

Kunnskapsdepartementet  
Postboks 8119 Dep  
0032 Oslo

Vår dato 27.01.09  
Deres dato 27.10.08  
Vår referanse SA  
Deres referanse

## Høring - innstilling til utvalget for fag- og yrkesopplæring

NHO Luftfart er svært tilfreds med at det er foretatt en grundig gjennomgang av fag- og yrkesopplæringen i Norge. Det er viktig at denne gjennomgangen blir tatt nå i veiskillet mellom Reform 94 og Kunnskapsløftet.

NHO Luftfart finner det imidlertid beklagelig at vi, som andre landsdekkende tarifforganisasjoner, ikke står på høringslisten som selvstendige høringsparter. Det er de landsdekkende tariffpartene som er lærefagenes "eiere" og hovedbrukere, og som dermed er nærmest til å vurdere fag- og yrkesopplæringen på godt og vondt. At de faglige rådene står på høringslisten er bra, men vi mener at de landsdekkende tariffpartene i tillegg bør høres.

NHO Luftfart støtter NHOs høringsuttalelse og deres prioriteringer fullt ut, at tilskuddsatsen til lærebedrifter øker, tiltakene for kvalitetssikring av fag- og yrkesopplæringen, tiltakene for internasjonalisering av fag- og yrkesopplæringen, samt tiltakene for overgangen mellom utdanningsnivåene. I vår høringsuttalelse vektlegger vi å fokusere på forhold som har særlig relevans for flyfagene og som ikke er spesielt omtalt i NHOs uttalelse. Videre støtter vi høringsuttalelsen fra Faglig råd for elektrofag.

### Noen generelle kommentarer til innstillingen

NHO Luftfart finner det positivt at det er fremmet en rekke konkrete forslag som det er konsensus om i et bredt sammensatt utvalg. Det som er hovedsvakheten ved rapporten, er at det ikke har vært avsatt tid til å foreta en skikkelig prioritering mellom tiltakene med forslag, til en framdriftsplan og til økonomiske konsekvensanalyser av det enkelte tiltak. Departementet bør derfor komme tilbake med en prioriteringsplan der de sentrale aktørene innenfor de ulike fagområdene, trekkes med i beslutningsprosessen.

Vi finner det svært positivt at det foreslås fleksible løsninger der kontinuerlige og raske endringer kan finne sted. Dette er svært positivt sammenlignet med Reform 94 der det var svært vanskelig å få foretatt nødvendige endringer og justeringer av både opplæringens struktur og innhold.

NHO Luftfart finner det også positivt at utvalget foreslår at alle elever som ikke får lære plass, får rett til to års yrkesfaglig opplæring i skolen før opplæring avsluttes med fag- eller svennebrev. Å forvente at en elev skal bestå fag- eller svennebrev etter kun ett år mens den samlede læretiden utgjør to år i bedrift for lærlingene, er etter vårt syn en nedvurdering av opplæringen i bedrift kombinert med verdiskapning. Når det er sagt, er det viktig at to år i skole må kombineres med utplassering i bedrift. Her er det imidlertid viktig å påse at

utplasseringsordningene ikke gjøres så attraktive at det kommer til foretrekkelighet for læreplasser.

### **Internasjonalisering**

Norge har gjennom EØS-avtalen tilsluttet seg EUs tredje luftfartspakke. Norsk luftfart er i dag underlagt både norske og europeiske luftfartsmyndigheter, hhv. Luftfartstilsynet og European Aviation Safety Agency EASA). Dette gjør at luftfarten er avhengig av smidige og gode løsninger som ivaretar både norske fagopplæringskrav og EUs krav til flyteknisk opplæring gjennom EASA Part 66. Gjennom Kunnskapsløftet er disse hensynene ivare tatt på en god måte både med hensyn til fagstrukturen, lærefagene lengde og det faglige innholdet der den europeiske læreplanen er integrert i de norske. Det har imidlertid vært en lang vei frem før vi kom frem til disse avklaringene. I fremtidig arbeid med internasjonalisering av norsk fag- og yrkesopplæring, vil vi derfor oppfordre de norske utdanningsmyndighetene til å møte tilsvarende utfordringer fra andre fag/bransjer med et åpent sinn der det særnorske ikke alltid vurderes som det eneste og det beste. Vi etterlyser også et bedre samarbeid mellom de norske utdanningsmyndighetene og de sertifiserende myndighetene, i vårt tilfelle Luftfartstilsynet og EASA.

I vårt arbeid med internasjonaliseringen av opplæringen i flyfagene har vi møtt på en rekke problemer og motforestillinger fordi vi ikke følger norsk hovedmodell for norsk fagopplæring, fordi vi i opplæringen er nødt til å etterleve industriens kvalitetskrav og – systemer, fordi vi har engelsk som arbeidsspråk, fordi vi har andre eksamensformer og fordi vi generelt er bærere av en mer mangfoldig opplæringskultur enn den særnorske. Vi har mottatt avslag på å få utarbeide lærebøker på engelsk fordi ”på norsk videregående nivå skal lærebøkene være på norsk”. Vi har imidlertid fått lov til å ha faguttrykkene oversatt til engelsk i parenteser. Flyfagene fikk også dispensasjon fra 40:60 fordelingen mellom nynorsk og bokmål i de tospråklige lærebøkene for små fag fordi vi har engelsk som hovedspråk. Diskusjonen rundt norske og europeiske eksamensordninger har vært et årlig tilbakevendende problem. De siste årene har vi imidlertid møtt en langt mer åpen og konstruktiv holdning fra utdanningsmyndighetenes side.

