

Arbeidsdepartementet
Postboks 8019 Dep
0030 Oslo

Vår dato 07.12.2012
Deres dato 29.10.2012
Vår referanse TL
Deres referanse 12/1221

Høring – Utlendingsregelverket og internasjonal luftfart

NHO Luftfart viser til høringsbrev av 29.10.2012 vedrørende oppholdstillatelse for utenlandsk personell om bord på norskregistrert fly i internasjonal trafikk. Høringen er ikke sendt til NHO Luftfart, noe vi antar er en inkurie. NHO Luftfart er en interesse- og arbeidsgiverorganisasjon tilknyttet NHO-fellesskapet.

NHO Luftfart mener at det er behov for en gjennomgang og fornying av utlendingsregelverket på luftfartsområdet, og tilpasse dette til de markeds- og rammebetingelser som luftfarten faktisk står ovenfor i dag. Dette betyr etter vår vurdering at utlendingsregelverket i større grad må legge til rette for bruk av arbeidskraft fra utenfor EØS området på internasjonale flygninger. Vår oppfatning er at Arbeidsdepartementet således må se hen til at regulering av markedsadgangen på internasjonale flyruter over tid har endret seg, og at myndighetene må tilpasse utlendingslovgivningen til en slik utvikling. NHO Luftfart ønsker å utdype dette nedenfor.

Tradisjonelt har markedsreguleringen av internasjonale flyruter vært strengt styrt av de nasjonale luftfartsmyndighetene. Trafikkrettigheter mellom land ble regulert i bilaterale luftfartsavtaler, som også hadde klausuler om kapasitet, frekvenser, prissetting mv. Det enkelte land pekte selv ut flyselskaper som fikk betjene de enkelte rutene, og markedet ble gjerne delt mellom de to lands flyselskaper. På den måten ble flyselskapene skjermet for sterk konkurranse.

EU startet allerede på 80-tallet en dereguleringsprosess, som kulminerte med en "luftfartspakke 3" i 1992. Etter noen år med overgangsordninger ble det i praksis etablert et liberalisert luftfartsmarked i EU/EØS i 1997, med blant annet fri etableringsrett og prissetting. Med fri flyt av arbeidskraft har dette medvirket til en fungerende konkurranse hvor enkelt-land/selskaper ikke ensidig kan utnytte nasjonale fortrinn i en åpen konkurransesituasjon. Dette har medvirket til en effektivisering og fornying av det europeiske luftfartsmarkedet som av EU fremheves som en stor suksess. Parallelt, og ikke minst i kjølvannet av dette, har EU arbeidet med å utvikle en liberal såkalt 3. lands politikk som innebærer at EU på vegne av medlemslandene skal inngå liberale luftfartsavtaler med land utenfor EU. Norge har ønsket å slutte seg til en slik utvikling, ikke minst på grunn av det felles-skandinaviske samarbeidet gjennom SAS. EU har for eksempel inngått en såkalt open sky avtale med USA, som Norge har sluttet seg til. Samtidig er det en arbeidsdeling mellom EU og medlemslandene mht revidering av avtaler, og det blir innarbeidet en såkalt EU klausul som betyr at alle EU land får samme rettigheter i alle bilaterale avtaler som

inngås av EU land. Norge arbeider for å innarbeide en EØS klausul som også vil likestille Norge i denne sammenheng.

Norge fremforhandler fortsatt bilaterale luftfartsavtaler sammen med Sverige og Danmark, og det har også vært norsk politikk siden slutten av 90 tallet å arbeide for mer liberale luftfartsavtaler. Slike prosesser tar lang tid, men det er likevel inngått en rekke reviderte bilaterale luftfartsavtaler som er betydelig liberalisert, og som i prinsippet gir tilnærmet full frihet i markedstilpasningen for de enkelte lands flyselskaper i flytrafikken mellom landene. Dette betyr at det enkelte selskaps kostnads- og konkurranseforutsetninger blir mer avgjørende for hvilke selskaper som lykkes i slike markeder. Spesielt i flyoperasjoner mellom land i (vest) Europa, og land i mellom-Østen og Asia, ser man at konkurranseforutsetningene er ulike, og at blant annet bruk av arbeidskraft fra Asia gjør at selskaper fra disse områdene har klare konkurransefortrinn. Dette vanskeliggjør markedsmulighetene for norske selskaper i markeder med liberale luftfartsavtaler, ikke minst fordi selskaper fra disse områdene bevisst blant annet henter inn sin arbeidskraft fra områder med et gunstig kostnadsnivå. Dersom selskaper fra vår region skal være konkurransedyktig må derfor rammebetingelsene tilpasses. Alternativt vil selskaper fra denne del av verden overta en større del av flytrafikken her, og selskaper hjemmehørende i Norge vil miste markedsmuligheter og svekkes. På sikt vil dette kunne bety at norsk luftfartsnæring ikke i særlig grad vil kunne drive internasjonal flyvirksomhet utover Europa, og bransjen står nå ovenfor de samme utfordringene som norsk internasjonal skipsfart gjorde på 1980 tallet. NHO Luftfart vil i denne sammenheng minne om at det pr i dag lander en rekke flyselskaper i Norge som kommer fra land og baser utenfor EU/EØS området. Et nylig eksempel er Qatar Airways, som for øvrig betjener over 100 destinasjoner gjennom sitt ruteopplegg fra Oslo Lufthavn, Gardermoen.

