

TILSYNS- RAPPORT

2021

Vedtak om avslag på søknad om akkreditering av fagskoleutdanning

Trafikkflyger - Helikopter ved European
Helicopter Center AS



NOKUT – Nasjonalt organ for kvalitet i utdanningen – er et faglig uavhengig forvaltningsorgan under Kunnskapsdepartementet.



NOKUTs samfunnsoppdrag, oppgaver og faglige uavhengighet er definert i universitets- og høyskoleloven og er nærmere spesifisert i forskrifter. I tillegg utfører NOKUT tilsyns- og forvaltningsoppgaver etter delegasjon fra departementet. I tillegg utfører NOKUT tilsyns- og forvaltningsoppgaver etter delegasjon fra departementet.



Formålet med NOKUTs virksomhet er å sikre og fremme kvalitet i utdanning ved utdanning ved

- å føre tilsyn med, informere om og bidra til å utvikle kvaliteten på norske utdanninger og institusjoner
- å godkjenne og informere om utenlandsk utdanning og informere om mulighetene for godkjenning av utenlandsk utdanning og kompetanse i Norge



NOKUTs arbeid skal bidra til at samfunnet kan ha tillit til kvaliteten i norsk høyere utdanning, høyere yrkesfaglig utdanning og godkjent høyere utenlandsk utdanning.



NOKUT bruker rundt 900 eksterne eksperter i akkrediteringer, tilsyn, evalueringer, godkjenning av utenlandsk utdanning og prosjekter.

Du kan lese mer om arbeidet vårt på nokut.no.



NOKUT er
sertifisert
som miljøfyrtårn

Institusjon	European Helicopter Center AS, organisasjonsnummer 939106014
Fagskoleutdanningens navn	Trafikkflyger - Helikopter 18 måneder
Utdanningsform	Stedbasert
Sakkyndige	Olga Gjerald, Béatrice Vromant-Berg, Thea Tuset og Gunnar Eriksen, Erling Bakken
Dato for vedtak	02. juli 2021
NOKUTs saksnummer	21/01740



NOKUT er
sertifisert
som miljøfyrtårn

Hva søknaden gjelder

European Helicopter Center AS søkte NOKUT til søknadsfristen 10. februar 2021 om akkreditering av *Trafikkflyger - Helikopter* som fagskoleutdanning.

Utdanningen er

- 90 studiepoeng
- Stedbasert

Søknaden gjelder en endring av den akkrediterte fagskoleutdanningen *Trafikkflyger-helikopter* på 60 studiepoeng. Endringen består i en utvidelse av utdanningen til 90 studiepoeng, fordi søkeren ser at utdanningen reelt sett er på mer enn 1800 timer, som er maksimumsgrensen for en ettårig utdanning, jf. fagskoletilsynsforskriften § 2-2 andre avsnitt.

Dere har søkt om å gi den stedbaserte undervisningen på det følgende studiestedet:
Torp

Innhold

Hva søknaden gjelder.....	4
1 Vedtak	6
2 Gjennomgang av kravene for fagskoleutdanning.....	8
2.1 Utdanningens navn	8
2.2 Utdanningens faginnhold og struktur	9
2.3 Samarbeid med aktører i yrkesfeltet	11
2.4 Overordnet læringsutbyttebeskrivelse	12
2.5 Omfang og nivå	14
2.6 Internasjonale standarder, konvensjoner og avtaler.....	15
2.7 Opptakskrav.....	15
2.8 Politiattest	17
2.9 Skikkethetsvurdering.....	18
2.10 Fagmiljø og sensorer	18
3 Vedlegg 1: Læringsutbyttebeskrivelser	24
4 Vedlegg 2: Sakkyndige.....	25

1 Vedtak

De faglige kravene for akkreditering av *Trafikkflyger - Helikopter*, 90 studiepoeng stedbasert undervisning, ved European Helicopter Center AS er ikke oppfylt. NOKUT akkrediterer derfor ikke utdanningen.

Følgende krav er ikke oppfylt:

- fagskoletilsynsforskriften § 2-2 andre avsnitt, om utdanningens faginnhold og struktur
- fagskoletilsynsforskriften § 2-1 andre avsnitt, jf. forskrift om NKR og EQF § 2 bokstav c, om utdanningens læringsutbytte
- fagskoleforskriften § 7 tredje avsnitt, om opptak på grunnlag av realkompetanse til fagskoleutdanninger der fagskolen har stilt som et opptakskrav at studenten har yrkesgodkjenning, autorisasjon eller sertifisering etter annen lovgivning
- fagskoleforskriften § 7 fjerde avsnitt, om spesielle opptakskrav

I kapittel 2 har vi begrunnet vedtaket.

Vi har fattet vedtaket med hjemmel i

- lov om høyere yrkesfaglig utdanning (fagskoleloven) § 5
- forskrift om høyere yrkesfaglig utdanning (fagskoleforskriften) § 47

Vedtaket gjelder utdanningen som er beskrevet i søknaden NOKUT mottok til søknadsfristen 10. februar 2021.

Vedtaket gjelder for studiestedet Torp.

Dere kan klage på vedtaket

Dere kan klage på dette enkeltvedtaket til oss. Klagefristen er tre uker etter at dere har mottatt vedtaket. Klagen skal nevne vedtaket dere klager på, og de endringene dere ønsker i vedtaket. Dere bør også begrunne klagen.

Dere kan ikke klage på vurderinger vi har gjort av det faglige innholdet i utdanningstilbudet. Det dere kan klage på er

- saksbehandlingsfeil, altså at NOKUT ikke har gjennomført saksbehandlingsprosessen på lovlig måte
- rettsanvendelsesfeil, altså at NOKUT har brukt feil del av regelverket, eller brukt regelverket feil
- feil faktum, altså at NOKUT har lagt til grunn feil faktagrunnlag for vår vurdering
- maktmisbruk
- urettmessig forskjellsbehandling

Dersom vi opprettholder vedtaket på tross av klagen, videresender vi klagen til klagenemnda for vedtak fattet av NOKUT. Klagenemnda fatter endelig vedtak. Dere har rett til innsyn i dokumentene i saken.

Reglene om klage framgår av forvaltningsloven:

- Klagerett på enkeltvedtak – § 28
- Klagefrist – § 29
- Innholdet i klagen og hvem den skal rettes til – § 32
- Klageinstans – §§ 32 og 33
- Klageinstansens vedtak er endelig – § 28
- Retten til innsyn i dokumentene i saken – § 18.

Forholdet mellom NOKUTs vedtak og forvaltningsloven, og at dere ikke kan klage på faglige vurderinger, går fram av fagskoleforskriften § 55.

Se også informasjon om NOKUTs klagenemnd i studiekvalitetsforskriften kapittel 7.

