

TILSYNS- RAPPORT

2021

Betinget vedtak om akkreditering av fagskoleutdanning

Modulær Trafikkflyger CPL/IR-ME ATPL(A) ved
OSM Aviation Academy 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.



Formålet med NOKUTs virksomhet er å sikre og fremme kvalitet i 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 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	OSM Aviation Academy AS, organisasjonsnummer 919916788
Fagskoleutdanningens navn	Modulær Trafikkflyger CPL/IR-ME ATPL(A)
Utdanningsform	Stedbasert
Sakkyndige	Olga Gjerald, Béatrice Vromant-Berg, Thea Tuset, Gunnar Eriksen, Kjetil Eide Andersen
Dato for vedtak	5. juli 2021
NOKUTs saksnummer	21/01612

Hva søknaden gjelder

Fagskolen søkte NOKUT til søknadsfristen 10. februar 2021 om akkreditering av *Modulær Trafikkflyger CPL/IR-ME ATPL(A)* som fagskoleutdanning.

Utdanningen er

- 90 studiepoeng
- stedbasert

Den stedbaserte undervisningen vil finne sted på det følgende studiestedet: Gullknapp Lufthavn, Arendal

Innhold

Hva søknaden gjelder.....	3
1 Vedtak	5
2 Gjennomgang av kravene for fagskoleutdanning.....	7
2.1 Utdanningens navn	7
2.2 Utdanningens faginnhold og struktur	7
2.3 Samarbeid med aktører i yrkesfeltet	9
2.4 Overordnet læringsutbyttebeskrivelse	10
2.5 Omfang og nivå	11
2.6 Internasjonale standarder, konvensjoner og avtaler.....	11
2.7 Opptakskrav	12
2.8 Politiattest	15
2.9 Skikkethetsvurdering.....	16
2.10 Fagmiljø og sensorer	16
Vedlegg 1: Læringsutbyttebeskrivelser	23
Vedlegg 2: Sakkyndige.....	25

1 Vedtak

De faglige kravene for akkreditering av *Modulær Trafikkflyger CPL/IR-ME ATPL(A)*, 90 studiepoeng stedbasert undervisning, ved OSM Aviation Academy AS er oppfylt på følgende vilkår:

- At dere fjerner alternativ 2 og 3 for opptak, jf. fagskoleforskriften § 7 tredje avsnitt
- At dere fastsetter egne krav til den utdanningsfaglig ansvarliges kompetanse, fagskoletilsynsforskriften § 2-3 tredje avsnitt jf. § 2-3 andre avsnitt bokstav b.
- At dere fastsetter egne krav til den faglig ansvarliges kompetanse, fagskoletilsynsforskriften § 2-3 andre avsnitt bokstav a.

Utdanningen kan starte opp når dere har utført de nødvendige endringene. Dere trenger ikke å sende NOKUT dokumentasjon på endringene.

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:

- Gullknapp Lufthavn, Arendal

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.

Dere må starte opp utdanningen innen tre år

Akkrediteringen er gyldig fra vedtaksdatoen. Dere må starte opp utdanningen innen tre år fra vedtaksdatoen. Dersom dere ikke har startet opp utdanningen innen tre år, vil akkrediteringen falle bort, jf. fagskoleforskriften § 52.

Dere må melde fra om noen typer endringer i den akkrediterte utdanningen

Fagskoletilsynsforskriften § 5-1 lister opp endringer som er meldepliktige. Dersom dere vil gjøre meldepliktige endringer i den akkrediterte utdanningen, må dere melde fra til NOKUT før dere gjennomfører endringen. NOKUT vurderer om endringene gjør det nødvendig å søke om ny akkreditering.

Dere kan velge om dere vil tilby utdanningen på heltid eller deltid

Dersom utdanningen er akkreditert som heltidsutdanning, kan dere også tilby den som deltidsutdanning uten å melde fra til NOKUT. På samme måte kan dere tilby en akkreditert deltidsutdanning som heltidsutdanning. Begge disse endringene forutsetter at dere følger samme utdanningsform, og at utdanningen ellers er i samsvar med akkrediteringen og kravene til fagskoleutdanning.

Dere må rapportere til Statistisk sentralbyrå og DBH Fagskolestatistikk

Statistisk sentralbyrå (SSB) vil tildele denne utdanningen en NUS-kode. Dere skal bruke koden når dere rapporterer om utdanningen til SSB og til DBH Fagskolestatistikk.

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, jf. fagskoletilsynsforskriften § 2-1 tredje avsnitt bokstav a.

Utdanningen har ifølge søknaden navnet *Modulær Trafikkflyger CPL/IR-ME ATPL(A)*. Dere skriver i søknadsskjemaet at trafikkflyger er «den formelle betegnelsen for en kommersiell pilot, som har rettigheter og ferdigheter til å fly som pilot i luftfartsselskap. Ordet «modulær» betyr at utdanningen er oppdelt i tre moduler på 30 studiepoeng pr. modul, i alt 90 studiepoeng.»