Etter NHO Luftfarts mening er det derfor svært viktig med en gjennomgang av de næringspolitiske rammebetingelsene for norsk luftfart. Et helt konkret, og nødvendig steg, er etter vår oppfatning å unnta utenlandsk personell på norsk registrerte luftfartøy på internasjonale flygninger fra land utenfor EU/EØS fra kravet om oppholds og arbeidstillatelse for et begrenset tidsrom. Dette bør kun gjelde for internasjonale flygninger til /fra EØS/EU, og ikke for innenriks og intra-EØS/EU operasjoner. Dette vil gjøre det mulig å etablere baser i markeder utenfor Norge med bruk av lokal arbeidskraft, noe som igjen vil kunne utvikle markeder for norske selskaper som ellers ikke ville blitt realisert. I et næringspolitisk perspektiv er en slik tilpasning viktig, og dette vil styrke norske virksomheter inkludert den "hjemmebaserte" aktiviteten. På denne måten kan vi utvikle en internasjonal luftfartsvirksomhet av en viss størrelse, som er globalt konkurransedyktig, som gir et godt transporttilbud til Norge, og som trykker og utvikler potensiale også for norske arbeidsplasser i en mer og mer globalisert bransje.

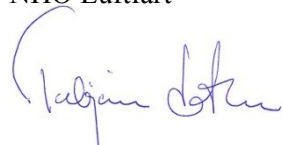
Etter NHO Luftfarts mening vil norske selskaper som etablerer utebaser bli stilt overfor andre regler enn de selskapene de skal konkurrere med, noe som vil føre til at man ser seg om etter andre modeller for å videreutvikle flyvirksomheten, og utflytting av aktivitet fra Norge kan bli utfallet. Når det gjelder hvilke vilkår de ansatte arbeider ut fra vil lønnsnivå måtte tilpasses lønn i de land virksomheten er etablert og der de ansatte bor, mens vilkår som arbeidstid osv blir regulert gjennom aktuelle nasjonale tilsynsmyndigheter i samsvar med internasjonale ordninger for dette. Vi vil for øvrig vise til at det er tilsvarende ordninger Norge har etablert for maritim virksomhet, noe som har bidratt til å opprettholde og videreutvikle en sterk maritim virksomhet i Norge.

NHO Luftfart vil avslutningsvis peke på at det er viktig at rammebetingelsene i Skandinavia er mest mulig harmonisert. Flyselskaper i vår region vil vekselvis operere på destinasjoner i Norge, Sverige og Danmark til land utenfor EU/EØS, og det er derfor viktig at fly og besetning fleksibelt kan brukes i alle landene. Sverige har krav til arbeidstillatelse, men slik vi forstår det i praksis åpnet opp for en slik ordning som Arbeidsdepartementet skisserer, mens Danmark har en ordning med bruk av arbeidskraft fra destinasjonslandet på inntil 20 % av kabinbesetningen. Det bør derfor tilstrebes at regelverket på dette området harmoniseres mest mulig.

NHO Luftfart imøteser en rask oppfølging av dette, og står gjerne til tjeneste med ytterligere informasjon dersom dette er ønskelig.

SAS konsernets medlemmer i NHO Luftfart har ikke gitt sin tilslutning til høringsuttalelsen.

Med hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Direktør

Kopi: Samferdselsdepartementet
Luftfartstilsynet