del af flyvebesætningen, og dermed også er en del af det flyvesikkerhedsmæssige personale, som er krævet for kommerciel luftfart.

1.7. Lufthavnsuddannelsen



Som faglært transportarbejder i lufthavn (lufthavnsuddannelsens trin 1) og lufthavnsoperatør (lufthavnsuddannelsens trin 2) kan man udføre de almindelige arbejdsopgaver inden for lufthavnslogistikken, samt færdsel og ageren i lufthavnen i forbindelse med udførelsen af det daglige arbejde i overensstemmelse med safety- og securitybestemmelserne.

Uddannelsen gennemføres i henhold til lov om erhvervsuddannelser og bekendtgørelse om uddannelserne i den erhvervsfaglige fællesindgang transport og logistik.

Uddannelsesforløbet

Lufthavnsuddannelsens trin 1, transportarbejder, varer 1 år og 6 måneder og omfatter mindst 12 ugers og maksimum 15 ugers skoleundervisning. Lufthavnsuddannelsens trin 2, lufthavnsoperatør, varer 1 år og 6 måneder og omfatter mindst 10 ugers og maksimum 16 ugers skoleundervisning. Uddannelsen afsluttes med en svendeprøve.

Uddannelsen omfatter kendskab til logistikkæder, miljøkrav, arbejdsmiljø og sikkerhedsbestemmelser i forbindelse med transport af bagage og gods, manøvrering med fly, flypladsvedligehold samt brand og redning. Uddannelsen omfatter også internationale forhold og branchekendskab.

Uddannelsen retter sig mod Bagage, Cargo, Aircraft Servicing, Airport Service eller Brand og redning.

Bagage er rettet mod transport, håndtering bagage til og fra fly, laste, samt udførelse af andre funktioner omkring flyets klargøring og afgang/ankomst.

Cargo er rettet mod transport, håndtering af gods til og fra fly, laste, forsendelse samt udførelse af andre funktioner omkring flyets klargøring og afgang/ankomst.

Aircraft Servicing er koncentreret om funktioner i forhold til selve flyet, herunder flytning, afisning, departure check mm.

Airport Service retter sig mod vintertjeneste og vedligeholdelse af flyvepladser samt andre funktioner omkring driften af lufthavne.

Brand og redning retter sig mod arbejdet som brandmand i en lufthavn, herunder de særlige forhold som gælder for udrykning.

Der er mulighed for at vælge en eller flere profiler afhængig af, hvad der opnås enighed om mellem arbejdsgiver og arbejdstager.

En 6. profil om brændstof er under udvikling og udbydes formentlig i løbet af 2009.

Som led i uddannelsen får man kørekort til lastbil (kategori C) og opnår bevis for kvalifikationer i overensstemmelse med EU's chaufførdirektiv samt certifikat til gaffeltruck.

Foruden ovennævnte uddannelsesforløb tilbydes ligeledes et arbejdsmarkedsuddannelsesprogram (AMU). Uddannelserne er samlet i FKB 2794, "Transportar-

bejde i lufthavne”, som er udviklet af Transporterhvervets Uddannelsesråd (TUR). Programmet omfatter 33 uddannelsesmål, hvoraf 17 er specielt udviklet til branchen.

TEC er den eneste godkendte udbyder af denne FKB. Målgruppen for de omhandlede uddannelser har indtil nu været ufaglærte, men vil fremover også omfatte gruppen af faglærte.

Myndighedsrolle

Undervisningsministeriet godkender uddannelsen og udbydere af skoleundervisningen efter indstilling fra erhvervsuddannelsesrådet.

Det faglige udvalg, som består af arbejdsmarkedets parter, fastsætter uddannelsernes indhold. For luftfartens vedkommende er det TUR´s Brancheudvalg for luftfart. TUR har rådgivende funktion over for skolerne i forbindelse med praktiske og teoretiske prøver. Endvidere udpeger TUR censorer til de praktiske prøver og udsteder uddannelsesbevis.

Undervisningsministeriet fører tilsyn med uddannelsesstederne.

Uddannelsessteder

Skoleundervisningen udbydes af Teknisk Erhvervsskole Center (TEC) Hvidovre/Stamholmen. Den praktiske del gennemføres som elevforløb med ansættelse i en lufthavn. Der er ikke mulighed for skolepraktik, og uddannelsen kan derfor ikke gennemføres, hvis eleven ikke selv kan finde en praktikplads.

Finansiering

Skoleundervisningen finansieres af staten/Undervisningsministeriet.

Under grundforløbet kan elever, som ikke har en uddannelsesaftale med en virksomhed, modtage SU.

Under hovedforløbet modtager eleven løn fra virksomheden.

AER (arbejdsgivernes elevrefusion) refunderer virksomhedens lønudgift under skoleophold.

Der er på flaskehalsområder mulighed for at yde et særligt praktikpladstilskud i forbindelse med opkvalificering af erfarne voksne til faglært niveau.

1.8. Securitymedarbejdere



Der findes ingen regler for uddannelsen af securitymedarbejdere indenfor luftfartsområdet i Danmark.

