

Helikopterpilotutbildning och yrkeshögskolan.



Sammanfattning

Myndigheten för yrkeshögskolan fick i regleringsbrevet för budgetåret 2012 uppdraget att redovisa behovet av en helikopterpilotutbildning inom yrkeshögskolan. Myndigheten har också valt att utreda för vilket syfte behovet finns, hur behovet ska tillgodoses, eventuella hinder att anpassa helikopterpilotutbildningarna till aktuellt regelverk, dimensionering, kostnads- och statsbidragsaspekter samt avnämarnas inställning till behovet av att inordna utbildningarna i yrkeshögskolan.

Med utgångspunkt från en arbetshypotes, som går ut på att inordna statligt finansierade helikopterpilotutbildningar i yrkeshögskolan, diskuterar utredningen vilka möjligheter och hinder det finns för en sådan lösning.

Som underlag för en sådan diskussion har helikopterpilotbranschen på ett mycket värdefullt sätt bidragit med faktainformation. Aktörer från både den civila och offentliga sektorn har på ett aktivt sätt deltagit i utredningen.

Utredningen visar att det finns ett klart uttalat intresse från båda sektorerna att inordna helikopterpilotutbildningarna i yrkeshögskolan. Positiva effekter av en sådan lösning är enligt aktörerna kostnadsaspekter, en möjlighet att kunna vara med och påverka utbildningens innehåll, förbättrad transparens i helikopterbranschen, samordning samt en ökad kvalitet i utbildningarna.

En viss samordning finns mellan de olika sektorerna i dag. Utredningen visar dock att det i princip råder konsensus bland aktörerna att arbeta för en ökad samordning. Tre exempel på positiva effekter av en samordning visas i utredningen.

Med hänvisning till att aktörerna inom helikopterbranschen både ser en fördel i att inordna utbildningarna i yrkeshögskolan samt att arbeta för en samordning ger utredningen ett förslag på hur en helikopterpilotutbildning skulle kunna inordnas i yrkeshögskolan.

Utredningen kan konstatera att gällande regelverk inte är något hinder för att inordna utbildningarna i yrkeshögskolan. En jämförelse sker med trafikflygarutbildningarna och den ansökningsomgång som har genomförts under 2012.

Vad gäller utbildningens nivå och innehåll samt utbildningsvolym visas två förslag beroende på om en samordning mellan sektorerna är möjlig att genomföra i praktiken eller inte.

En bedömning är att en utbildningsplats behöver en statlig finansiering på cirka 900 000 kronor. Totalt behövs ett statligt anslag på 36 000 000 kronor vid en samordning mellan sektorerna och 18 000 000 kronor om utbildningen endast kommer att inriktas mot den civila sektorn.

Eftersom det finns vissa oklarheter om en samordning kan ske mellan sektorerna beskriver utredningen tre alternativ på hur en samordningslösning kan se ut.

I likhet med trafikflygarutbildningarna är det endast så kallade Flight Training Organisations (FTO) som får agera som utbildningsanordnare, eftersom utbildningens innehåll och nivå kräver ett FTO-tillstånd.

Lokaliseringen av helikopterpilotutbildningarna bör ske med utgångspunkt från en lämplig regional placering ur ett samhällsperspektiv. En central bedömning bör vara en ort/regions komparativa fördelar.

Myndighetens förslag är att det bör examineras 20 helikopterpiloter varje år om efterfrågan endast riktas mot den civila sektorn. Riktas efterfrågan både mot den civila och den offentliga sektorn bör det examineras 40 piloter varje år.

För att få ett mer detaljerat beslutsunderlag vad gäller eventuell finansiell besparingspotential ur ett samhällsperspektiv, en bestämning av den faktiska kostnaden för en helikopterpilotutbildning samt för en implementering av en samordnad utbildningslösning, menar myndigheten att kompletterande analyser och/eller utredningar behöver göras.

Innehåll

Sammanfattning	1
1 Inledning	4
1.1 Uppdraget	4
1.2 Så har vi arbetat	4
1.3 Rapportens disposition	5
2 Helikopterpilotutbildningar – en kartläggning	5
2.1 Förarbeten	5
2.2 Utbud och efterfrågan	6
3 Behov av helikopterpilotutbildningar i yrkeshögskolan?	8
3.1 Arbetslivets perspektiv	8
3.1.1 Försvarsmakten	8
3.1.2 Sjöfartsverket	8
3.1.3 Ambulansflyget	9
3.1.4 Civila arbetslivet	9
3.1.5 Rikspolisstyrelsen	10
3.2 Utbildningsanordnarnas perspektiv	10
3.3 Samhällets perspektiv	11
3.4 Internationellt perspektiv	11
3.5 Behov av att inordna helikopterpilotutbildningar i yrkeshögskolan	12
3.6 Samordning av helikopterpilotutbildningar	13
4 Förslag avseende helikopterpilotutbildning i yrkeshögskolan	15
4.1 Regelverk	15
4.2 Kostnads- och statsbidragsaspekter	16
4.3 Utbildningens nivå och innehåll	16
4.4 Samordning av helikopterpilotutbildningarna	17
4.5 Utbildningsvolym	19
4.6 Finansiering	20
4.7 Organisation	21
4.8 Lokalisering	22
Källförteckning	23

1 Inledning

1.1 Uppdraget

Myndigheten för yrkeshögskolan fick i regleringsbrevet för budgetåret 2012 uppdraget att redovisa behovet av en helikopterpilotutbildning inom yrkeshögskolan. Myndigheten har också valt att utreda för vilket syfte behovet finns, hur behovet ska tillgodoses, eventuella hinder att anpassa helikopterpilotutbildningarna till aktuellt regelverk, dimensionering, kostnads- och statsbidragsaspekter samt avnämarnas inställning om behov av att inordna utbildningarna i yrkeshögskolan.

Myndighetens utgångspunkt har varit en arbetshypotes som går ut på att inordna de statligt finansierade helikopterpilotutbildningarna i yrkeshögskolan och genom utredningen pröva vilka möjligheter respektive hinder det finns för en sådan hypotes.

1.2 Så har vi arbetat

En utredningsgrupp bestående av representanter från flera avdelningar på myndigheten har arbetat med utredningen. Ytterst ansvarig för utredningen har varit avdelningschef Johan Blom, avdelningen för utbildningsfrågor. Operativt ansvarig har varit utbildningshandläggare Sven-Owe Eriksson, avdelningen för utbildningsfrågor. Från samma avdelning har deltagit utbildningshandläggare Sebastian Glans. Avdelningen för omvärldsanalys och uppföljning samt avdelningen för tillsyn och kvalitetsgranskning har representerats av utredare Margareta Landh. Adjungerad till gruppen vid genomförandet av utredningen har också varit utbildningshandläggaren Maria Lundbohm, avdelningen för utbildningsfrågor.

Omvärlden i form av utbildningsanordnare, branschorganisationer, enskilda privata företag, Transportstyrelsen, Försvarsmakten, Rikspolisstyrelsen med flera är viktiga informationsbärare för att se om det finns ett behov att överhuvudtaget inordna de statligt finansierade helikopterpilotutbildningarna i yrkeshögskolan.

Av den anledningen arrangerade myndigheten den 18 juni 2012 en hearing för att diskutera strategisk kompetensförsörjning av helikopterpiloter. Temat för hearingen var vilka utmaningar och möjligheter det finns för att inordna helikopterpilotutbildningar i yrkeshögskolan.

Deltagare i hearingen var Försvarsmakten, arbetsgivarorganisationen Svenska Flygbranschen, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket samt utbildningsanordnarna Svensk Pilotutbildning (två representanter), Proflight Nordic och Flygteoriskolan.

Inbjudna som inte kunde delta var Rikspolisstyrelsen, Sveriges Kommuner och Landsting, Scandinavian Helicopter Invest, Scandinavian MediCopter/Scandinavian Air Ambulance, Svensk Pilotförening och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Eftersom polismyndigheten är en viktig aktör när det gäller eventuell samordning av utbildningen, följde vi upp hearingen med en träff hos Rikspolisstyrelsen den 21 augusti 2012.

För att komplettera dessa två mötestillfällen distribuerade myndigheten en enkät till ett antal aktörer, företrädesvis privata helikopterföretag, för att få en bredare medverkan från olika delar av branschen. Enkäten distribuerades till 23 aktörer. Tyvärr var svarsfrekvensen låg, endast 54,5 procent, vilket innebar att svar inkom från tolv mottagare av enkäten. Trots den låga svarsfrekvensen kan myndigheten konstatera att enkäten har gett värdefull information till utredningen.

Under utredningens gång har utredningsgruppen träffats med jämna mellanrum för att diskutera utredningens framåtskridande. Avstämningar har också genomförts med Johan Blom.

1.3 Rapportens disposition

Kapitel 1 innehåller en sammanfattning, uppdraget samt rapportens disposition.

Kapitel 2 visar en kartläggning av helikopterpilotutbildningarna med hänvisning till beskrivningar i förarbeten samt en nulägesbeskrivning av utbud och efterfrågan.

