

Arbeidsdepartementet (AD)

Postboks 8019 Dep

0030 Oslo

Norwegian Air Shuttle
Oksenøyveien 3
Postboks 115
N-1330 Fornebu Norway
Phone: +47 67 59 30 00
Telefax: +47 67 59 30 01
www.norwegian.no
post@norwegian.no
NO965 920 358 MVA

Fornebu 6. desember 2012

HØRING – Utlendingsregelverket og internasjonal luftfart

Norwegian viser til høringsnotat av 29.10.12.

Luftfarten er en internasjonal bransje hvor konkurransen mellom flyselskapene er global og ikke geografisk avgrenset, for eksempel innenfor Skandinavia eller innenfor Europa. Norske flyselskaper møter daglig konkurransen både fra europeiske flyselskaper og selskap fra andre deler av verden. Noen tall fra Avinor/OSL som illustrerer dette er antall flybevegelser fra interkontinentale selskaper på OSL. For 2012 vil det være 600 flybevegelser fra Thai på ruten Oslo – Bangkok, vel 480 flybevegelser fra Qatar Airways på ruten Oslo – Doha. Tilsvarende tall for Oslo – Pakistan (Lahore og Islamabad) med Pakistan International Airlines (PIA) er 110 flybevegelser og for ruten New York – Oslo 700 med United/Continental.

Etter det vi forstår vil det ventelig bli en betydelig opptrapping i interkontinentale ruter fremover til og fra Norge. Det vil også kunne opprettes andre internasjonale ruter der Norge inngår som en destinasjon på ruten, dvs. slik at et asiatisk flyselskap kan fly f. eks. Norge – USA. Dette er i henhold til Samferdselsdepartementets vurdering av gjeldende trafikkrettigheter, såkalte 5. friheter. Når konkurransen hardner til, er det helt avgjørende at et norsk flyselskap har de samme muligheter til å konkurrere om passasjerene og nye trafikkstrømmer som utenlandske flyselskaper.

Trafikkstrømmene fremover er i stor grad ventet å øke spesielt kraftig fra Asia inn mot Europa. Norwegian vil møte denne internasjonale konkurransen ved å ekspandere internasjonalt og ved å investere i nye fly. Samtidig er selskapets primære ønske å forbli norsk i fremtiden. Norske myndigheter må ta et valg; skal et norsk selskap kunne konkurrere på like vilkår om passasjerene, eller skal man overlate til de utenlandske selskapene å operere disse rutene? Velger man det siste vil det i så fall være et særdeles dårlig bidrag til å sikre norsk luftfart med utgangspunkt i Norge i fremtiden.

Den beste måten norske myndigheter kan medvirke til levedyktige flyselskaper i Norge, til å sikre arbeidsplasser og flyfaglig kompetanse, er å legge til rette for like konkurransevilkår. Slik det norske regelverket må forstås pr. i dag vil eksempelvis asiatiske flyselskaper ha en klar konkurransefordel i Norge, mens det straffer seg å

være et norsk selskap. Harmoniserte regler internt i Skandinavia utelukkende for skandinaviske selskap er heller ikke veien å gå når de sterkeste konkurrentene kommer fra regioner utenfor Skandinavia og vil gjøre det i stadig større grad fremover.

Å ha norskregistrerte fly kan bli et så stort hinder at virksomheten må vurderes flyttet ut av landet. Blir man tvunget til å starte en slik prosess, vil det lett dra med seg etter hvert stadig større deler av virksomheten. Det vil være særdeles uheldig, og det vil ikke minst ramme en stor andel norske ansatte som nå har trygge jobber i Norge.

Gammelt regelverk med behov for revisjon

Da dagens regelverk ble etablert var ikke markedet deregulert som i dag, og sett fra Norwegians side er det derfor svært uheldig om en minst 25 år gammel regelbestemmelse skal bli stående i lys av den utviklingen luftfarten har vært gjennom. Utlendingslovens § 55 første ledd har krav om oppholdstillatelse for utlendinger som har til hensikt å «*ta arbeid i riket*», mens annet ledd sier at kravet om oppholdstillatelse gjelder ikke dersom formålet med besøket i Norge ikke er arbeid og utlendingen skal oppholde seg i Norge i mindre enn 3 mnd. § 5 annet ledd åpner for andre unntak fra kravet om oppholdstillatelse, jfr. utlendingsforskriften § 1-1, der det i første ledd er gjort unntak for utenlandsk personell, som ikke har arbeidsgiver i Norge, på utenlandsk fly i internasjonal trafikk. I § 6 femte ledd fremkommer at loven ikke gjelder for norske skip i utenriksfart, slik at det da heller ikke gjelder noe krav om oppholdstillatelse. I vårt eksempel med flygende personale er det åpenbart at disse ikke skal «*ta arbeid i riket*», men vi rammes likevel av forskriftens ordlyd. Norwegian mener det ikke er noen god begrunnelse for å behandle luftfart på en annen måte enn skipsfarten, hvor det ikke gjøres unntak for norskregistrerte versus utenlandske skip.

