

Til

Samferdselsdepartementet

Vår ref.: AW/JPM

Deres ref.: 21/2267-9

Dato: 15. juni 2022

Høringssvar om ny konkurranse om regionale ruteflyginger i Sør-Norge og Nord-Norge fra 1. april 2024.

Samferdselsdepartementet har igangsatt arbeidet med en ny konkurranse om regionale ruteflyginger i Sør-Norge og Nord-Norge med kontraktsoppstart 1. april 2024. Departementet inviterer til høring om den planlagte konkurransen.

Samferdselsdepartementet har anledning til å gi tilskudd til regionale flyruter på strekninger i Norge, der markedet alene ikke sikrer tilfredsstillende transportstandard. Tilskuddet gis i form av at Samferdselsdepartementet tar ruten ut av det frie markedet, pålegger forpliktelser til offentlig tjenesteytelse (FOT) og kjøper flyrutetjenester etter gjennomført konkurranse. Begrunnelsen for et FOT-rutekjøp er at ruten betjener en randsone eller en utviklingsregion, eller at det er en svakt trafikkert rute til en regional lufthavn, dersom ruten er vital for den økonomiske utviklingen i regionen som lufthavnen betjener.

Forpliktelsen til å yte offentlige tjenester på ruteflyginger skal bare gjelde i den utstrekning det er nødvendig for at det på ruten gis et minstetilbud av ruteflyginger som tilfredsstiller fastsatte krav til kontinuitet, regelmessighet, prisfastsettelse og minstekapasitet, som flyselskapene ellers ikke ville påtatt seg om de bare skulle tatt hensyn til egne kommersielle interesser.

Samferdselsdepartementet inviterer høringsinstansene til å levere innspill til utformingen av den nye konkurransen. Hovedmålet med høringsrunden er å innhente informasjon, vurderinger og prioriteringer fra instanser som påvirkes av flytilbudet.

Samferdselsdepartementet planlegger, som ved de siste større flyruteanskaffelsene, å innhente en ekstern transportfaglig utredning. Grunnet arbeid med koronarelaterte tiltak og konkurransen om ruteflyginger i Nord-Norge fra 1. april 2022, har arbeidet med utredningsoppdraget blitt noe forsinket. Samferdselsdepartementet planlegger nå å lyse ut oppdraget for en transportfaglig utredning i nær framtid med forventet ferdigstillelse i månedsskiftet september/oktober 2022.

Selv om utredningen er blitt forsinket, har Samferdselsdepartementet valgt ikke å utsette høringen med fylkeskommunene og andre berørte instanser for å opprettholde framdriften i anskaffelsesprosessen. Samferdselsdepartementet legger i stedet opp til å sende den ferdigstilte utredningen på en kort høringsrunde høsten 2022.

Norsk Flygerforbund (NF) viser til nevnte høring og vil med dette gi et grundig høringssvar med spesifikke anbefalinger. NF anser det som formålstjenlig å levere et detaljert høringssvar da ekstern transportfaglig utredning ikke foreligger.

NF er svært opptatt av at norsk luftfart skal være sosialt, økonomisk og miljømessig bærekraftig og at Samferdselsdepartementet med sin betydelige innkjøpsmakt via FOT har et særlig ansvar for å følge opp forutsetningene i Hurdalsplattformen: «...regjeringen vil prioritere arbeidet med en luftfartsstrategi der en legger til rette for å styrke norske aktører med norske lønns- og arbeidsvilkår[...] og videre at regjeringen vil bekjempe sosial dumping i luftfarten og legge til rette for seriøse aktører i bransjen.»

Regjeringen har også varslet en «storrengjøring» i transportsektoren med tanke på sosial bærekraft. NF mener derfor at FOT-ordningen aktivt må brukes som et forbilde på de sosiale standarder man forventer av transportbransjen. Videre mener vi det hviler et særskilt ansvar på Staten til å forvalte ordningen på en slik måte at det ikke skapes rom for kreative konstruksjoner som i konsekvens fører til en svekket sosial standard eller flysikkerhet.

