

Utredning om MPL-utbildning i yrkeshögskolan



Utredning om MPL-utbildning i yrkeshögskolan

1 Sammanfattning

Avsikten med utredningen har varit att granska huruvida utbildning till trafikflygare mot certifikat MPL (A) fungerar i yrkeshögskolan. Utredningsarbetet har i huvudsak inriktats på att intervjua utbildare, representant från Transportstyrelsen, branschföreträdare med egen erfarenhet av MPL-utbildning samt Svensk Pilotförening. Utöver detta har en enkätundersökning genomförts bland ett 40-tal branschföreträdare. Myndigheten har även tagit del av relevanta rapporter från IATA.

Utredningen visar att intresset för MPL-utbildning är förhållandevis litet bland flygbolagen. Det gäller framför allt intresset för att engagera sig i utbildningen. Även uppfattningen om att en pilot med MPL-certifikat är anställningsbar direkt efter examen varierar kraftigt.

Erfarenheten av tidigare MPL-utbildning hos TFHS visar att de studerande i mycket varierande grad arbetar som pilot, flertalet upprätthåller dock sitt MPL-certifikat. Utbildningskonceptet har hittills varit riskfyllt då tre av de flygbolag som TFHS samarbetat med har gått i konkurs under utbildningstiden.

Sammanfattningsvis anser Myndigheten för yrkeshögskolan att arbetslivsanknytningen i nuvarande MPL-utbildning behöver breddas i förhållande till vad som hittills har varit fallet. Detta för att, så långt det är möjligt, förebygga risker i första hand för de studerande. Detta är särskilt viktigt i en tid då utvecklingen i flygbranschen är svår att förutse. Om antalet host airlines inte blir fler än vad som varit fallet hittills, bör det i så fall säkerställas att host airlines utgörs av flygbolag som har omfattande verksamhet, finansiell styrka, finansiera type rating på en flygplanstyp som används av många andra aktörer samt har förutsättningar att omhänderta en större grupp studerande och även rekrytera dem efter avslutad utbildning.

2 Uppdraget

Inför ansökningsomgång Trafikflygare 2013 som avser start 2014 ska Myndigheten för yrkeshögskolan (MYH) ha utrett och publicerat ställningstagande om huruvida utbildningen till trafikflygare (i fortsättningen kallad pilotutbildning) med inriktning på MPL-licens (Multi-Crew Pilot License)¹ stämmer överens med intentionerna i Lag (2009:128) om yrkeshögskolan och Förordning (2009:130) om yrkeshögskolan i allmänhet och avseende arbetslivsanknytning i synnerhet.

Uppdraget ska särskilt fokusera på utbildningens styrkor och svagheter sett ur yrkeshögskolans perspektiv. Resultatet ska ligga till grund för myndighetens bedömning av ansökan om statligt stöd till pilotutbildning.

¹Multi-Crew Pilot Licence. Ett certifikat som innebär en anpassad utbildning som leder direkt till att den studerande kan flyga i två-pilotsystem som styrman. Det är inte tillåtet för en person med enbart MPL-certifikat att flyga i en-pilotsystem.

3 Disposition

Rapporten omfattar en bakgrund till vad MYH tog ställning till i den utredning som genomfördes 2010 och som omfattade den nya pilotutbildningen och varför denna utredning nu genomförs. MPL-utbildningens historia och upplägg i Sverige samt en kortare genomgång hur det ser ut internationellt beskrivs i kapitel 5. Därefter görs redogörelse för branschföreträdarnas åsikter, MPL-utbildningens styrkor och svagheter sett ur ett yrkeshögskoleperspektiv. Rapporten avslutas med en reflektion och MYHs ställningstagande i frågan.

4 Bakgrund

Under 2010 utredde Myndigheten för yrkeshögskolan hur den nya pilotutbildningen skulle utformas och dimensioneras². I korthet innebar förslaget en statsfinansierad pilotutbildning som ska leda till en kompetens som minst motsvarar CPL, ME, IR, ATPL-teori samt MCC³ - medan type rating⁴, line training⁵ och övriga bolagsspecifika kurser ska bekostas av flygföretagen. Då vittnade både utbildningsanordnarna och branschen själv om att arbetslivets medverkan och engagemang i utbildningen sannolikt kan komma att bli starkt begränsad. Flygbranschen var heller inte då i direkt behov av att rekrytera piloter. Den situationen har inte förändrats nämnvärt.

Myndigheten tog inte ställning till på vilket sätt pilotutbildningen i yrkeshögskolan bör utformas. Utbildning enligt MPL, modul eller i integrerad form är alla godkända av Transportstyrelsen, som ställer samma kvalitetsmässiga krav på en utbildningsanordnare som bedriver modulutbildning som en som bedriver integrerad utbildning men ytterligare krav avseende bland annat instruktörsutbildning när det gäller utbildning till MPL-licens. Det viktiga för yrkeshögskolan bedömdes vara att utbildningen - oavsett modell - löper utan avbrott i sin fulla längd och avslutas med en examen vid en given tidpunkt.

I stället framhöll myndigheten kravet på arbetslivets aktiva medverkan i utbildningen, att utbildningen skulle leda till en kvalificerad yrkeshögskoleexamen och därmed innehålla LIA (Lärande i arbete). Myndigheten ansåg då att detta var helt avgörande för den framtida pilotutbildningen. Denna uppfattning har inte förändrats.

Det rådde då och råder fortfarande delade meningar om utbildning enligt MPL – både i flygbranschen och bland utbildningsanordnare. Den kritik som framkom i samband med att myndigheten utredde den nya pilotutbildningen i yrkeshögskolan var bland annat att utbildningen är kostsam, att skattemedel täcker utgifter som flygföretagen annars skulle ha haft, vilket i så fall innebär att enskilda bolag får otillbörliga konkurrensfördelar. Andra bedömare hävdade att MPL-utbildningen är det moderna sättet att utbilda piloter som i nära samverkan med branschen, vilket gör studerande anställningsbara.