2 Gjennomgang av kravene for fagskoleutdanning

I gjennomgangen av kravene fører vi først opp kravet som dokumentasjonen er vurdert opp mot under hver overskrift, og deretter NOKUTs vurdering.

2.1 Utdanningens navn

Vi har vurdert dokumentasjonen opp mot følgende krav:

Fra fagskoletilsynsforskriften § 2-1:

«Utdanningen skal ha

a. et dekkende navn.»

NOKUTs vurdering:

Navnet er dekkende for utdanningen, fagskoletilsynsforskriften § 2-1 tredje avsnitt bokstav a. Vi anbefaler likevel at dere spesifiserer navnet for å unngå sammenblanding med kvalifikasjonen *Airline Transport Pilot Licence Helicopter* (ATPL-H). Se nærmere begrunnelse under.

Utdanningen har ifølge søknaden navnet *Trafikkflyger – Helikopter*.¹ «Trafikkflyger» er en generell benevnelse for profesjonelle flygere både for fly og helikopter.

Dere oppgir at utdanningens innhold og oppbygging er i henhold til det til enhver tid gjeldende regelverk fra de internasjonale luftfartsmyndighetene (EASA), samt det norske Luftfartstilsynet. Dere skriver videre at etter avlagt avsluttende trafikkflyger-eksamen er studentene kvalifiserte til å jobbe innenfor alle sivile helikopteroperasjoner på innlandet i Norge, og nevner områdene samfunnssikkerhet og beredskap, bygg og anlegg, samt samfunnskritiske operasjoner som linjebefaring, geoinspeksjoner, persontransport og så videre. Dere skriver at utdanningen fører fram til trafikkflygersertifikatet. Vi vurderer at navnet i stor grad samsvarer med utdanningens læringsutbytte og faglige innhold, og derfor er dekkende.

I det europeiske regelverket (EASA Part FCL), som ligger til grunn for denne spesifikke utdannelsen, er benevnelsen *Commercial Pilot Licence Helicopter* (CPL-H). Det finnes i tillegg et høyere «Trafikkflyger-sertifikat»: *Airline Transport Pilot Licence Helicopter* (ATPL-H). På bakgrunn av dette anbefaler vi at dere spesifiserer navnet.

Det er viktig for søkere og studenter hos dere å kunne skille mellom hvilke av opplæringstilbudene deres som er akkreditert og hvilke som ikke er akkreditert, fordi fagskoleutdanning er en beskyttet betegnelse, jf. fagskoleloven § 6. I dokumentasjonen veksler dere mellom å kalle utdanningen for «utdanning» og «kurs». Vi anbefaler at

¹ I søknadsdokumentene heter utdanningen *Trafikkflyger – Helikopter 18 måneder*, men i e-post-utveksling med fagskolen bekreftet dere 19. februar 2021 at navnet skal være *Trafikkflyger – Helikopter*, jf. NOKUTs dokumentnummer 21/01740-4.

dere er tydelige på å omtale utdanningen som «fagskoleutdanning» når den er akkreditert.

2.2 Utdanningens faginnhold og struktur

Vi har vurdert dokumentasjonen opp mot følgende krav:

Fra fagskoletilsynsforskriften § 2-1:

«Utdanningen skal ha [...]

b. et faginnhold og en struktur som er egnet til at studentene kan oppnå læringsutbyttet.»

NOKUTs vurdering:

Utdanningens faginnhold og struktur er ikke egnet til at studentene kan nå det oppgitte læringsutbyttet, jf. fagskoletilsynsforskriften § 2-1 tredje avsnitt bokstav b. Dere må dokumentere hvordan praktisk flyging inngår i faginnholdet og strukturen i utdanningen.

Utdanningen er bygget opp av 14 emner:

- Air Law 010, 6 studiepoeng
- Skill test CPL(H), 12 studiepoeng
- Airframe, systems and powerplants 021, 6 studiepoeng
- Instruments 022, 6 studiepoeng
- Mass and Balance 031, 6 studiepoeng
- Flight planning and monitoring 033, 6 studiepoeng
- Performance – Helicopter 034, 6 studiepoeng
- Human Performance and limitations 040, 6 studiepoeng
- Meteorology 050, 6 studiepoeng
- General Navigation 061, 6 studiepoeng
- Radio Navigation 062, 6 studiepoeng
- Operational Procedures 070, 6 studiepoeng
- Principles of flight – Helicopter 082, 6 studiepoeng
- Communication 090, 6 studiepoeng

Emnene og innholdet, og oppdelingen i en indre struktur, er i henhold til det europeiske regelverket (EASA Part FCL) som regulerer utdanningen, og som vil føre fram til CPL-H. Vi mener derfor at faginnhold og struktur isolert sett er egnet til at studentene kan oppnå læringsutbyttet. Dere har imidlertid ikke beskrevet i søknaden hvor praktisk flyging har plass i utdanningens innhold og struktur. Ut ifra søknaden ser det ut til at teoriundervisning utgjør 78 studiepoeng og «skill test» utgjør 12, mens flyging ikke gir

uttelling i studiepoeng. Etter e-poster og telefonsamtale med dere 30. juni², har NOKUT fått avklart det følgende:

- Dere har vektet teoriemnene likt, ettersom alle er nødvendige for å bestå eksamenene som gir mulighet til å gå opp til «skill test».
- Den praktiske flygingen foregår i blokker, og knytter seg både til teorien og til ferdighetene som blir vurdert under «skill test».
- Dere har ikke gjort en konkret vurdering på arbeidsomfanget for praktisk flyging knyttet til «skill test».
- De øvrige emnene er heller ikke vektet i studiepoeng konkret etter anslått arbeidsomfang, se første punkt.
- Dere har vurdert det total arbeidsomfanget i opplæringen som fører fram til CPL-H til 90 studiepoeng, jf. søknaden. Vektingen i de ulike fagene er satt likt med bakgrunn i første kulepunkt over.

I tillegg har vi denne beskrivelsen fra søknadsskjemaet:

Trafikkflygerutdanningen består av totalt 2600 klokke timer med undervisning; teori, praktisk flyging i helikopter, teoretiske briefinger, samt praktisk prosedyretrening. Hvert teorifag leder opp til en avsluttende eksamen, og den praktiske delen avsluttes med en «oppflyging» (skilltest) når alle teoretiske prøver og underveisvurderinger er gjennomført og bestått.

Utover dette er den praktiske flygingen ikke beskrevet i søknaden med vedlegg.

