

Kunnskapsdepartementet
Postboks 8119 Dep
0032 Oslo

Vår dato	29.04.2011
Deres dato	21.03.2011
Vår referanse	saga
Deres referanse	2010/3215

Att.: Opplæringsavdelingen

Høring til Forslag til læringsutbyttebeskrivelser (deskriptorer) for fag- og yrkeskompetanse i et nasjonalt kvalifikasjonsrammeverk for livslang læring

NHO Luftfart viser til ovennevnte høring der vi som bransje ser behov for å komme med høringsuttalelse i tillegg til de kommentarene som blir gitt fra de faglige rådene. Den flytekniske opplæringen er lagt til Faglig råd for elektrofag (FRE). Vi vil understreke at vi også stiller oss fullt ut bak uttalelsen fra FRE, men at vi i tillegg har behov for å komme med en mer detaljert uttalelse enn det vi kan forvente fra et offentlig utvalg som skal favne interessene til flere bransjer med ansvaret for 20 ulike lærefag/yrkesfag.

Videre støtter vi de kommentarene Næringslivets Hovedorganisasjon har gitt.

NHO Luftfart har så langt det har vært mulig, deltatt i prosessen både med nasjonalt Kvalifikasjonsrammeverk (NKR) og innplasseringen i det europeiske kvalifikasjonsrammeverket, EQF. Vi ser det imidlertid som beklagelig at prosessen har vært håndtert uryddig fra myndighetenes side, og at arbeidslivets parter i beskjeden grad har vært trukket inn i arbeidet. Det er videre beklagelig at det ikke har vært en bred nasjonal diskusjon om hvilket formål det nasjonale kvalifikasjonsrammeverket skal ha, og hva det skal brukes til. Vi hadde også sett det som en sentral premiss at det norske kvalifikasjonsrammeverket bygger på EQF – European Qualifications Framework, og er overrasket over at så ikke er tilfelle. Mye av hensikten faller derfor bort.

1. Nasjonale og internasjonale sertifiseringsbestemmelser er utelatt

I løpet av disse prosessene har NHO Luftfart tatt opp at pålagte europeiske sertifiseringsbestemmelser må tas inn i både NKR og EQF. Utdanningsdirektoratet har beroliget med at dette kommer i neste omgang. Når vi nå etterlyser dette igjen, blir vi møtt med taushet, og får opplyst at det er viktig at dette nå kommer med i høringen. Innenfor europeisk luftfart er opplæringsbedriftene/

vedlikeholdsorganisasjonene underlagt sertifiseringskrav fastsatt av den europeiske luftfartsmyndigheten, European Aviation Safety Agency (EASA), EASA Part-145. Luftfarten er i sin natur global, og disse bedriftene får ikke oppdrag hvis de ikke EASA Part-145 godkjente. Det innebærer at en stor andel av de ansatte må være godkjente etter den europeiske læreplanen, EASA Part-66. Den teoretiske delen av denne læreplanen/sertifiseringen er integrert i Kunnskapsløftets læreplaner og i evalueringsordningene for de fire aktuelle lærefagene. Bedriftene vil følgelig ikke få oppdrag hvis bedriften og deres ansatte ikke innehar disse sertifiseringene, og bedriftene vil heller ikke rekruttere ansatte som mangler den nødvendige sertifisering. I Norge er det Luftfartstilsynet som kontrollerer at disse kravene oppfylles.

Et system over kvalifikasjonskriterier som ikke har sertifiseringskravet innebygget, vil være verdiløst for luftfartens arbeidsgivere. Hva verre er, at det er et rammeverk som vil være direkte villedende for unge utdannings- og arbeidssøkende som søker seg til de tekniske luftfartstyrkene, hvis disse kravene ikke blir informert om.

På Utdanningsdirektoratets høringsseminar for de faglige rådene, ble det sagt at en avgrenset seg til offentlig utdanning. Det må her presiseres at offentlig utdanning også kan finne sted i regi av andre offentlige sektorområder enn bare fra Kunnskapsdepartementet med underliggende organ. Eksempler på dette finner vi innen innenfor en rekke bransjer. Eksempler fra luftfart er flyteknisk opplæring flygeledere der Kommisjonen/EASA fastsetter læreplaner og eksamenskrav for hele EØS-området, mens Luftfartstilsynet implementerer kravene i norsk regelverk og fører tilsyn med at kravene overholdes. I Norge har vi valgt en løsning der den europeiske læreplanen, EASA-Part 66, i tillegg er integrert både i de nasjonale læreplanene og i evalueringsregelverket under Kunnskapsløftet. NHO Luftfart vil derfor generelt anmode om at departementet ikke avgrenser begrepet offentlig utdanning/utdanningskrav til Kunnskapsdepartementet ansvarsområde. Vi viser til mesterbrev, elektroinstallatør og flytekniker som eksempler på kvalifikasjoner som faller utenom NKR slik rammeverket er foreslått avgrenset. Andre eksempler er etatsopplæringene innenfor lignings- og tolletatene. Like fullt er disse yrkesgruppene med de fastsatte kompetansenivåene underlagt offentlige opplærings- og eksamenskrav.