Det er derfor avgjørende at FOT-ordningen omfattes av et velfungerende sikkerhets-, arbeids- og HMS-tilsyn med norske og utenlandske operatører som flyr i Norge. Vi mener derfor at FOT-konkurransegrunnlaget fordrer norsk driftsbasis, slik at alle aktører som leverer tilbud til Samferdselsdepartementet er innforstått med at norsk lovvalg skal legges til grunn, samt at det uten tvil skal være Luftfartstilsynet som skal føre tilsyn med de selskaper som tildeles FOT-ruter, både før og etter tildeling. Dette samsvarer med lovforslag som nå ligger til behandling fra Nærings- og Fiskeridepartementet, hvor det legges til grunn at Sjøfartsdirektoratet skal ha tilsynsmyndighet med skip i norsk trafikk¹.

Vi mener de historiske utlysningene av FOT, hvor det i praksis utelukkende konkurreres på pris blant aktører som har de nødvendige driftstillatelser, må endres. Vi vil foreslå en vektet tildeling, slik at det gir insentiver til å øke den sosiale velferden for de menneskene som daglig skal levere sikker og stabil samferdsel i distriktene. Videre må det stimuleres til å velge mer miljøvennlig fly, og ikke minst, insentiver til å levere et kvalitets- og sikkerhetsnivå over minstekravene i lov, forskrift eller anbudskrav.

Våre innspill er i denne sammenheng basert på reelle problemstillinger/trusler som har eksistert i norsk og europeisk luftfart over tid, der regelmessige omgåelsesforsøk og rettslig utfordring av gjeldende regelverk er et økende problem. Eksempler er selvstendig næringsdrivende, falske utsendinger og proforma baser. Alle elementer som faller innunder sosial dumping. NF anslår videre at manglende håndheving av eksisterende regelverk for luftfarten, samt manglende tilsynsoppfølging og kontroll med utenlandske arbeidere og utenlandske flyselskaper i Norge, utgjør den største trusselen for norske arbeidere og norske flyselskaper fremover. Her har Samferdselsdepartementet en unik mulighet til å være en motvekt til denne utviklingen ved å bruke FOT strategisk, hvilket vil bidra til regjeringens ambisjoner om en styrking av norsk luftfart.

NF mener videre at alle operative krav må være oppfylt på det tidspunktet tilbud innleveres til Samferdselsdepartementet. På denne måten unngår man situasjoner hvor en operatør starter sin operasjon uten å ha nødvendige godkjenninger på plass. Dette var blant annet tilfellet på anbudet OSL-RRS hvor operatøren ikke hadde kapasitet til å levere data fra fly som kreves for etablering av nytt regime rundt måling av bremseeffekt (SPWR). Dette var også tilfellet i Lofoten i 2012, da

¹ https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/historisk-lovforslag-om-norsk-lonn-i-norske-farvann-og-pa-norsk-sokkel/id2916347/?utm_source=regjeringen.no&utm_medium=email&utm_campaign=nyhetsvarselVeke%202

operatøren ikke hadde de nødvendige godkjenninger for å kunne operere med kombinasjon av bratt innflyging og kontaminerte rullebaner. I begge disse tilfellene skapte dette et betydelig merarbeid, kostnader både for operatører og Staten samt vesentlig usikkerhet for lokalmiljøet. NF mener at disse situasjonene kunne vært unngått om operatørene oppfylte kravene i forkant av anbudsprosessen.

I det følgende drøfter vi åtte overordnede temaer som vi mener vil gi et sosialt, økonomisk og miljømessig bærekraftig flyrutetilbud til distriktene, i tråd med regjeringens uttalte mål om å bekjempe sosial dumping i transportsektoren og få ned utslippene.

- 1. Videreføre høy flysikkerhet. Krav til Flight Data Monitoring.**
- 2. Skape forutsetninger for en grønn fremtid.**
- 3. Wet lease og kontraktssamarbeid.**
- 4. Vekting som motvirker sosial dumping, fremmer kvalitet og miljø.**
- 5. Styrking av kortbaneforskriften.**
- 6. Norsk Flygerforbunds tilrådninger og regionenes egne ønsker for sitt flytilbud.**
- 7. Det juridiske handlingsrommet for å stille krav i konkurransegrunnlaget.**
- 8. FOT-anbud som en del av nasjonal beredskap.**