Faginnholdet i emnene må være tilstrekkelig til at studentene kan nå læringsutbyttet, og vektingen av emnene påvirker vurderingen av emnene

Utdanningen dere søker akkreditert er, som tidligere omtalt, et *Integrated Commercial Pilots Licence Helicopter Course*, CPL(H). Dette vil si at de teoretiske fagene og den tilhørende praktiske flygertreningen gjennomføres parallelt. Den praktiske flygingen, som fordeles over en rekke type øvelser, skal dekke kravene til ferdighetene som ligger til grunn for å oppnå sertifisering. Praktisk flyging må derfor være en del av faginnholdet som skal føre fram til læringsutbyttet, og skal inngå i de 90 studiepoengene utdanningen utgjør. Dette må dere synliggjøre, for eksempel i emnebeskrivelsene. Hva som regnes som et «emne» er definert i fagskoleforskriften § 2 annet avsnitt, og det følger av definisjonen at «emne», i fagskoleforskriftens forstand, er:

De minste resultatbærende enhetene som gir uttelling i form av studiepoeng. Med minste resultatbærende enhet menes alle enheter som gir en selvstendig karakter, og som studenten må bestå for å få godkjent et vitnemålsgivende utdanningstilbud.

²NOKUTs sak 21/01740, dokumentnumre 15-20.

Dere kan derfor ikke vurdere studentenes praktiske ferdigheter i tillegg til, eller ved siden av, emnene som inngår i utdanningen.

Videre vil vektingen av emnene i form av studiepoeng være en viktig del av vår vurdering av utdanningens faginnhold og struktur, fordi vektingen synliggjør omfanget av det faglige innholdet. Dette gir oss kontekst til å vurdere faglig dybde og bredde. Studiepoeng er en betegnelse på læringsutbytte og normert studietid, jf. fagskoleloven § 17 andre avsnitt første setning. I fagskoleforskriften § 39 andre ledd første setning blir dette presisert videre:

Er fagskoleutdanningen inndelt i emner, skal hvert emne tildeles studiepoeng etter den relative vekten det har i arbeidsbelastning for studentene og læringsutbytte innenfor utdanningen.

Et fullt studieår er normert til 60 studiepoeng, jf. fagskoleloven § 17 andre avsnitt andre setning, jf. fagskoleforskriften § 39 første avsnitt første setning. Et studieår skal utgjøre et arbeidsomfang på 1500-1800 timer for en heltidsstudent, jf.

fagskoletilsynsforskriften § 2-2 andre avsnitt. Dere søker om akkreditering av en utdanning på 90 studiepoeng, og dette skal utgjøre mellom 2250 og 2700 timers arbeidsomfang, jf. fagskoletilsynsforskriften § 2-2 andre avsnitt. Derfor er det dette dere skal ta utgangspunkt i når dere skal vekte emnene i studiepoeng og dokumentere et faginnhold og en struktur som er egnet til at studentene kan oppnå læringsutbyttet. Dere har selv oppgitt at dere ikke har vektet emnene i tråd med disse reglene. Dere har heller ikke synliggjort praktisk flyging i faginnholdet og strukturen. Derfor vurderer vi ikke vektingen av emnene i denne utdanningen nærmere.

I sum mener vi at dere ikke har dokumentert et faginnhold som er egnet til at studentene kan oppnå læringsutbyttet.

Strukturen avhenger av plasseringen av den praktiske flygingen

Vi viser til kommentarene over. Vi kan ikke fullt ut vurdere utdanningens struktur uten å vite hvordan den praktiske flygingen gjennomføres. Dere har ikke dokumentert en struktur som er egnet til at studentene kan oppnå læringsutbyttet.

2.3 Samarbeid med aktører i yrkesfeltet

Vi har vurdert dokumentasjonen opp mot følgende krav:

Fra fagskoletilsynsforskriften § 2-1:

«Fagskolen skal samarbeide med aktører i arbeidslivet for å sikre at utdanningens læringsutbytte er relevant for ett eller flere yrkesfelt.»

NOKUTs vurdering:

Dere har dokumentert et samarbeid som er tilstrekkelig for å sikre at utdanningens læringsutbytte er relevant for yrkesfeltet, jf. § 2-1 første avsnitt.

Dere skriver i søknadsskjemaet at dere samarbeider med FSF³, flysikkerhetsforum, for operatører av innlandshelikoptre og NHO Luftfart. Dere oppgir at dette siste er en interesse- og arbeidsgiverorganisasjon for flyselskaper og andre luftfartsrelaterte virksomheter. NHO Luftfart arbeider for å videreutvikle en konkurransedyktig luftfartsnæring i Norge. NHO Luftfart er tilsluttet NHO, Næringslivets Hovedorganisasjon. Dere skriver at dere har et aktivt samarbeid med Pilot Flight Academy AS, som NOKUT kjenner som en fagskole med akkreditering for luftfartstudninger, og med CAE. NOKUT legger til grunn at dere her mener CAE Oslo – Aviation Academy AS, som også er en fagskole med akkreditering for luftfartsutdanning. Dere skriver videre at dere deltar årlig på Luftfartskonferansen arrangert av Luftfartstilsynet og European Aviation Training Symposium [for] heving av kompetanse og kvalitet.

Om framtidig samarbeid skriver dere at dere vil fortsette samarbeidet med helikopterselskaper i hele Europa. Dere skriver videre at utdanningens læringsmål er utarbeidet etter føringer som kommer fra internasjonale luftfartsmyndigheter, EASA. Her skriver dere at det skjer en løpende evaluering og utvikling av utdanningens innhold. Dere viser også til at dere utsteder et internasjonalt flysertifikat, og at kurs- og faginnhold er likt for alle europeiske flyskoler. Dere viser videre til at Luftfartstilsynet følger opp at utdanningen er i henhold til europeiske standarder og sertifiseringer. Luftfartstilsynet stiller på regelmessige virksomhetstilsyn, der alle deres luftfartsrelaterte godkjenninger gjennomgås.

I tillegg beskriver dere noen forhold som NOKUT mener kan bidra til kvaliteten i utdanningen, men som faller utenfor det vi vurderer under dette vilkåret for akkreditering. Et eksempel er at dere beskriver en rekke arenaer hvor dere gir informasjon til mulige søkere om utdanningene deres, og at dere promoterer fagskolen og studentene til andre aktører i bransjen. Dere beskriver også at deltidsansatte instruktører og administrativt personale arbeider som piloter og instruktører i andre selskaper, og at dette bidrar til å sikre et relevant og oppdatert undervisningstilbud. Også dette faller utenfor vilkåret om samarbeid med aktører i yrkesfeltet, men kan være relevant for å sikre oppdatert yrkeserfaring i fagmiljøet, jf. fagskoletilsynsforskriften § 2-3 første avsnitt.

2.4 Overordnet læringsutbyttebeskrivelse

Vi har vurdert dokumentasjonen opp mot følgende krav:

Fra fagskoleloven § 5:

«Akkreditert fagskoleutdanning skal være i samsvar med Nasjonalt kvalifikasjonsrammeverk»

³ Flight Safety Foundation, ifølge Store norske leksikon «en internasjonal, uavhengig og allmennyttig organisasjon, som uten økonomisk vinning arbeider for å fremme forskning, revisjon og analyse, utdanning og utgivelse av skriftlig materiale innen fagområdet flysikkerhet.»