Utdanningens navn formidler ikke klart at utdannelsen ikke fører frem til ATPL(A) (Airlines Transport Pilot License -Aircraft), men kun dekker den teoretiske delen til ATPL-A. I studieplanen er det likevel tydeliggjort hvilke krav som stilles til studentene for å tilfredsstille de praktiske krav til ATPL-A, og hva de må gjennom etter endt utdanning før de kan få utstedt ATPL-A. Det er også slik at det alltid er Luftfartstilsynet og ikke fagskolen eller kursholderen som utsteder sertifikatene, og dette gjelder på tvers av luftfartsutdanninger. Derfor mener vi navnet er dekkende for utdanningen.

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 egnet til at studentene kan nå det oppgitte læringsutbyttet, jf. fagskoletilsynsforskriften § 2-1 tredje avsnitt bokstav b.

Utdanningen er bygget opp av tre moduler, alle på 30 studiepoeng. Modul 1 med 7 emner, modul med 5 emner og modul 3 med 6 emner.

Modul 1:

- Flyradiotelefoni (Communications), 1,5 studiepoeng
- Flyvningens grunnprinsipper (Principles of Flight), 4,5 studiepoeng
- Meteorologi (Meteorology), 4,5 studiepoeng
- Menneskets forutsetninger og begrensninger (Human Performance & Limitations), 3,5 studiepoeng
- Luftfartssystemet og flysikkerhetsstandarder (Air Law), 5 studiepoeng
- Navigasjon (General & Radio Navigation), 7 studiepoeng
- Erfaringsoppbygging 1 (Experience Building 1), 4 studiepoeng

Modul 2:

- Luftfartøy generelt (Airframes, Systems & Powerplants and Instrumentation), 10 studiepoeng
- Flyplanlegging og -ytelse (Flight Planning & Monitoring, Performance, Mass & Balance), 8 studiepoeng
- Flyoperative prosedyrer (Operational Procedures), 2,5 studiepoeng
- KSA og Airmanship kurs (KSA & Airmanship Course), 5 studiepoeng
- Erfaringsoppbygging 2 (Experience Building 2), 4,5 studiepoeng

Modul 3:

- Erfaringsoppbygging 3 (Experience Building 3), 5 studiepoeng
- Praktisk flytrenoing i flermotorsfly (ME/Multi Engine), 2 studiepoeng
- Praktisk flytrenoing under instrumentforhold (IR/Instrument Rating), 10,5 studiepoeng
- Praktisk flytrenoing for CPL – kommersielt sertifikat (Commercial Pilot License), 3 studiepoeng
- A-UPRT (Advanced Upset Prevention & Recovery Theory), 1 studiepoeng
- Airline Pilot Standards og Multi Crew Cooperation (APS & MCC), 8,5 studiepoeng

Innholdet i utdanningen er lagt opp slik at det er progresjon fra modul til modul (som er vist med nummerering 1-2-3). Det betyr at utdanningen er lagt opp slik at man går fra innføringsemner (det grunnleggende) til det mer generelle og praksis. Utdanningen er detaljert beskrevet i EASA FCL (felleseuropeisk regelverk for sertifisering av flygere) og denne modulbaserte tilnærmingen er standard innen utdanning av flygere. Vi mener også det er sannsynlig at studentene vil kunne tilegne seg faginnholdet og oppnå læringsutbyttebeskrivelsene innenfor utdanningens omfang.

Under «Beskrivelse av utdanningen» i søknadsskjemaet står det «Hvis en student ønsker å ta en studiepause etter f.eks. første modul, vil han / hun motta et vitnemål uten grad betegnelse, men en indikasjon på hvilke fag som er bestått innenfor de 30 studiepoengene som bestått modul utgjør.» Vi understreker at et vitnemål

dokumenterer en fullført utdanning. Dere kan ikke dokumentere deler av en gjennomført utdanning med vitnemål, men dere kan gi en karakterutskrift. Se reglene for vitnemål og karakterutskrift i fagskoleloven § 19, fagskoleforskriften § 39 andre avsnitt og fagskoletilsynsforskriften § 2-7.

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. fagskoletilsynsforskriften § 2-1 første avsnitt.

Dere skriver i søknadsskjemaet at utdanningen er basert på erfaring fra fagskolens akkrediterte utdanning «Integrert trafikkflygerutdanning». Dere skriver videre at OSM Aviation Academy også har en tilsvarende akkreditering i Sverige i form av godkjent utdanning som YH (yrkeshøgskola, tilsvarende omtrent norsk fagskole, NOKUTs anmerkning). I styret for den svenske grenen av utdanningen skriver dere at blant annet SAS, Norwegian, Widerøe og en rekke andre flyselskaper bidrar. Dere skriver at dette samarbeidet blant annet har ført til implementeringen av det såkalt «APS MCC»-kurset. Dette skal være et direkte resultat av samarbeid og ønskemål fra bransjen. På denne måten mener dere at dere kan forberede studentene langt bedre til arbeidslivet som piloter og forstå hvilke behov bransjen opplever. Dere skriver også at dere det siste året har begynt et samarbeid med Air Leap, som blant annet tar imot studenter fra den svenske YH-utdanningen når de har praksis.

Utover dette oppgir dere at dere deltar i et europeisk treningsforum for piloter og kabinpersonale, EATS (European Aviation Training Symposium). Dere skriver at opplegg og kunnskapsdeling er en rød tråd gjennom den årlige konferansen.

