

## Frumvarp til laga

### um brottfall laga nr. 17/1997, um Flugskóla Íslands hf.

(Lagt fyrir Alþingi á 132. löggjafarþingi 2005–2006.)

1. gr.

Lög nr. 17/1997, um Flugskóla Íslands hf., falla úr gildi.

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta er samið í samgönguráðuneytinu. Við samningu þess hefur verið haft samráð við Flugskóla Íslands en skólinn óskaði eftir því við ráðuneytið að löggin yrðu endurskoðuð eða felld úr gildi.

Frumvarp til laga um Flugskóla Íslands hf. var samþykkt á vorþingi 1997 og tóku löggin gildi 29. apríl sama ár. Löggin kveða á um heimild samgönguráðherra til að beita sér fyrir stofnun hlutafélags um rekstur flugskóla sem nefnast skal Flugskóli Íslands hf. Skólinn var svo stofnaður sumarið 1998. Fyrir stofnun skólans var öll kennsla til bóklegra atvinnuflugmannsréttinda á hendi Flugmálastjórnar. Á sama tíma annaðist Flugmálastjórn einnig eftirlit með öllu flugi og þar með talið flugkennslu í landinu. Allt verklegt kennsluflug var stundað af einkaaðilum. Þessi ákvörðun markaði stór tímamót í flugkennslu á Íslandi, þó ekki væri nema einungis fyrir þær sakir, að í fyrsta skipti var hægt að hefja flugnám og ljúka því til fullnustu á einum stað. Staðlar og samræming milli verklegar og bóklegrar kennslu var auðsóttara en áður og gæði kennslunnar í heild jukust til muna.

Auk ríkisins tóku Flugleiðir hf., Air Atlanta og Íslandsflug hf. og flugskólarnir Flugtak og Flugmennt þátt í stofnun og uppbyggingu skólans. Við stofnun skólans átti ríkið um 42% hlut í skólanum. Fyrstu árin átti skólinn við rekstrarvanda að etja þar sem m.a. hafði verið gert ráð fyrir fleiri nemendum en raunin varð á. Þá varð rekstur skólans dýrari en ráð var fyrir gert og þá áttu afleiðingar atburðanna 11. september 2001 einnig nokkurn þátt í þeim vanda. Vegna þessa var hlutafé félagsins fært niður til jöfnunar á tapi og síðan lögðu hluthafar í skólanum, aðrir en ríkið, til aukið hlutafé. Ríkið lagði þó til skólans framlag vegna uppsafnaðs lausafjárvanda. Eftir þessar breytingar lækkaði eignarhlutur ríkisins niður í um 22%. Í maí 2005 seldi ríkið svo allt hlutafé sitt í skólanum til Flugtaks ehf., Air Atlanta hf. og Flugskóla Íslands hf. Skólinn er nú því alfarið í eigu einkaaðila eins og áform stjórnvalda um einkavæðingu gerðu ráð fyrir. Eftirlit er hins vegar áfram í höndum Flugmálastjórnar Íslands.

Í 5. gr. laganna er kveðið á um að samgönguráðherra skuli beita sér fyrir gerð samnings milli ríkisins og hins nýja félags þar sem nánar skal kveðið á um það skólalald sem félagið

á að sinna og hvernig greiðslum af hálfu ríkisins skuli háttað. Þá segir í 2. málsl. 1. mgr. greinarinnar að á fjárlögum hverju sinni skulu veita fé til að fullnægja skuldbindingum ríkisins samkvæmt samningnum. Slíkt samkomulag um kennslu til atvinnuflugs var undirritað í lok árs 1998.

Þrátt fyrir að lagt sé til að lögin falli úr gildi er áfram gert ráð fyrir að ríkið stuðli að því að hér á landi sé í boði menntun sem gerir nemendur hæfa til að taka að sér störf í þágu atvinnuflugs í samræmi við ákvæði laga og reglugerða um skírteini atvinnuflugmanna og áritanir á þau. Til að tryggja það vinnur ráðuneytið nú að gerð samnings við skólann um áframhaldandi styrk til hans vegna bóklegs atvinnuflugmannsnáms. Rekstur skólans gengur nú ágætlega og er talið að starfsemi hans sé mikilvæg lyftistöng fyrir framgang atvinnugreinarinnar hér á landi, en vöxtur flugstarfseminnar hefur verið mikill undanfarin ár.