Kapitel 3 har som utgångspunkt en beskrivning av hur både det civila och offentliga arbetslivet och utbildningsanordnarna ser på behovet att inordna helikopterpilotutbildningarna i yrkeshögskolan. Även samhällets och det internationella perspektivet beskrivs. En diskussion sker också i vilken mån det är möjligt att samordna utbildningsinsatser inom den civila och offentliga sidan.

Kapitel 4 beskriver myndighetens förslag på hur och vilket sätt det är möjligt att inordna helikopterpilotutbildningarna i yrkeshögskolan. Beskrivningen sker genom att behandla regelverket, kostnads- och statsbidragsaspekter, utbildningens nivå och innehåll, utbildningskonceptet, utbildningsvolym, finansiering, organisation samt lokalisering.

Utredningen avslutas med att presentera källförteckning.

Helikopterpilotutbildningar – en kartläggning

1.4 Förarbeten

Betänkandet *Yrkeshögskolan. För yrkeskunnande i förändring* (SOU 2008:29) föreslog att regeringen borde utreda hur en civil utbildning till helikopterförare kan organiseras och finansieras. Behovet av helikopterförare inom den civila sektorn beskrevs i utredningen som växande. Utredningen slog fast att mycket talar för att en grundläggande helikopterförarutbildning bör komma till stånd inom det offentliga utbildningsväsendet. Då en utbildning är kostsam, borde man samtidigt pröva möjligheterna till en samordning mellan den civila helikopterförarutbildningen och den utbildning som bedrivs av polisen. En möjlighet kan vara att en sådan utbildning inordnas i yrkeshögskolan. I den efterföljande propositionen 2008/09:68 Yrkeshögskolan gör regeringen bedömningen att den offentligt finansierade grundläggande pilotutbildningen, utom den militära flygförarutbildningen, bör bedrivas inom yrkeshögskolan. Med grundläggande pilotutbildning avsågs kompetens i propositionen enligt European Aviation Safety Authority (EASA) och Transportstyrelsens regler (Luffartsstyrelsen i propositionen) för flermotoriga flygplan med passagerare.

Propositionen behandlar inte vidare utbildning till helikopterpilot. Myndigheten för yrkeshögskolan fick i uppdrag att ge förslag på hur den statligt finansierade pilotutbildningen ska inrymmas i yrkeshögskolan, hur den ska dimensioneras och vidareutvecklas. Utredningen som fick namnet *Konst-kultur-hantverk och flyg lyfter yrkeshögskolan 2010* föreslog att bland annat utbildning till helikopterpilot bör ingå i yrkeshögskolan enligt betänkandet. Regeringen bör årligen anslå i storleksordningen 48 miljoner kronor som en särskild utgiftspost som kan användas till statsfinansierad utbildning inom hela flygområdet inklusive helikopterpiloter. En utbildning till helikopterpilot uppskattades då till att kosta cirka 875 000 kronor per utbildad pilot. Myndigheten gjorde bedömningen att det då fanns ett ännu tydligare nationellt behov av helikopterpiloter - om än i liten skala – än vad som var fallet med piloter för trafikflygplan. Medelåldern bland helikopterpiloter bedömdes som hög och marknaden växte något till exempel inom ambulansflyg, fjällräddning, rennärning och sjöräddning.

I dag finns ingen utbildning till helikopterpilot som finansieras med statsbidrag från det anslag som Myndigheten för yrkeshögskolan ansvarar för.

År 2007 tillsatte regeringen genom Försvarsdepartementet en statlig utredning¹ som syftade till att se över den offentliga sektorns användning av helikoptertjänster kan bli mer effektiv. Utredningen som inte kom med några konkreta förslag till utbildningen av helikopterpiloter menade att en ökad samordning genom olika utbildningsinsatser för och mellan fler aktörer medför ett mer effektivt resursutnyttjande.

1.5 Utbud och efterfrågan

Det finns för närvarande sju flygskolor (Flight Training Organisation, FTO) som bedriver teoretisk och praktisk utbildningsverksamhet för helikopterflyg i Sverige. Utöver dessa finns fyra registrerade flygskolor (RF). Registrerade flygskolor är inte en lika komplex organisation som FTO, utan bedriver enbart utbildning för certifikatet PPL (H), (Private Pilot License). Tre skolor, Svensk Pilotutbildning, Proflight Nordic och AH Flightschool bedriver utbildning inom ramen för utbildningsformen kompletterande utbildning (KU). Svensk Pilotutbildnings *Trafikflygarutbildning helikopter*, som omfattar 72 veckor har 17 studiestödsplatser i avdelningen B1. AH Flightschools och Proflight Nordics utbildning omfattas enbart av statlig tillsyn. Någon avgiftsfri utbildning till helikopterpilot finns inte förutom den utbildning som sker inom Polisen och Försvarsmakten. Dessa utbildningar förutsätter dock att man som studerande redan är anställd av respektive myndighet.

I yrkeshögskolan finns även två utbildningar till helikoptertekniker, en i Luleå och en i Linköping. Utbildningarna omfattar totalt 44 årsplatser och 1,5 års studier. Kostnaden för de två utbildningarna till helikoptertekniker uppgår till cirka sju miljoner kronor på årsbasis.

Det är svårt att få någon exakt bild av hur många personer som tjänar sitt uppehälle som yrkesverksamma helikopterpiloter i Sverige. Merparten av de kommersiella helikopterföretagen i landet är relativt små med ett fåtal anställda. I dagsläget finns det ett 20-tal privata aktörer på marknaden. Utöver detta finns helikopterpiloter verksamma inom Försvarsmakten, Polisen och Sjöfartsverket. De två största arbetsgivarna är Försvarsmakten med över 100 aktiva helikopterpiloter och det statliga bolaget SMA Helicopter Rescue AB, som sysselsätter omkring 100 personer varav ett 40-tal är helikopterpiloter.

Statistiska Centralbyråns *Svensk standard för yrkesklassificering* (SSYK) ger inte heller någon direkt vägledning avseende sysselsatta helikopterpiloter. Detta då denna klassificering har en enda yrkeskod för piloter - alldeles oavsett om det handlar om flygplanspiloter eller helikopterpiloter. Totalt sett omfattade klassificeringen år 2010 cirka 1 800 piloter. En mer precis bild ger sannolikt antalet gällande kommersiella certifikat inom helikopterområdet. Enligt Transportstyrelsens statistik över certifikat fanns det 352 gällande CPL (H) i juli 2012. Vid samma tidpunkt fanns 116 gällande ATPL(H)-licenser i landet. Vid samma tidpunkt förnyades fyra nya certifikat motsvarande CPL (H). Hos de kommersiella helikopterföretagen är det endast en liten del av verksamheten som kräver certifikatet ATPL (H)². Certifikatet ger möjlighet att flyga kommersiellt som befälhavare i två-pilotsystem.

Det är rimligt att anta att en majoritet av dem som underhåller de certifikat som är inriktade på kommersiellt helikopterflyg också arbetar helt eller delvis som helikopterpiloter.

¹ SOU 2008:129, Betänkande av Helikopterutredningen, Helikoptern i samhällets tjänst

² Intervju den 19 september 2012 med VDN för HeliAir Sweden AB, Aram Rubinstein

Mot bakgrund av den statistik som Transportstyrelsen för över hur certifikatet CPL (H) fördelar sig i olika åldersgrupper, kan vi konstatera att 30 procent av helikopterpiloterna är i åldern 40-49 år. Knappt 20 procent av helikopterpiloterna är 55 år och äldre. Gruppen 60 år och äldre är i princip lika stor som gruppen piloter mellan 25 och 29 år. Det betyder att demografin inte påverkar tillgången på helikopterpiloter nämnvärt.

Marknaden för utbildade helikopterpiloter är i hög grad nationell. Ett av de få verksamhetsområdena som sysselsätter piloter utanför landets gränser är offshore-verksamhet. I Sverige växer användningen av helikopter inom ambulansflyget, fjäll- och sjöräddningen. Exempelvis köps det nu in ytterligare ambulanshelikoptrar och fler baser för räddningsflyg planeras bland annat i Värmland och Dalarna. Inom den civila sektorn används helikopter i allt högre utsträckning för inspektion av kraftledning och vindkraftverk.

Helikopterföretagen drar sig ofta för att anställa en pilot som har mindre än 500 flygtimmars erfarenhet. Det gör att nyexaminerade piloter på något sätt måste få ihop flygerfarenhet. Detta är i praktiken svårt, då det är mycket kostsamt. Enligt den undersökning bland helikopterföretag som myndigheten har genomfört och i enskilda intervjuer framkommer att det råder ett slags Moment 22-situation. Företagen har ett begränsat men relativt akut kompetensförsörjningsbehov. Det finns många sökande till lediga tjänster, men få sökande har tillräcklig erfarenhet.³

Drygt 80 procent av de företag som deltagit i myndighetens undersökning svarar att de kommer att anställa färre än fem helikopterpiloter på tre-fem års sikt.