1) Videreføre høy flysikkerhet

Flyoperatørene med lang fartstid på Norges topografiske og værmessige krevende flyplasser er spesialister i sitt felt. Således går Norge foran i verdenssammenheng hva gjelder unikt høy regularitet og flysikkerhet på krevende flyplasser i krevende vind og værforhold. Høy operativ kompetanse og sikkerhetskultur er bygget over tid, ut fra den kontinuerlige lærdommen som tilegnes ved en åpen og ikke-straffende rapporteringskultur («just culture») og ved særlig vektlegging av hensiktsmessige prosedyrer og erfaringskrav tilpasset den spesielle operasjonen. Utviklingen fra tidligere tiders sikkerhetsstatistikk på kortbaneflyging og frem til i dag tyder på at målrettet og proaktivt flysikkerhetsarbeid og kulturbygging både i ruteflysegmentet og i luftambulansetjenesten er av stor betydning. Flysikkerhet bygger på trygge rammer både for operatøren og de ansatte, og en åpen og ikke-straffende rapporteringskultur og hensiktsmessig opplæring og kompetansebygging. Særlig er flyginger ved spesielt topografisk og klimatisk krevende flyplasser av høy operasjonell vanskelighetsgrad. Operatører som inngir tilbud i anbudskonkurransen må kunne redegjøre for hvordan de akter å ivareta en hensiktsmessig opplæring for de spesifikke lufthavner, samt hvilke risikoanalyser de har gjort av egen organisasjons egnethet til å utføre de planlagte operasjonene. Risikoanalysen og treningsopplegget bør hensynta de særlige operative utfordringer ved flyplassene operatøren har til hensikt å betjene. Både Widerøes Flyveselskap AS og Babcock Scandinavian Air Ambulance har erfarings- og opplæringskrav som går utover kravene i kortbaneforskriften.

Reell og sunn konkurranse er ønskelig. Det må være et krav at alle aktører som ønsker å operere i norsk luftfart og på relaterte flyplasser leverer et tilsvarende høyt flysikkerhetsnivå som leveres i dag, tuftet på forsvarlige erfaringskrav, hensiktsmessig treningsopplegg, forutsigbare rammevilkår og sterk kulturbygging.

NF mener flight data monitoring (FDM) må tas inn som et krav i anbudet. Dette er særskilt viktig for nye og uerfarne operatører som har liten til ingen erfaring fra krevende norske forhold. Tilbydere som ikke har FDM-systemer har begrensede muligheter til å måle risiko og sikkerhet i sin operasjon. FDM er et essensielt verktøy i et proaktivt sikkerhetsarbeid. Dette er helt avgjørende i en så krevende operasjon som det norske rutenettet er. Et fungerende FDM-system må dog ha som

forutsetning at dette forvaltes innenfor rammen av en god sikkerhetskultur («just culture») og dette må forankres i selskapenes Safety Management System (SMS).

2) Skape forutsetninger for en grønn fremtid

Norsk Flygerforbund har tidligere gitt innspill til regjeringen om å stimulere og skape incentiver for en miljømessig bærekraftig luftfart. Selv om tyngden av aktuelle tiltak vil ligge utenfor rammene av en anbudskonkurranse, er det naturlig å vurdere krav i konkurransegrunnlaget knyttet til skaleringen av Sustainable Aviation Fuel (SAF) og en fremtidig teknologisk utvikling (nullutslippsteknologi). Et effektivt og umiddelbart tiltak for å begrense utslippene kan være å redusere unødvendige posisjoneringsflyginger (flyginger uten betalende passasjerer for å få fly og mannskap i posisjon). Driftsbase i Norge, samt at flyene skal være stasjonert i Norge, vil være viktige bidrag i så måte. Dette sikrer at norsk lovvalg legges til grunn og det forhindrer utenlandske operatører i å fly unødvendige transport/posisjoneringer uten passasjerer til Norge fra utlandet, hvilket gir en miljøgevinst. Ved overnattinger på utestasjon fra knutepunktet rutene betjener, kan man både gi et best mulig flytilbud ved at første tur for dagen starter og siste tur for dagen ender i distriktet, samtidig som man unngår å fly med uhensiktsmessig få passasjerer til eller fra utestasjoner på ugunstige tider. Det skaper også etterspørsel for overnattingsplasser i distriktene som er positivt for lokal verdiskaping, samtidig som det kan legge til rette for god korrespondanse fra knutepunktet med større rutefly til og fra hovedstaden og videre ut i verden.

