

# NORSKE SAS-FLYGERES FORENING

– SAS Pilots Association Norway –

Arbeidsdepartementet

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

Deres ref.:

12/1221

Vår ref.:

JL/JN

Lysaker, 7. desember 2012

## UTLENDINGSREGELVERKET OG INTERNASJONAL LUFTFART – HØRINGS- SVAR FRA NORSKE SAS-FLYGERES FORENING (NSF)

### Innledning

NSF organiserer majoriteten av norske SAS flygere.

NSF er av den klare oppfatning at det ikke eksisterer tungtveiende årsaker til, eller på noen annen måte er hensiktsmessig 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. NSF kan ikke se at det foreligger gode argumenter for å utvide det geografiske området hvor arbeidsgivere kan hente arbeidskraft.

Luftfarten er en global bransje hvor vi har sett store endringer etter en deregulering av markedet. Den markant forsterkede konkurransesituasjonen har medført store endringer for eksisterende aktører, hvor det stadig blir satt i verk nye tiltak for redusering av kostnader, og hvor enkelte av disse ikke er forenelig med de alminnelige spilleregler og regulering av norsk arbeidsliv. Vi ser i økende grad bruk av outsourcing av tjenester, slik som vedlikehold av fly og arbeidskraft i form av innleide vikarer tilhørende i et tredjeland. En endring i utlendingsforskriften vil bidra ytterligere til å skape sosial dumping på bekostning av norske arbeidsplasser.

Dersom en virksomhet mener det er hensiktsmessig å gjøre bruk av arbeidskraft fra for eksempel lavkostland i Asia, er det vår oppfatning at virksomheten bør etableres 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.

I høringsnotatet kommer det frem at Arbeidsdepartementet er bekymret for den flyfaglige og sikkerhetsmessige kompetansen i Luftfartstilsynet dersom norske flyselskaper flytter sine fly til andre land. Bekymringen er berettiget, men NSF mener det er enda større grunn til bekymring

## NORSKE SAS-FLYGERES FORENING

dersom det lages en åpning i utlendingsforskriften. Dette vil medføre at arbeidsplasser i norsk luftfart forsvinner. Flyfaglig og sikkerhetsmessig kompetanse sitter i disse menneskene - ikke i flyene som eventuelt blir flyttet til utlandet. Luftfartsmyndighetene i Norge har i store trekk luftfartsmiljøet i Norge som rekrutteringsbase, og en utflagging av denne kompetansen vil virkelig medføre store konsekvenser for kompetansenivået og rekrutteringsgrunnlaget til Luftfartstilsynet og andre luftfartsmyndigheter

### **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 nedhvilingsstid. Det ville også by på betydelige utfordringer å føre tilsyn med at arbeidstakerne kun oppholder seg i Norge i nedhvilingsstiden. Norske SAS-Flygeres Forening 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 direkte ruter til/fra Norge og andre kontinenter? 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, mellomlandet, 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.

Høringsnotatet nevner at oppholdet for personellet kun strekker seg over den perioden man har lov pålagt hvile. Dette vil ikke kunne la seg gjennomføre i praksis, da det vil kreve at de internasjonale rutene flys daglig - noe som ikke er sannsynlig hva gjelder samtlige destinasjoner. Derfor vil i praksis oppholdet i Norge bli av mye lengre varighet enn en teoretisk beregning vil vise.

### **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 luftfartsmiljøet, 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. Disse vil selvsagt ikke kunne sitte stille å se på at eksisterende eller nye konkurrenter lager en konstruksjon med et asiatisk 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

## NORSKE SAS-FLYGERES FORENING

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 europeiske 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*".

### Tap av inntekter

Det hevdes i høringsnotatet at utflagging av fly vil føre til tap av betydelige gebyrinntekter for Luftfartstilsynet. Vi snakker i så henseende i beste fall om bortfall av fremtidige merinntekter enn tilfelle er i dag. Dette fordi disse flyene ikke er registrert i Norge i dag. Gebyrinntekter er inntekter som pålegges fordi myndighetene må utføre en ekstra arbeidsoppgave, og således skal dette ikke være en skatt eller ekstraintekt som kommer uten at det produseres tjenester fra Luftfartstilsynets side. Vi stiller oss derfor tvilende til om dette i det hele tatt er et argument. Et tilsyn er ikke opprettet for egen interesses skyld, men er et resultat av at det eksisterer en bransje å føre tilsyn med. Flyselskapene er ikke til for tilsynet, men vice versa. Videre så vil langruteoperasjoner i overskuelig fremtid ikke være bærebjelken i norsk luftfart og derfor ikke avgjørende for inntektsgrunnlaget for tilsynet.

