

Til

NAV

Vår ref: JBS/AG

Deres ref:

Dato: 26.01.2021

### **STØTTEORDNING TIL FORNYELSE AV FLYSERTIFIKAT - PILOTER SOM ER ARBEIDSLØSE SOM FØLGE AV COVID19**

Den verdensomspennende pandemien har fått dramatiske konsekvenser, og luftfarten er én av bransjene som er aller hardest rammet. I mars 2020 mistet en hel luftfartsnæring kundegrunnlaget sitt nærmest over natten, som følge av de omfattende nasjonale og delvis globale reiserestriksjonene. Dette har naturligvis medført store økonomiske utfordringer og økt konkursfare hos de ulike aktørene som opererer i Norge. Av NAV sine statistikker (STYRK 3153), fremgår det at i mars 2020 var ca. 750 flygere i Norge registrert som helt ledige. Blant disse vet vi at det er rundt 200 norske SAS piloter som har mistet jobben<sup>1</sup>.

Disse pilotene var ansatte med alt i fra under ett år til nærmere 20 års erfaring fra bransjen. Å bygge kompetanse på det norske rutenettet, innenfor operasjoner i et arktisk miljø, er både tid- og kostnadskrevende, men en forutsetning for å opprettholde regularitet og trygge operasjoner. Forbundet er bekymret for at manglende insentiver for å vedlikeholde sin kompetanse kan skape en kompetanseflukt fra norsk luftfart, der ferdigutdannede piloter går over i andre yrker. I ytterste konsekvens frykter vi på sikt at viktig og verdifull operativ kompetanse forsvinner. Forbundet vil også påpeke at den norske staten bidrar til utdanning av piloter i et lammet luftfartsmarked, gjennom lånefinansiering av pilotutdanningen gjennom Lånekassen. Om ikke Norge etablerer midlertidige løsninger som skal ivareta arbeidsledige piloter i luftfarten i en periode med strenge reiserestriksjoner, er staten indirekte med på å finansiere et økende arbeidsledighetsproblem, spesielt dersom flere piloter velger å snu seg mot andre bransjer.

Pilotyrket er komplekst og det stilles kontinuerlig strenge krav til vedlikehold av de flygerrettigheter og flysertifikater en pilot innehar. For å kunne bli yrkespilot må man igjennom en godkjent pilotutdannelse. Kostnaden for denne type utdannelse har de siste årene ligget rundt 1 million NOK<sup>2</sup>, noe avhengig av studiested/fagskole. Etter endt

---

<sup>1</sup> <https://www.nrk.no/norge/flere-hundre-piloter-i-sas-mister-jobben-1.15163125>

<sup>2</sup> <https://pilot.no/pris-og-finansiering/>

Kostnad for selve studiet utgjør ca. 970 000 kr. I tillegg kommer eksamensavgifter, oppflygningsavgifter og medisinsk sertifikat. Velger studenten å gjennomføre hele det praktiske flyopplegget i Norge, tilkommer det et pristillegg på 100 000 kr. For å betale dette studiet, trenger studenten minimum 120 000 kr i egenfinansiering.

utdannelse, må piloter fornye sine sertifikater og rettigheter én gang i året. Dette er et krav iht. Luftfartstilsynet's regelverk (BSL C 1.1) og EASAs regelverk (EASA-FCL SUBPART G,H<sup>3</sup>), som er det felles-Europeiske byrået for flysikkerhet, og som regulerer forskriftene knyttet til lover og regler innen luftfart i EU/EØS. Dette innebærer at piloten årlig må igjennom en sjekk av kompetanse og ferdigheter, for å kunne fortsette å inneha rettighetene som yrkespilot. Rent praktisk gjøres dette i flysimulator hos en godkjent treningsorganisasjon (Approved Training Organization - ATO), eller gjennom praktisk flyvning hvis det er snakk om kommersielle operasjoner på det som kan kategoriseres som småfly. Denne praktiske sjekken skal gjøres med en autorisert kontrollant fra Luftfartstilsynet tilstede. Kostnaden for denne årlige sjekken, er det normalt arbeidsgiver (operatøren) som dekker, og avhengig av flytype man er kvalifisert på, er kostnaden for dette mellom 10 og 20 000 NOK årlig<sup>4</sup>. I tillegg til flysertifikatet, kreves det et flymedisinsk sertifikat for å arbeide som yrkespilot og utføre flytjenester generelt. Dette sertifikatet er et bevis på at man oppfyller de helsekrav som stilles for å arbeide som pilot, og innebærer en årlig helsesjekk utført av godkjent flylege iht. Luftfartstilsynets gjeldende regler. For å arbeide som yrkespilot, kreves den strengeste medisinske sertifiseringen, også kjent som Klasse 1. Kostnaden for en slik sjekk er ca. 3100 NOK pr. år<sup>5</sup>. Dette er også en kostnad som flere arbeidsgivere normalt dekker.