² Konst, kultur, hantverk och flyg lyfter i yrkeshögskolan, Myndigheten för yrkeshögskolan, november 2010

³ CPL – Commercial Pilot Licence, ger möjlighet att flyga enmotorigt flyg i kommersiella sammanhang, ME – Multi Engine, krävs för att flyga flermotoriga flygplan, IR – Instrument Rating, krävs för att flyga instrumentflygning i moln och mörker, ATPL - Airline Transport Pilot License, det högsta certifikat som finns och som innebär att man har rätt flyga kommersiellt som befälhavare i två-pilotsystem (tung luftfart), YH-utbildningen tillhandahåller teorin, vilket gör att man kan vara biträdande förare i ett sådant system, Multi Crew Cooperation - en kurs som krävs för att flyga i två-pilotsystem med besättning.

⁴ Type rating - typinflygning som görs efter grundutbildning för att få utbildning för en specifik flygplanstyp.

⁵ Line Oriented Flight Training - utbildning i flygplan med komplett besättning under övervakning av godkänd flyginstruktör. Sker i flygbolagens regi med av bolaget godkänd flyginstruktör.

Nu några år senare kan myndigheten konstatera att det är angeläget att få ytterligare en genomlysning om MPL-utbildningens styrkor och svagheter och ta ställning till om utbildningskonceptet lämpar sig väl för att bedrivas som yrkeshögskoleutbildning.

5 Metod

Ansvarig utredare vid MYH har varit Margareta Landh, i arbetsgruppen har även utbildningshandläggare Maria Reinitz ingått och Marica Katavic har bidragit med administrativt stöd. Ytterst ansvarig för uppdraget är avdelningschef Johan Blom.

Förutom att ha tagit del av skriftlig dokumentation har arbetet i utredningen omfattat nio intervjuer med branschföreträdare och fackliga företrädare, företrädare för Trafikflyghögskolan vid Lunds universitet (TFHS) samt ansvarig tjänsteman vid Transportstyrelsen. Utöver detta har en webbenkät genomförts bland samtliga flygföretag som enligt Transportstyrelsen hade operativa licenser i Sverige i kategori A eller B⁶ i november 2012. Flygchefer och företrädare som har ansvar för utbildning hos flygföretagen har tillfrågats, vilket motsvarar ett drygt 40-tal personer. Svarsfrekvensen på enkäten uppgår till 66 procent. Transportstyrelsen, TFHS och Svensk Pilotförening har beretts tillfälle att sakgranska innehållet i rapporten.

6 MPL-utbildning – en beskrivning

Utbildning till certifikat enligt MPL är en utbildningsform där den studerande utbildas direkt till styrman i ett två-pilotsystem. Utbildningsformen är relativt ny och det är först under andra halvan av 2000-talet som några piloter i världen erhållit MPL-certifikat. Den skapades på initiativ av stora flygbolag som till exempel Lufthansa. Avsikten var att få en utbildning som skulle bli ett snabbare sätt att få nyckelfärdiga piloter som var väl förtrogna med det specifika flygbolagets rutiner. I Sverige har TFHS vid Lunds universitet utbildat piloter enligt MPL sedan 2008. I januari 2013 fanns det 34 giltiga MPL-certifikat i landet⁷.

På nästa sida finns en förteckning över de länder som 2011 hade infört regelverket för MPL-certifikat.

⁶Kategori A är flygföretag med luftfartyg vars högsta tillåtna startmassa är 10 ton eller mer/ eller har 20 säten eller fler. Kategori B är flygföretag med luftfartyg vars högsta tillåtna startmassa är mindre än 10 ton och/eller har färre än 20 säten.

⁷<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Certifikat-och-utbildning/Statistik-over-certifikat/> (2013-02-14)

Länder som i december 2011 hade infört regelverket för MPL-certifikat

Armenien	Litauen
Australien	Maldiverna
Chile	Malta
Danmark	Nederländerna
Filippinerna	Pakistan
Finland	Polen
Förenade Arabemiraten	Schweiz
Ghana	Singapore
Grekland	Slovakien
Hong Kong	Storbritannien
Irland	Slovenien
Kanada	Sverige
Kina	Syrien
Kroatien	Thailand
Lettland	Tyskland

Enligt uppgifter från IATA⁸ fanns det i september 2011 30 länder i världen som hade infört regelverket för MPL, men enbart i 15 av dessa länder bedrivs det utbildning i enlighet med MPL⁹. USA har exempelvis inte infört regelverket. Det är dock tillåtet att flyga i USA med ett MPL-certifikat. Danmark är ett exempel på ett land som tidigare bedrivit utbildning enligt MPL, men som inte längre gör det. Antalet utfärdade certifikat i världen är cirka 600¹⁰. Att MPL-utbildningen inte fått större spridning beror, enligt Transportstyrelsens expert, på att flygbranschen är en konservativ bransch¹¹.

6.1 MPL-utbildning vid TFHS

I Sverige utbildar TFHS, Lunds universitet enligt MPL-konceptet och det är i övrigt de enda i Sverige som utbildar enligt konceptet och av den anledningen följer här en beskrivning av hur utbildningen hos dem är uppbyggd.

Efter en MPL-utbildning kan den studerande arbeta som styrman i ett tvåpilotsystem. Utbildningen kräver att det finns ett nära samarbete med ett flygbolag under hela studietiden. Den första MPL-utbildningen på TFHS startade i april 2008. TFHS har antagit tolv studerande varje år. Den sista omgången som antogs till kandidatprogrammet var 2012.

Utbildningsomgången delas in i fyra faser. I den första, *Core*, fokuseras mot ett PPL-certifikat¹². Efter detta genomförs mörkerflygning varvat med ensamflygning/navigeringar.