Det positive ved at flyfagene nå har fått formalisert en utdanningsmodell som integrerer den europeiske fullt ut, er at vi gir våre elever/lærlinger mulighet til en utdanning som er internasjonalt anerkjent og som åpner det globale arbeidsmarkedet for dem. For bedriftene våre er det en forutsetning når de skal selge sin vedlikeholdskompetanse på det internasjonale markedet, at de har medarbeidere med internasjonal sertifisering. Opplæringsmodellen vår bidrar til dette.

For NHO Luftfart har det også vært viktig at flyfaglinjene i videregående skole har fått europeisk godkjenning, EASA Part-147-godkjenning. Dette har skapt et bedre samarbeidsmiljø mellom skolene, og vi har samtidig fått et bedre og mer ens kvalitetsnivå. Denne godkjenningen forutsetter imidlertid ressurser som i dag ikke er vanlig tilgjengelig i norsk videregående skole, fast ansatte kvalitetsledere og eksamensledere. NHO Luftfart vil derfor etterlyse større fleksibilitet og åpenhet i forhold til hva som kreves for at norske videregående skoler kan bli internasjonalt godkjente.

NHO Luftfart er opptatt av at det legges bedre til rette for at både elever, lærlinger, lærere og instruktører får mulighet til å delta i utvekslingsopphold i andre land. Samtidig er de

tiltakene som foreslås på dette området lite fokusert på den gjensidigheten som ligger i at norske bedrifter og skoler tar i mot ungdom og deres lærere og instruktører fra andre land. Et sentralt tiltak er at Kunnskapsdepartementet prioriterer å få oversatt til engelsk de mest aktuelle læreplanene innenfor fag- og yrkesopplæring på Vg3/Vg4-nivå, opplæring i bedrift. Dette er en forutsetning for en effektiv utveksling.

Slik NHO Luftfart vurderer det, har norsk utdanningssystem innenfor fag- og yrkesopplæring fortsatt et stort forbedringspotensial med hensyn til å internasjonalisere opplæringen.

### **Landslinjestrukturen**

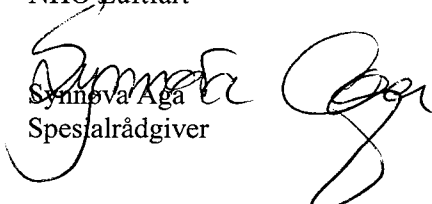
NHO Luftfart har i en årrekke vært forkjemper for å opprettholde landslinjestrukturen for de faggruppene den opprinnelig var ment for, små yrkesfag generelt, samt yrkesfag som er dyre og utstyrskrevene, og som en ikke kan vente at det enkelt fylke tar ansvar for på vegne av fellesskapet uten at de mottar øremerket statlig finansiering. Vi registrerte med stor tilfredshet at Soria Moria-erklæringen slo fast at landslinjene skulle bestå.

NHO Luftfart forutsetter at den freden som nå har vært rundt landslinjeordningen de siste tre-fire årene, har vært gunstig for det faglige miljøet på de aktuelle skolene. Landslinjene, uavhengig av fag, har bygget opp gode og kompetente fagmiljø som gir en god opplæring til de aktuelle fagområdene, som flytekniske fag, anleggsmaskinfagene og yrkessjåfør. Bransjene er avhengige av stabilitet og forutsigbarhet i opplæringen. Landslinjene representerer dette. De gir både et faglig godt tilbud samtidig som opplæringen i sikkerhet, kvalitetssikring og holdninger gir elevene et godt grunnlag for å starte som lærlinger i de aktuelle fagene. Felles for de ovennevnte fagene er at opplæringen er underlagt sertifiseringsordninger fra andre myndighetsområder. Dette forutsetter at opplæringen rettes inn mot dette fra dag én. Lærerne ved de aktuelle landslinjene gjør her en god jobb.

Landslinjene har imidlertid vært sulteforet over flere år, og fylkenes subsidiering har vært kraftig stigende. De siste to årene er dette et stykke på vei blitt rettet opp på driftsbudsjettet, dvs. stykkprisen per elev.. Investeringsiden derimot henger fortsatt kraftig etter for flyfagene vedkommende. Tilbudet på landslinjene står og faller med en kontinuitet i den totale finansieringen, og landslinjene vil ikke være levedyktig i lengden med noen spredte skippertak.

Landslinjene innenfor de såkalte dyre og utstyrskrevene fagene, anleggsmaskin, yrkessjåfør og flyfagene, representerer alle opplæring knyttet til viktige infrastrukturområder. Slik vi ser det, er dette kompetanse som er viktig å opprettholde i et land med Norges utfordringer. NHO Luftfart anmoder derfor om at landslinjestrukturen prioriteres i det videre arbeidet, at bevilgningene dekker det reelle kostnadsnivået og at dette indeksreguleres årlig.

Med vennlig hilsen  
NHO Luftfart

  
Synneva Aga  
Spesialrådgiver

