

Arbeids- og sosialdepartementet  
Pr. e-post [postmottak@asd.dep.no](mailto:postmottak@asd.dep.no)

Deres ref.:  
1571888

Vår ref.:  
/SOL

Lysaker, 29. april 2016

## **UTLENDINGSFORSKRIFTEN § 1-1 OM LUFTFART – HØRINGSSVAR FRA NORSK FLYGERFORBUND**

### **Innledning**

Norsk Flygerforbund (NF) er fagorganisasjon for norske yrkesflygere.

Pr i dag kan arbeidstakere fra EU- og EØS-land arbeide om bord på luftfartøy som opereres av selskap med norsk driftstillatelse, eller norskregistrerte fly. Det er ikke adgang til å ansette personell fra land utenfor dette området.

NF mener at det ikke foreligger tilstrekkelig tungtveiende grunner til å endre på utlendingsforskriftens bestemmelser om utenlandsk arbeidskraft. Det foreligger verken gode juridiske eller gode politiske argumenter for å utvide utlendingsforskriften til å omfatte luftfartsansatte fra tredjeland.

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.

### **Sikkerhetsmessige utfordringer**

Personer med norsk base får normalt utstedt Avinors adgangskort. Bakgrunnsjekk for personer utenfor områder politimyndigheten har samarbeid med er ikke-eksisterende. Det er et alvorlig sikringsproblem hvis besetning fra tredjeland skal bli godkjent for ubegrenset og ukontrollert ferdsel på rød sone (CSRA) på lik linje med norsk crew (med minimum 5 års bakgrunnsjekk).

Asiatisk crew med overnatting i Norge har i dag kun tilgang til særskilt begrensede områder i følge med norsk godkjent sikringspersonell med eskortetillatelse. Forøvrig har disse crew samme tilgang som vanlige sikkerhetskontrollerte passasjerer.

### **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 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, mellomlander, 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 mot at disse arbeidstakerne også vil utføre arbeid internt i Europa eller Norge.

### **Problematisk 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. Det har blitt estimert at en åpning for tredjelands borgere som besetning om bord på norske fly, kan sette 7 000 arbeidsplasser i fare.

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 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 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.

I høringsnotatet angis det at regjeringen har undersøkt rettstilstanden på dette området i enkelte europeiske land. Undersøkelsen omfatter kun seks land, hvor fem

har svart, og svarene er ikke entydige. Dette er klart utilstrekkelig som grunnlagsundersøkelse for et tema som kan være avgjørende for et stort antall arbeidsplasser. Bl.a. er det i høringsnotatet ikke sagt noe om at land som Belgia, Tyskland, Spania og Ungarn har satt tilleggskrav for å beskytte arbeidsplasser for egne borgere.

I Arbeids- og Sosialdepartementets høringsnotat bruker man Lovavdelingens uttalelse om harmonisering av norsk regelverk og Schengenregelverket. Vi har merket oss at Lovavdelingen mener det er motstrid mellom utlendingsforskriften og grenseforordningen. Vi har også merket oss at Lovavdelingen ikke uttaler seg om at denne motstriden medfører at utlendingsforskriften nødvendigvis må endres. Dette tolkes dit hen at norske myndigheter fremdeles har valgmulighet hva gjelder denne aktuelle endringen i utlendingsforskriften.

### **Manglende konsekvensutredning**

Det kan virke som forslaget i seg selv ikke er konsekvensutredet. Det synes ikke som om det er gjort utredninger på mulige effekter en eventuell endring vil få for det norske og europeiske arbeidsmarkedet. Dette gjør at forslaget fremstår som lite underbygget.

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

Den mulige regelendringen i utlendingsforskriften, medfører ikke bare 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 nordiske modell med like rettigheter og muligheter.. 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 asiatiske 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 ansettelse 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.

### **Avslutning**

Ut i fra et helhetlig perspektiv, er det Norsk Flygerforbunds klare standpunkt at det ikke bør foretas endringer i utlendingsforskriften for å åpne for flere personer fra tredjeland i norsk luftfart. En endring i utlendingsforskriften, vil ha negativ innvirkning på faktorer som flysikkerhet, opprettholdelse av kompetanse og arbeidsplasser, samfunnsmessige forhold som skatter og avgifter. Videre mener vi at en endring vil ha klare negative konsekvenser for europeisk luftfart i sin helhet, Vi mener at norske myndigheter ikke skal fremskynde en prosess med transporterering av asiatiske tariff-forhold til Europa – sosial dumping (smusskonkurransen).

Med vennlig hilsen

**NORSK FLYGERFORBUND**



Sigurd Løkholm  
Generalsekretær