⁸ International Air Transportation Association

⁹ Guidance Material and Best Practices for MPL Implementation, Sept 2011, IATA

¹⁰ MPL Forum, June 2012, IATA

¹¹ Intervjuer med Hans Hermansson, flyginspektör, Transportstyrelsen och medlem av EASAs MPL Advisory Board, den 2 november 2012 och den 14 januari 2013

Andra fasen benämns *Basic*. Denna fas innehåller tre steg, varav de två första stegen fokuserar på Instrument Rating (IR), vilket innebär att studenten lär sig grunderna i instrumentflygning. Fördelningen av antalet timmar i simulator och riktig flygning i TFHS flygplan är jämn och träningen sker växelvis. I sista steget i denna fas läggs fokus på Multi Crew Cooperation (MCC) i kombination med fortsatt IR-träning.

Tredje fasen är *Intermediate*. Här kommer den studerande till den verkliga miljön och till den specifika flygplanstyp som han eller hon kommer att flyga i sitt host airline¹³. Denna del av utbildningen genomförs i en Full Flight Simulator (FFS). Den studerande får fördjupad insikt och erfarenhet av flygbolagets Standard Operation Procedures (SOP) och flygplanets operativa egenskaper.

Fjärde och sista fasen, *Advanced*, kan liknas vid en normal typinskolning på den aktuella flygplanstypen. Detta görs också i en FFS och avslutas med en uppflygning för MPL. Avslutningsvis och före line training¹⁴ ska tolv starter och landningar i flygplan genomföras.

Under Intermediate- och Advanced-faserna genomförs den specifika bolagsutbildningen parallellt. Vid uppflygning till MPL ställs samma krav på studenterna som på personer som har kompetens inom CPL/ME/IR/MCC och som ska göra en uppflygning för type rating¹⁵. Redan från början av utbildningen läggs fokus på vilket bolag man ska operera för och vilken flygplanstyp som gäller.

När det gäller flygträning är kravet satt till minst 240 timmar, varav minst 100 timmar ska vara verklig flygning och resterande 170 timmarna i simulator. Till detta kommer den träning i flygplan som måste inkludera minst tolv starter och landningar innan piloten kan påbörja sin line training. Parallellt med den praktiska yrkesutövningen skriver de studerande också en C-uppsats och får efter tre års studier en kandidatexamen.

För att utbildningen enligt MPL ska kunna komma till stånd på TFHS, kräver Transportstyrelsen att det finns avtal med ett eller flera host airlines (flygbolag). Transportstyrelsen ska godkänna avtalet med flygbolagen och då främst mot bakgrund av hur pass solitt ett företag är. Det finns ingen övre gräns hur många dessa bolag kan vara, men enligt företrädare för TFHS finns det logistiska hinder att ha för många flygbolag involverade samtidigt. Det kräver bland annat att instruktörerna på TFHS måste vara insatta i flera bolagsrutiner samtidigt. Avtalen mellan TFHS och respektive host airline sluts för varje årskull och godkänns för en utbildningsomgång i taget av Transportstyrelsen. Flygbolagets åtagande är att stå för kostnader som omfattar bland annat dokumentation, instruktörer, tolv starter och landningar, ombesörja line training och bereda möjligheter till flygtjänst och uniformer. Det finns dock inget i avtalet som beskriver ett flygbolags ekonomiska ansvar för att tillhandahålla relevant type rating¹⁶. Kostnaden för genomförande av type rating för den flygplanstyp som det bolag som är host airline opererar, har TFHS stått för. Kostnader för resor och uppehåll i samband med träning i Full Flight Simulator har inte heller belastat flygbolagen¹⁷.

¹² PPL = Private Pilot Licence. Privatflygarcertifikat som ger tillåtelse att flyga i icke-kommersiella sammanhang.

¹³ Host Airline – TFHS benämning på ett flygbolag som tecknar avtal med Lunds universitet om att genomföra pilotutbildning i enlighet med MPL.

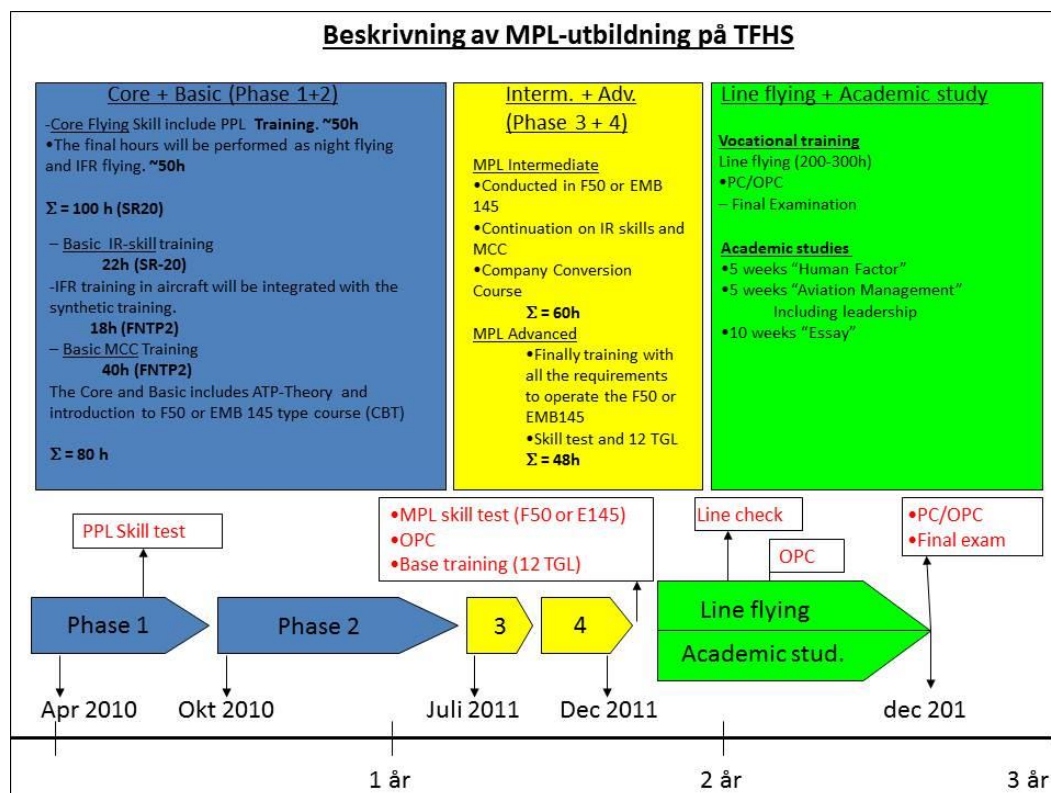
¹⁴ Line Oriented Flight Training. Utbildning i flygplan med komplett besättning under övervakning av godkänd flyginstruktör. Sker i flygbolagens regi med av bolaget godkänd flyginstruktör