Når det gjelder planer for framtidig samarbeid, skriver dere at dere har innpasset den akkrediterte utdanningen deres i bransje-styregruppen for de YH-godkjente utdanningene deres. Denne styregruppen har møter fire ganger i året, og behandler blant annet tilbakemelding fra studenter og utvikling av utdanningen. Dere skriver at dette gjør at utdanningen får en kontinuerlig forbedring og utvikling over tid. Videre oppgir dere at dere har flere akkrediterte utdanninger i forskjellige land, og at dette gir god synergieffekt, ettersom forbedring for den ene utdanningen kan overføres til andre. Dere skriver at Air Leap er en framtidig kandidat for en plass i styregruppen. Til sist skriver dere at dere jobber kontinuerlig for å få besøk av foredragsholdere og

forelesere fra bransjen og luftfartsmyndigheten med jevne mellomrom, som kan belyse ulike relevante temaer i yrket og bransjen.

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. Dette gjelder blant annet at dere diskuterer hvordan flere kvinner kan bli inspirert til å søke utdanningen, og at dere har holdt innlegg på EATS-konferansen.

2.4 Overordnet læringsutbyttebeskrivelse

Vi har vurdert dokumentasjonen opp mot følgende krav:

Fra fagskoleloven § 5:

«Akkreditert fagskoleutdanning skal være i samsvar med Nasjonalt kvalifikasjonsrammeverk»

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. fagskoleloven § 5 andre avsnitt tredje setning og fagskoletilsynsforskriften § 2-1 andre avsnitt. Vi anbefaler likevel at dere stryker læringsutbyttene som dekker kompetansen studentene har oppnådd

Læringsutbyttet gir en tilfredsstillende beskrivelse av kunnskap, ferdigheter og generell kompetanse som studentene oppnår etter fullført utdanning, og er i tråd med NKR.

Læringsutbyttebeskrivelsene er tilsvarende læringsutbyttebeskrivelsen fra den akkrediterte fagskoleutdanningen dere allerede tilbyr, Integrert *Trafikkflygerutdanning CPL/IR-ME ATPL (A)*¹. Sluttkompetansen til studentene fra begge disse utdanningene skal ifølge beskrivelsen av utdanningen være den samme. Det som skiller disse utdanningene, er at studentene som starter på denne utdanningen allerede har PPL-sertifikat. Flere av læringsutbyttebeskrivelsene til utdanningen er allerede nådd av studentene før de begynner på utdanningen. Læringsutbyttebeskrivelsene for utdanningen skal vise hvilken kompetanse studentene har fått etter å ha gjennomført utdanningen. Det er derfor ikke nødvendig å gjengi kompetanse studentene allerede har gjennom sertifiseringen som privatflypilot.

Læringsutbyttet for utdanningen er gjengitt i vedlegg 1.

¹ NOKUTs saksnummer 18/04752-23

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 og fagskoletilsynsforskriften § 2-2 første avsnitt.

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 opptakskravet for utdanningen blant annet er et privatflygersertifikat (PPL), og at dette er grunnen til at utdanningen er på 90 studiepoeng, og ikke 120 poeng, slik som *Integrert trafikkflygerutdanning*. I *Integrert trafikkflygerutdanning* er PPL-delen inkludert i utdanningen. Vi er enige i at hele løpet fra PPL til ATPL(A) krever et omfang på 120 studiepoeng, og at det derfor er tilstrekkelig med 90 studiepoeng når PPL allerede er dekket gjennom opptakskravene.

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:

Utdanningen er i tråd med relevante internasjonale standarder, jf. fagskoleforskriften § 47 fjerde avsnitt.

Sertifisering av flybesetningsmedlemmer i Europa er strengt regulert av EUs Flysikkerhetsbyrå EASA (European Aviation Safety Agency). Norge er forpliktet gjennom EØS-avtalen til å følge EASA sine krav. Disse kravene følger ICAOs (International Civil Aviation Organization) standarder og anbefalinger. ICAO er underlagt FN, og Norge har ratifisert ICAOs standarder og anbefalinger. For å bli innvilget flyskolestatus eller ATO (Aircrew Training Organization) må virksomheten tilfredsstillende alle EASA-krav. Det er Luftfartstilsynet som godkjenner slike søknader. Dere har lagt ved ATO-sertifikater for

CPL/IR-ME og ATPL(A), og dette mener vi er nødvendig og tilstrekkelig for denne utdanningen. Det begrunner vi slik.

- Sertifikatinnehaver av CPL/IR-ME (det laveste trafikkflygersertifikatet) gir rettighet til å være fartøysjef på flermotors fly som kan flys av en pilot i kommersiell tjeneste i nesten alle værforhold. I tillegg kan sertifikatinnehaver tjenestegjøre som flystyrmann på fly med maks vekt over 5700 kg. Det forutsettes at flygeren etter sertifikatutstedelse består nødvendig tilleggsutdanning som flytypekurs og tilfredsstillende flyselskapets krav.
- Sertifikatinnehaver av ATPL(A) kan være fartøysjef på fly med maks vekt over 5700 kg som flys med flere piloter.

Samlet sett oppfylder dere kravet i fagskoleforskriften § 47 fjerde avsnitt på en meget tilfredsstillende måte.