Fra fagskoletilsynsforskriften § 2-1:

«Utdanningens læringsutbytte skal være utformet i tråd med Nasjonalt kvalifikasjonsrammeverk for livslang læring (NKR), og kvalifikasjonen skal være tilstrekkelig for å utøve yrket.»

NOKUTs vurdering:

Det samlede læringsutbyttet er relevant for yrkesfeltet og tilstrekkelig for yrkesutøvelsen, jf. fagskoletilsynsforskriften § 2-1 andre avsnitt. Kvalifikasjonen beskriver et kursopplegg som kan føre til sertifisering fra Luftfartstilsynet, som gjør at kandidatene kan operere som helikopterpiloter både innenlands og internasjonalt.

Læringsutbyttebeskrivelsen gir imidlertid ikke en fullt ut tilfredsstillende beskrivelse av kunnskaper, ferdigheter og generell kompetanse som studentene oppnår etter fullført utdanning, og er derfor ikke i tråd med NKR, jf. fagskoletilsynsforskriften § 2-1 andre avsnitt, jf. forskrift om NKR og EQF § 2 bokstav c. Dette skyldes at ikke alle punktene i beskrivelsen er utformet som læringsutbytter, altså «det en person vet, kan og er i stand til å gjøre som resultat av en læringsprosess», jf. forskrift om NKR og EQF § 2 bokstav c. I tillegg er det formelle feil ved læringsutbyttebeskrivelsen. Dere må dokumentere et læringsutbytte for utdanningen som er utformet i tråd med NKR. Vi anbefaler i tillegg at dere synliggjøre kandidatenes praktiske ferdigheter tydeligere i læringsutbyttebeskrivelsen. Vi begrunner vurderingen nærmere under.

Læringsutbyttebeskrivelsene for utdanningen er gjengitt i vedlegg 1.

Læringsutbyttet beskriver ikke i tilstrekkelig grad kunnskaper, ferdigheter og generell kompetanse

For å være i tråd med NKR, må læringsutbyttebeskrivelsen beskrive læringsutbytter, altså «det en person vet, kan og er i stand til å gjøre som resultat av en læringsprosess», jf. forskrift om NKR og EQF § 2 bokstav c. De fleste læringsutbyttene deres oppfyller kravet om å være formulert som læringsutbytter, og er korrekt plassert på NKR-nivå 5.2. Et sentralt læringsutbytte knyttet til praktisk flyging oppfyller imidlertid ikke kravet om å være formulert som et læringsutbytte. Dette gjelder følgende utbytte under «ferdigheter» i søknaden:

Studenten skal: [...]

Gjennomføre alle manøvrer jevnt og nøyaktig samt vise god vurderingsevne, flygerskjønn, og en sunn sikkerhetstenking

Å vise «god vurderingsevne» og «sunn sikkerhetstenking» må omformuleres og konkretiseres for å være en ferdighet i tråd med NKR. Slik utbyttet er formulert i dag, har det elementer som er uspesifiserte og ikke målbare.

I tillegg er det slik at kandidatene oppnår et sertifikat som følge av en oppnådd kompetanse, og ikke omvendt – kompetansen kommer ikke av at de har tatt

sertifikatet. For å oppfylle kravet til læringsutbyttebeskrivelser som faktisk beskriver *læringsutbytter*, må dere omskrive læringsutbytter som er formulert på denne måten:

Studenten skal: [...]

Ha faglig kunnskap i samsvar med de privilegier som innvilges innehaver av sertifikat eller rettigheter ifølge Part FCL; Lov om Luftfart og andre nasjonale forskrifter.

Vi anbefaler i tillegg at dere synliggjør kandidatenes praktiske ferdigheter tydeligere i læringsutbyttebeskrivelsen.

Formelle feil

For å være i tråd med NKR, må læringsutbyttebeskrivelsen beskrive læringsutbytter, altså «det en person vet, kan og er i stand til å gjøre som resultat av en læringsprosess», jf. forskrift om NKR og EQF § 2 bokstav c. Læringsutbyttet skal vise hva *kandidaten*, altså en som har bestått utdanningen, har av kompetanse.

I tillegg bruker dere gjennomgående «studenten» i deres læringsutbyttebeskrivelse. Dere skal også bruke presensform, altså «kandidaten kan x», jf. forskriftsregelen over.

Hver for seg ville ikke disse to formelle feilene vært nok til at vi ville ha vurdert at dere måtte gjøre endringer. Sammen er feilene imidlertid egnet til å skape usikkerhet om en person som har fullført og bestått utdanningen, faktisk har den kompetansen vedkommende skal.

2.5 Omfang og nivå

Vi har vurdert dokumentasjonen opp mot følgende krav:

Fra fagskoleloven § 5:

«[...] Akkreditert fagskoleutdanning skal være i samsvar med Nasjonalt kvalifikasjonsrammeverk. [...]»

Fra fagskoletilsynsforskriften § 2-2:

«Utdanningen skal ha et omfang på 30, 60, 90 eller 120 studiepoeng, hvis det ikke er gitt unntak etter fagskoleforskriften § 42.»

NOKUTs vurdering:

Utdanningens omfang og nivå er i samsvar med regelverket, jf. fagskoleloven § 5 andre avsnitt tredje setning og fagskoletilsynsforskriften § 2-2.

Utdanningen har ifølge søknaden et omfang på 90 studiepoeng, og ligger på nivå 5.2 i Nasjonalt kvalifikasjonsrammeverk for livslang læring.

Dere skriver i søknadsskjemaet at dette er en søknad om akkreditering av en allerede akkreditert fagskoleutdanning (trafikkflyger - helikopter, ettårig utdannelse). Den

søknaden NOKUT vurderer nå vil justere utdanningen fra 60 til 90 studiepoeng og gjennomføres på halvannet år. Dere skriver at årsaken til endringen er at arbeidsmengden overstiger 1800 arbeidstimer.

2.6 Internasjonale standarder, konvensjoner og avtaler

Vi har vurdert dokumentasjonen opp mot følgende krav:

Fra fagskoleforskriften § 47:

«NOKUT skal påse at fagskoleutdanningen er i tråd med de internasjonale standarder, konvensjoner og avtaler som Norge er forpliktet til å følge.»

NOKUTs vurdering:

Dere har dokumentert at utdanningen er i tråd med relevante internasjonale standarder, jf. fagskoleforskriften § 47 fjerde avsnitt. ICAO⁴ og EASA Part FCL/konvensjonen/avtalen forvaltes av Luftfartstilsynet. Dere har lagt fram godkjenningbrev fra Luftfartstilsynet.