¹⁵ Type rating - Typinflygning som görs efter grundutbildning för att få utbildning för en specifik flygplanstyp.

¹⁶ Host Airline-avtal mellan City Airline och TFHS daterade 2011-05-02

¹⁷ Intervju med Lars-Inge Karlsson, f d flygchef på City Airline, den 18 januari och 21 februari 2013

Fig 1. Översikt över upplägg MPL-utbildning vid TFHS



Under de dryga fyra år som TFHS har bedrivit utbildning i enlighet med MPL har fyra flygbolag varit aktuella som host airline. Dessvärre har tre av dem gått i konkurs under tiden, vilket har ställt till problem bland annat genom att studerande inte har kunnat fortsätta med de bolagsspecifika studierna. De studerande har i dessa fall fått påbörja utbildning i ett annat flygbolag. Detta har dock krävt omkring sex-åtta veckors ytterligare utbildningstid¹⁸.

TFHS har haft en professor knuten till utbildningen under åren 2005-2010, men några utvärderingar har inte genomförts avseende kvalitet och flygsäkerhet. TFHS har dock genomfört uppföljningar av vad som hänt deras egna studenter efter avslutad utbildning. Uppföljningarna visar att den första gruppen som gick MPL-utbildning och tog examen 2010 i hög utsträckning har anställning i ett flygbolag. För närvarande arbetar 10 av 13 i flygbranschen. En betydligt lägre andel - endast tre av tio - av de studenter som examinerades 2011 arbetar med det som utbildningen var avsedd för¹⁹. Hittills har ett drygt 30-tal studenter tagit examen från TFHS MPL-utbildning. Av den senast examinerade kullen, som har haft Norwegian som host airline, har samtliga fått kontrakt med de bemanningsföretag som flygbolaget anlitar.

En möjlig förklaring till att den kull som tog examen 2011 i så låg utsträckning arbetar med flygrelaterade arbetsuppgifter kan vara att dessa studenter på olika sätt påverkades mest av att TFHS samarbetspartner gick i konkurs.

¹⁸ Intervju med Mats Ahlgren, Head of Training och Michael Johansson, Chief Ground Instructor, TEHS den 20 november 2012

¹⁹ Statistik från TFHS

7 Intressenternas syn på MPL

7.1 För och emot MPL – generell beskrivning

Som tidigare nämnts går åsikterna i Flyg-Sverige om MPL-utbildningens förtjänster isär. I korthet anser förespråkarna att utbildningen är skräddarsydd för flygbolagens behov och därmed kompetensförsörjer branschen på ett effektivare sätt än traditionell utbildning. Med MPL-utbildning blir också branschen djupare involverad i utbildningen än tidigare. Utbildningen bygger på ett modernt sätt att se på pedagogik – att man tränar på moment tills man behärskar dem inte ett visst antal timmar. Antalet genomförda flygtimmar är således inte samma sak som kompetens. Andra förtjänster anses vara att det är fokus på flerpilotsystem i stället för enpilotsystem, att de studerande får en tidig förståelse för vikten av icke-tekniska färdigheter och human factors²⁰ samt det faktum att en större del av utbildningen genomförs i simulator jämfört med traditionell flygutbildning, vilket gör att den kan anses mer miljöanpassad. Vad gäller utbildningen på TFHS, beräknar man att man sparar lite drygt 220 kubikmeter bränsle årligen på 24 studerande²¹.

Från IATAs sida framhålls att MPL är det första steget mot att fokusera på *De åtta kärnkompetenserna för piloter* och att ett krav på ett paradigmskifte när det gäller pilotutbildning²².

De åtta kärnkompetenserna är:

- Application of Procedures
- Communication
- Aircraft Flight Path Management, Automation
- Aircraft Flight Path Management, Manual
- Leadership and Teamwork
- Problem Solving and Decision Making
- Situation Awareness
- Work Load Management

De i branschen som är kritiska mot MPL framhåller i första hand att en pilot som är utbildad i enlighet med MPL saknar flygkänsla, flygerfarenhet i enpilotsystem samt kunskaper om visuell flygning. Detta argument bemöts av Transportstyrelsen med att det vid inflygning till flera stora flygplatser enbart är tillåtet med instrumentinflygning²³.

Utöver detta anser kritikerna att utbildningen i mångt och mycket liknar uppdragsutbildning till ett fåtal företag där det inte är tydligt vad, av det som är att betrakta som branschspecifika utbildningsmoment, som finansieras med offentliga medel.

Flera av de intressenter som myndigheten varit i kontakt med anser också att det saknas nödvändig forskning, kvalitetsuppföljning och incidentstatistik för att med säkerhet uttala sig om MPL-utbildningens styrkor och svagheter. Transportstyrelsen har inte genomfört

²⁰ Human factors - kunskapen om mänskliga beteenden, ett tvärvetenskapligt område som innehåller bidrag från psykologi, teknik, industriell design och statistik. Ämnet beskriver teorier om människa-maskin-system som en enhet. Det utvecklades under andra världskriget för att förbättra flygsäkerheten.