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 fagskoleutdanningen. [...]

NOKUTs vurdering:

Dere har oppgitt tre opptakskrav, og alternativ 1 er i tråd med fagskoleforskriften § 7 første og fjerde avsnitt. De to andre alternativene er ikke i samsvar med regelverket, jf. fagskoleforskriften § 7. Dere må fjerne alternativ 2 og 3 for opptak, siden dere har stilt spesielt opptakskrav om en sertifisering etter annen lovgivning, jf. fagskoleforskriften § 7 tredje avsnitt.

Vi ser at forskriften² deres er fastsatt i 2018 og trådte i kraft 1. januar 2019. Vi understreker at det er kommet nye og utfyllende regler, særlig om opptak, i fagskoleforskriften som trådte i kraft 11. juli 2019. Vi har vurdert opptaksbestemmelsene deres opp mot gjeldende fagskoleforskrift.

² Forskrift 13. desember 2018 nr. 2310 for OSM Aviation Academy

Dere beskriver to generelle og alternative opptakskrav for utdanningen i tillegg til et tredje alternativ for opptak basert på grunnlag av realkompetanse. Under gjengir vi bare alternativ 1, ettersom alternativ 3 baserer seg på realkompetanse og vi oppfatter alternativ 2 som en variant av realkompetansevurdering. Dette bygger vi på at alternativ 2 åpner for å dokumentere deler av kompetansen gjennom prøver utenfor det formelle utdanningssystemet. Dere har stilt krav om sertifisering etter annen lovgivning, og kan derfor ikke ta opp studenter på grunnlag av realkompetanse, jf. fagskoleforskriften § 7 tredje avsnitt. Se egen begrunnelse for dette under.

I det følgende går vi først gjennom reglene for spesielle opptakskravene etter fagskoleforskriften § 7 fjerde avsnitt.

Så går vi gjennom

- deres krav om opptaksprøve og sertifiseringer
- deres bestemmelser om opptak på grunnlag av realkompetanse

og vurderer dem opp mot reglene i fagskoleforskriften § 7.

Spesielle opptakskrav – fagskoleforskriften § 7 fjerde avsnitt

Fagskoleforskriften § 7 fjerde avsnitt har regler om spesielle opptakskrav. Dette er opptakskrav som styret selv kan fastsette for å supplere det generelle opptakskravet etter § 7 første avsnitt. Bestemmelsen er slik:

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.

Det er altså et vilkår at de spesielle opptakskravene er relevante for fagskoleutdanningen de skal kvalifisere for. For de fleste spesielle opptakskravene legger NOKUT en vanlig språkforståelse til grunn. Noen av de spesielle opptakskravene mener vi imidlertid må forstås på en måte som kan avvike fra vanlig språkforståelse. Disse vil vi kommenteres nærmere under.

Bestemmelsen inneholder også en liste over hva som kan utgjøre spesielle opptakskrav: «*bestemte fag, fagbrev, svennebrev, karakterer, poeng, opptaksprøver, arbeidserfaringer, autorisasjoner, sertifiseringer eller andre yrkesgodkjenninger.*» Listen er uttømmende, men åpner for andre lovfestede yrkesgodkjenninger enn autorisasjoner eller sertifiseringer. Se mer om dette lenger ned.

NOKUT forstår bestemmelsen slik at når det er snakk om «fag», «karakterer» og «poeng», viser bestemmelsen til fag, karakterer og poeng knyttet til det generelle opptakskravet. Det er altså mulig å stille krav om bestemte fag innenfor et utdanningsprogram med valgmuligheter eller bestemte karakterer i et eller flere fag innenfor utdanningsprogrammet. Vi forstår «poeng» slik at de viser til poengberegningen dere skal gjøre ved rangering, som er regulert av fagskoleforskriften § 15.

NOKUT forstår at «autorisasjoner» og «sertifiseringer» etter fjerde avsnitt kan dreie seg om både autorisasjoner, sertifiseringer og yrkesgodkjenninger som følger av annen lovgivning, og om andre, ikke-lovregulerte ordninger. Her viser vi til tredje avsnitt, hvor departementet har spesifisert at regelen gjelder for «yrkesgodkjenning, autorisasjon eller sertifisering etter annen lovgivning» i forbindelse med opptakskrav». Vi legger derfor til grunn at når dette ikke er gjentatt i fjerde avsnitt, er det fordi fagskolen kan stille krav også om ikke-lovregulerte sertifiseringer m.m.

Deres krav om opptaksprøve og sertifiseringer

- Godkjent Pilot Aptitude Test³
- Godkjent EASA Class 1 Medical certificate⁴
- Privatflygersertifikat (PPL)⁵

Vi vurderer *Pilot Aptitude Test* som en opptaksprøve, og den er relevant for utdanningen. Den er dermed et lovlig spesielt opptakskrav etter fagskoleforskriften § 7 fjerde avsnitt.

Vi vurderer *Godkjent EASA Class 1 Medical certificate* og *Privatflygersertifikat* som sertifiseringer som er relevante for utdanningen. De er dermed lovlige spesielle opptakskrav etter fagskoleforskriften § 7 fjerde avsnitt.