Utdanningen er i samsvar med EASA Part-FCL som Norge har forpliktet seg til å følge. De fleste land i Europa har forpliktet seg til å følge regler og forskrifter som er fastsatt av EASA (den europeiske luftfartsmyndigheten). ATO (Approved Training Organisation) og FSTD (Flight Simulation Training Device) sertifiseringene som er vedlagt dokumenterer godkjente utdanningsprogram og simulatorer som European Helicopter Center AS innehar. Disse sertifikatene er utstedt av Luftfartstilsynet i Norge, som fører kontinuerlig tilsyn med virksomheten ved European Helicopter Center AS.

2.7 Opptakskrav

Vi har vurdert dokumentasjonen opp mot følgende krav:

Fra fagskoleforskriften § 7:

«Kvalifisering for opptak

(1) Opptak til fagskoleutdanning krever enten relevant fag- eller svennebrev, treårig yrkesfaglig opplæring eller generell studiekompetanse [...] eller tilsvarende realkompetanse.

[...]

(4) Styret selv kan stille spesielle opptakskrav som er relevante for fagskoleutdanningen. [...]

(5) Styret selv kan i tillegg stille opptakskrav om fullført og bestått fagskoleutdanning til fagskoleutdanninger. [...]

⁴ Den internasjonale organisasjonen for sivil luftfart, FNs luftfartsorganisasjon

NOKUTs vurdering:

Opptakskravet er ikke i samsvar med regelverket, jf. fagskoleforskriften § 7. Regelverket for opptak basert på norsk videregående opplæring åpner ikke for å stille krav om språkferdigheter som ikke er knyttet til videregående opplæring. Dersom søkerne må ha bestemte engelskferdigheter for å kvalifisere seg, må dere endre språkkravet slik at det blir et spesielt opptakskrav etter fagskoleforskriften § 7 fjerde avsnitt. Dere må også fjerne bestemmelser om opptak på grunnlag av realkompetanse for til denne utdanningen, siden dere har stilt spesielt opptakskrav om en sertifisering etter annen lovgivning, jf. fagskoleforskriften § 7 tredje avsnitt.

Vi begrunner nærmere under.

Dere har oppgitt opptakskravet i løpende tekst, men vi gjengir det punktvis under. Slik vi forstår det, er opptakskravet til utdanningen:

- Generell studiekompetanse
- Engelskferdigheter på ICAO nivå 4⁵
- Gyldig class 1 medical certificate
- Bestått opptaksprøve

Dette forstår vi som at dere har stilt krav om generell studiekompetanse, og i tillegg spesielle opptakskrav om

- engelskferdigheter
- medisinsk sertifikat
- opptaksprøve.
 - Opptaksprøven vil omfatte områder som situasjonsoppfatning, romlige evner, teknisk forståelse, resonnement, logikk og matematikk. Vi oppfatter at opptaksprøven bare skiller mellom bestått og ikke bestått, og at dere tilbyr alle studenter som oppfyller alle kvalifikasjonskravene inkludert opptaksprøve, studieplass i neste kull som starter opp. Vi forstår det derfor slik at opptaket er rullerende, og at dere tilbyr søkere plass i den rekkefølgen de kvalifiserer seg. Da trenger dere ikke å rangere søkere, og vi har derfor ikke vurdert ordningen deres opp mot fagskoleforskriften kapittel 3 om rangering.

Både det generelle og det spesielle opptakskravet dere stiller er i tråd med fagskoleforskriften § 7, med unntak av kravet til engelskferdigheter, som vi har kommentert over. Fagskoleforskriften § 7 fjerde avsnitt sier:

Styret selv kan stille spesielle opptakskrav som er relevante for fagskoleutdanningen. Med spesielle opptakskrav menes krav om bestemte fag, fagbrev, svennebrev, karakterer, poeng, opptaksprøver, arbeidserfaringer, autorisasjoner, sertifiseringer eller andre yrkesgodkjenninger.

⁵ Nivå av engelskkunnskaper og gyldighetstid. Level 4 = tre år, Level 5 = seks år og Level 6 = evig

En lovlig måte å sikre at studentene har tilstrekkelige engelskferdigheter, er å stille krav om bestemte fag fra videregående opplæring, og eventuelt bestemte karakterer, i disse fagene. Dere må i så fall oppgi språkkravet ved å velge hvilke årskurs m.m. ved utdanningsprogrammer i videregående opplæring som kreves for opptak. Dersom dere trenger veiledning i innholdet i videregående utdanning kan dere kontakte fylkeskommunen der dere holder til, eller bruke Utdanningsdirektoratets veiledningsmateriale til læreplanverket på www.udir.no.

Dere opplyser videre om bestemmelser om opptak på grunnlag av realkompetanse. Dere kan ikke realkompetanse søkere til denne utdanningen, siden dere har stilt spesielt opptakskrav om en sertifisering etter annen lovgivning, jf. fagskoleforskriften § 7 tredje avsnitt, som sier:

Realkompetansevurdering kan ikke foretas for opptak til fagskoleutdanninger der fagskolen har stilt som et opptakskrav at studenten har yrkesgodkjenning, autorisasjon eller sertifisering etter annen lovgivning.

Dere har stilt opptakskrav om medisinsk sertifikat klasse 1, som kan utstedes etter forskrift om sertifisering av besetningsmedlemmer⁶. Dere har derfor stilt som et opptakskrav at studenten har «sertifisering etter annen lovgivning». Vi ser at dere stiller krav om medisinsk sertifikat også for søkere som søker på bakgrunn av realkompetanse, men mener fagskoleforskriften § 7 tredje avsnitt utelukker realkompetansevurdering når dere har stilt et opptakskrav om medisinsk sertifikat klasse 1.

Dere krever ikke politiattest for opptak til utdanningen, men opplyser i forskriften deres⁷ § 2-2 femte avsnitt at «[a]rbeidsgivere innen luftfartsnæringen kan kreve politiattest fra jobbsøkere». Vi ser det som nyttig for søkere til utdanningen at dere informerer om dette, og anbefaler at dere tar det med i studieplan og annet informasjonsmateriale.

2.8 Politiattest

Vi har vurdert dokumentasjonen opp mot følgende krav:

Fra fagskoleloven § 27:

«I utdanninger der studenter kan komme i kontakt med mindreårige som del av klinisk undervisning eller praksisstudier, kan fagskolen bestemme at studentene skal legge frem politiattest som omtalt i politiregisterloven § 39 første avsnitt. Fagskolen kan kreve politiattest ved opptak eller underveis i slike utdanninger.

Hvis det er gitt særlige regler om politiattest for bestemte typer arbeid, gjelder disse reglene tilsvarende for studenter som deltar i praksisstudier eller klinisk undervisning. [...]

⁶ Forskrift 28. november 2015 nr 1365 om sertifisering av besetningsmedlemmer

⁷ Forskrift 1. februar 2021 nr. 404 om trafikkflyger fagskoleutdanning European Helicopter Center

NOKUTs vurdering:

Kravet er ikke aktuelt for denne utdanningen.

