

Til
Kunnskapsdepartementet
postmottak@kd.dep.no

Deres ref.
16/7173

Vår ref.
16/12/20/YC

Dato 20.12. 2016

Høring - forskrift om tildeling av utdanningsstøtte for 2017-2018

Norsk Flygerforbund (NF) viser til Kunnskapsdepartementets høringsbrev vedrørende forslag til forskrift om tildeling av utdanningsstøtte for 2017-2018. NF ønsker med dette å komme med forbundets kommentarer til høringens § 30-1, Ekstra skolepengelån til trafikkflygerutdanning.

De kommersielle flyskolene utdanner i dag personell til viktige oppgaver i sivil luftfart. I tillegg til ordinær ruteflyging rekrutteres det fra flyskolene til politi, søk- og redning, brannvern, ambulansevirksomhet, offshore flygninger mv. Flyskolene ivaretar således en viktig samfunnsoppgave, og de har alle i sitt utdanningsløp spesiell fokus på "norske" utfordringer knyttet til blant annet topografi med snø, høye fjell, og utfordrende værforhold som kreves med tanke på senere jobb i norske selskaper. Norsk Flygerforbund mener i denne sammenheng det er svært viktig å sikre at også private flyskoler i Norge kan "tilby" rammebetingelser for sine studenter hva gjelder studiefinansiering gjennom Lånekassen. Frem til nå har studiestøtten som gis til denne type utdanning vært gunstigere både i Sverige og Danmark. Forbundet er derfor glad for at det nå legges opp til en betydelig økning i lånerammen da nivåforskjeller i Skandinavia med hensyn til studiefinansiering har vært uheldig ift. å kunne opprettholde et konkurransedyktig utdanningsmiljø innenfor denne sektoren i Norge.

Som tidligere beskrevet er det to alternative veier for å utdanne seg til trafikkflyger; enten gjennom Forsvaret eller alternativt hos en sivil flyskole. Forsvaret har de senere årene stadig redusert antallet piloter som de utdanner, og "bindingstiden" til Forsvaret har blitt forlenget. Derfor vil det eneste reelle alternativet for de aller fleste som ønsker å utdanne seg til sivil yrkesflyger være gjennom det sivile utdanningssporet.

Det er i dag fire sivile flyskoler som tilbyr denne type utdanning. Dette er European Helicopter Center (EHC) (for helikopter), Luftfartsskolen AS (fixed wing og helikopter), Pilot Flyskole AS (fixed wing) samt Universitetet i Tromsø (fixed wing). Sistnevnte tilbyr Bachelorgrad i luftfartsfag som er statlig finansiert.

EUs harmonisering av regelverk – positive effekter for jobbmarkedet

EU har gjennom sitt flysikkerhetsbyrå EASA utarbeidet og vedtatt et harmonisert regelverk for flyvende personell som sikrer gjensidig godkjenning av sertifikater i hele EU/EØS. Det er ikke lengre anledning til å stille nasjonale særkrav.

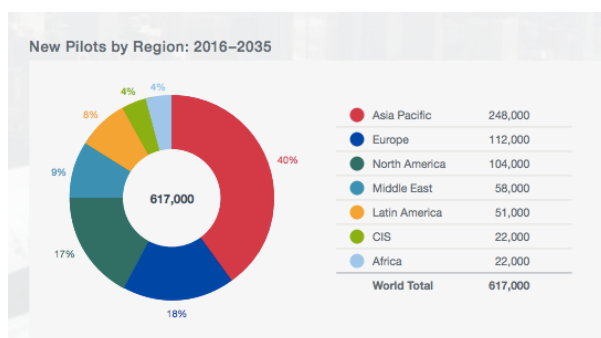
Det er i forbindelse med dette viktig å understreke at etter introduksjonen av dette regelverket vil hele EØS-området være å anse som ett arbeidsmarked med de muligheter dette gir den enkelte pilot. Videre er det slik at en rekke internasjonale selskaper fra tredjeland rekrutterer fra det europeiske markedet.

Bransjens behov for piloter fremover i et internasjonalt perspektiv

Etter hvert som stadig flere land opplever økonomisk vekst, ser man parallelt at flyselskap bestiller tusenvis av nye kommersielle jettfly. I følge Boeings "Pilot and technician outlook 2016 - 2035" er det i løpet av denne perioden et globalt behov på mer enn 617.000 piloter, hvorav 112.000 bare i Europa.