3) Wet lease og kontraktssamarbeid

Normen ved tidligere FOT-utlysninger har vært at én operatør blir tildelt én eller flere ruter. Bruk av innleie av en annen operatør med luftfartøy og besetning, også kjent som wet lease, har ikke vært i tråd med konkurransegrunnlaget og har tidligere vært grunnlag for å avvise tilbud. I konkurransegrunnlaget for Drift av regionale ruteflygingar i Sør-Noreg 1. april 2020 – 31. mars 2024 står det følgende om wet lease:

«Tenestene som er omfatta av anskaffinga skal utførast av tilbydar sjølv. Å leige inn luftfartøy med mannskap («wet-lease») er berre unntaksvis tillate, og berre dersom oppdragsgjevar aksepterer dette på førehand. [...] Oppdragsgjevar kan likevel tillate wet-lease i avgrensa periodar. Dersom tilbodet blir basert på wet-lease, vil dette reknast som eit vesetnleg avvik som skal føre til avvising etter reglane i lufttransportforskrifta §20.»

I anbudet Minstetilbudskjøp av flyruter fra 1. juli 2021 leverte Danish Air Transport A/S (DAT) et tilbud der det ble skrevet at «Luftfartøjet opereres på wet-lease af DAT A/S' datterselskab UAB DAT LT. Vi har noteret os at wet-lease er tilladt ved spørgsmål tidligere stillet til Samferdselsdepartement.» Tilbudet var signert av DAT A/S.

Kort tid etter fikk vi i forbindelse med et innsynskrav tilsendt en oppdatert versjon av kontrakten. Denne gangen hadde også det litauiske selskapet som skulle brukes på wet lease, UAB DAT LT, stemplet og signert kontrakten. Samferdselsdepartementet har vurdert at det derfor dreier seg om kontraktssamarbeid og ikke wet lease, selv om Norsk Flygerforbund er enige med DAT A/S i at det dreier seg om wet lease – og at Samferdselsdepartementet her har tillatt wet lease, skjult som et kontraktssamarbeid.

Utfordringen med wet lease og kontraktssamarbeid er at det i førsteinstans tillater norske og skandinaviske operatører å inngi tilbud, men uten selv å betjene rutene. Det gir også operatører som muligens alene ikke ville vært ansett som egnet til å levere tilbud, adgang til FOT. Konstruksjonene vanskeliggjør tilsynsoppgaven til Luftfartstilsynet og ressurser må brukes på avklaring av jurisdiksjon

og hvem som faktisk kontrollerer operasjonen. I tillegg åpner det døren for enda mer komplekse driftsmodeller på FOT-rutene enn vi har sett til nå. Det er heller ingen begrensinger i hvor mange som kan samarbeide om en FOT-kontrakt. Dette virker derfor helt motsatt av det som har vært Samferdselsdepartementets argumentasjon rundt en streng praksis knyttet til wet lease. DAT A/S og UAB DAT LT vant også fortsettelsesanbudet på ruten og fortsetter å fly på norske, statssubsidierte innenriksruter. Det gjør de med selvstendig næringsdrivende piloter på maltesiske kontrakter gjennom bemanningsbyrået First2Resource. Vilårene i disse kontraktene strider mot arbeidstakernes grunnleggende rettigheter i utsendingsreglene, diskrimineringslovgivning og arbeidsmiljøloven. Vi er ikke kjent med at Luftfartstilsynet som ansvarlig myndighet har reagert. Vi stiller oss også spørrende til om Luftfartstilsynet har nødvendig kompetanse, ressurser eller oversikt til å gripe inn. Vi kan her vise til brev oversendt Luftfartstilsynet 21.10.2021 (vedlegg), med konkrete spørsmål rundt tilsyn og kontroll med UAB DAT LT, som Luftfartstilsynet pr dags dato, altså over åtte måneder, enda ikke har maktet å besvare.

Fra revisjonsrapporten om etats- og virksomhetsstyringen av Luftfartstilsynet (LT) fremgår det at LT har manglende kontroll. Viktige forutsetninger for effektiv drift er fremdeles ikke på plass, selv om LT i lang tid har arbeidet med å forbedre virksomhetsstyringen og omorganiserte i 2017. Det er i denne sammenheng ikke uvesentlig å bemerke at Riksrevisjonen gir LT kritikknivå "kritikkverdig" i sin revisjonsrapport om etats- og virksomhetsstyringen av Luftfartstilsynet. Setter man dette i kontekst med den usikkerheten som ligger i tidligere FOT-anbud vedrørende jurisdiksjon og lovvalg, har dette gjort det unødvendig vanskelig for LT å føre tilsyn da de må bruke betydelig ressurser på å avklare jurisdiksjon, ifølge dem selv.