En gjennomgang av forskriftene og forarbeidene til dagens utlendingslov viser at bestemmelsen er en ren videreføring av loven av 1988 og dertil tilhørende forskrifter. Verken forarbeidene til dagens lov eller NOU 1983:47, Ot.prp. 46 1987-88 og Innst. O nr. 92 1987-88 inneholder kommentarer som forklarer bakgrunnen og formålet med bestemmelsen. Bestemmelsen er imidlertid innført i en tid da det norske arbeidsmarkedet og konkurransesituasjonen var en helt annen enn i dag, hvor både luftfart og skipsfart nå er blitt internasjonal. Det fremstår både vilkårlig og utilsiktet når bestemmelsen rammer norskregistrerte fly, men ikke for eksempel danske eller svenske fly som da er å betrakte som «utenlandske». I et selskap hvor man har fly registrert i ulike land vil man ha en fordel av å kunne benytte de utenlandskregistrerte flyene også til internasjonale flyvninger i Norge. Det er uheldig at Norge har bestemmelser som fraviker fra land det er naturlig å sammenligne seg med, og som sett fra vårt ståsted nå gir klart utilsiktede virkninger i form av at de rammer Norwegian som det eneste norske selskapet som skal fly langdistanse pr. i dag.

Norwegian har undersøkt med svenske myndigheter hvordan regelverket mht. internasjonale flyvninger praktiseres. De vanlige reglene for arbeids- og oppholdstillatelse gjelder. Sverige krever ikke arbeidstillatelse for kabinansatte med utenlandsk arbeidsgiver som jobber på utenlandske flyselskap, så lenge de ikke «utfører arbeid i landet». Norwegian mener at en lik praksis i Norge vil kunne være tilstrekkelig for å sikre likebehandling, dvs. at hvile mellom flygningene ikke er å betrakte som å «utføre arbeid».

Behov for likebehandling med asiatiske selskaper som flyr på Norge

Norwegian har ekspandert internasjonalt for å møte den globale konkurransen og vil starte interkontinentale flygninger i 2013. Selskapet Norwegian Long Haul og de interkontinentale flygningene vil ha crewbase i Bangkok, med lokalt ansatte. Personalet på disse flygningene vil bo og leve i sitt hjemland og kun hvile i Norge mellom flygningene – i tråd med internasjonale regler for luftfarten og på samme måte som når utenlandsk personale i andre selskaper hviler i Norge. Slik sett vil det også være en stor forskjellsbehandling om Norwegian som norsk selskap skulle måtte forholde seg til andre regler for vårt crew sammenlignet med crew på utenlandskregistrerte fly. Den konkrete bestemmelsen i utlendingsforskriften § 1-1 sier at det gjelder et *unntak fra kravet om oppholdstillatelse kun for personell på utenlandske fly.*

Nærmere om synspunkter fra fagforeninger og konkurrenter

Vi har registrert kritikk fra fagforeningshold når det gjelder en forskriftsendring. Vi vil på det sterkeste tilbakevise at internasjonal ekspansjon og vekst utenfor Skandinavia er «sosial dumping». Det er heller ingenting ved ansettelsesforholdene som på noen måte faller inn under et slikt begrep, slik det er definert i regjeringens egen handlingsplan (*Statsminister Jens Stoltenberg 14.11.2012: «Det anses som sosial dumping både hvis utenlandske arbeidstakere utsettes for brudd på helse-, miljø- og sikkerhetsregler og tilbys lønn som er uakseptabelt lav.»*)

Med hensyn til arbeids- og hviletid skal for eksempel Norwegians crew følge det europeiske flysikkerhetsorganet EASAs regelverk. Selv om ikke alle andre flyselskaper følger EASA, er arbeids- og hviletid generelt godt regulert i internasjonal luftfart og praktiseringen overvåkes av luftfartsmyndighetene.

Hos Norwegian har personalet gode, konkurransedyktige lokale lønnsbetingelser ut fra hvor de er stasjonert, enten det er på baser i Skandinavia, Europa for øvrig eller i Asia.