³ Intervju den 19 september 2012 med VDn för HeliAir Sweden AB, Aram Rubinstein

2 Behov av helikopterpilotutbildningar i yrkeshögskolan?

2.1 Arbetslivets perspektiv

2.1.1 Försvarsmakten

Försvarsmakten utbildar i nuläget cirka 12 helikopterpiloter per år. Under perioden 2014-2020 är bedömningen att antalet ökar med några piloter. Pilotutbildningen inom försvaret är indelad i tre delar. En grundläggande helikopterpilotutbildning genomförs under 15 månader. Utbildningen motsvarar CPL (H)+IR (H) (Commercial Pilot Licence + Instrument Rating) och genomförs i Buckeburg beläget några mil väster om Hannover. Till skillnad mot civila sektorn ställer inte Försvarsmakten några krav på civil behörighet (civila certifikat). Detta faktum kan vara begränsande mot civila sektorn i en samordnad lösning, då andra delar kan prioriteras i en utbildning eftersom kravet inte finns att följa ett civilt regelverk.

Efter den grundläggande utbildningen i Tyskland sker en grundläggande taktisk utbildning på 12 månader. Denna utbildning är förlagd till Malmen i Linköping. Under dessa två utbildningsmoduler är den studerande anställd vid Luftstridsskolan. I den tredje utbildningsmodulen genomförs en grundläggande flygslagsutbildning på 5-12 månader. Denna utbildningsdel är förlagd till någon av helikopterbataljonerna vid Kallax, Såtenäs eller Linköping.

Försvarsmakten ser positivt på en samordnad statlig finansierad grundläggande helikopterpilotutbildning inom ramen för yrkeshögskolan. De kan se möjligheter att använda en yrkeshögskoleutbildning som en grundläggande utbildningsdel och bygga vidare med en påbyggnadsutbildning inom Försvarsmakten. För att en sådan möjlighet ska kunna infrias vill Försvarsmakten betona att en samordnad lösning måste passa in i försvarets syften, mål och krav på en utbildning.

Försvarsmakten är inne i en aktiv process vad gäller beslut om utbildningsmodell för helikopterpiloter. En rapport i ämnet har nyligen publicerats. Av rapporten framgår att Försvarsmakten öppnar upp för flera alternativ för genomförande av helikopterpilotutbildningar. I dagsläget ligger dock utbildningen kvar i Tyskland. Ett hinder som måste tas i beaktning är det faktum att Försvarsmakten har större krav på särskilda förkunskaper för de sökande som har en ambition att bli en helikopterpilot inom Försvarsmakten. Detta hinder måste kunna hanteras för att det ska vara möjligt att i någon mån kunna samordna en civil utbildning och en militär utbildning.

2.1.2 Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har det statliga ansvaret för sjö- och flygräddning. Sjöfartsverket har egna resurser, bland annat helikoptrar och besättningar vid fem baser med hög startberedskap. Vid insats larmas och leds även andra tillgängliga resurser såsom fartyg, båtar och flygplan.

Sjöfartsverket ser ett behov av två-fyra piloter per år. Tidigare har de anordnat egen utbildning och arbetat med en FTO (Flight Training Organisation) som underleverantör. Denna modell är ineffektiv att arbeta med då de måste använda helikoptrar som utbildningsobjekt. Helikoptrarna behöver också användas operativt i räddningsarbetet. Sjöfartsverket ser positivt på en grundläggande statligt finansierad helikopterpilotutbildning som är inordnad i yrkeshögskolan.

2.1.3 Ambulansflyget

I Sverige ser den vanligaste avtalskonstruktionen för tjänster med ambulanshelikopteroperatör ut enligt följande: Landstinget svarar för sjukvårdsbemanning och ägande och underhåll av den medicintekniska utrustningen. Flygoperatören svarar för helikopter, tekniskt underhåll, piloter, samt i förekommande fall HEMS Crew Member. Det finns dock avvikelser från denna modell. I Stockholms läns landsting svarar flygoperatören för hela verksamheten, inklusive sjukvårdsbemanning, inköp och underhåll av medicinteknisk utrustning. Västra Götalandsregionen har köpt sin helikopter, varför flygoperatören endast svarar för pilotbemanning och tekniskt underhåll.⁴

Ambulansflyget finns lokaliserat på sju olika platser i landet. Den största kommersiella operatören är Scandinavian MediCopter/Scandinavian Air Ambulance. De finns lokaliserade på sex av de sju platserna. Helikopterpiloter som Scandinavian MediCopter/Scandinavian Air Ambulance anställer måste ha en lång erfarenhet som helikopterpilot. Av den anledningen kommer de inte att anställa direkt från en statligt finansierad grundutbildning. Däremot är de positivt inställda till att en statligt finansierad grundutbildning kommer till stånd, då det under tid ökar utbudet av helikopterpiloter till hela branschen. Även om de inte anställer direkt från utbildningen så är de studerande som examineras från utbildningen möjliga att anställa om grundutbildningen kompletteras med en tids arbetslivserfarenhet som helikopterpilot.

2.1.4 Civila arbetslivet

Svenska Flygbranschen (SFB) välkomnar och stöder initiativet till ett förslag om en samordnad utbildning av helikopterpiloter i yrkeshögskolans regi. SFB menar att all grundläggande utbildning av helikopterpiloter för såväl det civila som det offentliga behovet bör ske i Sverige. Positiva effekter av en sådan lösning är enligt SFB till exempel att kostnadsbesparingar kan ske i stort för samhället. En annan fördel är att de svenska helikopterpilotutbildningsföretagen får en större marknad att bearbeta. SFB ser en frågeställning som måste analyseras vidare och det gäller hur LIA (Lärande i arbete) ska organiseras. Ett problem för blivande piloter i allmänhet är att de inte har tillräcklig erfarenhet av antal flygtimmar för att svara mot operatörernas anställningskrav.

Svenska Flygbranschen ser en farhåga i att antalet anställda helikopterpiloter i Sverige kommer att minska på grund av en ny prissättning av myndighetsavgifter som slår hårt mot svenska operatörer. Indirekt skulle det då bli ett minskat intresse för helikopterpilotutbildning som har en svensk avsättningsmarknad. Enligt Svenska Flygbranschen kommer EASA:s⁵ nya regelverk att innebära stora omställningar för helikopterbranschen eftersom det är relativt små bolag som opererar inom området.

Enligt enkätsvaren så menar 33,3 procent (fyra) av de svarande att en utbildning till helikopterpilot ska ligga på yrkeshögskolenivå medan endast 8,3 procent (en) menar att utbildningsnivån ska vara gymnasial. 41,7 procent (fem) har uppfattningen att en helikopterpilotutbildning ska bedrivas inom ramen för en privat flygskola, utan finansiering med statliga medel.

Anställningsbehovet inom den privata sektorn under en tre-fem års period bedöms ligga på från ca 0,25–1 pilot per år i genomsnitt för majoriteten av svarande företag. Detta innebär ett totalt behov av cirka 2,5–10piloter. Vi kan dock också konstatera att två svarande företag bedömer anställningsbehovet ligga mellan 6-9 piloter, vilket blir mellan –1-2 piloter per år.

Av enkätsvaren framgår att majoriteten av de tolv svarande företagen menar att det finns behov av en statligt finansierad utbildning till helikopterpilot.

⁴ Sveriges kommuner och landsting, Vård på vingar, nationell samordning av luftburen ambulanssjukvård, 2011

⁵ European Aviation Safety Agency

Mer än hälften (58 procent) av de svarande i enkäten anser att kostnaden för att utbilda en pilot att bli anställningsbar ligger mellan 600 000 kronor och 1 000 000 kronor. Även om antalet svarande endast är tolv, så går det att få viss ledning av detta svar. Tre svarande anser att utbildningen kostar mer än 1 500 000 kronor.

Enligt enkätsvaren menar åtta av tolv att efterfrågan på helikopterpiloter kommer att vara störst inom den civila sektorn. Inom den offentliga sektorn kommer, enligt enkätsvaren, ambulansflyget ha den största efterfrågan.

Enkäten ger inte något direkt svar på om den studerande ska stå för kostnaden eller inte vad gäller typerating. Av tolv svar är det 58 procent som kan tänka sig både och.

En tredjedel av svaren om lokalisering av helikopterpilotutbildningar menar att det finns synergieffekter att lokalisera en helikopterpilotutbildning till en plats där det finns andra utbildningar med koppling till pilotutbildning, till exempel helikoptertekniker.

2.1.5 Rikspolisstyrelsen

Rikspolisstyrelsen har en egen organisation för utbildning av helikopterpiloter. Skolan ligger i Göteborg och bemannas av en person. I dagsläget har Rikspolisstyrelsen endast ett marginellt utbildningsbehov av helikopterpiloter. För närvarande startar utbildningsomgångar med fem års mellanrum. Nästa utbildning startar 2015 och då är bedömningen att runt två sökande kommer att antas till utbildningen. På lång sikt utbildar polisen en pilot per år.

Rikspolisstyrelsens huvudinriktning är att fortsätta med den befintliga organisationen inklusive nuvarande utbildningsmodell. De kan dock se en viss möjlighet att samordna den teoretiska utbildningsdelen med andra aktörer om en sådan utbildningsmodell blir aktuell. I dagsläget låter polisen en privat aktör sköta den teoretiska utbildningen.