2.9 Skikkethetsvurdering

Vi har vurdert dokumentasjonen opp mot følgende krav:

Fra fagskoleforskriften § 26:

«En skikkethetsvurdering skal avdekke om studenten har de nødvendige forutsetningene for å kunne utøve yrket. En student som i utdanningen eller i fremtidig yrkesutøvelse kan utgjøre fare for liv, fysisk og/eller psykisk helse, rettigheter og sikkerhet til barn, unge eller voksne i sårbare situasjoner, er ikke skikket for yrket.»

NOKUTs vurdering:

Kravet er ikke aktuelt for denne utdanningen.

2.10 Fagmiljø og sensorer

2.10.1 Fagmiljøet som er tilknyttet utdanningen – størrelse og kravspesifikasjon

Vi har vurdert dokumentasjonen opp mot følgende krav:

Fra fagskoletilsynsforskriften § 2-3:

«Fagmiljøets størrelse og kompetanse skal stå i forhold til antallet studenter og utdanningens innhold og egenart. I fagmiljøet skal det finnes personer med utdanning minst på fagskolenivå, utdanningsfaglig kompetanse og oppdatert yrkeserfaring.

[...]

Fagskolen skal fastsette egne krav til fagmiljøets størrelse, kompetanse og sammensetning. [...]»

NOKUTs vurdering:

Fagmiljøet oppfyller regelverkets krav til størrelse og kompetanse, jf. fagskoletilsynsforskriften § 2-3 første avsnitt. Dere har fastsatt egne krav til fagmiljøet, jf. fagskoletilsynsforskriften § 2-3 tredje avsnitt, og disse er i tråd med § 2-3 første avsnitt. Vi anbefaler dere likevel å nedjustere kravet om 17 års arbeidserfaring for faglig ansvarlig, se 2.10.3.

Kravene dere selv har fastsatt

Dere har fastsatt følgende krav for sjefsinstruktør helikopter (CFI):

- a) inneha det høyeste trafikkflygersertifikatet relatert til den flygerutdanningen som utføres
- b) inneha rettighet(er) relatert til den flygetreningen som gjennomføres
- c) Ha rettighet som flyinstruktør på minst en av flytypene som benyttes i opplæringen og
- d) inneha 1000 flygetimer som fartøysjef hvorav minst 500 timer skal være som flygeinstruktør relatert til den flygetrening som gjennomføres, hvorav 200 timer kan være instrumentbaketid

Av arbeidserfaring krever dere FI(H)⁸.

Dere har fastsatt følgende krav for instruktør:

- a) trafikkflygersertifikat og rettigheter relatert til den flygetreningen de er satt til å utføre
- b) en instruktørrettighet relevant for den delen av opplæringen som vedkommende står for. For eksempel instruktør- instrumentrettighet, flygeinstruktør, type-/klasseinstruktør. Slik det måtte være relevant.

Av arbeidserfaring krever dere FI(H).

Dere har fastsatt følgende krav for sjefsinstruktør teori (CTKI):

- I henhold til luftfartstilsynets vurdering for kompetanse relevant for postholderstillingen.

Av arbeidserfaring krever dere FI(H).

Kravene dere har fastsatt står i forhold til utdanningens innhold og egenart. Dere har stilt krav som sikrer at det finnes personer med utdanning minst på fagskolenivå, utdanningsfaglig kompetanse og oppdatert yrkeserfaring.

Fagmiljøet dere har dokumentert og fagmiljøets størrelse

Fagmiljøet dere har dokumentert består av skolesjef (Head of Training) samt sjefsinstruktør helikopter (CFI), sjefsinstruktør teori (CTKI) og et tilstrekkelig antall Flyinstruktører (FI-H). Utdanningen reguleres også gjennom Luftfartstilsynets søknadsskjema NF-1019 som brukes for godkjenning av skolen. Alle navn med oppdatert CV må fylles inn og alle personene må oppfylle kravene i EASAs forskrifter for sertifisering av personell og flygetreningsorganisasjoner (Part FCL og ORA.ATO/AMC 210 Personnel requirements).

Dere dokumenterer et fagmiljø som oppfyller kravene dere selv har fastsatt, og som har en størrelse og sammensetning som står i forhold til antallet studenter og utdanningens

⁸ Arbeidserfaring som FI(H) betyr erfaring som flyinstruktør på helikopter. Flight Instructor Helicopter i henhold til. EASA Part FCL

innhold og egenart. Det finnes personer med utdanning minst på fagskolenivå, utdanningsfaglig kompetanse og oppdatert yrkeserfaring.

2.10.2 Den utdanningsfaglige ansvarlige

Vi har vurdert dokumentasjonen opp mot følgende krav:

Fra fagskoletilsynsforskriften § 2-3:

«Utdanningen skal ha en [...]

b. utdanningsfaglig ansvarlig med utdanningsfaglig utdanning som har ansvar for å legge til rette for studentenes læring.»

NOKUTs vurdering:

Den utdanningsfaglige ansvarlige har relevant utdanningsfaglig kompetanse, jf. fagskoletilsynsforskriften § 2-3 andre avsnitt bokstav b.

Krav til utdanningsfaglig ansvarlig:

- Skal ha en praktisk bakgrunn fra luftfart
- Skal ha gjennomgått en utdanning som helikopterinstruktør eller praktisk-pedagogisk utdanning på høghskolenivå.

Av arbeidserfaring kreves det minimum 2 år som helikopterinstruktør eller relevant yrkesfaglærer. På forespørsel fra NOKUT har dere videre opplyst dette:

For å ta en utdanning som helikopterinstruktør kreves grunnutdanning som pilot, samt en viss mengde flyerfaring fra bransjen. Instruktøruddannelsen består av moduler innenfor blant annet læringsmetoder og prosesser, didaktikk, praktisk instruksjon, evaluering og testing⁹.

Disse kravene tilsier dermed at utdanningen vil ha en utdanningsfaglig ansvarlig med utdanningsfaglig utdanning som har ansvar for å legge til rette for studentenes læring.

2.10.3 Den faglig ansvarlige

Vi har vurdert dokumentasjonen opp mot følgende krav:

Fra fagskoletilsynsforskriften § 2-3:

«Utdanningen skal ha en

a. faglig ansvarlig som har ansvar for utviklingen og gjennomføringen av utdanningen. Den faglig ansvarlige skal ha utdanning som er relevant for utdanningens innhold og egenart, og være ansatt i minst 50 prosent stilling ved fagskolen.»

⁹ E-post fra European Helicopter Center AS 30. mai 2021, NOKUTs dokumentnummer 21/01740-11

NOKUTs vurdering:

Faglig ansvarlig har faglig relevant utdanning i tråd med regelverket, og dere har dokumentert at vedkommende er tilsatt i minimum 50 prosent stilling, jf. fagskoletilsynsforskriften § 2-3 andre avsnitt bokstav a. Vi anbefaler likevel at dere reduserer kravet om 17 års arbeidserfaring som FI(H) (instruktør).

