



**NORSK FLYGERFORBUND**  
*- Norwegian Airline Pilots Association -*

Arbeidsdepartementet

Pr. e-post [postmottak@ad.dep.no](mailto:postmottak@ad.dep.no)

Deres ref.:

12/1221

Vår ref.:

/SOL

Lysaker, 27. november 2012

**UTLENDINGSREGELVERKET OG INTERNASJONAL LUFTFART – HØRINGS-  
SVAR FRA NORSK FLYGERFORBUND**

**Innledning**

Norsk Flygerforbund (NF) er fagorganisasjon for norske yrkesflygere.

NF mener at det ikke foreligger tilstrekkelig tungtveiende grunner til å endre på utlendingsforskriftens bestemmelser om utenlandsk arbeidskraft.

Pr i dag kan arbeidstakere fra EU- og EØS-land arbeide om bord på luftfartøy som opereres av selskap med norsk driftstillatelse. Det er ikke adgang til å ansette personell fra land utenfor dette området. NF kan ikke se at det er foreligger gode argumenter for å utvide det geografiske området hvor arbeidsgivere kan hente arbeidskraft.

Dersom en virksomhet mener at den må gjøre bruk av arbeidskraft fra for eksempel lavkostland i Asia, bør man etablere virksomhet i nettopp et av disse landene. På denne måten vil en kunne etablere lokal virksomhet, med lokale ansettelsesforhold. Driver man virksomhet i Norge og Europa, må man forholde seg til norske og europeiske regler.

Nasjonen Norge har svært lite nytte av, det være seg kompetansemessig eller økonomisk, at virksomheter som drives med hovedkontor i Norge, har sine ansatte fra land utenfor EU/EØS. I høringsnotatet er Arbeidsdepartementet bekymret for den flyfaglige og sikkerhetsmessige kompetansen i Luftfartstilsynet dersom norske flyselskaper flytter sine fly til andre land. Bekymringen er berettiget, men NF mener bekymringen burde være enda større dersom det gjøres en åpning i utlendingsloven med de konsekvenser det vil få ved at arbeidsplasser i norsk luftfart forsvinner. Flyfaglig og sikkerhetsmessig kompetanse sitter i disse menneskene - ikke i flyene som eventuelt blir flyttet til utlandet.

## **Avgrensningsproblemer**

Etter det vi forstår, vil en endring av utlendingsforskriften eventuelt gjøre det tillatt for utlendinger fra utenfor EU/EØS å være i Norge under lovbestemt hviletid. Dersom et flyselskaps ruteprogram innebærer at tiden i Norge er lenger enn nedhvilingsstiden; hva skal da skje med arbeidstakerne? Det er neppe aktuelt å sende dem ut av landet så snart de har fått den nødvendige nedhviling? Det ville også by på betydelige utfordringer å føre tilsyn med at arbeidstakerne kun oppholder seg i Norge i nedhvilingsstiden. Norsk Flygerforbund kan også se at det vil kunne bli et sterkt press i retning av å benytte den utenlandske arbeidskraften i Norge til Norsk/europeisk produksjon av flytjenester, i perioder hvor man har flere dager mellom langflygningene.

Dersom man skal tillate at utenlandsk arbeidskraft får arbeide på fly til Norge, menes det da kun direkteruter til/fra Norge og andre kontinent? Eksempelvis kan man tenke seg utlendinger ansatt om bord på et norskregistrert fly som starter fra et av de arabiske emirater og flyr til Tyskland, mellomander, og så flyr videre til Norge. Skal utlendingene da kunne operere på flygningen innad i Europa? Enda tydeligere blir det om et fly starter i Oman, lander i Oslo, for så å fortsette til Bergen. Eventuelt kunne man tenke seg en flygning fra New York til Bergen, og derfra videre til Oslo. Dette viser at man ved å åpne for utlendinger på norske fly, ikke har noen garanti for at disse arbeidstakerne også vil utføre arbeid internt i Europa eller Norge.

## **Problematiske konsekvenser**

En åpning for utenlandske arbeidstakere på norske fly, vil ikke bare utgjøre en trussel mot norske arbeidsplasser og norsk kompetanse, men for arbeidstakere og kompetanse i hele Europa. Et frislipp av denne typen ansettelsesforhold i norske selskap vil ikke bare få konsekvenser for det norske luftfartsmiljø, men vil slik vi ser det raskt bli et europeisk problem. Skandinaviske selskapers langruteproduksjon utgjør i dag ingen stor andel av den totale passasjerstrømmen. Derimot er denne produksjonen bærebjelken i flere større europeiske selskaper. De vil selvsagt ikke kunne sitte stille å se at eksisterende eller nye konkurrenter lager en konstruksjon med et asiatiske kostnadsnivå om bord. Andre selskaper vil selvfølgelig presse på for å bli likebehandlet av de nasjonale/europeiske lovgivere. Våre beregninger viser da at tusener av europeiske arbeidsplasser står i fare. Vår oppfatning er derfor at denne saken ikke kun dreier seg om å tilrettelegge for asiatiske lønns- og kostnadsnivå for en håndfull ansatte i et norsk selskap, men starte en svært uheldig utvikling i europeisk luftfart med potensielt tap av titusener av arbeidsplasser som resultat.