För att bli antagen till helikopterpilotutbildning inom Rikspolisstyrelsen krävs att den sökande har varit polis i minst 5 år. Certifikaten CPL (H) + IR (H) (Commercial Pilot Licence + Instrument Rating) är den utbildningsnivå som är ett krav. Utöver den kunskapsnivån inkluderar polisen kurser som har bäring på det polisiära arbetet. De medicinska och psykologiska tester som polisen har som förkunskapskrav liknar i princip de tester som är aktuella inom försvarsmakten. Samma certifikatsnivå gäller för Försvarsmakten.

Enligt polisen så kommer de nya EASA⁶-reglerna att ändra på mycket i utbildningsväg. Kraven på utbildning minskar enligt EASA-reglerna. En uppenbar risk är att piloterna inte får den allsidiga träning som krävs för att kunna vara en fullärd helikopterpilot.

2.2 Utbildningsanordnarnas perspektiv

I motsats till det civila arbetslivet anser inte utbildningsanordnarna att EASA:s nya regelverk kommer att påverka innehållet i utbildningarna på något märkbart sätt. De ser vidare en fördel i att det blir en myndighet (EASA) som kommer att administrera regelverket. Enligt utbildningsanordnarna är det viktigt att titta på möjligheter till samordning av helikopterpilotutbildningar och att utbildningsanordnarna får en möjlighet att kunna vara med och påverka utbildningens innehåll. En annan aspekt som utbildningsanordnarna lyfter fram är den spretighet som finns i branschen

⁶ European Aviation Safety Agency

2.3 Samhällets perspektiv

Ur ett samhällsperspektiv är ett bra utbildningssystem av avgörande betydelse för en positiv utveckling av den ekonomiska tillväxten. En statlig finansiering av helikopterpilotutbildningarna i yrkeshögskolan ger en signal att dessa utbildningar är av stort värde för en sådan utveckling. Andra fördelar med ett statligt engagemang är att säkerställa kvalitet och rättssäkerhet för studerande, förenkla regelverken, öka tydligheten och förbättra informationen till de studerande och till arbetsmarknaden. Effektivare resursanvändning samt likvärdiga ekonomiska villkor för utbildningsanordnare och de studerande är andra positiva effekter av ett statligt engagemang. Eftersom arbetslivet är en central och viktig part/aktör i konceptet för yrkeshögskoleutbildning uppnås också positiva samarbetsfördelar med det omgivande samhället, vid ett inordnande av utbildningarna i yrkeshögskolan.

De helikopterpiloter som utbildas, delvis med hjälp av statlig finansiering, kommer ut på en marknad där samhällsnyttiga funktioner för många blir en viktig arbetsuppgift. Samhällsnyttiga funktioner finns bland annat inom sjö- och fjällräddning (SAR, search and rescue), ambulansflyg (HEMS, Helicopter emergency medical service), bruksflyg samt försvaret och polisen. För infrastrukturen är helikoptern vital vid bland annat resning och installation av master samt inspektion av kraftledningar och vindkraftverk. Andra större verksamhetsområden är skogs- och viltinventering, skogsvård, vattenprover, rendrivning och fotoflyg.

Helikopterbranschen är också en viktig källa till tillväxt för olika näringsgrenar, både inom den civila och den offentliga sektorn. Ett effektivt transportsystem är också en vital del för ett fungerande samhälle. Helikoptrarna har en viktig del i att upprätthålla ett sådant system.

Helikopterbranschen har en betydande del av produktionen i luftfarten. Helikopterverksamheten består främst av bruksflyg och kommersiell flygtransport. Under 2011 registrerades 48 897 flygtimmar för svenskregistrerade helikoptrar. Det motsvarar drygt 15 procent av den totala flygproduktionen under året. I genomsnitt brukar produktionen i luftfarten uppgå till cirka 40 000 flygtimmar per år.

Vid hearingen den 18 juni 2012 framfördes kritik från deltagarna vad gäller den stora avgiftshöjningen som Transportstyrelsen har infört. Det finns en oro för att dessa höga avgifter ska slå ut svenska flygoperatörer. Utländska operatörer slipper dessa myndighetsavgifter. Myndigheten anser att även denna fråga är viktig att beakta ur ett samhällsperspektiv.

I avsnitt 4.4 Samordning av helikopterpilotutbildningarna ger myndigheten förslag på positiva effekter av en samordnad utbildningslösning mellan civila och offentliga sektorn. En positiv effekt som beskrivs är bättre allokering av finansiella resurser. Ur ett samhällsperspektiv bör det finnas en stor besparingspotential om den civila och offentliga sektorn kan samarbeta vid genomförandet av en grundläggande helikopterpilotutbildning. Myndigheten kan till exempel se möjligheter till ett bättre och effektivare utnyttjande av statliga budgetmedel. Det har inte funnits utrymme i denna utredning att mer i detalj analysera eventuell besparingspotential. En kompletterande analys/utredning bör göras för att titta på frågan.

2.4 Internationellt perspektiv

Danmark

Det danska utbildningssystemet följer reglerna i JAR-FCL. Efter den 8 april 2013 kommer ett nytt reglemente i EU-förordningen 290 och 1178 med tillhörande vägledning. Längd

och utbildningsnivå är fastställda i den lagstiftningen. I Danmark finns utbildning till PPL (Privat Pilot Licence), CPL (Commercial Pilot Licence), ATPL (Air Transport Pilot Licence), typträning samt instrumentövning. PPL och CPL finansieras av de studerande. Instrument träning finansieras i sak av de studerande. ATPL och större typträning finansieras av ofta av företagen. I Danmark finns det tre FTO-er med grundläggande helikopterpilotutbildning. Utöver de tre finns även tre Type Rating Training Organisations⁷ belägna i Danmark, Färöarna och på Grönland.⁸

Finland

I Finland är Gränsbevakningsväsendet den största civila helikopteroperatören. Samtliga helikopterpiloter inom Gränsbevakningsväsendet har minimum JAR-CPL (H) licens. För att bli pilot gör piloterna värnplikt med det finska flygvapnet för att sedan påbörja studier vid försvarshögskolan som finns i Helsingfors och Sandhamn. Den totala utbildningstiden för piloten är 5,5–6 år med värnplikten inräknad. Efter avslutad utbildning är piloten kvalificerad för arbeta som helikopterpilot inom Gränsbevakningsväsendet. Gränsbevakningsväsendet och den finska försvarsmakten hjälper polisen och räddningssenheter då de inte har egna helikoptrar, piloter och flygteknisk personal. Det finns två FTO-er⁹ i Finland som utbildar till grundläggande CPL(H). Enmotorig IR(H) utbildning köps in från Sverige.¹⁰

Norge

I Norge är alla flygskolor privata och de studerande finansierar sin utbildning genom antingen privata banklån eller hos den statliga lånekassan. Det utbildas inom alla typer av certifikat. För att arbeta som ambulanshelikopterförare krävs ett minimum på 2 500 flygtimmar, polisväsendet i Norge har ett eget utbildningssystem där piloten måste vara polis.¹¹ Den norska försvarsmakten utbildar sina piloter hos armén i USA under cirka tolv månader. Samtliga piloter ska ha gått en allmän officersutbildning innan påbörjad pilotutbildning.¹² I Norge dominerar Offshoreverksamheten. Statoil ASA är en av världens största aktörer på helikoptermarknaden.

Tyskland

I Tyskland har militären och polisen sina egna helikopterpilotutbildningar med grundläggande CPL(H), typträning. Efter tjänstgöring eller anställning hos militären och polisen går många piloter över till den civila luftfarten. Det finns helikopterpilotskolor som är civila, dessa skolor har ofta modulbaserad utbildning. Många studerande som själva finansierat sin grundutbildning har oftast inte tid eller finansiella medel att gå någon fortsättningskurs och får då svårt att uppnå önskade flygtimmar för ett heltidsarbete. Istället arbetar piloterna på frilansbasis som piloter vid sidan av en anställning.¹³

2.5 Behov av att inordna helikopterpilotutbildningar i yrkeshögskolan

Med hänvisning till den information som utredningsgruppen erhållit under utredningens gång är bedömningen att det finns ett intresse från både arbetslivet (både den civila och

⁷ Organisationer som erbjuder typträning på en viss helikoptertyp

⁸ Trafikstyrelsen, Danmark

⁹ Flight Training Organisation

¹⁰ Gränsbevakningsväsendet, Finland

¹¹ EHC – European Helicopter Center

¹² Norska försvarsmakten, luftförsvarets flygskola

¹³ Elmar Hauser Manager Ab-Initio Pilots Training, Eurocopter, Tyskland

offentliga sektorn) och flygskolorna att inordna helikopterpilotutbildningen inom ramen för yrkeshögskolan. Ett undantag är Rikspolisstyrelsen som menar att den verksamhet som bedrivs i dag inom Polisens helikopterskola är ändamålsenlig. De kan dock ändå se en öppning för samordning av den teoretiska utbildningsdelen. Se nedan under punkt 3.6 Samordning av helikopterpilotutbildningar.