Alternativ 1 - Opptak basert på generell studiekompetanse:

Dere har satt følgende opptakskrav, som er i tråd med fagskoleforskriften § 7 første avsnitt:

Fullført og bestått videregående opplæring med vitnemål fra studieforbereende utdanningsprogram, med fagene:

- *Matematikk:*
 - *Matematikk 2a, eller*
 - *Matematikk teoretisk eller praktisk Vg1 + Vg2 (224 årstimer), eller*
 - *Matematikk 3b 140 timer teoretisk eller praktisk matematikk + matematikk R1 (140 årstimer), eller*
 - *Matematikk S1+S2 (140 + 140 årstimer)*
- *Engelsk*
 - *Engelsk Vg1 (140 årstimer)*
- *Fysikk*
 - *1a Fysikk 1 (140 årstimer)*

³ Pilot Aptitude Test er en metodikk for å sjekke om kandidaten har de nødvendige personlige egenskapene som kreves for å bli yrkespilot. Eksempler; hukommelse, evne til logisk tenkning, simultankapasitet, robusthet, orientering i rom, evne til å tenke og se i perspektiv og mental aritmetikk.

⁴ Godkjent EASA Class 1 Medical certificate eller legeattest for flygere er et myndighetskrav for at et flysertifikat uansett type er gyldig.

⁵ Privatflygersertifikat er et myndighetskrav for å påbegynne utdannelsen som trafikkflyger.

Både matematikk, engelsk og fysikk på dette nivået er nødvendig for å gjennomføre denne utdanningen og kunne arbeide som trafikkflyger på en-motors eller fler-motors fly. Vi vurderer derfor dette som krav om bestemte fag som er relevante for utdanningen. Dette er lovlige spesielle opptakskrav etter fagskoleforskriften § 7 fjerde avsnitt.

Alternativ 2 og 3 - Opptak basert på realkompetansevurdering:

Dere har oppgitt retningslinjer for opptak på bakgrunn 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.

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. [...]»

NOKUTs vurdering:

Kravet er ikke aktuelt for denne utdanningen.

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

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 oppfylder regelverkets krav til størrelse og kompetanse, jf. fagskoletilsynsforskriften § 2-3 første og tredje avsnitt.

Dere beskriver at fagmiljøet skal bestå av en HT⁷. HT har det overordnede ansvaret for treningsprogrammer og studentene, og vil få assistanse av pedagogisk ansvarlig for å utarbeide treningsprogrammene. CFI⁸ vil ha ansvaret for instruktørene på flyskolen og

⁷ Head of Training, myndighetsgodkjent skolesjef

⁸ Chief Flight Instructor (CFI), sjefsinstruktør er ansvarlig for at alle instruktører er kompetente og at skolens utdanningsprogram følges av alle instruktører

for kvaliteten og progresjonen i gjennomføringen i utdanningen. CTKI⁹ har ansvar for teorien og oppfølging av studentene her (HT har det overordnede ansvaret). Det vil også være en assisterende CTKI for å bistå i teoriarbeidet når det er behov for det.

Dere skriver at ved første ansetning, går instruktørene igjennom en intern kursplan for å sikre tilstrekkelig kunnskapsnivå i forhold til skolens manualer og prosedyrer.

Dere skriver at dere følger det som står i EASA ORA.ATO.210¹⁰, som beskriver at forholdet mellom antall studenter og instruktører ikke bør overstige 6:1.

Krav til Theory Instructor:

- Ha formell pedagogisk kompetanse i henhold til EASA Part FCL AMC1 FCL.930.FI Part 1
- Skal ha gjennomført ATPL-teori eller annen motsvarende utdanning på samme nivå eller høyere
- Fly-psykologisk skikkethetsvurdering, alternativt godt dokumentert og lang erfaring med relevante referanser
- Gode kunnskaper i engelsk (undervisningsevne på engelsk, skriving, tale)
- Grunnleggende digital kompetanse – Office (Word, Excel, Powerpoint), Intern læringsplattform DLS, Intern læringsplattform PRS, Intern læringsplattform FlightLogger
- Det kan gis unntak om instruktøren har veldokumentert og lang erfaring som teoriinstruktør¹¹.
- Formelt er yrkeserfaring ingen krav for ansetning¹².

Krav til Flight Instructor og APS MCC instructor:

- Gymnasie/Videregående utdanning eller tilsvarende
- CPL (visse unntak kan gis i samsvar med EASA Part FCL for simulatorinstruktører)
- FI og pedagogikk i henhold til EASA Part FCL
- AMC1 FCL.930.FI
- Skal ha minst en av følgende rettigheter*:
 - FI - Flight Instructor
 - IRI - Instrument Rating Instructor
 - CRI ME - Class Rating Instructor Multi Engine
 - FII - Flight Instructor

⁹ Chief Theoretical Instructor (CTKI) sjefsteorilærer er ansvarlig for utarbeidelse av læremateriell og at teorilæreplaner følges i tillegg til å påse at teorilærere er kompetente

¹⁰ De felleseuropeiske luftfartsmyndighetene (EASA) har publisert mange forordninger som beskriver alle krav til sivil luftfart. Part-ORA (Organizational Requirements for Aircrew) er en del av disse. ORA punkt 210 ATO (Aircrew Training Organization) beskriver ekstra krav til personell for flyskoler som tilbyr eksempelvis CPL, MPL og ATPL.