²¹ Trafikflygutbildning i enlighet med MPL (A), Johan Lundström, f d rektor TFHS, artikel Flygtorget, 2010

²² IATA 4th MPL Forum, June 2012

²³ Intervju med Hans Hermansson, flyginspektör, Transportstyrelsen, 14 januari 2012

några utvärderingar i Sverige och har heller inte någon relevant incidentstatistik²⁴.

I flygbranschen talas nu alltmer om *Competence Based Training* (CBT), där man definierar kompetens i termer av resultat. Kompetensen fokuserar på vad som förväntas av en anställd på arbetsplatsen, i stället för på inlärningsprocess och inläringstid. Kompetensen ger uttryck för förmågan att förmedla och tillämpa kunskaper och färdigheter i nya situationer och miljöer.

Kompetensbaserad utbildning är därför en prestationsinriktad utbildning som bygger på klart definierade uppgifter och systematisk utvärdering av kompetens. CBT kräver att utbildningsanordnarna har en hög standard och väl fungerande kvalitetssystem. IATA bedömer att sådana utbildare måste ha gott samarbete med universitet och/eller större operatörer. Man gör också bedömningen att framtidens certifikatsutbildning inte kommer att räcka.

Enligt IATA får MPL-konceptet anses vara ett första steg mot kompetensbaserad utbildning och betraktas som ett modernt sätt att utbilda framtidens piloter. Inom ramen för MPL-utbildningen tränar man på olika moment tills man kan dem – inte ett exakt antal timmar²⁵.

Sammanfattningsvis anser IATA att MPL-utbildning kommer att förbättra utbildningskvalitet och relevans samt leverera säkrare piloter från starten av karriären²⁶. Dock finns det inget, enligt IATA, som ännu visar att utbildningstiden har blivit kortare eller att MPL-utbildning är mer kostnadseffektiv än andra utbildningsformer²⁷.

7.2 Arbetsgivares och fackets syn på MPL

Myndigheten har genomfört en webbenkät som sändes till 44 företrädare för flygbranschen. Mottagare av enkäten var flygchefer och de som är utbildningsansvariga på flygbolagen. 29 personer svarade på enkäten, vilket innebär en svarsfrekvens på 66 procent. Utöver detta genomfördes fyra intervjuer med företrädare för arbetsgivar sidan inom flygbranschen samt en intervju med Sveriges Pilotförenings ordförande.

Omkring 75 procent av de svarande anger att de väl känner till pilotutbildning i enlighet med MPL. Endast en respondent säger att han inte alls känner till utbildningsformen.

Resultatet av enkäten visar att endast en liten andel (7 %) av de tillfrågade instämmer helt med påståendet att en pilot som utbildad enligt MPL är anställningsbar omedelbart efter examen. Som främsta skäl anges att det helt och hållet beror på vilket bolag som deltagit i utbildningen. Bland de fria kommentarerna i enkäten återfinns en uppfattning att dessa piloter i princip enbart är anställningsbara i det bolag som medverkat som host airline. Skälen till detta är i huvudsak att piloten där fått sin typspecifika utbildning och den bolagsspecifika utbildningen. Om ett annat flygbolag har samma typ av flygplan, fungerar det väl, men några av företrädarna för bolagen uttrycker viss oro för att man redan har präglat alltför mycket mot ett visst bolags arbetsmetoder. Flera av de svarande som representerar mindre flygbolag menar att de aldrig skulle kunna anställa en pilot som utbildats i enlighet med MPL direkt efter examen eftersom de saknar behörighet att flyga i ett enpilotsystem i kommersiella sammanhang.

Av enkätsvaren att döma är det dock svårt att dra några entydiga slutsatser om vilken utbildningsform bolagen helst skulle vilja rekrytera ifrån. En fjärdedel av de svarande anger att utbildningsformen inte spelar någon roll utan att det är personliga egenskaper som avgör. Många anger att de gärna ser en variation av utbildningsvägar. Denna åsikt uttrycks även i intervjuerna med arbetsgivarrepresentanterna.

²⁴ Intervju med Hans Hermansson, flyginspektör, Transportstyrelsen, 14 januari 2012

²⁵ IATA Training and Qualification Initiative, Report 2012, Winter Edition

²⁶ IATA Training and Qualification Initiative, Report 2012 – Winter Edition

²⁷ Guidance Material and Best Practices for MPL Implementation, IATA, September 2011

I enkätsvaren anges även erfarenhet i form av flygtimmar som viktig. Denna enkät, liksom den enkät som myndigheten genomförde i augusti 2010 bland flygchefer, visar att kraven på flygtimmar varierar kraftigt. När det finns en god tillgång på piloter ställs höga krav på antalet flygtimmar och vice versa. Även uppfattningen om det är bolagen eller den enskilde som ska bekosta sin type rating eller inte varierar. En fjärdedel av de svarande anser inte att det är avgörande vid rekrytering att piloten har "rätt" type rating. Vissa bolag, som exempelvis Wermlandsflyg, har som policy att piloter inte ska behöva bekosta något som är bolagsspecifikt. Andra bekostar utbildningen, men har en så kallad bond på 18 månader, vilket innebär att den enskilde individen förbinder sig att arbeta för bolaget under denna tid.