Skälen till detta intresse är främst kostnadsaspekter, att kunna vara med och påverka utbildningens innehåll, att kunna skapa ordning i den spretighet som finns inom branschen samt att arbeta för samordning av utbildningarna.

Synpunkter har också lämnats på att en statligt finansierad helikopterpilotutbildning kan innebära en kvalitetshöjande effekt på utbildningarna som gynnar både arbetslivet, de studerande och utbildningsanordnare.

2.6 Samordning av helikopterpilotutbildningar

En central fråga som utredningen har tittat på är om, och i så fall i vilken omfattning, det finns möjligheter att samordna genomförandet av helikopterpilotutbildningar mellan de olika sektorerna.

Positiva effekter av en samordning av utbildningarna kan vara:

- Bättre allokering av både personella och finansiella resurser
- Krav från både offentliga och civila aktörer på utbildningens innehåll, organisation med mera skapar en kvalitetshöjande effekt på utbildningen
- Utbyte av kunskaper mellan den offentliga och privata sektorn ger en kompetenshöjning för båda parter och kan också bidra till en utveckling av utbildningarna.

Givetvis finns också dessa synergieffekter avseende samordning inom den offentliga sektorn och inom den civila sektorn.

En viss samordning mellan den civila och offentliga sektorn finns redan i dag. Polisen och Försvarsmakten köper delar av sin utbildning från den civila sektorn. Frågan är om det finns möjligheter att öka denna typ av samordning.

Betänkandet av Maritimutredningen *Maritim samverkan*, (SOU 2012:48) föreslog att de sjöverkande myndigheterna utvecklar samverkan med koppling till bland annat kompetensförsörjning och utbildning av personal. Som bakgrund till förslaget menar utredaren att det är av stor vikt att se på förutsättningarna för att gemensamt upphandla eller gemensamt anordna utbildningar inom det maritima området och därigenom uppnå effektivitetsvinster.

Enligt utredaren är det intressant att titta på den utbildningsmodell som finns i Norge, vilken innebär att skraddarsy utbildningar med inslag av både militära och civila inslag som ger nytta för respektive område/sector kan vara intressant ur ett svenskt perspektiv. Utredaren menar också att ett krav som finns för att kunna få en effektiv samordning av utbildningar mellan sektorerna är en genomlysning, hur en sådan utbildning ska organiseras samt att beakta varje sektors speciella särarter och krav. Ett exempel kan vara olika krav på särskilda förkunskaper.

I den enkätundersökning som myndigheten har genomfört svarar en klar majoritet att en statligt finansierad helikopterpilotutbildning bör utarbetas enligt modellen, en gemensam grundutbildning mellan civila och offentliga aktörer där sedan de offentliga aktörerna kan

bygga på med en påbyggnadsutbildning, med de specifika behov som finns för respektive aktör.

För att detta ska vara möjligt krävs dock att vissa hinder kan överbryggas. Primärt gäller det de olika nivåerna på särskilda förkunskaper som varje aktör har behov av. För att bli polishelikopterpilot måste en sökande vara utbildad polis. Inom Försvarmakten gäller att en militär helikopterpilot måste ha en grundläggande militärutbildning med sig i bagaget vid ansökan om att bli pilot. Däremot behöver ambulanshelikopterpiloterna endast ha kunskap i ABC inom vården.

Detta faktum behöver inte vara hindrande för en samordning av helikopterpilotutbildningarna eftersom det inte finns några hinder för en polis eller en officer inom det militära att söka till en yrkeshögskoleutbildning. En grundförutsättning är att den sökande klarar de särskilda förkunskapskraven.

Försvarmakten kan se en möjlighet för samordning vad gäller utbildning både för kategorin officer och kategorin specialistofficer. Gången skulle då vara att en redan utbildad helikopterpilot söker vidare till Försvarmakten i en påbyggnadsutbildning och då får göra de tester som krävs för att kunna bli en helikopterpilot inom Försvarmakten. På det sättet byggs det på krav på särskilda förkunskaper från grundutbildning till inträde till påbyggnadsutbildningen. En grundläggande yrkeshögskoleutbildning för denna kategori skulle alltså kunna ersätta den grundläggande delen som i dag genomförs i Tyskland. Eftersom pilotutbildningen för officeren ingår som en del i officersutbildningen på försvarshögskolan krävs en valideringsinsats mot den utbildningen. Krav kommer därför att ställas på pilotutbildningens längd och tidpunkt för att passa in i Försvarmaktens övriga utbildningssystem.

Rikspolisstyrelsens huvudinriktning är att fortsätta med den befintliga organisationen och med nuvarande utbildningsmodell. De kan dock se en viss möjlighet att samordna den teoretiska utbildningsdelen med andra aktörer om en sådan utbildningsmodell kan bli aktuell.

Även för Sjöfartsverket bör det kunna vara intressant att arbeta efter modellen gemensam grundutbildning och en påbyggnadsutbildning med specifika krav.

En samlad bedömning av den diskussion som ägt rum med aktörer inom både den offentliga och den civila sektorn visar att det finns en potential till samordning av helikopterpilotutbildningar. Tidigare har utredningen också kunnat konstatera att det finns ett tydligt intresse från aktörerna att inordna helikopterpilotutbildningarna i yrkeshögskolan.

Med hänvisning till detta kommer vi i kapitel 4 presentera ett förslag till utbildningsmodell för ett eventuellt inordnande av helikopterpilotutbildningar inom ramen för yrkeshögskolan.

3 Förslag avseende helikopterpilotutbildning i yrkeshögskolan

3.1 Regelverk

I detta avsnitt utreder myndigheten eventuella problem/hinder som kan finnas enligt gällande regelverk för att inordna helikopterpilotutbildningarna i yrkeshögskolan. Fokus ligger på det regelverk som är aktuellt för yrkeshögskolan det vill säga lag (2009:128) om yrkeshögskolan och förordning (2009:130) om yrkeshögskolan.

Helikopterpilotutbildningarna är i likhet med utbildning till trafikpilot hårt reglerade på en överstatlig nivå. EASA, European Aviation Safety Agency är den myndighet på EU-nivå som har tagit över ansvaret för att fastställa minimikrav för en helikopterpilotutbildning från JAA, Joint Aviation Authority. Den stora förändringen som har blivit med övergången till EASA är att utbildningsområdet kommer att regleras via EU-lagstiftning. Annan överstatlig lagstiftning är EU-OPS som reglerar lagstiftningen vad gäller operativa regler för kommersiell flygtrafik och ersätter JAR-OPS. EU-FCLen ersätter JAR-FCL och handlar om certifikat och utbildningsbestämmelser. Denna lagstiftning inarbetas i den nationella lagstiftningen. Ansvarig myndighet är Transportstyrelsen. I Sverige kommer EASA:s regelverk¹⁴ att tillämpas från april 2013.

Övrigt nationellt regelverk att ta hänsyn till är Luftfartslagen och Transportstyrelsens förordningar/föreskrifter. I den omfattning det kan bli aktuellt att samordna utbildningarna med Försvarsmakten måste hänsyn också tas till Försvarshögskolans regelverk och Försvarets regelverk om ålder och medborgarskap.

Eftersom den lagstiftning som reglerar helikopterpilotutbildningar i princip är identisk med den lagstiftning som reglerar trafikflygarutbildningarna kan vi konstatera att det inte bör finnas några problem eller hinder att inordna helikopterpilotutbildningarna i yrkeshögskolan.

Vi hänvisar till det faktum att det under 2012 har genomförts en ansökningsomgång till trafikflygarutbildning i yrkeshögskolan och att det i samband med denna kunnat konstateras att yrkeshögskolans regelverk inte ställer några hinder i vägen. Däremot kan det finnas vissa hinder enligt yrkeshögskolans regelverk när vi tittar på möjligheter till samordning av utbildningarna mellan civila och offentliga sektorn. Mer detaljerad beskrivning av detta kommer nedan i avsnitt 4.4.

För mer beslutsunderlag om detta kan med fördel hänvisas till rapporten *Åtgärder för att inordna pilotutbildning inom yrkeshögskolan*, Myndigheten för yrkeshögskolans återrapporteringar 2012 samt utredningen *Konst, kultur, hantverk och flyg lyfter i yrkeshögskolan*, Myndigheten för yrkeshögskolans återrapportering 2010.

I likhet med trafikflygarutbildningarna är det endast så kallade FTO-er (Flight Training Organisation) som kan bedriva helikopterpilotutbildningar. Enligt Transportstyrelsens hemsida www.transportstyrelsen.se finns det sju registrerade FTO i september 2012 som kan bedriva helikopterpilotutbildningar.

Transportstyrelsen är beslutande myndighet vad gäller tillstånd till en utbildningsanordnare att utbilda för vissa certifikat och behörigheter. De certifikat och behörigheter som är aktuella för helikopterpilotutbildning är:

¹⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr. 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet.

PPL (H): Privat Pilot Licence. Ett privatflygarcertifikat som ger innehavaren rätt att vara befälhavare eller biträdande pilot på helikoptrar som flygs i icke-kommersiell trafik, dock inte mot ersättning.