Derimot vil tapet av inntekter på skatter og avgifter kunne bli betydelig for de norske myndigheter ved tap av norske arbeidsplasser. Eksempelvis vil en flåte på 5 langrutefly kreve bemanning på minst seks fulle besetninger pr fly (hviletid, skift, ferie, trening m.v.).

Ved normalansettelse i Norge vil det medføre skatteinntekter på  $6 \text{ (besetninger)} \times 2 \text{ (piloter)} \times 5 \text{ (flyindivider)} = 60$  piloter, samt minst  $6 \times 7 \times 5 = 210$  kabinansatte.

Det beregnede tapet av skatteinntekter til Norge ved gjennomføring av forslaget vil med sannsynlighet langt overskride det årlige gebyrtapet man risikerer ved utflagging av flyene.

Utflagging av fly er i tillegg lite realistisk, da det er adskillig mer komplisert å opprette et operatørsertifikat i et fremmedland som f. eks. Thailand eller USA, enn det er å opprette i Norge slik SAS og Norwegian allerede har gjort for sine langrutefly.

En annen negativ konsekvens er at hovedkonkurrenten SAS, som pr i dag flyr med skandinaviske piloter og kabinansatte til Asia og USA, kan komme til å iverksette oppsigelser til fordel for ansatte fra lavkostland for å opprettholde konkurransekraft ved åpning slik forslaget innebærer, noe som vil føre til en ytterligere kraftig reduksjon i antall arbeidsplasser og derved skatteinntekter til Norge.

### Manglende konsekvensutredning

Det kan virke som forslaget heller ikke er tilstrekkelig konsekvensutredet, da det kun er norsk og skandinavisk personell som omtales. Etter NSF vurdering vil det være flere smutthull ved en endring av utlendingsforskriften, som gjør at hele det europeiske markedet vil settes under

## NORSKE SAS-FLYGERES FORENING

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 utenlandsk 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>))

### Situasjonen i Sverige

De svenske reglene for bruk av arbeidskraft er tilsvarende de regler vi har i Norge i dag.

### 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 fellesskapet 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 NSF 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 med ensartet bedriftskultur.

## NORSKE SAS-FLYGERES FORENING

### Ingen effekt på rutetilbudet

Departementet indikerer i høringsnotatet at en endring av utlendingsloven vil kunne forbedre flytilbudet for nordmenn. Dette er Norske SAS-Flygeres Forening 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. Vi mener dette argumentet faller på sin egen urimelighet. Det eksisterer i dag en rekke langruteselskaper som Emirates, Etihad, Air China m.fl. som har et betydelig lavere kostnadsnivå på sine flyginger på grunn av lave eller ingen skatter og avgifter til egen stat, og svært lavt lønnsnivå for mange av yrkeskategoriene i selskapet. Dersom disse selskapene ikke finner det lønnsomt å opprette ruter til/fra Norge, kan vi vanskelig se at en endret status kun for crew om bord skulle endre noe på dette faktum for norskbaserte selskap. Et flyselskap er kontinuerlig på jakt etter nye ruter for å styrke sin økonomi, og det er lite trolig at norske flyselskaper vil opprette ruter som utenlandske flyselskaper finner ulønnsomme. Dette handler slik vi ser det kun om en konkurransevridende tillempling fra myndighetenes side for å flytte kostnadsforskjeller mellom de skandinaviske selskaper, i klartekst SAS og Norwegian.

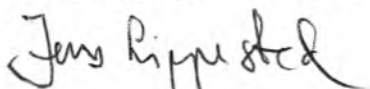
### Oppsummering

NSF kan ikke se at det finnes noe grunnlag for å endre utlendingsforskriften i den hensikt å legge til rette for økt konkurranseevne for norske selskaper. Endringen vil kun medføre et tap av norske arbeidsplasser, sosial dumping ved innføring av asiatiske vilkårsbetingelser i norsk luftfart og sette et ytterligere press på alle andre aktører i Europa som konsekvens.

Dette handler om perspektiver som optimal flysikkerhet, opprettholdelse av kompetanse og arbeidsplasser og samfunnsmessige konsekvenser som skatter og avgifter. Det blir etter vår oppfatning derfor helt feil at myndighetene utfordrer dagens sosialdemokratiske samfunnsmodell, ved å gå i spissen for utflagging av europeiske arbeidsplasser til Asia eller andre lavkost-områder. NSF kan ikke se hvilke fordeler norske myndigheter eller norsk arbeidsliv skal ha av å basere sin forretningsmodell på arbeidskraft som er betydelig dårligere stilt enn tilsvarende norsk arbeidstakere. Dersom man ønsker denne type lavkost arbeidskraft, står det den enkelte fritt å etablere seg i vedkommende område og til fulle utnytte denne kostnadsfordelen.

Med vennlig hilsen

**NORSKE SAS-FLYGERES FORENING**



Jens Lippestad

Leder