Regjeringen har uttalt, i tråd med Hurdalsplattformen, at Samferdselsdepartementet og Arbeids- og inkluderingsdepartementet sammen arbeider med en storrengjøring av arbeidslivet i transportbransjen². Tydelige krav gjennom grundig tilsyn med offentlige anskaffelser, er den mest effektive måten å påse at skattebetalernes penger ikke brukes på operatører som drifter i strid med loven eller undergraver grunnleggende arbeidstakerrettigheter og den norske arbeidslivsmodellen.

Ved utarbeidelse av dette anbud vil det derfor være særdeles viktig at det allerede i konkurransegrunnlaget stilles tydelige krav til tilbyder som sikrer at norsk lovvalg legges til grunn og etterleves og at dette kan kontrolleres på forsvarlig måte av Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet før og etter tildeling.

NF er godt kjent med den etablerte holdningen i EU vedrørende kontraktssamarbeid, samt rettslige avgjørelser rundt dette, men bemerker at disse i stor grad ikke har omhandlet luftfart, der regelmessige omgåelsesforsøk og rettslig utfordring av gjeldende regelverk er et økende problem. Eksempler er bruk av selvstendig næringsdrivende, falske utsendinger og proforma baser, bekvemmelighetsflagging mv. I fravær av krav i anbudet som motkjemper disse utfordringene stiller vi oss utelukkende negativt til kontraktssamarbeid.

4) Vekting som motvirker sosial dumping, fremmer kvalitet og miljø.

NF mener operasjonell standard og kvalitet på flygende materiell, samt sosial standard, må vektes mot pris som vurderingsbrøk i FOT. Med operasjonell standard menes arbeid flyselskapene gjør for å sikre høyest mulig nivå av regularitet og flysikkerhet. Her bør flyselskapene kunne vise til statistikk og konkrete tiltak som fremmer flysikkerhet og sosial bærekraft. Med kvalitet på flymateriell menes

² Samferdselsdepartementet/Arbeids- og inkluderingsdepartementet, *Nå starter vi storrengjøringen av arbeidslivet i transportsektoren*, Regjeringen.no: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/na-starter-vi-storrengjoringen-av-arbeidslivet-i-transportsektoren/id2894805/>, (publisert 10.01.2022, lastet ned 14.05.2022)

flymateriell som holder høy teknisk og miljømessig standard, samt egnethet til operasjon i norske forhold. Høy sosial bærekraft er nært knyttet til ansettelsesform og sosial sikring. Flere studier³ peker på destruktive konsekvenser for de som jobber på atypiske ansettelsesavtaler. Manglende premiering av operasjonell standard, kvalitet på flygende materiell og sosial standard i luftfartsanbud gjør at konkurransen mellom flyoperatører i stor grad begrenser seg til konkurranse om personellkostnader. Dette skyldes at materiell-/leasing- og drivstoffkostnader i stor grad er like for alle operatører. Det medfører de facto at konkurransen i realiteten omhandler de ansattes lønns- og arbeidsvilkår, samt organiseringen av den løpende driften. I denne sammenheng vil vi understreke at det på andre offentlige anbudsområder (eks.: jernbane) synes å være en større vektning av kvalitet over pris. Samferdselsdepartementet bør videre vekte aktuelle tilbyders kvalitetsprogrammer/-revisjoner (f.eks. IOSA), Fatigue Risk Management og tilbydernes forhold til relevante arbeidstakerorganisasjoner og deres rettigheter, slik det følger av bl.a. ILO-konvensjon nr. 87 og 98.