¹¹ Det kan gis unntak fra hvert krav. Dette følger av fagskolens Operations Manual som er godkjent av luftfartstilsynet, NOKUTs saksnummer 21/01612-13.

¹² Ved første ansetning, går instruktørene igjennom en intern kursplan for å sikre tilstrekkelig kunnskapsnivå i forhold til skolens manualer og prosedyrer.

- STI - Synthetic Training Instructor
- SFI - Synthetic Flight Instructor
- TRI - Type Rating Instructor
- MCCI - Multi Crew Cooperation Instructor
- Digital kompetanse:
 - Grunnleggende kompetanse - Office (Word, Excel, PowerPoint)
 - Intern læringsplattform DLS (Skjer som intern utdanning)
 - Intern læringsplattform PRS (Skjer som intern utdanning)
 - Intern læringsplattform FlightLogger (Skjer som intern utdanning)
- Fly-psykologisk skikkethetsvurdering, alternativt godt dokumentert og lang erfaring med relevante referanser
- Gode kunnskaper i engelsk (undervisningsevne på engelsk, skriving, tale)
- Grunnleggende digital kompetanse – Office (Word, Excel, Powerpoint), Intern læringsplattform DLS, Intern læringsplattform PRS, Intern læringsplattform FlightLogger.

* Utdanningen som kreves for disse behørighetene skal være gjennomført i samsvar med EASA Part FCL 1178/2011.

Av arbeidserfaring stilles det formelt ingen krav. Flyinstruktørene skal ha eller ha holdt samme nivå på sertifikatet som det nivået det undervises i (CPL). For APS MCC er det et krav om å ha kommersiell erfaring, som er et krav for å få utstedt MCCI.

Krav til CFI (Chief Flight Instructor):

- Videregående utdanning eller tilsvarende
- CLP
- Pedagogikk i henhold til EASA Part FCL AMC1 FCL.930.FI.
- CFI skal holde den høyeste profesjonelle flylisensen som flyskolen
- utdanner mot, samt instruktørrettigheter til minst ett av treningskursene som tilbys
- Grunnleggende digital kompetanse – Office (Word, Excel, Powerpoint), Intern læringsplattform DLS, Intern læringsplattform PRS, Intern læringsplattform FlightLogger.

Av arbeidserfaring kreves det erfaring som flyinstruktør.

Krav til CTKI (Chief Theoretical Knowledge Instructor):

- Videregående utdanning eller tilsvarende
- CPL
- Pedagogikk i henhold til EASA Part FCL AMC1 FCL.930.FI Part 1
- Erfaring som teoriinstruktør
- Grunnleggende digital kompetanse – Office (Word, Excel, Powerpoint), Intern læringsplattform DLS, Intern læringsplattform PRS, Intern læringsplattform FlightLogger.

CTKI skal ha omfattende erfaring som teoriinstruktør på områdene relevante for utdannelsen som flyskolen tilbyr.

Krav til Safety Manager:

- Videregående utdanning eller tilsvarende
- i henhold til EASA Part FCL AMC1 FCL.930.FI.
- Grunnleggende digital kompetanse – Office (Word, Excel, Powerpoint), Intern læringsplattform DLS, Intern læringsplattform PRS, Intern læringsplattform FlightLogger.

Det stilles ingen formelle krav til arbeidserfaring.

Krav til Scheduler:

- Administrativ kontorutdanning eller realkompetanse
- Interesse for arbeidet
- Grunnleggende digital kompetanse – Office (Word, Excel, Powerpoint), Intern læringsplattform
- DLS, Intern læringsplattform PRS, Intern læringsplattform FlightLogger

Det stilles ingen formelle krav til arbeidserfaring.

Krav til Student Coordinator:

- Administrativ kontorutdanning eller realkompetanse
- Interesse for arbeidet
- Grunnleggende digital kompetanse – Office (Word, Excel, Powerpoint), Intern læringsplattform
- DLS, Intern læringsplattform PRS, Intern læringsplattform FlightLogger

Det stilles ingen formelle krav til arbeidserfaring.

Krav til Student Service:

- Administrativ kontorutdanning eller realkompetanse
- Interesse for arbeidet
- Grunnleggende digital kompetanse – Office (Word, Excel, Powerpoint), Intern læringsplattform
- DLS, Intern læringsplattform PRS, Intern læringsplattform FlightLogger

Det stilles ingen formelle krav til arbeidserfaring.

Kravene til fagmiljøets kompetanse er spesifikke og relevante for utdanningen. I **oversikten over fagmiljøet har de ansatte kvalifikasjoner etter de kravene dere selv har** fastsatt. Samlet sett oppfyller kravene dere selv har fastsatt, kravene i fagskoletilsynsforskriften § 2-3 første avsnitt. Fagmiljøet dere har dokumentert oppfyller også kravene dere har fastsatt etter fagskoletilsynsforskriften § 2-3 tredje avsnitt. Fagmiljøets størrelse og kompetanse står derfor i forhold til antallet studenter og utdanningens innhold og egenart, jf. § 2-3 første avsnitt

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 i oversikten over fagmiljøet har relevant utdanningsfaglig kompetanse, jf. fagskoletilsynsforskriften § 2-3 andre avsnitt bokstav b. Dere har imidlertid ikke dokumentert hva slags kompetansekrav dere selv stiller til funksjonen, jf. fagskoletilsynsforskriften § 2-3 tredje avsnitt. Dette må dere gjøre.

