



NORSK KABINFORENING

Arbeidsdepartementet  
Postboks 8019 Dep.  
0030 Oslo

Oslo, 6. desember 2012

### ***Høringsnotat: Utlendingsregelverket og internasjonal luftfart***

Arbeidsdepartementet har i et eget notat bedt om synspunkter på utlendingsforskriften § 1-1, bokstav h<sup>1</sup>. Bakgrunnen for henvendelsen er så vidt vi kan forstå et krav fra Norwegian Air Shuttle ASA om endring av den nåværende tekst slik at det blir mulig å benytte statsborgere fra land utenfor EU/EØS på norskregistrerte fly som opererer på interkontinentale ruter. Departementet har avslått innsyn i saken<sup>2</sup>, men det er all grunn til å anta at begrunnelsen for ønsket er økonomisk, eller muligheten til å ansatte flygende på dårligere betingelser enn det som er nedfelt i gjeldende tariffavtaler.

Konkurransen i internasjonal luftfart er hard og mange faktorer vil avgjøre hvilke selskaper som kommer til å overleve – effektiv ledelse og organisering, nye fly med lavere kostnader og best mulige rammebetingelser. Rammebetingelser i denne sammenheng er blant annet muligheten for å kunne bruke fordelsprogrammer og lønns- og arbeidsbetingelser for de ansatte.

Å kreve lønns- og arbeidsbetingelser på linje med konkurrentene, vil i sin konsekvens være å kreve lønns- og arbeidsbetingelser på linje med de som har de dårligste betingelsene. Det betyr betingelser det ikke går an å leve av i Norge eller at vi ikke skal ha ansatte i denne bransjen i Norge. Begge deler er etter vår oppfatning uakseptabelt.

Det har blitt argumentert med at selskapene vil registrere flyene i et annet land dersom de ikke får gjennomslag for en endring av loven, Etter vår oppfatning er dette et argument som har begrenset tyngde, for det gjør selskapene allerede i dag. Bjørn Kjos utdyper dette i et intervju med Aftenposten:

---

<sup>1</sup> Forskrift om utlendingers adgang til riket og deres opphold her (utlendingsforskriften)

<sup>2</sup> Brev fra Parat til Arbeidsdepartementet v/Anniken Huitfeldt av 1.10.2012



## NORSK KABINFORENING

*Samtidig er det ventet at den største trafikkveksten og turiststrømmene i fremtiden vil komme fra Asia inn til Europa. Skal man som skandinavisk flyselskap være konkurransedyktig og ta del i denne store trafikkveksten må man ut i Europa og til Asia og posisjonere seg nå, sa Bjørn Kjos.<sup>3</sup>*

Kjos vil ha i pose og sekk, det norske flagget og utenlandske betingelser. Det vil vi IKKE gi ham på bekostning av våre lønns- og arbeidsbetingelser.

Det har blitt hevdet at det bare Norge som opprettholder så strenge betingelser for norskeide flyselskaper. Det er ikke riktig. I dansk lovgivning er det lagt klare begrensinger på bruken av utenlandsk arbeidskraft i danskregistrerte fly. Dette er behandlet i "Bekendtgørelse om udlændiges adgang her til landet (udlændigebekendtgørelsen)", kapittel 5 § 33 stk. 6:

*Kabinepersonale, der er tjenestegørende på danske luftfartøjer, der beflyver ruter med en flyvetid på mindst 5 timer mellem Danmark og udlændingens hjemland eller lande, som sprogligt eller kulturelt er knyttet til udlændingens hjemland, og hvor lokale passagerer på baggrund af sproglige eller kulturelle barrierer, herunder manglende kendskab til europæisk sprog, efterspørger kabinepersonale med kendskab til det sprog og den kultur, der er relevant for passagererne. Det er en betingelse, at udlændingen er i besiddelse af et gyldigt crew member license eller crew member certificate, at udlændingen under ansættelsen har bopæl i sit hjemland eller har bopæl og lovligt opholder sig i det land, hvor der beflyves en rute til, at udlændingen alene opholder sig i Danmark som hviletid imellem flyvningerne, at udlændingen alene udfører besætningen sædvanligt påhvilende opgaver, at udlændingen i mindst 15 % af den estimerede flyvetid aflønnes med sædvanlig løn efter danske forhold, og at udlændingen i øvrigt er undergivet samme arbejdsforhold, herunder i forhold til flyve- og hviletidsregler samt adgang til uddannelse, som det øvrige kabinepersonale. Kabinepersonale, der er fritaget for arbejdstilladelse, må ikke udgøre mere end 20 % af kabinepersonalet på en flyvning.*

I tillegg til de kravene som stilles til utdanning, arbeidsoppgaver og bosted, er det viktig å legge merke til at begrunnelsen for fritak fra arbeidstillatelse ikke er

<sup>3</sup> Intervju med Bjørn Kjos i Aftenposten.no 6.november 2012.



## NORSK KABINFORENING

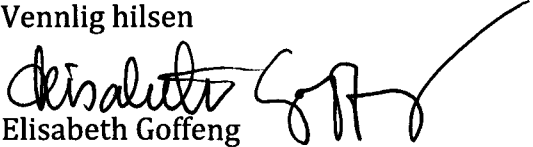
økonomisk/konkurransemessig, men et ønske om å overvinne språklige og kulturelle barrierer der det er behov for det.

I høringsnotat fra Arbeidsdepartementet antydes det to mulige svar på henvendelsen fra Norwegian; - beholde dagens forskrift eller endre den delen av forskriften som er knyttet til luftfart. En mulig endring kunne da, i følge Arbeidsdepartementet, være "en formulering som unntar utenlandsk personell på norskregistrerte luftfartøy i internasjonal trafikk fra kravet om oppholds-(arbeids)tillatelse for et begrenset tidspunkt". Arbeidsdepartementet har ikke fattet en beslutning og ønsker innspill for å få saken belyst.

Dagens lovverk, § 1-1 i utlendingsforskriften, gjør unntak for kravet om oppholdstillatelse for arbeidstakere som ikke har arbeidsgiver i Norge når oppdraget ikke varer ut over tre måneder. En mulig endring, fortsatt i følge Arbeidsdepartementet, vil være å gi unntak for flygende personell, uavhengig av hvor flyet er registrert. Det vil i så fall bety at norskregistrerte selskaper kan ansatte piloter og kabinbesetning i lavkostland i Asia uten at det stilles krav om norske lønns- og arbeidsbetingelser.

Konsekvensen av en slik åpning i regelverket vil være sosial dumping og undergraving av arbeidsplasser i luftfartsindustrien i Norge og resten av Europa. For de flygende og resten av norsk fagbevegelse er derfor dette forslaget uakseptabelt. Henvendelsen fra Norwegian er nok ett skritt i feil retning. Regelverket må opprettholdes i sin nåværende form og fagbevegelsen må, i samarbeid med norske myndigheter, styrke arbeidet mot sosial dumping.

Vennlig hilsen

  
Elisabeth Goffeng

Leder