Kravene dere selv har fastsatt

Dere har fastsatt følgende krav til faglig ansvarlig:

- HOT¹⁰ skal ha hatt omfattende undervisningserfaring som flyinstruktør til trafikkflygersertifikater
- Ha gode lederegenskaper
- Skolesjefen skal ha, eller ha hatt i de 3 årene forut for første utnevning som HT, trafikkflygersertifikat og rettighet(er) utstedt i overensstemmelse med ICAO annek 1, relatert til den flygetrening som gjennomføres

Dere har stilt relevante krav til faglig ansvarliges utdanning. Dere har i tillegg stilt krav om 17 års arbeidserfaring som FI(H) (instruktør). Vi mener at dette tallet framstår som både vilkårlig og urealistisk høyt, og anbefaler at dere justerer det ned for ikke å begrense dere selv unødige hvis dere må skifte ut personale. Vi peker på at EASAs minimumskrav er tre års erfaring.

Personen som er ansatt

Dere oppgir at faglig ansvarlig (HOT) ved skolen er ansatt i 100 prosent stilling. Vedkommende har følgende faglig kompetanse:

- Peter Blom, 17 års erfaring med regelverket i henhold til Part ORA, SERA, NCO, FCL, Lov om luftfart. 3.1.1 Head of Training Responsibilities and Duties (ref. ORA.ATO.110/210) Qualifications. The Head of Training for shall be nominated and found acceptable to the CAA-N. The HT should have extensive experience of flight instruction, as well as some administrative experience. It is the responsibility of the Head of Training (HT) to ensure that EHC functions for flight training and supervision are in compliance with international requirements; PART FCL.

Dere oppgir at faglig ansvarlig skal ha det helhetlige ansvaret for å sikre tilfredsstillende integrering av flygetrening, syntetisk flygetrening og teoriundervisning, og ha tilsyn med progresjonen til den enkelte student. Den faglige ansvarlige dere har oppgitt har utdanning som er relevant for utdanningens innhold og egenart, og er ansatt i minst 50 prosent stilling ved fagskolen.

¹⁰ Head of Training. Dere bruker også uttrykket faglig ansvarlig og skolesjefen, vi forstår det som at disse tre betegner samme funksjon og person.

2.10.4 Sensorenes kompetanse

Vi har vurdert dokumentasjonen opp mot følgende krav:

Fra fagskoletilsynsforskriften § 2-5:

«Sensorene skal ha kompetanse til å vurdere om studenten har oppnådd læringsutbyttet for emnet eller utdanningen.»

NOKUTs vurdering:

Sensorene har tilstrekkelig kompetanse til å vurdere om studenten har oppnådd læringsutbyttet for emnet eller utdanningen, jf. fagskoletilsynsforskriften § 2-5.

Dere oppgir ikke sensorenes kompetanse, men skriver det følgende:

«Sentur på teorieksamen foretas av Sertifikat- og eksamensavdelingen i Luftfartstilsynet. Kontrollanter til ferdighetsprøve er autorisert og fulgt opp av Luftfartstilsynet. Krav til kontrollanter er nedfelt i Part-FCL».

Dere oppgir at kontrollantene er innehavere av flysertifikater og medisinske sertifikater som gjør dem i stand til å opptre som fartøysjef under ferdighetsprøven. Vi deler denne vurderingen av kontrollantenes kompetanse, som vi ser som både nødvendig og tilstrekkelig for å vurdere om studenten har oppnådd læringsutbyttet for utdanningen. Dere oppgir at sensorene som foretar «skill test» er utvalgt og utdannet/trent av Luftfartstilsynet i samsvar med kontrollantforskriften¹¹. Denne forskriften er igjen i henhold til Subpart K (EU) Regulation NO 1178/2011. Luftfartstilsynet skal sørge for at kontrollanten får nødvendig opplæring, informasjon og oppfølging i henhold til de til enhver tid gjeldende bestemmelser og retningslinjer. En kontrollant regnes i arbeidsrettslig sammenheng som en oppdragstaker for Luftfartstilsynet.

Det er Luftfartstilsynet som administrer og følger opp kontrollantkorpset etter de til enhver tid gjeldende regelverk. Vi vurderer det derfor slik at kontrollantene har tilstrekkelig kompetanse til å vurdere studentene.

2.10.5 Praksisveiledernes kompetanse

Vi har vurdert dokumentasjonen opp mot følgende krav:

Fra fagskoletilsynsforskriften § 2-4:

«Eksterne praksisveiledere skal ha kompetanse til å veilede og vurdere studentene i praksis.»

NOKUTs vurdering:

Kravet er ikke aktuelt for denne utdanningen.

¹¹ Forskrift 10. desember 2003 nr. 1745 om kontrollantvirksomheten i norsk sivil luftfart

3 Vedlegg 1: Læringsutbyttebeskrivelser

Overordnede læringsutbyttebeskrivelser hentet fra søknadsskjema

Kunnskap

Studenten skal:

- Ha faglig kunnskap om og forståelse for de teorier, begreper og prosedyrer som brukes for å gjennomføre en sikker flyging.
- Ha faglig kunnskap om luftfartsbransjens internasjonale betydning, utvikling, egenart og plass i samfunnet.
- Ha faglig kunnskap i samsvar med de privilegier som innvilges innehaver av sertifikat eller rettigheter ifølge Part FCL; Lov om Luftfart og andre nasjonale forskrifter.
- Kunne vurdere egen prestasjon og utviklingsmuligheter i forhold til gjeldene normer og krav i Part FCL. Lov om Luftfart og nasjonale forskrifter.

Ferdigheter

Studenten skal:

- Anvende faglige kunnskaper og begrunne sine valg i forhold til de teorier, begreper og prosedyrer som brukes for å gjennomføre en sikker flyging.
- Finne og henviser til informasjon og forskrifter som har betydning for flygingens sikre gjennomføring.
- Demonstrere evne til å føre helikopteret innenfor dets begrensninger og i samsvar med de krav som er nedfelt i Part FCL.
- Gjennomføre alle manøver jevnt og nøyaktig samt vise god vurderingsevne, flygerskjønn, og en sunn sikkerhetstenking.
- Anvende TEM* og til en hver tid å opprettholde kontroll over helikopteret slik at det aldri hersker tvil om hvorvidt prosedyrer eller manøver vil bli gjennomført på en sikker måte.*TEM= Threat and Error 6/12 Management, et overordnet sikkerhetskonsept med hovedvekt på luftfartsoperasjoner og menneskelige ytelser.