Mikið eftirlit er með flugskólum sem bjóða vilja upp á viðurkennda þjálfun. Í 1. gr. reglugerðar um flugskóla, nr. 692/1999, segir m.a. að flugskóli telst skóli, sem fengið hefur heimild Flugmálastjórnar Íslands til að starfa samkvæmt ákvæðum reglugerðarinnar og reglum Flugöryggissamtaka Evrópu (JAA), JAR-FCL. Flugskóli sem bjóða vill viðurkennda þjálfun sem uppfyllir kröfur JAR-FCL þarf því að afla samþykkis flugmálayfirvalda í aðildarríki JAA sem er á Íslandi flugöryggisvið Flugmálastjórnar Íslands. Til að öðlast samþykki þarf skóli að uppfylla ítarlegar kröfur er m.a. varða stjórnskipulag, starfsemislýsingu í flugrekstrar- og þjálfunarhandbók, gæðakerfi, eiginfjárstöðu og þess háttar. Kröfunum til starfseminnar er lýst í reglugerð um skírteini, nr. 419/1999. Sú reglugerð byggist á kröfum JAR-FCL frá JAA og reglugerð um flugskóla, nr. 692/1999. Eftirlit með flugskólum á Íslandi er framkvæmt af flugöryggisviði Flugmálastjórnar með formlegum úttektum, þar sem starfsemi skólanna er borin saman við samþykktar handbækur og reglugerðir eftir því sem við á. Mikilvægur hluti eftirlitsins felst í því að tryggja að innra eftirlitskerfi skólans sjálfs sé virkt, þ.e. gæðakerfi skólans. Prófabald, bóklegt og verklegt, er á vegum Flugmálastjórnar og koma prófspurningarnar úr prófabanka JAA. Þá eru, til að kröfur og eftirlit með flugskólum sé samræmt meðal aðildarríkja flugöryggissamtaka Evrópu (JAA), gerðar reglubundnar úttektir á því hvernig Flugmálastjórn Íslands sinnir eftirliti með flugskólum hér á landi þannig að aðhald er verulegt.

Núgildandi lög eru farin að valda skólanum nokkrum vandkvæðum. Þannig er í 2. málsl. 6. gr. kveðið svo á um að engum einum aðila, öðrum en ríkinu, sé heimilt að eiga meira en 25% hlutafjár. Eftir samruna Air Atlanta og Íslandsflugs er eignarhlutur þess ekki í samræmi við þetta ákvæði. Lögin fjalla auk þess að stórum hluta um aðkomu ríkisins sem eins af stofnendum Flugskóla Íslands og taka mið af því að það komi að eignarhaldi hans.

Með hliðsjón af efni laganna og að ríkið hefur selt allt hlutafé sitt í skólanum er lagt til að lögin verði felld úr gildi. Skilvirkt eftirlit er af hálfu Flugmálastjórnar Íslands með gæðum skólastarfsins og starfsemi skólans og er það talinn fullnægjandi rammi um þessa starfsemi. Vegna mikilvægis flugsins í efnahagslífi þjóðarinnar er áfram gert ráð fyrir því að ríkið stuðli að því að hér á landi sé boðið upp á bóklegt atvinnuflugmannsnám. Slíkt verður tryggt með gerð samnings við Flugskóla Íslands.

## Fylgiskjal I.

### **Lög um Flugskóla Íslands hf., nr. 17/1997.**

(Tóku gildi 29. apríl 1997.)

#### 1. gr.

Samgönguráðherra skal heimilt að beita sér fyrir stofnun hlutafélags um rekstur flugskóla sem nefnast skal Flugskóli Íslands hf.

Í þessu skyni er ráðherra heimilt að leggja fram í reiðufé allt að 4 millj. kr. sem hlutafé í hinu nýja félagi og kveðja aðra aðila til samstarfs um stofnun þess. Auk þess skal ráðherra heimilt að leggja félaginu til þann búnað sem Flugmálastjórn hefur nýtt til flugkennslu og verði hann metinn til hlutafjár.

#### 2. gr.

Markmið skólastarfsins skal vera að veita menntun sem gerir nemendur hæfa til að taka að sér störf í þágu atvinnuflugs í samræmi við ákvæði laga og reglugerða um skírteini atvinnuflugmanna og áritanir á þau. Samkvæmt því skal skólinn veita kennslu til undirbúnings prófa í atvinnufluggi.