Premiering av operasjonell standard og kvalitet på flygende materiell vil gi operatørene positive insentiver for flysikkerhetsarbeid og valg av moderne og mer miljøvennlige fly. I dagens konkurranseregime er det neppe mulig å hente ut store tekniske effektiviseringsgevinster. Vekting av kvalitet på flygende materiell kan akselerere det grønne skiftet i luftfarten. Vekting av operasjonell standard vil fremme flysikkerheten og sikre stabilitet i leveransen. NF har gjentatte ganger registrert at operatører ikke har maktet å levere i henhold til inngått kontrakt. Flere selskaper har også gått konkurs i anbudsperioder. Det er viktig å understreke at operatører som har utfordringer med operasjonell standard, og i ytterste konsekvens går konkurs, koster tilbydere av tjenester i distriktene og det berørte lokalsamfunnet betydelige summer. Vi er kjent med at Air Leap-konkursen har kostet den lokale handling-agenten et betydelig beløp. Det er heller ikke første tap handling-agenten på Røros lider som følge av operatøren SD velger. Forrige anledning var Coast Air i 2006. NF stiller seg uforstående til hvordan Air Leap, som på tildelingstidspunktet ikke kunne vise til et eneste driftsår/regnskapsår, ble ansett som solid nok til å motta en FOT-kontrakt med Samferdselsdepartementet.

Manglende premiering av sosial standard gjør at risikoen for sosial dumping vil bli større, da operatørene ikke må vise for Samferdselsdepartementet hvordan deres ansatte er knyttet til driften, hva slags arbeidsavtaler de har og hvordan de er sosialt sikret. Vekting av sosial standard vil motvirke press på de ansattes lønns- og arbeidsvilkår og bidra til å bekjempe sosial dumping. Vekting av sosial standard er et nødvendig tiltak for å nå regjeringens uttalte mål om å bekjempe sosial dumping i transportsektoren.

FOT bør innrettes slik at det blir reell konkurranse om alle elementer som er nødvendig for å kunne drive sikker, bærekraftig luftfart; både operasjonelt, flyteknisk, sosialt og miljømessig.

5) Styrking av kortbaneforskriften.

NF mener deler av nevnte forslag til krav i FOT-anbudet kan inntas i forskrift. Dette sikrer forutsigbarhet for alle parter, avklarer forventninger, samt reduserer risikoen for Samferdselsdepartementet når det kommer til tildeling og konflikt som følge av krav i anbudet.

NF mener følgende krav må innlemmes i kortbaneforskriften:

1. Krav til norsk eller skandinavisk språk for minimum en pilot og en kabinansatt ombord.
2. Forbud mot selvstendig næringsdrivende personell samt pay-to-fly personell (Personell som betaler operatøren for å bygge flytimer med betalende passasjerer om bord).

³ https://www.eurocockpit.be/sites/default/files/atypical_employment_two_pager_nt_15_0325_f.pdf

3. Krav til at flygende personell er ansatt direkte i driftsselskapet oppdragsgiveren tildeler kontrakten.
4. Krav til Flight Data Monitoring (FDM).
5. Krav til å kunne nyttiggjøre seg av alle publiserte inn-/utflygingstraséer, for med det å sikre høyest mulig regularitet.
6. Krav om driftsbasis i Norge.

6) Norsk Flygerforbunds tilrådninger og regionenes egne ønsker for sitt flytilbud

I 2020 ble det bestemt at fylkeskommunene skulle overta tildeling av anbudsruiter på kortbanenettet fra Samferdselsdepartementet. Norsk Flygerforbund startet da en aktiv dialog med fylkeskommunene for å sikre at rimelige krav ville fremme opprettholdelse av den høye flysikkerheten, anstendige arbeidsvilkår for flygere som flyr i Norge, en sosialt, økonomisk og miljømessig bærekraftig operasjon og et godt flytilbud til distriktene.

I januar 2021 etablerte vi en intern arbeidsgruppe for FOT-rutene («FOTAG»), som utarbeidet en rapport for å kartlegge det politiske handlingsrommet for å både stille operative krav, til å innføre vektning av andre kriterier utover pris og for å sikre sosialt ansvarlige tjenester av høy kvalitet. FOTAG leverte sin rapport i mars 2021, som ble trukket frem i dialogen med Trøndelag fylkeskommune, Nordland fylkeskommune og Troms- og Finnmark fylkeskommune. Vi opplevde stor interesse for og enighet om viktigheten av de foreslåtte tiltak.

Trøndelag var først ute med arbeidet og var førende blant de nordlige fylkeskommunene. I mandatet for flyrutekjøpet ble det vedtatt at mulighetsrommet for å sikre grunnleggende arbeidstakerrettigheter skal søkes utnyttet samt krav om gjennomgående billetter⁴. Trøndelag, Nordland og Troms- og Finnmark var enige om å lage et felles konkurransegrunnlag og det er verdt å merke seg hvilke ønsker og føringer fylkeskommunene selv har lagt til grunn for anbudsrutene.