Intresset från de flygbolag som har deltagit i enkäten att ställa upp som host airline i en MPL-utbildning är mycket begränsat. Omkring en tredjedel av de svarande kan inte alls tänka sig att ställa upp. Drygt tio procent kan tänka sig att bli host airline, lika stor andel har ingen uppfattning. Resten anger en trea på en sexgradig skala om de instämmer helt eller inte alls i påståendet att ställa upp som host airline, vilket får tolkas som att de varken är positiva eller negativa till idén. I en intervju med City Airlines före detta flygchef Lars-Inge Karlsson angav han att det innebär ett stort åtagande att ställa upp som host airline, men att det ger en möjlighet att rekrytera rätt piloter. För bolagets del skulle en misslyckad rekrytering kosta mycket mer än åtagandet i sig²⁸.

Bilden av vad det innebär att vara host airline verkar av enkätsvaren att döma vara oklar. Över 40 procent av de svarande anser inte att bolagsspecifika kurser och type rating ska bekostas av flygbolagen, utan hör hemma bland utbildarens kostnader eller hos individen.

På frågan om flygbolagen uppfattar MPL-konceptet som framtidens utbildning är bilden entydig. Inte någon av de svarande stämmer in helt och hållet att MPL är framtidens utbildning. Över 40 procent av de svarande anser att det inte är det, det vill säga de instämmer inte alls med påståendet denna form av utbildning hör till framtidens sätt att utbilda.

Bland de fria kommentarerna om konceptets styrkor återfinns uppfattningen om att det är en skraddarsydd utbildning där miljön är den rätta från start och att utbildningen är effektivare än traditionell utbildning. Bland utbildningens svagheter nämns företrädesvis att piloterna har för lite kunskap av riktig flygning, att utbildningen är för smal, att utbildningen passar stora bolag samt att utbildningen innebär en stor risk för den studerande under utbildningstiden, då man blir nischad mot ett bolag och att man därmed inte blir attraktiv för andra. De svarande anser också att eftersom branschen är i kris, blir denna typ av engagemang i en utbildning inte intressant.

Svensk Pilotförening, piloternas fackliga organisation, är relativt tveksam till MPL i dagsläget. Främsta skälet är att det saknas relevant utvärdering och forskning om utbildningsformens effekter²⁹. Andra tungt vägande skäl, som Svensk Pilotförening anför, är att MPL-utbildningen innebär en stor risk för inlåsningseffekt för den studerande. Bland annat anser man att den studerande har begränsade möjligheter att få anställning i ett annat bolag om man inte erbjuds anställning i sin host airline, samtidigt som det finns en bild bland studerande att utbildningen automatiskt medför jobbgaranti. Gunnar Mandahl, ordförande i Svensk Pilotförening, anser också att det faktum att flera av de bolag som har engagerats som host airlines har gått i konkurs och den studerande placeras i ett specifikt bolag från första dagen, i sig innebär en risk. De studerande riskerar, enligt Gunnar Mandahl, att dra en nitlott. Han tycker att det borde finnas tydliga riktlinjer för vad som ska gälla om en host airline går i konkurs innan statliga medel satsas på den här

²⁸ Intervju med Lars-Inge Karlsson, f d flygchef City Airline, 18 januari 2013

²⁹ Intervju med Gunnar Mandahl, ordförande i Svensk Pilotförening, 23 januari 2013

typen av utbildning. Detta är också något som diskuterats i EASAs MPL Advisory Board³⁰.

Svensk Pilotförening har också varit kritisk till att de studerande under sin line training har utgjort gratis arbetskraft. Detta problem har dock lösts genom att bolaget avlönat en pilot som varit "stand-by" för den som fått sin praktiska yrkesträning under MPL-utbildningen. I dagsläget utgör detta faktum inte ett stort problem.

Enligt Svensk Pilotförening passar MPL-utbildning i princip bara stora bolag och som marknaden ser ut nu behöver piloterna en bredare kompetens för att kunna tjänstgöra i mindre bolag. Svensk Pilotföreningen tror också att kraven på tillgång till Full Flight-simulatorer och tillgång på MPL-instruktörer kommer att begränsa möjligheterna att bedriva MPL-utbildning. Slutligen bedömer inte Svensk Pilotföreningen att MPL-utbildningen kommer bli mer kostnadseffektiv även om utbildningstiden kortas.

IFALPA, International Federation of Airline Pilots' Associations, är en opolitisk yrkesförening som organiserar omkring 100 000 yrkesverksamma piloter världen över och närmast kan sägas vara Svensk Pilotförenings internationella motsvarighet. IFALPA har sedan 2006 gjort ett par ställningstaganden om utbildning i enlighet med MPL. Organisationen oroar sig över att en felaktig implementering av konceptet äventyrar flygsäkerheten eftersom utbildningen kräver färre flygtimmar³¹. Organisationen säger också att det krävs mer av forskning och analys om utbildningsresultatet³².

I ett senare ställningstagande uppmanar IFALPA sina nationella systerorganisationer att vara proaktiva och följa upp utbildningen i sina egna länder. Föreningen säger också att man inte ännu är övertygad om att MPL-utbildningen utvecklar flygsäkerheten i positiv riktning. Konceptet är fortfarande nytt och ansvarsfördelningen mellan FTO:er³³, flygbolag och myndigheter är inte klargjord³⁴.

8 MPL och yrkeshögskolan – styrkor och svagheter

Myndigheten för yrkeshögskolans vision är 100 % *matchning* och dess kärnvärden *matchning*, *flexibilitet* och *partnerskap*. Syftet med verksamheten inom yrkeshögskolan är att bidra till att arbetslivet får rätt kompetens i rätt tid. Hela tanken med yrkeshögskoleutbildning är ett fruktsamt samarbete mellan staten och arbetslivet med en utbildningsanordnare som utförare.

I förarbetena om yrkeshögskolan uttrycks att utbildningarna inom yrkeshögskolan ska präglas av stark arbetslivsanknytning³⁵. Inriktningen mot att en utbildning ska svara mot arbetslivets behov finns även reglerat i 5 kap. 5 § punkt 1 förordningen (2009:130) om yrkeshögskolan. Regeringen uttrycker också i sin senaste budgetproposition att det är mycket viktigt att lärande i arbete (LIA) fungerar väl eftersom det är den tydligaste framgångsfaktorn i utbildningen³⁶.

