

---

**Fra:** noreply@regjeringen.no  
**Sendt:** 15. juni 2016 15:23  
**Til:** postmottak SD  
**Emne:** Nytt hørings svar til 15/689 - Høring - globalisering og øket konkurranse i sivil luftfart

**Referanse:** 15/689  
**Høring:** Høring - globalisering og øket konkurranse i sivil luftfart  
**Levert:** 15.06.2016 15:22  
**Svar type:** Med merknader  
**Kontakt avsender:** Parat  
**Kontaktperson:** Thore Selstad Halvorsen  
**Kontakt-e-post:** [tsh@parat.com](mailto:tsh@parat.com)  
**Tittel:** Globalisering og øket konkurranse i sivil luftfart

**Uttalelse:**

Høringen må etter Parat sin oppfatning sees i sammenheng med forslaget til Arbeids- og sosialdepartementet om å omgjøre utlendingsforskriften uten at det har skjedd endringer i grenseforordningen eller våre folkerettslige forpliktelser.

Parat kan ikke se at problemstillingen er endret siden spørsmålet ble vurdert i 2012. Vi stiller for øvrig spørsmål ved departementets fremstilling av lovavdelingens arbeid med utlendingsforskriften, og synes det kan se ut som om departementet skyver lovavdelingens utredning foran seg, samt gjengir utredningen på en ufullstendig måte. Her vil vi nøye oss med å vise til vårt hørings svar vedrørende utlendingsforskriften.

Vi vil i dette hørings svaret i hovedsak gi våre merknader med utgangspunkt i de anbefalinger som Samferdselsdepartementet (SD) har gitt i sitt høringsbrev. Vi er positive til at SD har sett på utfordringer og mulige konsekvenser for norsk luftfart og mener at dette må føre til konkrete tiltak som er nødvendige for å sikre norsk luftfart fremover.

**1.Samferdselsdepartementet vil intensivere arbeidet med å få flere EU-land til å åpne for EØS-designering, slik at f.eks. Norwegian kan fly til Bangkok fra sine baser i London og Spania**

På generelt grunnlag er Parat positive til bedre integrering av europeisk luftfart. Vi støtter departementets syn på at dette arbeidet må intensiveres. Det vil være et viktig virkemiddel for å bevare norske flyselskap.

Det er viktig for norsk luftfart at man finner felleseuropeiske løsninger. Samtidig er det viktig at Norge på sin side ikke ødelegger for en europeisk enighet rundt bruk av personell fra tredjeland ved å innføre kortsiktige og lite gjennomtenkte regler tilpasset et selskap og en konkret situasjon, jf. vårt høringssvar vedrørende utlendingsforskriften.

## **2. Samferdselsdepartementet vil vurdere nærmere hvordan en prosess med bedre å sikre overflygningsrettigheter over Sibir også for andre selskap enn SAS mest hensiktsmessig kan legges opp**

Parat er meget kritiske til at SAS og Norwegian forskjellsbehandles på dette og flere andre områder. Vi har ved flere anledninger, og gjennom lang tid, gitt uttrykk for dette til departementet. På mange måter vil departementets evne til å sørge for at denne forskjellsbehandlingen raskt fjernes – uten at det opprettes nye skjevheter – være avgjørende for om man lykkes med å opprettholde norsk luftfart. Det vil også være avgjørende for om man lykkes i å beholde anstendige ansettelsesforhold i bransjen generelt.

Parat kan vanskelig se hvordan myndighetene i de skandinaviske landene kan være bekjent av den forskjellsbehandling Norwegian har vært utsatt for og fortsatt utsettes for når det gjelder grunnleggende rammevilkår innen Norge og Skandinavia.

Parat ber departementet prioritere denne prosessen, samt andre prosesser som rent faktisk sørger for at selskaper som driver ut fra Norge har like forutsetninger for å lykkes. Vi ber også myndighetene ta spørsmålet opp med de andre skandinaviske landene og sørge for likebehandling innen Skandinavia.