Kennsla sú sem skólinn veitir skal miðast við öll stig atvinnuflugnáms og miða að því að búa nemendur undir próf loftferðaeftirlits Flugmálastjórnar til öflunar atvinnuflugréttinda í samræmi við gildandi reglur á hverjum tíma.

Flugskóli Íslands hf. skal leita samvinnu og samstarfs við aðra flugskóla um ákveðna kennsluþætti, einkum þá verklegu. Skulu nemendur eiga þess kost að semja sjálfir við aðra flugskóla um afnot flugvéla, eða leggja til eigin vélar, enda verði skilyrðum skólans að öllu leyti fullnægt.

Skólinn skal sinna endurmenntun atvinnuflugmanna eftir því sem þörf krefur.

#### 3. gr.

Þeir einir geta hafið nám í Flugskóla Íslands hf. sem:

1. uppfylla lágmarkskröfur um aldur og menntun, eftir því sem nánar er kveðið á um í reglugerð,
2. fullnægja skilyrðum um andlegt og líkamlegt heilbrigði til að fá útgefið skírteini eða áritun atvinnuflugmanns.

Heimilt er að halda inntökupróf í Flugskóla Íslands hf. og gera tiltekinn prófárangur að skilyrði fyrir að geta hafið nám.

#### 4. gr.

Þriggja manna stjórn, sem kosin skal á aðalfundi ár hvert, fer með yfirstjórn skólans.

Samgönguráðherra fer með eignarhlut ríkisins í félaginu.

Stjórn skólans skipuleggur skólastarfið, ákvarðar tilhögun kennslu, undirbýr námskeið og stundaskrár og ákveður námsefni. Auk þess hefur stjórnin með höndum yfirstjórn annars þess sem varðar rekstur skólans. Hún ræður skólastjóra sem auk kennslu skal, sem framkvæmdastjóri, framfylgja ákvörðunum stjórnar. Stjórnin ræður kennara að skólanum í samráði við skólastjóra.

## 5. gr.

Samgönguráðherra skal beita sér fyrir gerð sammings milli ríkisins og hins nýja félags þar sem nánar skal kveðið á um það skólahald sem félagið á að sinna og hvernig greiðslum af hálfu ríkisins skuli háttáð. Á fjárlögum hverju sinni skal síðan veita fé til að fullnægja skuldbindingum ríkisins samkvæmt samningnum.

Auk fjárframlaga samkvæmt samningi skólans við ríkið skal rekstur hans fjármagnaður með skólagjöldum nemenda. Stjórn skólans ákveður upphæð þeirra skólagjalda sem nemendum er gert að greiða.

Tilgangur félagsins er ekki að afla hluthöfum fjárhagslegs ávinnings, heldur skal rekstrarafgangi varið til frekari uppbyggingar skólastarfsins og skulu samþykktir félagsins innihalda ákvæði þess efnis.

## 6. gr.

Samgönguráðherra skal heimilt að selja hluti ríkisins í félaginu. Engum einum aðila, öðrum en ríkinu, skal þó heimilt að eiga meira en 25% hlutfjár.

## 7. gr.

Samgönguráðherra skal auglýsa opinberlega fund um stofnun hlutafélags um rekstur Flugskóla Íslands. Fyrir stofnfundinn skal m.a. leggja drög að samþykktum félagsins.

Að öðru leyti en greinir í lögum þessum fer um stofnun og starfsemi Flugskóla Íslands hf. eftir ákvæðum hlutafélagalaga.

## 8. gr.

Heimilt er samgönguráðherra að kveða nánar á um fyrirkomulag á kennslu til prófa í atvinnuflugi og um próftöku með reglugerð.

## 9. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

## **Fylgiskjal II.**

*Fjármálaráðuneyti,  
fjárlagaskrifstofa:*

### **Umsögn um frumvarp til laga um brottfall laga nr. 17/1997, um Flugskóla Íslands hf.**

Með frumvarpinu verða lög nr. 17/1997, um Flugskóla Íslands hf., felld úr gildi. Þjónustusamningur við skólann um áframhaldandi styrk til hans vegna bóklegs atvinnuflugmannsnáms er í vinnslu. Verði frumvarpið óbreytt að lögum verður ekki séð að það hafi aukinn kostnað í för með sér fyrir ríkissjóð.