Norske flyselskaps behov for piloter de kommende år

NHO Luftfart har kartlagt pilotbehovet hos sine medlemsbedrifter de nærmeste årene. Innen "fixed wing" har både Norwegian, SAS og Widerøe behov for til dels stor nyrekruttering de neste årene. Bakgrunnen for dette er todelt. For det første skyldes dette den demografiske sammensetningen blant dagens piloter i de aktuelle selskapene. Det er i dag anslagsvis ca. 2500 norske piloter (basert på Luftfartstilsynets sertifikatregister) ansatt i de norske flyselskapene. Disse pilotene har en yrkeskarriere som strekker seg over ca. 30 år. Pga. naturlig aldersavgang og eventuelt andre som må/velger å slutte i sitt yrke vil det være behov for å ansette ca. 100-125 nye piloter i året bare for å dekke opp for nevnte avgang¹.



For det andre vil man de kommende årene ha en forventet trafikkvekst som tilsier et betydelig behov for nyansettelser i de aktuelle selskapene. Prognose for vekst i flytrafikken ligger i størrelsesorden 2-3 prosent per år, noe som vil generere et ytterligere årlig behov for piloter på 50-75 stykker.

Basert på kjente flåteplaner *kan* man i årene som kommer også regne med et stort netto tilskudd av fly per år, som igjen vil generere en tilsvarende stor pilotvekst - anslagsvis ca. 200-240 piloter. Dette illustrerer at pilotbehovet kan bli vesentlig høyere enn det årlige anslaget ovenfor.

Hvor stor andel av pilotbehovet som konkret vil knyttes til helikoptervirksomhetene er vanskelig å anslå. Denne virksomheten er mer konjunkturfølsom enn "fixed wing", og med stor usikkerhet for utviklingen innenfor offshore oljevirksomhet, er det vanskelig å dimensjonere et konkret behov for helikopterpiloter i årene fremover. Det er imidlertid samtidig viktig å understreke at det innenfor flere områder av helikopteroperasjoner vil være et konstant eller økende behov for denne type piloter, herunder innen ambulansetransport, aerial work (slik som jobbing på kraftlinjer, mobilmaster mv.) samt passasjertransport. Det kan i forbindelse med dette også nevnes at det i kontrakter for en rekke helikopteroperasjoner stilles norsk språkkrav. Det betyr således at norske piloter rent faktisk har et bransjefortrinn ift. rekruttering til disse stillingene.

Viktigheten av gode låneordninger

I forskningsrapport fra Universitetet i Gent om "atypical employment in aviation" fremheves flere forhold knyttet til ansettelsesformer for flygende personell som viktige for en fortsatt best mulig ivaretagelse av flysikkerheten i årene som kommer. I denne forbindelse pekes det i denne rapporten spesielt på de høye kostnadene som unge fremtidige piloter pådrar seg under sitt utdanningsløp. I snitt koster en pilotutdannelse i EU mellom 80 000 og 100 000 Euro. I tillegg kommer eventuelle kostnader knyttet til såkalt "Type Rating" på mellom 25 000 og 30 000 Euro. Dette medfører dessverre at en ung pilot vil kunne måtte akseptere både ansettelsesformer og vilkår som man ellers ikke ville (eller burde) ha akseptert ut fra mulige flysikkerhetsperspektiver, herunder såkalt "pay to fly schemes" - som man har sett en økning av de senere årene. Denne ordningen betyr i realiteten at unge piloter betaler flyselskapene for å fly for å få nødvendig flytid mv. I Ghent rapporten diskuteres mulige kompensierende tiltak, herunder gode statlige finansieringsløsninger. Forslaget til ekstra skolepengelån til

¹ Det er vanlig å beregne at ca. 5 prosent av pilotene slutter årlig i selskapene pga. alder eller andre årsaker.

trafikkflyger-utdanning er i denne sammenheng et positivt bidrag fra norske myndigheter i den pågående diskusjonen både nasjonalt og internasjonalt om ansettelsesformer og ansattes rettighet innen luftfart.

Oppsummert

Veksten i antall flyreiser de neste 20 år kombinert med store pensjonsavganger skaper et betydelig behov for nye piloter. Det er derfor svært viktig at man nå sikrer at de som utdanner seg til yrkesflygere også fremadrettet får tilgang til en statlig låneordning som er treffende. Ekstra skolepengelån til trafikkflyger-utdanning er i forbundets øyne et nødvendig tiltak som vil sikre at flere kvalifiserte kandidater gis muligheten til å søke seg til denne utdanningen. Statlig lånefinansiering, der det tilbys gunstig rente og gode tilbakebetalingsordninger, gir også den enkelte større grad av økonomisk trygghet etter endt utdanning og er i denne sammenheng også svært viktig i et flysikkerhetsperspektiv.

Med vennlig hilsen
Norsk Flygerforbund

Yngve Carlsen (Sign)
Forbundsleder