Den utdanningsfaglige ansvarlige for utdanningen har ifølge oversikten over fagmiljøet følgende utdanningsfaglige utdanning som er relevant for stillingen:

- Voksenunderviserutdanning, 60 studiepoeng.

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.»

NOKUTs vurdering:

Faglig ansvarlig har faglig relevant utdanning i tråd med regelverket, og det er dokumentert at vedkommende er tilsatt i minimum 50 prosent stilling, jf. fagskoletilsynsforskriften § 2-3 andre avsnitt bokstav a. Dere har imidlertid ikke dokumentert hva slags kompetansekrav dere selv stiller til funksjonen, jf. fagskoletilsynsforskriften § 2-3 tredje avsnitt. Dette må dere gjøre.

Dere oppgir at faglig ansvarlig ved skolen er ansatt i 50 prosent stilling. Vedkommende har stillingstittelen HT, og har følgende faglige kompetanse ifølge oversikten over fagmiljøet:

Gymnasie/Videregående utdanning ellertilsvarende, CPL, all relevant instructor ratings, og pedagogikk i henhold til EASAPart FCL AMC1 FCL.930.FI, utdanning i forretningsadministrasjon.

I tillegg skriver dere i søknadsskjemaet at HT også har følgende kompetanse som dere mener er relevante for stillingen som HT, fordi de gjenspeiler en erfaring i arbeidet som instruktørene utfører daglig og utfordringene de møter i undervisningen:

- *Flyinstruktør (FI)*
- *Flermotorinstruktør (CRI ME)*
- *Instrumentinstruktør (IRI)*
- *Flyinstruktørsinstruktør (FIFI)*
- *Flysensor (FE, FIE. Dvs. HT er godkjent av luftfartsmyndigheten till å fungere som sensor på flyskoler, undtagen «egen»flyskole)*
- *Militær Lederskapstrening (UGL)*
- *Utdanning i forretningsadministrasjon (Business Administration)*

Dere skriver at HT i tillegg har lang erfaring med undervisning av pilotstudenter, og at erfaring fra kommersiell flyging gir god innsikt i utfordringene studentene møter i arbeidslivet etter endt utdanning.

Kravene dere stiller til faglig ansvarlig i kravspesifikasjon er ikke formulert som kompetansekrav, annet enn at stillingen krever godkjenning fra den nasjonale luftfartsmyndigheten. Dere skriver i tillegg at den faglig ansvarlige (HT) bør de foregående årene før hen tiltrer i rollen ha hatt kommersielt flysertifikat og rettigheter eller sertifikater relatert til det som tilbys under utdanningen, og at erfaring fra flyselskap er en fordel, men ikke et krav.

For å vurdere kompetansekravet dere har fastsatt har vi lagt vekt på at EASA Part FCL (Flight Crew Licencing) AMC1 (Acceptable Means of Compliance) (Prosedyrer/fremgangsmåter) punkt 930 FI (Flight Instructor beskriver krav til flyinstruktørutdannelsen. Man kunne tenke seg at en faglig ansvarlig for en utdanning med tett teoretisk og praktisk instruksjon burde ha en formell pedagogisk kompetanse i tillegg til den flyfaglige kompetansen. Sammenligner man EASAs pedagogiske krav til flyinstruktør og praktisk-pedagogisk utdanning (PPU), er EASA-kravene langt mindre omfattende. De er til gjengjeld spisset og skreddersydd for denne spesielle undervisningssituasjonen. Undervisningssituasjonen i forbindelse med flygerutdannelse er svært forskjellig fra tradisjonell undervisning i klasserom eller forelesning. Som i mange andre utdannelse har det skjedd en rask endring med digitalisering og innføring av elektroniske interaktive læreplattformer og mer utstrakt bruk av selvstudier.

Undervisningen i forbindelse med en flyleksjon starter med én til én-briefing, typisk 45-90 min før flytur i dertil egnet briefingrom med tilgjengelige audiovisuelle hjelpemidler. Hver flyleksjon inkludert bakkeoperasjoner tar typisk 90-120 min.

Undervisningssituasjonen til eleven påvirkes av faktorer som eksempelvis cockpit ergonomi, motorlyd, radiokommunikasjon, vindsus, turbulens, annen flytrafikk, stress, angst, tid på døgnnet. Hver flyleksjon er detaljbeskrevet med krav til innhold og studentens progresjon. Dette gjør det krevende, og bidrar til at undervisningsformen er svært ulik annen tradisjonell undervisning.

Vi mener derfor kravene dere har satt for den faglig ansvarliges kompetanse både er tilstrekkelige og hensiktsmessige med tanke på denne utdanningens egenart. Vi legger også vekt på at EASA-regelverket inneholder tilleggskrav til HT (Head of Training), og at det er Luftfartstilsynet som godkjenner vedkommende. Deres HT er allerede godkjent og oppfyller alle fagkrav til stillingen.