CPL (H): Ett trafikflygarcertifikat som ger innehavaren rätt att jobba kommersiellt till viss del. Möjligheterna är som befälhavare i enpilotsmiljö och biträdande förare i tvåpilotsystem. För att vara biträdande förare i tvåpilotsystem krävs dock att innehavaren har klarat ATPL teorin.

IR (H): Instrument Rating. Instrumentbehörighet som ger innehavaren rätt att flyga i moln.

ATPL (H): Airline Transport Pilot Licence. Ett trafikflygarcertifikat som ger innehavaren rätt att jobba som befälhavare i ett tvåpilotsystem. För att jobba som biträdande förare krävs ATPL teori.

MCC: Multi Crew Cooperation. En utbildningskurs om samarbete i flerpilotbesättning.

3.2 Kostnads- och statsbidragsaspekter

En pilotutbildning gällande helikopter är i likhet med en utbildning till trafikflygare mycket kostsam. En civil utbildning upp till nivån CPL (H) + ATPL (H)-nivå hamnar på cirka 1 000 000 kronor. Försvarsmaktens grundläggande utbildning som genomförs i Hannover Tyskland kostar cirka 3 000 000 kronor per pilot. Utbildningsnivån är CPL (H) + IR (H). Utbildningstiden är 15 månader. Rikspolisstyrelsens utbildning kostar cirka 1 000 000 kronor upp till CPL (H)-nivå.

Den finansiering som sker från statens sida i dag gäller de studiestödsplatser som har beviljats inom ramen för utbildningsformen kompletterande utbildningar.

Med utgångspunkt från det förslag som lämnas i avsnitt 4.5 Utbildningsvolym och avsnitt 4.6 Finansiering krävs det ett utökat statligt åtagande med totalt cirka 18 000 000 kronor för att utbilda 20 helikopterpiloter per år. För att utbilda 40 piloter per år behövs ett statligt åtagande med totalt cirka 36 000 000 kronor. Detta belopp ska jämföras med kostnaden 32 000 000 kronor för att utbilda 40 trafikflygarpiloter. Eftersom det i dagsläget inte finns någon statligt finansierad helikopterpilotutbildning finns det inte något annat anslag som kan överföras till Myndigheten för yrkeshögskolan.

3.3 Utbildningens nivå och innehåll

Förslag: En statligt finansierad helikopterpilotutbildning bör kunna ligga på en utbildningsnivå som leder till en kvalificerad yrkeshögskoleexamen, det vill säga minst 400 yrkeshögskolepoäng, i likhet med vad som gäller för den trafikflygarutbildning som finns inom ramen för yrkeshögskolan. De certifikat som bör ingå är Private Pilot Licence, PPL (H) och Commercial Pilot Licence, CPL (H) samt Airline Transport Pilot Licence ATPL (H)-teori. Om en samordning kan komma till stånd mellan den civila och offentliga sektorn, bör också certifikatet IR (H), Instrument Rating ingå. Eftersom förslaget är en kvalificerad yrkeshögskoleutbildning måste det ingå minst 25 procent Lärande i arbete (LIA). Lärande i arbetet kan med fördel utföras genom aktiviteter som gör att den studerande kan bygga på med antal flygtimmar. Utbildningen kan också kompletteras med valbara kurser med specialinriktning mot respektive aktör.

Myndigheten anser att en statligt finansierad yrkeshögskoleutbildning för helikopterpiloter bör följa exemplet för trafikflygarutbildningen och ligga på en nivå som motsvarar en kvalificerad yrkeshögskoleutbildning. Regelverket är i princip detsamma för de båda transportmedlen. De möjligheter och utmaningar som gäller för helikopterbranschen

bygger i stora delar på samma möjligheter och utmaningar som trafikflygarna har i framtiden.¹⁵

Syftet med yrkeshögskoleutbildningar är att den studerande efter genomförd utbildning ska vara anställningsbar hos ett helikopterbolag. Vid hearingen den 18 juni på myndigheten diskuterades frågan om vilken nivå som behövs för anställningsbarhet. Vilken nivå som är aktuell beror på vad målet med utbildningen är. Mötet var överens om att CPL (H) är miniminivå. Det kan sedan skilja beroende på vad som förväntas av utbildningen. De nivåer som framhölls var förutom CPL (H) även ATPL/IR (H), ATPL (H) CPL/IR (H). Även nivån MCC nämndes.¹⁶

Svaren från enkätundersökningen¹⁷ visar på en mycket tydlig överensstämmelse att kravet för att vara anställningsbar är en utbildning på CPL (H)-nivå.

I de remissyttranden som kommit in till myndigheten diskuteras på ett övertygande sätt även att ATPL (H) teorin bör ingå för att en studerande efter examen ska kunna vara anställningsbar på en bredare marknad än vad som gäller för CPL (H)-nivån.

Med hänvisning till ovanstående anser myndigheten att en statligt finansierad utbildning som är inriktad enbart mot den civila sektorn bör ligga på nivån ATPL (H)-teori. Kan en samordning ske med den offentliga sektorn, till exempel försvaret och polisen måste även certifikatet IR (H) (Instrument Rating) ingå i en statlig finansierad grundutbildning. Genom att staten finansierar upp till denna nivå tillfredsställs de krav som finns från avnämarna både inom den civila och offentliga sektorn. Samtidigt kommer kostnaden för en utbildningsplats att ligga på en rimlig nivå.

En utbildning som inkluderar certifikaten upp till ATPL (H)-teori + IR (H)-nivå omfattar cirka 15-18 månader. Beroende på om det blir aktuellt med ATPL (H)-teori eller ATPL (H)-teori/IR (H)-nivå krävs att Lärande i arbete kurser (LIA) ingår i utbildning som gör att minst 400 yrkeshögskolepoäng nås. Arbetslivet anser att bristen på antal flygtimmar kan utgöra ett hinder för en examinerad att kunna få anställning.

LIA-kurserna kan därför med fördel bestå av aktiviteter som gör att den studerande kan bygga på med erfarenheter av flygtimmar. Ett krav för att denna LIA-aktivitet ska vara förenligt med regelverket är att det finns en LIA-handledare utsedd för den studerande. I likhet med trafikflygarutbildningen kan dock viss del av en LIA-aktivitet ske genom så kallad time-building. Vid time-building flyger den studerande själv utan lärare/instruktör. Time-buildningsdelen genomförs normalt mellan de olika modulerna.

En möjlighet bör också finnas att bygga på utbildningen med valbara kurser som inriktas på det behov som respektive aktör har.

3.4 Samordning av helikopterpilotutbildningarna

Förslag: En ambition bör vara att en statligt finansierad helikopterpilotutbildning i så stora delar som möjligt kan genomföras i samordning mellan den civila och offentliga sektorn. Följande alternativ kan vara aktuella:

- a) Gemensam grundutbildning upp till nivån ATPL (H)-teori + IR (H) samt valbara kurser inriktade på respektive aktör
- b) Indelning i olika kvoter vid antagning till grundutbildningen enligt ovan
- c) Uppdragsutbildning

¹⁵ Konst, kultur, hantverk och flyg lyfter i yrkeshögskolan, Myndigheten för yrkeshögskolans återrapporering 2010

¹⁶ Hearing den 18 juni 2012 i Myndigheten för yrkeshögskolans lokaler

¹⁷ Enkät Helikopterutredning 2012

Efter de kontakter som myndigheten har haft med aktörer inom civil och offentlig sektor anser vi att det finns fler fördelar med att samordna en statligt finansierad helikopterpilotutbildning. För en mer utförlig redogörelse av dessa fördelar hänvisar vi till avsnitt 3.6.

Under utredningens gång har det framgått att de olika aktörerna inom civil och offentlig sektor ställer olika krav vad gäller utbildningskonceptet till helikopterpilot. Detta förhållande kan försvåra en samordning.

Det största hindret för en samordning av en gemensam grundutbildning är det faktum att aktörer inom den offentliga sektorn som Försvarsmakten och Rikspolisstyrelsen ställer hårdare krav på särskilda förkunskaper än den civila sektorn. Kursinnehållet med olika moduler/certifikat överensstämmer dock.

De valbara kurser som nämns kan vara olika för respektive aktör. Försvarsmakten har behov av viss inriktning på kurser, sjö- och flygräddningen har sitt behov etc. Valbara kurser kan till exempel ha en omfattning av 100 yrkeshögskolepoäng. Med hänvisning till de krav som gäller för LIA kan en statlig finansierad helikopterpilotutbildning vid det exemplet hamna på cirka 500 yrkeshögskolepoäng. Önskemål om specialinriktande kurser framkom också i enkätsvaren.

Efter kontakter med Försvarsmakten kan vi ändå se att det kan finnas vissa möjligheter till en samordning för både yrkesrollen specialistofficer och yrkesrollen officer. En sökande kan genomgå en grundutbildning till helikopterpilot med de särskilda förkunskapskrav som gäller. I steg två kan sedan denna person söka in till försvarsmakten. I det läget blir det aktuellt med den typ av tester som försvaret kräver för att bli antagen. Efter en inledande specialistofficersutbildning kan den militära fortsättningsutbildningen börja¹⁸.