Uten disse årlige fornyelsene av fly- og medisinske sertifikater, har ikke piloten lenger en gyldig rettighet til å arbeide i sitt yrke. Med den rådende pandemien vi er inne i, og konsekvensene de omfattende reiserestriksjonene har for arbeidsmarkedet, mener vi dette er problematisk. Piloter som i dag har blitt arbeidsledige som følge av pandemien, samt nyutdannede piloter, står alle overfor et svært krevende arbeidsmarked. For å sikre at man kan søke på de jobbmuligheter som oppstår, vil det være en stor fordel å ha gyldige sertifikater og vedlikeholdt kompetanse, da dette er et krav i de fleste flyselskaper. Men slike fornyelser vil medføre en ekstra økonomisk byrde for folk som allerede har mistet inntekt og levebrød, samt for de nyutdannede med høy studiegjeld, på grunn av en meget kostbar utdannelse. Man risikerer å stå utenfor jobbmarkedet i lang tid, samt pådra seg enda mer gjeld i forbindelse med en eventuell omskoleringsprosess. Det er en overveiende sannsynlighet for at det norske luftfartsmarkedet mister verdifull arbeidskraft det vil være behov for i fremtiden, når pandemien omsider er under kontroll.

---

<sup>3</sup>[https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2000-12-20-1673/KAPITTEL\\_8#KAPITTEL\\_8](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2000-12-20-1673/KAPITTEL_8#KAPITTEL_8)

<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Part-FCL.pdf>  
Subpart G, FCL.625: IR – validity, revalidation and renewal  
(Krav til fornyelse av instrumentflygingsrettighet)

Subpart H, FCL.740: Validity and renewal of class and type ratings  
(Krav til fornyelse av flytype- eller flyklasserettighet)

De to ovenfornevnte fornyelseskravene, vil normalt kombineres i samme flygeprøve.

<sup>4</sup> <https://lovdata.no/forskrift/2020-12-21-3089/> § 42

Ferdighetskontroll (rettighetsforlengelse) CPL/ATPL  
Her tilkommer leie av flysimulator pr. time, samt kontrollanthonorar.

<sup>5</sup> <https://lovdata.no/forskrift/2020-12-21-3089/> § 47

### **Avslutningsvis:**

I dag finnes det flere støtteordninger og hjelpepakker egnet til å hjelpe både bedrifter, selvstendig næringsdrivende og studenter med økonomisk støtte, gjennom pandemien. Dessverre ser vi at det er færre ordninger rettet mot arbeidstakere i spesialiserte yrker, som har fått livsverket revet bort grunnet reiserestriksjonene. I tillegg er det svært få yrker med lignende krav til årlig vedlikehold av sertifikater og kompetanse. Som et eksempel skal en lastebilsjåfør fornye sitt førerkort hvert femte år, og da til en betydelig lavere kostnad. I Danmark har man nå gjennom tverrpolitisk enighet, vedtatt en økonomisk støtteordning øremerket danske piloter, som har blitt arbeidsledige som følge av pandemien<sup>6</sup>. Ordningen går ut på at man som arbeidsledig pilot kan søke om opptil 15 000 DKK i støtte til fornyelse av flysertifikater og medisinsk sertifikat, så lenge man oppfyller visse kriterier. Ordningen er vedtatt i det danske Folketinget, som en del av økonomiske hjelpepakker i den danske Finanslovgivningen for 2021. I Finland har man også kommet til enighet om en liknende ordning i Arbets- og næringsministeriet, gjennom den statlige finske Arbeids- og Velferdsetaten. Her vil finske piloter som er helt arbeidsledige (sagt opp, konkurs), få dekket utgiftene til sertifikatfornyelse, mens piloter som er delvis permitterte vil kunne søke om et tilskudd til det samme formålet<sup>7</sup>.

Forbundet er av den oppfatning at det er betydelig behov for insentiver som fører til at luftfartsmarkedet beholder tilgang på kvalifisert arbeidskraft. En slik ordning som man har opprettet i Danmark og Finland vil kunne bidra til en slik målsetning. Det er imidlertid viktig å påpeke, at vi fra vårt ståsted, *ikke* betrakter en slik ordning som et alternativ til å søke annet type arbeid, både fast og midlertidig. Derimot vil det i våre øyne være en fornuftig ordning for å sikre at piloter som har mistet sitt arbeid, får muligheten til å bevare og utvikle et spesifikt sett med evner som er både tidkrevende og kostnadskrevenende å bygge opp. Dette er viktig både for individet, men også for norske bedrifter og det norske samfunnet.

På bakgrunn av det ovennevnte, ønsker vi å opprette dialog for å diskutere en liknende ordning i Norge.

Med vennlig hilsen,

Jo Bjørn Skatval (sign.)  
Nestleder

John Kristoffersen (sign.)  
Seksjonsleder Menneskelige ytelser  
og begrensinger (HUPER)

---

<sup>6</sup> <https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/BEU/bilag/20/2270090/index.htm>

Brev til Beskjæftigelsesutvalget i Danmark fra Beskjæftigelsesminister Peter Hummelgaard.

<sup>7</sup> <https://koulutukset.te-palvelut.fi/kt/696089?searchPhrase=len&&announced=0&sort=1>

Informasjon om støtteordningen på Arbeids- og velferdsetatens (TE Palvelut) hjemmesider  
Teksten er dessverre kun på finsk.