For Trøndelags del vedtok hovedutvalget følgende innspill til krav til konkurransegrunnlaget⁵:

- Vekting etter pris, kvalitet og oppdragsforståelse.
- Strengere erfaringskrav enn det som følger av kortbaneforskriften.
- Lokal base for tilbyderne, skandinavisk språkkompetanse og gjennomgående flyreiser.

Fylkesråds mannen drøftet i sin innstilling utfordringer knyttet til tid og kostnader ved kravene, men vektla at det var enighet mellom administrasjonene i alle tre fylkeskommuner at dette var viktige innspill. Det ble videre anbefalt at kravene skulle utredes grundig til påfølgende utlysning. Denne høringen omhandler den påfølgende utlysningen.

I mai 2021 reverserte Stortinget den tidligere avgjørelsen og flyttet ansvaret for anbudsrutene tilbake til Samferdselsdepartementet. Vi mener det er viktig at fylkeskommunenes egne ønsker for flytjenestene som skal betjene dem nå blir hørt og lagt til grunn for arbeidet inn mot de nye anbudene.

FOTAG-rapporten konkluderte med anbefaling om tilsvarende krav som fylkeskommunene har lagt til

⁴ Trøndelag fylkeskommune, *Mandat for kjøp av flyruter i Namdalen*, fra møte datert 03.03.2021

⁵ Trøndelag fylkeskommune, *Videre behandling av anbudsstrategi for kjøp av flyruter i Namdalen*, fra møte datert 07.04.2021

grunn. Vi viser til tidligere oversendt rapport for vårt resonnement rundt kravene.

7) Det juridiske handlingsrommet for å stille krav i konkurransegrunnlaget

To viktige dokumenter vi ønsker å henvise til om det juridiske handlingsrommet for å stille krav i FOT-anbudene er i notat fra LO juridisk med overskrift «Konkurransar om drift av FOT-ruter – vurdering av den rettslege adgangen til å stille krav til leverandøren i konkurransegrunnlaget» og Justisdepartementets lovavdelings vurderinger i brev til Samferdselsdepartementet med overskrift «Vurdering av enkelte spørsmål knyttet til konkurranse om kjøp av flyruter med forpliktelse til offentlig tjenesteytelse».

Vi vil fremheve det dokumentene konkluderer om enkelte krav vi tidligere har vært i dialog med Samferdselsdepartementet om. Vi mener dette, sammen med et sterkt forbedret arbeids- og HMS-tilsyn i luftfarten, langt på vei vil adressere sosiale, økonomiske og driftsmessige utfordringer på FOT-rutene:

Forbud mot kontraktssamarbeid på FOT-ruter:

LO juridisk konkluderer følgende i sitt notat: «Etter vår vurdering er det difor ikkje tvilsamt at det er ein lovleg restriksjon på teneste- og etableringsfridomen om departementet vil nekte anbudssamarbeid/felles operatørskap mellom to eller fleire ulike flyselskap i framtidige konkurransar om FOT-ruter.»

I tillegg avsluttes notatet med følgende: «På kort sikt er vår vurdering at den beste strategien for å motverke sosial dumping i norsk luftfart, at partane ber Samferdselsdepartementet stenge adgangen til anbudssamarbeid/felles operatørskap på norske FOT-ruter. Saman med dagens regulering av wet leasing i konkurransar om FOT-ruter kan dette medverke til å hindre at ein får selskap med dårlege løns- og arbeidsvilkår inn i dei offentlege kontraktane.»

Dette forutsetter at tidligere wet lease forbud videreføres inntil andre hinder mot sosial dumping i anbudskriteriene innføres.

Krav om norsk eller skandinavisk språkkompetanse:

LO juridisk konkluderer følgende i sitt notat: «Derimot vurderer vi at tryggleikssyn kan grunnkje krav om skandinavisk språk hjå flybesetninga. Det er ikkje alle passasjerar i Norge som beherskar engelsk, mellom anna yngre barn som flyr åleine. Det kan skape risiko om det skulle oppstå uventa situasjonar under flyging. Vi kan imidlertid ikkje sjå at det er naudsynt/proposjonalt å stille vilkår om at heile flybesetninga skal beherske eit skandinavisk språk. Det må være tilstrekkeleg at ein i kabinbesetninga gjer det.»