Myndigheten bedömer att arbetslivsanknytningen är mycket tydlig i MPL-utbildningen. De studerande blir knutna till ett flygbolag redan tidigt i utbildningen. Dock saknar utbildningsupplägget, som det ser ut idag, en arbetslivsanknytning av bredare slag. Enligt

³⁰ EASA MPL Advisory Board Meeting, draft report, 27 juni 2012

³¹ Transportstyrelsen i Sverige ställer krav på 30 timmar fler flygtimmar än vad som gäller i det internationella regelverket för utbildning i enlighet med MPL.

³² IFALPA, The Global Voice of Pilots, Statement, 07POS01

³³ FTO – Flight Training Organisation, benämning på den utbildningsorganisation som kan bedriva utbildning i enlighet med den nivå som är aktuell för yrkeshögskoleutbildning

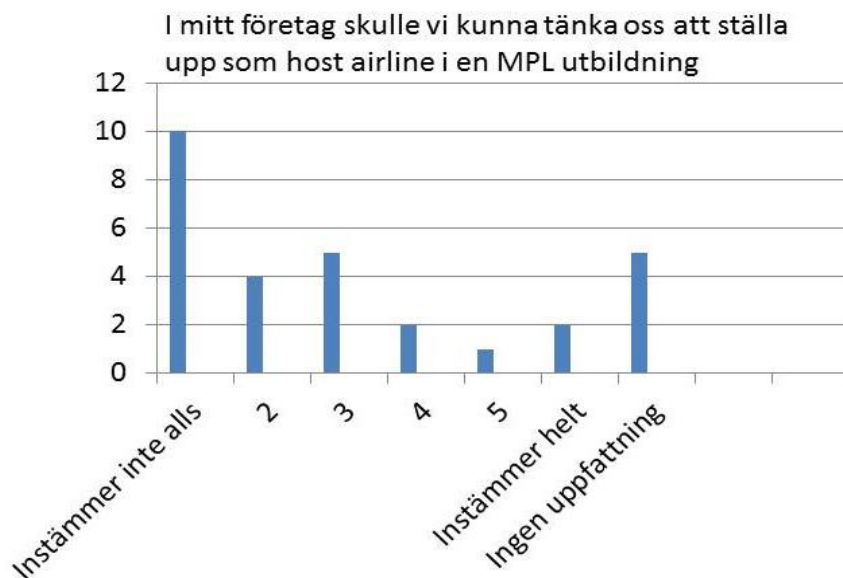
³⁴ IFALPA, The Global Voice of Pilots, Statement, 08HUPBL02

³⁵ Yrkeshögskolan – yrkeskunnande i förändring, SOU: 2008:29, sid 15

³⁶ Budgetpropositionen 2013, Utgiftsområde 16, Utbildning och universitetsforskning, sid 154

Transportstyrelsens bedömning är det knappt en handfull flygbolag, som har tillstånd att operera i Sverige, som har kapacitet att åta sig ett fullt engagemang i en MPL-utbildning³⁷. Detta är en uppfattning som bekräftas av Svensk Pilotförening³⁸. Det innebär i praktiken att flertalet flygbolag inte kan bli aktuella för engagemang i utbildningen även om de har behov av kvalificerad kompetens.

För den studerande innebär MPL-konceptet att vederbörande blir knuten till ett enda bolag under studietiden. Efter studietiden erhålls ett så kallat certifikat MPL (A) unrestricted, vilket innebär att man *inte* är tvungen att fortsätta arbetet för en specifik arbetsgivare. Det faktum att man enbart har kontakt med ett enda bolag under utbildningstiden kan innebära en stor risk, då en smal och djup arbetslivsanknytning i detta fall innebär att utbildningsupplägget blir mycket sårbart. Exempelvis kan en eventuell konkurs hos en host airline innebära en längre studietid för den enskilde, med tillhörande kostnader och dessutom sannolikt högre kostnader för staten. Skälet till detta är det inte alltid går att räkna med att det finns ett annat flygbolag som är villigt att ta över ansvaret för de studerande. I det fall som det inte finns en host airline som är villigt att ta hand om en kull studerande, blir dessa hänvisade till åtgärder som utbildningsanordnaren ansvarar för. Utbildningsanordnaren belastas därmed med ytterligare kostnader, vilket i förlängningen betyder ökade kostnader för staten, då parternas ansvar i ett host airline-avtal inte kan upprätthållas. Den enkät som myndigheten har genomfört bland flygbolagen visar också att ett mycket litet fåtal anser att de har resurser att ställa upp som host airline. (Se diagram från enkät nedan.)



En av MPL-utbildningens övriga styrkor utifrån yrkeshögskolans perspektiv är att utbildningen fokuserar på resultat och kompetens (learning outcome) snarare än att moment ska tränas under en viss tid. En annan betydelsefull styrka är självklart att de studerande tidigt lär sig hur det fungerar i arbetslivet och att man tränar i rätt miljö.

Om den host airline, som den studerande har varit knuten till under utbildningstiden, anställer den studerande efter studietiden, kan man konstatera att matchningen har

³⁷ Intervju Hans Hermansson, flyginspektör, Transportstyrelsen, 14 januari 2013

³⁸ Intervju med Gunnar Mandahl, ordförande i Svensk Pilotförening, 23 januari 2013

fungerat till hundra procent. Det vill säga att om detta skulle gå att prognosticera, vore allt gott och väl. Myndigheten kan konstatera att så inte är fallet.