Det fremgår dog af securitybekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 133 af 23. februar 1994 om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed (security)), at en flyveplads og et luftfartsselskab skal udarbejde en sikkerhedsplan, og denne sikkerhedsplan skal bl.a. indeholde uddannelsesplaner.

Uddannelsesforløbet

Som det fremgår ovenfor er det de enkelte flyvepladser og luftfartsselskaber, der udarbejder uddannelsesplanerne for securitymedarbejdere.

I Københavns Lufthavn i Kastrup er forløbet tilrettelagt af Københavns Lufthavn, og godkendt af myndighederne, så uddannelsen følger de gældende regler på området.

Uddannelsen er en seks måneders teoretisk og praktisk uddannelse. En uddannelse i lufthavnssikkerhed begynder med et modul på seks uger, hvor medarbejderne lærer de lovmæssige krav, der ligger til grund for det arbejde, security udfører.

Uddannelsesdagene er delt op i lektioner med teori om formiddagen og praktik om eftermiddagen.

De første seks uger af uddannelsen afsluttes med en teoretisk prøve, der skal bestås for at kunne gå videre til et nyt forløb, der strækker sig over 4½ måned, hvor medarbejderne i praksis får erfaring med og rutine i at udføre Security.

Anden del af uddannelsen kaldes on-the-job-training, hvor medarbejderne trænes i securityarbejdet i praksis. Under dette forløb indgår medarbejderne som en del af et team og løser de samme opgaver som andre securitymedarbejdere, men er hele tiden under opsyn af erfarne kolleger eller instruktører, så medarbejderne løbende får forbedret deres faglige kvalifikationer.

Securityuddannelsen på i alt seks måneder afsluttes med en praktisk prøve, hvorefter medarbejderen er certificeret som securitymedarbejder.

Desuden modtager securitymedarbejdere efteruddannelse, så de har kendskab til og kan tilpasse sig nye krav fra myndighederne.

Medarbejderne bliver således løbende orienteret om nye sikkerhedstiltag på daglige briefinger. Derudover gennemgår alle securitymedarbejdere et efteruddannelsesforløb på 1-2 dage årligt.

Myndighedsrolle

Der er ingen certificeret securityuddannelse i Danmark, men Statens Luftfartsvæsen skal godkende de uddannelsesplaner, som henholdsvis flyvepladsen og luftfartsselskabet udarbejder.

Desuden skal flyvepladsen etablere en flyvepladssikkerhedskomite, som består af repræsentanter fra flyvepladsen, politiet og luftfartsselskaber, samt efter behov andre myndigheder og interessenter.

Uddannelsessteder

Uddannelsen foregår ved den flyveplads eller det luftfartsselskab, hvor eleven skal have sin ansættelse.

Finansiering

Uddannelsen finansieres af arbejdsgiveren.

Uddannelse og certificering i andre lande

Der er ikke fælles internationale regler for uddannelse og certificering af securitymedarbejdere.

Appendix II: Interessenter

Gennemførte interviews:

- TEC Avation (flymekanikeruddannelsen)
- SAS
- Cimber Air
- Center Air Roskilde
- Copenhagen Air Taxi
- Danish Aviation College
- Erhvervsflyvningens fremme
- Dansk Metal
- 3F
- CPH

Rapporten har efterfølgende været sendt i høring hos:

3F; Air Greenland A/S; Airport Coordination Denmark A/S; Amdsrådsforeningen; AOPA Danmark A/S; Arbejdsmiljørådet for Luftfart; Atlantic Airways; Autoriserede danske flyværksteder; Billund Lufthavn; Cabin Union Denmark; Cimber air; Dalpa; Danish Air Transport; Danish Business Travel Association; Danmarks rejsebureau forening; Dansam; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Flyvelederforening; Dansk Handel & Service; Dansk handicap forbund; Dansk Industri; Dansk Metal; Danske Pilotorganisationers samråd; Danske Regioner; De samvirkende invalide organisationer; Erhvervsflyvningens sammenslutning; Finanstilsynet; Flyvebranchens Personaleunion; Flyvertaktisk Kommando; Forbrugerrådet; Foreningen af rejsearrangører i Danmark; Forsikring & Pension; Forsvarskommandoen; Færøernes landstyre; Grønlands Hjemmestyre; Grønlands Luftfartsvæsen; Havarikommissionen; DI Transport, HTS-I; Kommunernes Landsforening; Kongelig Dansk Aeroklub; KZ & Veteranfly Klubben; Københavns Lufthavne A/S; LSG Sky Chefs; Luftfartsdirektoratet; Luftfartsforvaltningen; Luftfartsstyrelsen; Luftfartstilsynet; Mytravel; Naviair; North Flying; Novia; QBE Nordic Aviation Insurance A/S; Rådet for større flyvesikkerhed; SAS; Scandinavian Airlines System STOOS; Servisair Danmark A/S; Sun Air; DAC; Copenhagen Air Taxi; Center Air; TEC Aviation samt EU-specialudvalget vedr. Transport.