Generell kompetanse

Studenten skal:

- Kunne anvende kunnskap og ferdigheter i samsvar med de privilegier og begrensninger som er innvilget sertifikat og rettighetsinnehaver ifølge Part FCL:

*CPL sertifikat med tilhørende typerettighet (H) *CPL(H) VFR teori

4 Vedlegg 2: Sakkyndige

NOKUT skal vurdere om søknaden oppfyller kravene til akkreditering av fagskoleutdanning, jf. fagskoleloven med forskrifter.

NOKUT oppnevner sakkyndige som skal vurdere kravene i samarbeid med NOKUTs saksbehandlere, og har stilt krav til de sakkyndiges kompetanse, jf. fagskoletilsynsforskriften § 5-3 første og andre avsnitt.

Til vurderingen av denne søknaden har NOKUT oppnevnt et sakkyndig panel med disse medlemmene:

- **Førsteamanuensis Olga Gjerald, Universitetet i Stavanger (UiS) (panelleder)**
Gjerald er førsteamanuensis i serviceledelse ved Norsk hotellhøgskole, UiS. Hun avla sin ph.d. ved UiS i 2010 med avhandlingen «Basic assumptions of service employees: Influence on employee job outcomes». Gjerald har mastergrad i reiseliv fra Høgskolen i Finnmark, samt årsstudium I markedsføring fra Høgskolen i Harstad, i tillegg til en høyere utdanning innen pedagogikk og språkvitenskap fra Murmansk. Før Gjerald gikk over til academia, arbeidet hun i reise- og hotellbransjen i en årrekke, som vert, guide, tolk, prosjektkoordinator og salgs- og markedsansvarlig. Gjerald har erfaring som sakkyndig for NOKUT. Hun leder dette panelet.
- **Rådgiver Béatrice Vromant-Berg, Nordre Follo kommune**
Berg er utdannet økonom og karriereveileder og har tidligere jobbet med å administrere Ski kommunes lærlingeordning. Videre har hun jobbet som HR-rådgiver med oppfølging av virksomheter i personalspørsmål, leder- og medarbeiderutvikling. Hun er nå rådgiver i HR i Nordre Follo innen omstilling, HMS og lederutvikling. Vromant-Berg har erfaring som sakkyndig for NOKUT.
- **Medlem av hovedstyret i ONF, Thea Tuset**
Tuset er medlem av hovedstyret i ONF – Organisasjonen for norske fagskolestudenter. Hun er også en av to representanter fra ONF i Nasjonalt Fagskoleråd. Tuset har studert ved Einar Granum kunstfagskole, satt i studentrådet i perioden 2017–2019, og var med i arrangementskomiteen for Granumfestivalen 2018 og 2019. Tuset vært sakkyndig for NOKUT i en søknad om fagområdeakkreditering, og har deltatt i panel av sakkyndige som vurderer søknader om akkreditering av fagskoleutdanning.
- **Professor Gunnar Eriksen, Det juridiske fakultet, UiT Norges arktiske universitet**
Eriksen har jobbet med studieledelse og studiekvalitet siden tidlig på 1990-tallet. Eksamensarbeidet på kurset for pedagogisk basiskompetanse i 1993 dreide seg om studieforbedrende tiltak på det daværende Institutt for Rettsvitenskap. Han har siden da jobbet sammenhengende med studieledelse og studiekvalitet. Som studieleder har han enten vært årsenhetsansvarlig, leder

for Studieutvalget eller prodekan for utdanning. Det siste i to perioder, 2007-2009 og 2015-2018, hvor han også var medlem i strategisk utdanningsutvalg ved UiT. Han har vurdert pedagogiske mapper i en årrekke og deltatt i et sakkyndig utvalg som har vurdert forbedringer i kurspakken for pedagogisk basiskompetanse. Han har også vært medlem og varamedlem i Førstelektorutvalget ved UiT siden oppstarten av dette organet etter fusjonen med Høgskolen i Tromsø. I tillegg har han deltatt i arbeidet med kvalitetsreformen av 2004, og senere arbeid med studieplaner og emnebeskrivelser. Han har også deltatt i arbeid med nasjonale læreplaner for videregående utdanning. Han har ledet og leder utdanningskvalitetsprosjekter støttet av midler fra UiT sin strategiske satsing på utdanningskvalitet, avdelingslederprosjektet i 2017-2018 og forskerlinjeprojektet 2019-2020 som er en arbeidspakke i Fyrtårnsprosjekt II ved det juridiske fakultet. Han fikk UiT sin utdanningspris i 2018. Eriksens forskningsinteresse har hatt tyngdepunkt på tingsrett og rettshistorie, og han disputerte for graden dr. juris i 2007 med avhandlingen «alders tids bruk». Eriksen har vært sakkyndig for NOKUT ved flere søknader om akkreditering av fagskoleutdanning.

I tillegg har NOKUT innhentet en uttalelse fra en sakkyndig fagperson:

- **Pensjonert Kaptein Erling Bakken, SAS/Luftfartstilsynet**
Erling Bakken er sivilt utdannet trafikkflyger og flyinstruktør fra 1967/69 og helikopterutdannelse i 1978. Han har erfaring som flyinstruktør på land og sjø, to-motors taksiflyging for oljebransjen og tungt helikopter i Nordsjøen for Helicopter Service. Fra 1979 var han ansatt i Busy Bee som flykaptein frem til 1990, og deretter som flykaptein i SAS Commuter til 2003. Bakken var kontrollant/seniorkontrollant for Luftfartstilsynet fra 1986 og var instruktør og skolesjef i SAS Commuter 2000 -2003. I 2003 var han ansatt som flygerinspektør i Utdanningsseksjonen i Luftfartstilsynet og som seksjonssjef samme sted fra 2004. Disse stillingene innebærer ansvaret for godkjenning flyskoler/flygerutdannelse, sertifisering av simulatorer i inn- og utland og deltagelse i arbeidet med regelverk innenfor EASA. I 2003 deltok Bakken i implementeringen av Sikorsky S 92 hos Norsk Helikopter som innebar typekurs og utsjekk på denne helikoptertypen. Fra 2013 gikk Bakken over i 60% stilling som simulatorinspektør og Nasjonal koordinator for simulator og ble pensjonist i 2015. Fra 2016 til 2019 var Bakken styremedlem for Steinerskolen på Hedemarken og fra 2020 til dags dato styremedlem for Steinerskolen i Bergen.

Sakkyndige skal ikke ha oppgaver ved fagskolen eller ha andre tilknytninger til fagskolen som kan medføre inhabilitet, jf. forvaltningsloven § 6. De sakkyndige har erklært at de er habile i saken.

Søkerinstitusjonen har fått anledning til å uttale seg om NOKUTs forslag til sakkyndige, jf. fagskoletilsynsforordningen § 5-3 fjerde avsnitt.



DRAMMENSVEIEN 288 | POSTBOKS 578,1327 LYSAKER | T: 21 02 18 00 | [NOKUT.NO](https://www.nokut.no)