TFHS gör som nämnts uppföljningar om vad som händer med de studerande efter examen. Då tre tidigare host airlines gått i konkurs under utbildningstiden, har de studerande av naturliga skäl aldrig kunnat matchas mot de bolag som engagerat sig i utbildningen. Kvar som host airlines är för närvarande enbart Norwegian som nyligen genomfört line training för sina första studenter. Enligt uppgift från TFHS har alla fått vidare anställning hos de bemanningsföretag som ansvarar för försörjningen av piloter till Norwegian.

9 Avslutande reflektion och slutsatser

Mot bakgrund av den djupa arbetslivsanknytning som MPL-konceptet bygger på, där studerande får tidig kontakt med ett flygbolag som i sin tur engagerar sig i utbildningen, kan myndigheten konstatera att konceptet i det avseendet passar in i yrkeshögskolan. Dock har utbildningen, som den hittills bedrivits, enbart byggt på ett fåtal aktörer och därmed har konceptet visat sig innebära en stor risk för den studerande och för staten. Den studerande knyts upp till ett enda bolag under hela studietiden, vilket kan medföra en inlåsningseffekt. Vid en eventuell konkurs kan den studerande i bästa fall påbörja utbildningen i ett annat bolag med ökad studietid som följd, eller så finansieras utlovad utbildning helt med statliga medel, vilket inte är avsikten med yrkeshögskoleutbildning. Arbetslivsanknytningen är således djup och specialiserad men sårbar. Hittills har också finansieringen av type rating inom ramen för MPL skett med skattemedel, vilket MYH tidigare meddelat inte är avsikten. Kostnaden för en type rating för exempelvis Boeing 737 uppgår till cirka 300 000 kronor.

Det finns för närvarande inget som tyder på att flygmarknaden i Sverige och internationellt ska bli mindre fragmenterad och att färre flygbolag kommer att fokusera på lågprissegmentet. Mot bakgrund av detta är det inte troligt att det i Sverige kommer att finnas fler aktörer som har kapacitet att ta det ansvar som krävs i MPL-utbildning än vad som hittills har varit fallet. Det finns heller inget som tyder på flygbranschen generellt har ett stort intresse av att ta det ansvar som ett host airline-avtal innebär.

Myndigheten har inga synpunkter på utbildningsinnehållet och utbildningens kvalitet generellt, då innehållet är reglerat. Från MYHs synpunkt är det dock positivt att MPL-utbildningen har som mål att utbilda mot läranderesultat och i den miljö som den studerande är tänkt att verka i. På sikt är det också positivt att den statligt finansierade pilotutbildningen erbjuder flera olika sätt att utbilda. Myndigheten delar dock Svensk Pilotförenings uppfattning att det är angeläget att utvärdera utbildningskonceptet som helhet. Som regelverket ser ut är det inte möjligt att en studerande under studietiden kan knytas till mer än ett flygbolag. Enligt reglerna måste MPL-utbildningen vara bolagsanpassad om möjligt från den andra av fyra faser och den måste vara det från fas tre. Line training måste ske med det bolag som är med och genomför fas 3-4. Det enda sättet för att den studerande skulle få tillgång till ett större nätverk under lärande i arbete (LIA) är att utbildningsanordnaren lägger in ytterligare LIA-perioder utöver den praktiska yrkesutövning som är reglerad. Enligt Transportstyrelsen är det fullt möjligt utifrån regelverket.

Det är förvisso inte möjligt att dra alltför långtgående slutsatser av de resultat som MPL-utbildningen hittills har haft i Sverige, då underlaget med cirka 30 studerande är otillräckligt.

Sammanfattningsvis anser dock Myndigheten för yrkeshögskolan att

arbetslivsanknytningen i nuvarande MPL-utbildning behöver breddas i förhållande till vad som hittills har varit fallet och att fler flygbolag behöver engagera sig i utbildningen än idag. Om antalet host airlines inte blir fler än hittills, bör det i så fall säkerställas att host airlines utgörs av flygbolag som har omfattande verksamhet, finansiell styrka, tillhandahåller type rating på en flygplanstyp som används av många andra aktörer samt har förutsättningar att omhänderta en större grupp studerande och även rekrytera dem efter avslutad utbildning. Detta för att så långt det är möjligt förebygga risker i första hand för de studerande. Även om denna utvidgning av arbetslivsanknytningen i form av exempelvis fler flygbolag som engagerar sig som host airlines inte är möjlig för närvarande, är det inget som hindrar att MPL-utbildning kan drivas inom ramen för yrkeshögskolan i framtiden om det ekonomiska läget på flygmarknaden stabiliseras.

10 Referenser

Författningar

Lagen (2009: 128) om yrkeshögskolan
Förordningen (2009:130) om yrkeshögskolan

Offentliga utredningar

Yrkeshögskolan – yrkeskunnande i förändring. (SOU 2008:29)

Myndighetsutredningar

Konst, kultur, hantverk och flyg lyfter i yrkeshögskolan, Myndigheten för yrkeshögskolan, november 2010

Rapporter

IATA Training and Qualification Initiative, Report 2012 – Winter Edition
IATA Guidance Material and Best Practices for MPL Implementation, IATA, September 2011
IFALPA, The Global Voice of Pilots, Statement, 08HUPBL02
IFALPA, The Global Voice of Pilots, Statement, 07POS01

Riksdagstryck

Budgetpropositionen 2013, Utgiftsområde 16 , Prop. 2012/13:1

Övriga källor

Kurslistor TFHS 08:1 och 09:1
Multi Crew Pilot License – The Reception, C-uppsats, Lars Fossaa Eriksen, TFHS08:JZ
Trafikflygutbildning i enlighet med MPL (A), Flygtorget, 2010

Intervjuer med representanter för Transportstyrelsen, TFHS, Svensk Pilotförening och arbetsgivare

Enkätunderlag

Myndigheten för yrkeshögskolan
bidrar till att försörja arbetslivet
med rätt kompetens i rätt tid.



Myndigheten för yrkeshögskolan

Box 145, 721 05 Västerås
www.myh.se