2. Mangel på internasjonal tilnærming

Siden flyfagene både følger norske og europeiske opplæringskrav, blir det fra vårt ståsted for snevert å lage et kvalifikasjonsrammeverk som helt ser bort fra det som skjer utenfor Norges grenser. Vi har liten nytte innenfor luftfart av et system som ikke sammenligner på tvers av nasjonale opplæringskrav. Det er også problematisk når de ulike landene legger seg på ulike nasjonale klassifiseringsskalaer knyttet til EQF, for eksempel innen for flytekniske fag der Danmark ligger på nivå fem. Den

danske flytekniske utdanningen er ikke mer avansert enn den norske, snarere tvert om. Den norske er imidlertid foreslått plassert på nivå 3A. For de flytekniske fagene som har et femårig opplæringsløp, 3 + 2 år, blir dette en klar underkommunikasjon av kravene til opplæringen. NHO Luftfart støtter NHOs forslag til NKR-matrise der bestått fag-/svennebrev plasseres på nivå fire, men der avvik kan beskrives i vedlegg til de respektive læreplaner. Dette vil i så fall kunne gi et riktigere bilde av kunnskapsnivået som legges til grunn for de flytekniske fagene.

Det kommer også lite fram i NKF hvilke krav flytekniske fag har til engelsk som arbeidsspråk. Generelt vil vi påpeke den selvstendige statusen en fagarbeider har i Norge sammenlignet med fagarbeidere i andre land.

3. Livslang læring og mobilitet

NHO Luftfart mener at NKR skal være et viktig verktøy for å fremme livslang læring slik en av hovedintensjonene bak etableringen av EQF er. For luftfart som gjennom sertifiseringskravene er pålagt en kontinuerlig prosess knyttet til både etter- og videreutdanning for å kunne praktisere i yrket, er det særlig viktig at dette er en integrert del av NKR.

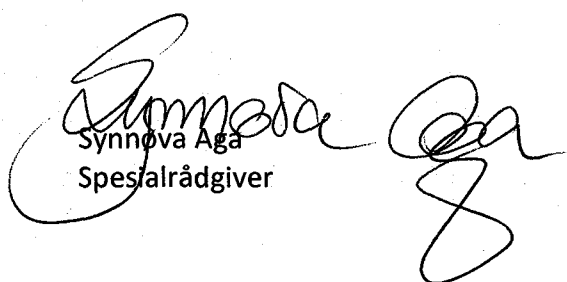
NHO Luftfart mener at hvis NKR skal være til nytte for arbeidslivet, må det være et rammeverk hvor personens kompetanse verdsettes uavhengig av hvor vedkommende har tilegnet seg denne kompetansen. Det er derfor viktig at realkompetansevurdering også innpasses i rammeverket. NHO Luftfart støtter NHOs forslag om å innplassere delkvalifikasjoner i NKR. Dette vil samlet være viktige element i å bygge opp et system som ivaretar livslang læring. I tillegg til en utvidet definisjon av offentlig utdanning som vi har gitt eksempler på ovenfor, vil NHO Luftfart anbefale at departementet setter i gang et arbeid med å innplassere kompetanse i rammeverket som oppnås i ikke-formelle og uformelle læringsarenaer.

4. Læringsutbyttebeskrivelsene – nivåbeskrivelsene

De norske læringsutbytte- og nivåbeskrivelsene tilstreber en likestilling mellom yrkesfagfaglig og studiespesialiserende kompetanse på hhv nivå 3A og 3B, og det er positivt. Dette tilslører imidlertid en viktig forskjell der den yrkesfaglige kompetansen innbærer et lengre studieforløp enn det studiespesialiserende løpet, 4-5 år mot 3 år. For de flytekniske fagenes vedkommende på 5 år. Et yrkesfaglig løp innebærer videre som regel en sluttkompetanse, mens studiekompetanse som oftest er en mellomstasjon før høyere utdanning. Progresjonen mellom nivåene kunne kommet klarere fram

NHO Luftfart støtter Fagrådet for elektrofags uttalelser til dette punktet, og vil særlig understreke at kompetansen som gir fagarbeiderens selvstendige status må komme klarere fram. Vi finner det også underlig at kandidater med generell studiekompetanse, nivå 3B, "har erfaringsbasert kunnskap som kreves for å praktisere innen ulike fag". Dette vil etter vårt syn snarere gjelde nivå 3A fag- og yrkeskompetanse.

Med vennlig hilsen
NHO Luftfart


Synnøva Aga
Spesialrådgiver

verk (nkr).docx