Det er også fremsatt påstander om at utenlandske ansatte på de internasjonale flygningene vil ta arbeid fra nordmenn. Langdistanseselskapet til Norwegian skal ha base i Asia og betjene flygninger til en rekke destinasjoner i og utenfor Skandinavia. Plasseringen er valgt og etablert ut fra en forventning om fremtidige trafikkstrømmer og det har aldri vært snakk om «bortfall av arbeidsplasser» for nordmenn. Dette er ny vekst og en ny etablering som vil gi store, positive ringvirkninger for etablerte arbeidsplasser i Skandinavia og innenfor det tariffområdet som nå eksempelvis Parat uttrykker sin bekymring for. Det ville vært umulig å kreve at en utenlandsk base i en annen verdensdel skal bemannes med norske arbeidstakere bosatt i Norge. De ansatte må ha tilknytning til basen og være bosatt lokalt, men alle nasjonaliteter vil være velkommen til å søke. Et sterkt internasjonalt selskap med hovedkontor i Norge er imidlertid den beste forsikring man i flybransjen kan ha nettopp for å ivareta eksisterende arbeidsplasser og etablere nye. Det vil også være den beste forsikring både i forhold til å beholde solid flyfaglig kompetanse og tilsynsarbeidsplasser i Norge.

Selskap som selv ikke har posisjonert seg for den internasjonale konkurransen selv vil kunne hevde at en likebehandling med utenlandske selskaper vil ramme dem og deres skandinaviske ansatte, og dermed gi dem en konkurranseulempe. Norwegian vil påpeke at flybransjen er sterkt konkurranseutsatt og selskap som ikke evner å konkurrere vil før eller siden måtte gå konkurs, noe vi har sett en rekke eksempler på i europeisk luftfart den senere tiden. Vi mener den beste måten å sikre skandinaviske arbeidsplasser på sikt er å legge til rette for konkurranse og dermed lønnsomhet.

Fagforeninger som er opptatt av å skjerme sine skandinaviske goder og høye lønnsnivå mener myndighetene må opprettholde regler som skjermer skandinaviske arbeidsplasser fra konkurranse utenfra. Konsekvensen av en slik politikk ville i så fall være at ingen flyselskaper hjemmehørende utenfor Skandinavia vil kunne lande i Norge med sitt personale. En skal ikke lenger enn til våre europeiske naboland før lønnsnivået er adskillig lavere enn i Skandinavia. I dagens luftfart, hvor konkurransen er global, er dette selvsagt ikke mulig. Et annet mulig utfall for Norwegian ville være å fly langdistanseruter til andre, planlagte destinasjoner, men fjerne OSL fra rutekartet.

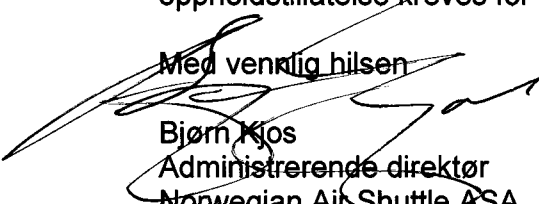
Norwegian vil videre påpeke at det også er fullt mulig å gjennomføre en likebehandling i forskrifts form uten at det berører innenriks flygninger eller arbeidstakernes fremforhandlede rettigheter innenfor tariffområdet i Norge. Det kan konkret presiseres at unntaket i forskriften gjelder «personell på fly i utenlandstrafikk», dvs mellom «utenlandske destinasjoner til og fra Norge». Det kan ytterligere presiseres og forsterkes ved at oppholdet på norsk jord skal være knyttet til lovbestemt hviletid mellom flygninger.

Vi er kjent med en diskusjon om at personell som går inn under et unntak ikke bare skal være forhindret fra å fly innenriks i Norge – noe vi er fullt ut innforstått med – men at dette også skulle gjelde innenfor EØS/EU. En slik regulering i norsk lov ville i så fall innebære en inngripen i andre lands regelverk som går langt utover det norsk lov bør regulere. Vi stiller spørsmålsteget ved om dette formelt sett er holdbart, men presiserer at det i praksis vil være tilnærmet umulig å håndheve. Blant annet kan dette bety at man ikke vil kunne mellomlande i et EØS/EU land på interkontinentale flygninger uten at dette utløser et krav om oppholdstillatelse.

Forslag til løsning

Vi vil konkret anmode departementet om at forskriften justeres i tråd med dagens konkurransesituasjon i luftfarten, ved at norskregistrerte fly likebehandles med utenlandsregistrerte. Det kan skje ved å fjerne referansen til «utenlandske» fly ved at ordlyden i forskriftens 1-1 bokstav h endres f.eks. til å gjelde "utenlandsk personell på fly i internasjonal trafikk", alternativt kan «utenlandske» fjernes og erstattes med «fly i internasjonal trafikk». En tilstrekkelig løsning kan være å presisere at crew om bord på internasjonale flygninger til og fra Norge ikke anses som «å ta arbeid i riket». Er myndighetene redde for at dette kan mistolkes, kan man presisere at arbeids- og oppholdstillatelse kreves for «arbeid i Norge», dvs. praksis som i Sverige.

Med vennlig hilsen



Bjørn Kjos
Administrerende direktør
Norwegian Air Shuttle ASA