Inom ramen för detta uppdrag har det inte funnits tid att diskutera denna fråga med andra aktörer inom den offentliga sektorn. Myndighetens uppfattning är ändå att det bör finnas en likadan öppning för andra aktörer som till exempel Sjöfartsverket och landstingen vad gäller ambulansflyget.

Tanken med alternativ b ovan är att de sökande vid en antagning delas in i olika kvoter med hänsyn till behörighet och urval. Ett exempel kan vara att en utbildning har 40 platser att fördela. Försvarsmakten tilldelas 10 av dessa platser, Sjöfartsverket får 10 platser, ambulansflyget får 10 platser och civil sektor får 10 platser. Inom varje kvot kan respektive aktör ställa sina krav på särskilda förkunskaper. Vid det tillvägagångssättet garanteras att de som kommer in på utbildningen under Försvarsmaktens kvot även kan gå vidare till den militära utbildningsdelen. Skulle en situation uppstå, då platserna i en kvot inte kan utnyttjas, kan de platserna gå över till en annan kvotgrupp.

Detsamma gäller för Sjöfartsverket och ambulansflyget. Till dags dato har inte denna princip använts på yrkeshögskoleutbildningar. Myndigheten anser dock att det kan vara av värde att inom ramen för aktuella regelverk uttolka om det kan finnas en möjlighet med ett kvotsystem som riktar sig till olika verksamhetsområden och arbetsgivare.

En utbildningsanordnare som erbjuder en yrkeshögskoleutbildning enligt alternativ a har möjlighet att erbjuda en aktör att köpa platser på utbildningen. Det blir då aktuellt med så kallad uppdragsutbildning. Vid en sådan lösning kan uppdragsgivaren ställa krav på vilka särskilda förkunskaper som avviker från de förkunskapskrav som gäller för den ordinarie yrkeshögskoleutbildningen. Krav för att en uppdragsutbildning ska kunna komma till stånd är att uppdragsgivaren finansierar utbildningsplatserna samt att de studerande är anställda av uppdragsgivaren.

Eftersom det finns oklarheter gällande de olika alternativen och hur framgångsrika de är kan det finnas behov för vidare utredning i frågan.

¹⁸ Konversation via e-post med Försvarsmakten den 9 september 2012

3.5 Utbildningsvolym

Förslag: För att kunna försörja den framtida efterfrågan av helikopterpiloter inom ramen för en statlig finansierad utbildning bör det varje år examineras;

- 20 piloter om efterfrågan endast riktas mot den civila sektorn
- 40 piloter om efterfrågan riktas mot både den civila och offentliga sektorn.

Till skillnad från den internationella marknaden som gäller för trafikflygarna så gäller i hög grad en nationell marknad för helikopterpiloterna. Det blir därför lite enklare att bedöma utbildningsvolymen eftersom avgränsningen av arbetsmarknaden är tydligare.

En viktig faktor vid bedömningen av vilken utbildningsvolym som blir aktuell är demografin. Enligt statistik från Transportstyrelsen är det endast 11 procent av de helikopterpiloter som har ett aktivt CPL (H) certifikat som går i pension inom de närmaste tio åren. Merparten eller nästan 60 procent av piloterna ligger i åldersintervallet 30-49 år. Någon extra hög efterfrågan på grund av pensionsavgångar är med hänvisning till detta inte aktuellt de närmaste åren. Utbildningsvolymen får istället bedömas enbart utifrån tillväxt inom branschen de närmaste åren.

En fråga som ställdes vid hearingen den 18 juni 2012 och i den enkät som distribuerades var vilken efterfrågan av utbildade helikopterpiloter företagen ser på tre-fem års sikt. Enkätsvaren visar en bedömning att 10 företag/organisationer har ett behov att anställa färre än 5 piloter under de närmaste 3-5 åren. Det kan innebära allt från 0,25 till 1 pilot per år. Två av företagen gör bedömningen att de kommer att anställa mellan 6-9 piloter under samma period, vilket i sin tur innebär 1-2 piloter per år. En hypotes är att även de företag som inte svarat på enkäten om anställningsbehov ändå kommer att anställa piloter under de närmaste åren. Med hänvisning till detta har myndigheten gjort en uppräknig av det redovisade anställningsbehovet enligt enkätsvaren. Vi utgår från att även de företag som inte svarat på enkäten kommer att anställa mellan 0,25 till 1 pilot under de närmaste åren. En total siffra för civila sektorn blir då cirka 5-20 piloter under närmaste 3-5 åren.

Försvarsmakten utbildar i dag tolv piloter per år, men gör bedömningen att efterfrågan ökar inom de närmaste åren. Sjöfartsverkets bedömning är att man avser anställa 2-4 piloter per år.

Om vi utgår från dessa siffror och räknar ut en miniminivå och en maximinivå, kommer vi fram till ett årsbehov från cirka 20 piloter upp till cirka 35 piloter. Vi har då vad gäller miniminivån använt de lägsta bedömningssiffrorna enligt ovan och för maxnivån använt de högsta bedömningssiffrorna. I dagsläget är Rikspolisstyrelsens bidrag marginellt. Bedömningen är att utbildningsbehovet är två piloter var 5:e år. Denna utbildningsmodell är tillfällig. På lång sikt är utbildningsbehovet en pilot per år.

Marknaden för ambulansflyg, fjällräddning, rennäring och sjöräddning bedöms komma att öka något under de kommande åren¹⁹. Under hearingen nämndes uppgifter att den tillväxt som prognosticeras för ambulansflyget innebär uppstart av tre nya baser. Varje bas ska bemannas av cirka tio personer.

I den så kallade KU-utredningen²⁰ skriver utredaren att det i jämförelse med trafikflygarna finns ett ännu tydligare nationellt behov av helikopterpiloter – om än begränsat. Förslaget i utredningen är att finansiera 40 platser i en trafikflygarutbildning.

¹⁹Konst, kultur, hantverk och flyg lyfter i yrkeshögskolan, Myndigheten för yrkeshögskolans återsrapportering 2010

²⁰Konst, kultur, hantverk och flyg lyfter i yrkeshögskolan, Myndigheten för yrkeshögskolans återsrapportering 2010

I rapporten Vård på vingar²¹ finns ett förslag att upprätta en nationell samordningsorganisation som ansvarar för ambulansflyget över hela landet. Utredaren föreslår att verksamheten drivs i en så kallad Inhouse²²-lösning. Förslaget är antingen inköp av 10 eller 15 helikoptrar. Bemanning av dessa helikoptrar med piloter bör röra sig om mellan 20 och 30 piloter med utgångspunkt från bemanning av två piloter per helikopter. I dagsläget upphandlas ambulanshelikoptertjänster på kommersiell basis. Utgångspunkten bör då vara att samma antal piloter är aktuella i dag med den skillnaden att tjänsterna upphandlas.

Utredaren skriver dock att "Koncentrationen av specialiserad och högspecialiserad vård bedöms öka behovet av luftburna transporter mellan vårdenheter. Dessa transporter måste ske med hög medicinsk säkerhet och utan fördröjning. Detta bedöms leda till en ökad användning av såväl helikoptrar som flygplan²³." Även i det fall det inte blir verklighet av en nationell organisation är det ändå rimligt att efterfrågan av piloter kan öka inom ambulanssjukvården. Myndighetens bedömning är att tillväxtpöjligheterna inom ambulansflyget tillsammans med den ökning som kan ske inom Försvarmakten motiverar en efterfrågan per år med cirka fem piloter. Till det kommer en viss ökning i utbildningsbehov för Rikspolisstyrelsen.

Svenska Flygbranschen (SFB) pekar på att en viss ökad efterfrågan kommer att ske inom sjukvården och räddningstjänsten. Även den privata kommersiella verksamheten bedömer SFB kommer att ha en viss tillväxt. De bedömer också att fler piloter kommer att söka arbete i andra länder där en efterfrågeökning finns.

Av ovanstående diskussion kan konstateras att den största efterfrågan bedöms komma från den offentliga sektorn. Myndigheten föreslår därför att 20 helikopterpiloter bör examineras varje år om utbildningen endast riktas mot den civila sektorn. Riktas utbildningen både mot den civila och den offentliga sektorn är bedömningen att det bör examineras 40 piloter varje år.

3.6 Finansiering

Förslag: Den statliga finansieringen ska särskilt beakta den faktiska kostnaden för att utbilda en helikopterpilot till en grundläggande nivå. Detta innebär inte att finansieringen är fullständig utan den statliga finansieringen bör kompletteras med en medfinansiering från både den civila och offentliga sektorn. Bedömningen är att en statlig finansiering kommer att ligga på cirka 900 000 kronor per utbildningsplats.

Enligt 5 kap 6§ förordning (2009:130) om yrkeshögskolan ska vid beräkning av statsbidrag eller särskilda medel Myndigheten för yrkeshögskolan särskilt beakta faktiska kostnaderna för en utbildning. 6§ visar också att den statliga finansieringen inte bör stå för en hundra procentig finansiering. Särskild hänsyn ska tas till medfinansiering från arbetslivet och andra finansiärer.