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 oppgir i stedet at eksamen foregår i, og er kontrollert av, NAA¹³, som også godkjenner kvalifiserte sensorer. NAA har utarbeidet en liste over teorisensorer som dere kan ta kontakt med når dere behøver en teorisensor. NAA har utarbeidet en liste over sensorer til praktiske flygeeksamener, og NAA vil utpeke den konkrete sensor til flygeeksamener.

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.

¹³ NAA (National Aviation Authorities), Luftfartstilsynet.

Vedlegg 1: Læringsutbyttebeskrivelser

Overordnede læringsutbyttebeskrivelser hentet fra søknadsskjema

Kunnskap:

Kandidaten

- har kunnskap om begreper, teorier og modeller for flykonstruksjon, aerodynamikk og flygingens prinsipper
- har innsikt i flykonstruksjon og har systemkunnskaper
- har kunnskap i hvordan en flyvning planlegges under hensyn til eksterne faktorer som vekt, vær, hindringer, drivstoff for bruk og regelverk
- har kunnskap om hvordan mennesker sammen arbeider for å oppnå høyeste mulige flysikkerhet i en- og flerpilotsystemer
- har kunnskap om teorier og konkrete verktøy som brukes innenfor lederskap, gruppedynamikk og konflikthåndtering i flybesetninger
- har innsikt i egen pilotrolle i samsvar med bransjens krav og forventninger til bra pilot praksis («airmanship») og de kunnskaper, ferdigheter og holdninger som kreves i yrkesrollen
- har kunnskap om regelverk, organisasjoner, historiske møter og konvensjoner som har formet flybransjen historisk, og som former den i dag, og kjenner flyrelaterte virksomheter utover pilotyrket som studenten kan komme i kontakt med i sin fremtidige yrkesrolle
- har kunnskap om relevante lover, regler og bestemmelser for luftfarten og hvordan piloten kan oppdatere seg på dem
- har innsikt i egne utviklingsmuligheter som pilot

Ferdigheter:

Kandidaten

- kan fungere selvstendig som pilot i et enpilotsystem, påbegynne typekurs som pilot i flerpilotsystem og under yrkesutøvelsen omsette relevant viten til konkrete vurderinger av hvilke tiltak og teorier som må brukes, og gjøre rede for vurderinger og tiltak
- kan vurdere egen planlegging og avvikling av en flyvning og hvorvidt den holder seg innenfor regler og normer for sikker og effektiv operasjon, og, hvis dette ikke er tilfellet, revurdere sine valg og beslutninger og justere planlegging, flyvning og kommunikasjon
- mestrer metodikk for rapportskrivning og har innsikt i arbeidet i et flyselskaps operasjonelle avdeling og de kravene som stilles til flyselskapets organisasjon fra eksterne aktører, f.eks. myndigheter og flyveledelse

- kan påbegynne typekurs og deretter virke som styrmann på en- og flermotorfly i et flerpilotsystem innenfor kommersiell flytransport, og når kandidaten oppfyller krav for ATPL samt operatørens krav, også som kaptein. Kan identifisere og diagnostisere faglige utfordringer og vurdere hvilke tiltak som må settes i verk for at flyvningen skal kunne gjennomføres på sikkert vis. Kandidaten kan også virke som fartøyssjef på en- og flermotorsfly i et enpilotsystem

Generell kompetanse:

Kandidaten

- kan gjennomføre luftfartsmyndighetens flyprøve til CPL/IR-ME slik at han/hun kan arbeide som del av både et enpilot- og et flerpilotsystem og mestrer planlegging, flyging, metodikk, samarbeid og kommunikasjon, med lojalitet til flyvningens regelverk og med en respektfull holdning til fagfeller
- kan delta i faglige diskusjoner med fagfeller og andre innenfor bransjen om praksis for trafikkflyvning, fagområdets utvikling og hvordan de faktorene som påvirker sikker luftfart positivt, est kan fremmes i det daglige arbeidet
- har en profesjonell erfarings- og kunnskapsdelingspraksis

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:

- **Flykaptein Kjetil Eide Andersen, SAS**

Kjetil Eide Andersen er utdannet offiser og jagerflyger fra Luftforsvaret, og har i tillegg en mastergrad i luftfartsledelse fra Universitetet i Nordland. På 1980-tallet jobbet han som flyinstruktør og saksbehandler både på Rygge Hovedflystasjon og på Sheppard Air Force Base i Texas. Siden 1991 har han vært flyger i Braathens S.A.F.E, og senere i SAS med mange års erfaring som flykaptein, flyinstruktør, simulatorinstruktør og instruktør supervisor. I tillegg er han seniorkontrollant (sensor for utstedelse/gjenutstedelse av flysertifikat, instruktør og kontrollant autorisasjoner) for Luftfartstilsynet tilknyttet både tung luftfart og allemennflyging. Han har lang erfaring med saksbehandling i nasjonale og internasjonale komiteer med utarbeidelse av regelverk og oppfølging av flysikkerhetsarbeid. Andersen er innehaver av luftfartskonsulentfirma KEA Consult. Andersen har også vært sakkyndig for NOKUT ved flere søknader om akkreditering av fagskoleutdanning.

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. fagskoletilsynsforskriften § 5-3 fjerde avsnitt.



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