Hvem vil tjene på en slik åpning? Så langt vi vurderer det vil det kun være eierne av flyselskapene som har økonomiske interesser som vil ha fordeler av åpning i regelverket. Det norske arbeidsmarkedet vil ikke dra noen fordeler av en slik åpning, og det kommer også frem i høringsnotatet hvor Arbeidsdepartementet selv skriver: "*Ved å åpne for bruk av utenlandsk personell uten krav om oppholdstillatelse, kan ordningen over tid utvides og dermed få effekt for norsk og skandinavisk personell*".

### **Manglende konsekvensutredning**

Det kan virke som forslaget heller ikke er tilstrekkelig konsekvensutredet, da det kun er norsk og skandinavisk personell som omtales. Etter Norsk Flygerforbunds vurdering vil det være flere smutthull ved en endring av utlendingsforskriften, og som gjør at hele det europeiske markedet vil settes under sterkt press. Det synes ikke som om det er gjort konsekvensutredninger på mulige effekter en eventuell endring vil få for det europeisk arbeidsmarkedet.

### **Situasjonen i Danmark**

Diskusjonen om bruk av utenlands arbeidskraft har man hatt også i Danmark. Der har man delvis åpnet for bruk av arbeidskraft fra land utenfor EU/EØS-området. Det forutsettes at flyet bemannes med maksimalt 20 % kabinpersonale fra land utenfor EU/EØS, og disse skal ha samme lønns- og arbeidsvilkår som danske ansatte. En slik regel ivaretar også hensynene til den nasjonale arbeidskraft. (Se [udlændindigebekendtgørelsen, kapittel 5, § 33, stk 6. \(https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=142687#Kap5\)\)](https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=142687#Kap5))

### **Langsiktige negative effekter i Norge**

Den mulige regelendringen i utlendingsforskriften, har ikke bare bæring på tap av norske arbeidsplasser, men det ligger også implisitt et tap av skatter og avgifter til den norske stat. Vi har etter dereguleringen av luftfarten, sett en utvikling hvor stadig flere tjenester og ytelser tilknyttet drift av et flyselskap blir utsatt til eksterne aktører. Dette gjelder i første rekke tjenester tilknyttet administrative tjenester, men etter hvert også tjenester som vedlikehold og ansettelse av operativt personell via vikarbyråer utenfor norsk jurisdiksjon. Den norske samfunnsmodellen er basert på at personer og bedrifter bidrar til felleskapet etter evne for å sikre den sosialdemokratiske modell med like rettigheter og muligheter, så som fri skolegang, fritt helsevesen, eldreomsorg etc. Den norske velferdsmodellen er nok ikke truet direkte av denne lovendringen, men NF mener myndighetene ved en eventuell endring, sender feil signaler. Ved å tilpasse regelverket for ytterligere utsettelse av arbeidsplasser til et asiatisk kostnadsnivå, går man i helt feil retning.

### **Flysikkerhet**

Flyindustriens kjerneverdi er flysikkerhet. Flysikkerhet bygges over tid og handler i stor grad om samhandling, kompetanse og erfaring. Kommunikasjon, samhandling og kompetansebygging får man ikke optimalisert dersom arbeidstakerne ikke har tilknytning til Norge, og med en arbeidsgiver i form av et vikarbyrå på eksempelvis Isle of Man.

Vi vet at flybesetningers kommunikasjon er en vesentlig faktor ved håndtering av nødsituasjoner. Vi har dessverre sett en negativ utvikling på dette feltet, etter at bruken av alternative metoder for ansettelser har økt, gjennom eksempelvis bruk av vikarbyråer. All moderne forskning viser at sikkerhetskulturen må ligge i hele organisasjonen.

Dette gjelder særlig for flygende personell, da en samlet bedriftskultur etter vår mening kun kan erverves gjennom felles ansettelsesforhold i et spesifikt selskap.

### **Ingen effekt på rutetilbudet**

Departementet indikerer i høringsnotatet at en endring av utlendingsloven vil kunne forbedre flytilbudet for nordmenn. Dette er Norsk Flygerforbund ikke enig i. Nordmenns tilgang til (direkte) reisemål i utlandet, er avhengig av om det er økonomisk grunnlag for å opprette slike ruter. En endring i utlendingsforskriften vil ikke gjøre det lettere for nordmenn å komme seg til reisemål i utlandet. Norske flyselskaper vil ikke opprette ruter som utenlandske flyselskaper finner ulønnsomme.

### **Avslutning**

Ut i fra et helhetlig perspektiv, hvorav innbefattet faktorer som optimal flysikkerhet, opprettholdelse av kompetanse og arbeidsplasser, samfunnsmessige forhold som skatter og avgifter, konsekvenser for europeisk luftfart i sin helhet og ikke minst at dette må sees på som en transportering av asiatisk tariff forhold til Europa – sosial dumping, er det Norsk Flygerforbunds klare standpunkt at det ikke bør foretas endringer i utlendingsforskriften for å åpne for flere utlendinger i norsk luftfart.

Med vennlig hilsen

***NORSK FLYGERFORBUND***

Sigurd Løkholm (sign.)

Generalsekretær