En bedömning efter intervjuer med olika aktörer är att en grundläggande helikopterpilotutbildning har olika kostnadslägen beroende på vilken aktör som det gäller. Försvarmakten bedömer att en grundläggande utbildning upp till nivån CPL (H)/IR (H) kostar 3 miljoner kronor. Rikspolisstyrelsen nämner beloppet 1 000 000 kronor för en utbildning till nivån CPL (H). En civil grundutbildning ligger också i närheten av 1 000 000

²¹ Sveriges kommuner och landsting, Vård på vingar, nationell samordning av luftburen ambulanssjukvård, 2011

²² Organisationen har egen bemanning, egna helikoptrar etc för att driva verksamheten

²³ Sveriges kommuner och landsting, Vård på vingar, nationell samordning av luftburen ambulanssjukvård, sidan 11

kronor. Kostnadsnivå som nämndes under hearingen var 800 000 – 960 000 kronor för nivån CPL (H)+ ATPL (H).

Myndighetens förslag är att en statligt finansierad helikopterpilotutbildning ska innehålla utbildning i nivå med ATPL (H) teori om utbildningen riktas mot den civila sektorn och ATPL (H)-teori + IR (H) om utbildningen riktas både mot den civila och den offentliga sektorn, Lärande i arbete (LIA) med en fjärdedel av utbildningstiden samt valbara kurser med till exempel 100 yrkeshögskolepoäng.

Finansieringen av LIA samt även det ledningsgruppsarbete som blir aktuellt ska ligga på arbetslivet, oavsett om det gäller civila eller offentliga arbetslivet. Det är givetvis mycket svårt att komma fram till de faktiska kostnader som blir aktuell för en utbildning. Olika förutsättningar finns för varje utbildning till exempel vad gäller medfinansiering.

Ett räkneexempel med hänsyn tagen till ovanstående sifferuppgifter och förslaget om en utbildning på mellan 400 och 500 yrkeshögskolepoäng, visar ett finansieringsbehov efter avdrag för LIA och ledningsgruppsarbetet med cirka 1 200 000 kronor²⁴.

En ambition måste vara att aktörer både inom den civila och offentliga sektorn kan vara med och medfinansiera utbildningen utöver LIA och ledningsgruppsarbete. En finansiering av valbara kurser kan till stor del finansieras av andra aktörer än staten. En grov bedömning är då att en statlig finansiering bör hamna på cirka 900 000 kronor per utbildningsplats. En siffra som stämmer mycket bra överens med den kostnadsnivå som nämns i KU-utredningen. Beloppet är bedömt utifrån en ATPL (H)-teori + IR (H)-nivå. Vid en ATPL (H)-teori nivå bör beloppet ligga på en lägre nivå. För att förenkla förslaget och med hänvisning till osäkerheter i beloppet 900 000 kronor räknar myndigheten med samma belopp oavsett certifikatsnivå.

Eftersom myndighetens förslag till kostnad för en utbildningsplats bygger på en del osäkerheter, bedömer myndigheten att en kompletterande ekonomisk analys bör genomföras. Syftet med en sådan analys är att mer precist komma fram till en faktisk kostnad för en utbildningsplats.

3.7 Organisation

Bedömning: Det är endast av Transportstyrelsen godkända Flight Training Organisations (FTO) som kan söka statliga medel för att genomföra en helikopterpilotutbildning inom ramen för yrkeshögskolan. I likhet med trafikflygarutbildningarna bör utbildningsanordnaren kunna få beslut om fyra utbildningsomgångar.

Helikopterbranschen är i likhet med trafikflygarna väldigt hårt reglerade med en överstatlig lagstiftning som styr stora delar av området. Vad gäller utbildningsanordnarna inom området så måste aktörerna, för att kunna få erbjuda en helikopterpilotutbildning, vara godkända av Transportstyrelsen och inneha ett giltigt FTO-tillstånd.

Det finns i dag tre olika nivåer på flygutbildningsorganisationer. Den lägsta nivån registrerad flygskola (RF) får endast utbilda till PPL (H) Pilot Privat Licence och mörkerbehörighet. Nästa nivå Type Rating Organisation (TRTO) är en kommersiell skola och får genomföra typutbildning, instruktörsutbildning samt utbildning på modulen MCC, Mulit Crew Cooperation.

²⁴ 900 000 kr (ATPL teori/IR nivå) 3 terminer (1 termin=20 veckor)=300 000 kronor per termin. Valbara kurser 100 yrkeshögskolepoäng = 300 000 kronor. Totalt 1 200 000 kronor per utbildningsplats. LIA 100 yrkeshögskolepoäng + ledningsgruppsarbete finansieras av arbetslivet.

Den högsta nivån och de organisationer/företag som kan söka statliga medel för genomförande av en utbildning är Flight Training Organisations (FTO). Det är den mest komplexa organisationen och har tillstånd att utbilda till alla certifikat och behörigheter. Enligt uppgift från Transportstyrelsen i september 2012 finns det sju godkända Flight Training Organisations registrerade.

Investeringsbehovet för en helikopterpilotutbildning ligger på ungefär samma nivå som en trafikflygarutbildning. För att bland annat klara avskrivningar på helikoptrar, simulatorer och andra kapitalkrävande investeringar bör en utbildningsanordnare för en helikopterpilotutbildning få beslut om fyra utbildningsomgångar.

3.8 Lokalisering

Förslag: Lokaliseringen av utbildningar till helikopterpilotutbildningar ska beslutas med hänvisning till en samlad bedömning av utbildningens bidrag till en positiv regional utveckling.

En ur samhällsynpunkt lämplig regional placering av en utbildning är en viktig förutsättning för utbildningens möjlighet att ingå i yrkeshögskolan. Detta regleras i § 3 i förordning (2009:130) om yrkeshögskolan. Myndighetens tolkning är att kriteriet *ur samhällsynpunkt lämplig regional placering* ska utgå från att alla regioner i Sverige kan bidra till en nationell ekonomisk tillväxt. Olika regioner har komparativa fördelar inom olika områden. Exempel är sprängämneskluster i Karlskoga, maritima klustret i Uddevalla eller IT-klustret i Kista.

God ledning om vilka regioner som har vilka klusterförutsättningar kan givetvis fås från kontakter och samarbete med regioner och län som genom utarbetande av kompetensplattformar, regionala utvecklingsplaner och regionala tillväxtprogram har en mycket god kännedom om den specifika regionens komparativa fördelar.

De komparativa fördelarna kan omsättas genom utveckling av ett så kallat kluster. För en positiv utveckling av ett kluster är utbildningsmöjligheter en central del. Övriga delar som måste finnas på platsen för att ett kluster ska kunna utvecklas är tillgång till ändamålsenliga lokaler, ett brett utbud av företag, tillgång till kompetent personal, försörjning till klustret med bra och effektiva transport/logistiksystem.

I en bedömning om en helikopterpilotutbildning ska kunna ingå i yrkeshögskolan ingår inte bara att titta på om regionen har en teoretisk potential att utveckla ett kluster utan en förutsättning är också att det går att påvisa att ett kluster finns även i praktiken.

Utbildningens bidrag till en positiv regional utveckling måste alltså påvisas genom dels att en god infrastruktur finns på plats samt att de komparativa fördelarna kan bekräftas.

Källförteckning

EU-lagstiftning

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr. 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet-

EU kommissionens förordning (EU) nr. 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr. 216/2008.

Författningar

Lag (2009:128 om yrkeshögskolan

Förordning (2009:130) om yrkeshögskolan

Regeringsbeslut

Bilaga 1 till regeringsbeslut den 6 september nr I 6 N2007/7152RT, *En nationell strategi för regional konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning, 2007-2013*

Offentliga utredningar

SOU 2008:29 *Yrkeshögskolan. För yrkeskunnande i förändring.*

SOU 2012: Maritimutredningen. *Maritim samverkan.*

SOU 2008:129: Betänkande av Helikopterutredningen, *Helikoptern i samhällets tjänst*

Riksdagstryck

Proposition 2008/09:151. *Yrkeshögskolan*

Rapporter

Sveriges Kommuner och Landsting. *Vård på vingar, nationell samordning av luftburen ambulanssjukvård, 2010.*

Myndigheten för yrkeshögskolan återrapportering 2010. *Konst, kultur, hantverk och flyg lyfter i yrkeshögskolan.*

Myndigheten för yrkeshögskolan återrapportering 2012. *Åtgärder för att inordna pilotutbildning inom yrkeshögskolan.*

Övriga källor

Hearing hos Myndigheten för yrkeshögskolan den 18 juni 2012 med aktörer inom helikopterpilotbranschen.

Möte hos Rikspolisstyrelsen den 21 augusti 2012.

Statistik från Transportstyrelsen gällande demografi för helikopterpiloter.

Statistiska Centralbyrån. *Svensk standard för yrkesklassificering.*

Enkät. Helikopterutredning 2012

Gränsbevakningsväsendet, Finland

EHC – European Helicopter Center

Trafikstyrelsen, Danmark

Norska försvarsmakten, luftförsvarets flygskola

Elmar Hauser Manager Ab-Initio Pilots Training, Eurocopter, Tyskland