Lovavdelingen konkluderer følgende i sitt brev: “I oppstillingen nevnes også at det normalt vil være akseptabelt med en betingelse om at noen av besetningsmedlemmene snakker språket i den aktuelle medlemsstaten”, fra Justisdepartementet 21/6523 – JAGL.

Krav om norske lønns- og arbeidsvilkår:

Lovavdelingen konkluderer følgende i sitt brev: «SD legger på denne bakgrunn til grunn at det ikke synes å være i strid med [lufttransport-] forordningens positive bestemmelser å stille krav til lønns- og arbeidsvilkår så lenge gjennomslutningsprinsippet og ikke-diskrimineringsprinsippet overholdes. Vi forstår dette slik at kravene til lønns- og arbeidsvilkår og innholdet i disse må fremgå av

konkurransegrunnlaget. Vi er enige i disse utgangspunktene. For at det skal kunne oppstilles krav til lønns- og arbeidsvilkår i samsvar med EØS-retten, må slike krav dermed både være i tråd med forordningens generelle vilkår og med andre EØS-rettslige grunnlag [..].». Vi kan også her vise til lovforslag fra Nærings- og Fiskeridepartementet, hvor regjeringen foreslår å innføre krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for arbeidstakere på skip i norsk innenriksfart og skip som yter maritime tjenester i norske farvann og på norsk sokkel.

Seriøsitetskrav mot sosial dumping, tilsvarende byggebransjen:

LO juridisk foreslår følgende i sitt notat: «Innføring av seriøsitetskrav der ein hentar inspirasjon frå lokale modellar som Oslo- og Skiensmodellen – eksempelvis krav om ein viss del av dei som utførar arbeid under kontrakten skal ha fast tilsetning og forbod mot einskilde typar arbeidskontraktar – kan også være ein farbar veg.»

Utover våre konkrete innspill til anbudsutlysningen viser vi til arbeidet med den kommende stortingsmeldingen om en nasjonal luftfartsstrategi, samt den kommende revisjonen av lufttransportforordningen (forordning (EF) nr. 1008/2008) på EU-nivå og henstiller til at det her kan være overlappende og komplimenterende aspekter. Særlig er definering av begrepet «operasjonell base» i forordningen, en norsk harmonisering med EUs lovvalgsregler og en norsk versjon av det franske «dekret 2006» viktige for norsk luftfarts sosiale og økonomiske bærekraft og for å påse like konkurransevilkår for norske og utenlandske flyselskaper på norsk innenriksproduksjon.

8) FOT-anbud som del av nasjonal beredskap.

Den seneste utviklingen i europeisk sikkerhetspolitikk, med Russlands invasjon av Ukraina, har revitalisert behovet for sterke nasjonale beredskapsplaner og en styrket sikkerhetspolitikk. Etablerte norske luftfartsselskaper har tradisjonelt inngått i slike beredskapsplaner. Ved behov for en masseevakuering av sivile i en krisesituasjon har norske registrerte fly og personell vært en viktig ressurs samfunnet har hatt tilgjengelig. NF ser i denne sammenheng med bekymring på en potensiell situasjon hvor hele, eller deler av FOT-rutene opereres med utenlandske registrerte fly og personell. Vi mener derfor at det må stilles krav til at operatørene av FOT-ruter inngår i nasjonale beredskapsplaner. Videre mener vi at punktene vi har anført i denne høringen i sum vil styrke muligheten for norske operatører til å etablere seg, og operere lønnsomt på FOT-rutene. Dette vil derfor kunne gi et viktig bidrag til styrkingen av norsk luftfart. En sterk norsk luftfart vil i en sikkerhetspolitisk dimensjon være viktig.

Med vennlig hilsen,

Aleksander Wasland (sign.)
forbundsleder

Jan Petter Munkvold (sign.)
leder, Industriell Komité

Vedlegg:

- 1..Trøndelag fylkeskommune, Mandat for kjøp av flyruter i Namdalen
3. Trøndelag fylkeskommune, Videre behandling av anbudsstrategi for kjøp av flyruter i Namdalen
4. LO juridisk, Notat om wet-leasing m.m.
5. Justisdepartementet, Vurdering av enkelte spørsmål knyttet til konkurranse om kjøp av flyruter