## **3. Samferdselsdepartementet mener at bestemmelsene for innleie av fly på utenlandske register blant annet bør gjenspeile utviklingen innenfor de felleseuropeiske flysikkerhetsreglene, og vil vurdere om det er behov for å foreta endringer i det eksisterende regelverket**

Generelt er Parat tilhenger av europeisk harmonisering så lenge det ikke går på bekostning av flysikkerheten. Videre er det viktig at myndighetene ikke mister oversikten over arbeidstakernes rettigheter og øvrige konsekvenser for bransjen når enkeltspørsmål skal vurderes.

Det er viktig at myndighetene har en helhetlig tilnærming til dette spørsmålet, slik at ingen selskaper kan skyve ønske om generell harmonisering frem på de enkeltområder som passer best på kort sikt. Parat forventer at departementet ser på helheten og at slike spørsmål løftes ut i en egen høring dersom man ser på konkrete endringer.

**4. Regjeringen vil styrke samarbeidet mellom Luftfartstilsynet, Arbeidstilsynet, skattemyndigheter, Arbeids- og velferdsetaten og politiet for å fremme en adekvat håndheving av regelverket for skatt, trygd og arbeidsmiljø. Regjeringen vil styrke en ytterligere utvikling av slikt samarbeid internasjonalt med vekt på baseproblematikk for flygende personell. En videreutvikling av trepartssamarbeidet mellom Luftfartstilsynet (myndighetssiden) og hoved-organisasjonene i norsk luftfart på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden, skal prioriteres**

Dette er et svært viktig område for å sikre seriøsitet i bransjen og like konkurranseforhold. Hva departementet mener med «adekvat håndheving» er uvisst, og må konkretiseres nærmere.

Vi registrerer at man har tatt kontakt med noen tilfeldig utvalgte land i forhold til arbeidet med utlendingsforskriften. På dette området forventer vi at departementet prioriterer arbeidet med å kartlegge hva andre land gjør for å sikre ansattes rettigheter og at flyselskap som opererer i Norge følger norsk lov på alle områder. Det er her naturlig å vise til hvordan blant annet Frankrike har håndtert denne utfordringen så langt.

Parats inntrykk er at dagens håndheving av regelverket er langt fra «adekvat». Ut fra våre erfaringer, fremstår det som om de ulike ansvarlige myndigheter er mer opptatt av å fortelle om de begrensninger som hindrer myndighetsutøvelse; blant ved å peke på at mye av dette kan være privatrettslige forhold.

Parat har stilt spørsmål til norske myndigheter om de forhold vi her står overfor kan være av privatrettslig karakter når de ansatte ikke har noen rettigheter når de jobber i Norge. Dette spørsmålet står ubesvart. Det betyr at det fortsatt er uavklart hvordan for eksempel en slovensk

kabinansatt, innleid fra Guernsey, men bosatt i Moss, skal håndheve sine rettigheter. Det er etter Parats oppfatning eksempel på en uholdbar rettstilstand.

Vi har forståelse for at norske myndigheter ikke nødvendigvis kan vurdere om en enkeltperson skal være fast ansatt eller ikke. Men når et helt selskap har som forretningsmodell at ingen skal være fast ansatt og åpent forteller norske myndigheter at de ikke betaler skatt eller forholder seg til norsk lov på noen områder, er det vanskelig å forstå at norske myndigheter ikke foretar seg noe. Vi opplever tvert i mot at norske myndigheter er helt fraværende og dermed tvinger andre seriøse selskaper å se på hvordan de best kan tilpasse seg og eventuelt omgå norske regler utfra egne forutsetninger.

#### **5. Samferdselsdepartementet vil se nærmere på mulighetene for samarbeid mellom Norge og Danmark og eventuelle andre land når det gjelder gjennomføring av tilsyn med HMS for flygende personell**

Parat støtter dette synet. Denne bransjen må inn under et europeisk tilsyn. Vi henviser likevel til våre svar ovenfor og presiserer at dette må skje helhetlig og at myndighetene må se hele bransjen, både menneskelige og materielle verdier under ett.

#### **6. Regjeringen støtter EU-kommisjonens arbeid med å fremme lik tolkning av det eksisterende regelverket for passasjerrettigheter. Det er per i dag lite aktuelt for Samferdselsdepartementet å ta initiativ til nye særnorske regler om passasjerrettigheter**

Parat støtter departementets syn her. Vi vil tillegge at vi vet at mange selskaper sliter med disse reglene. Vi synes det er viktig at vi får balanserte regler som ikke går for langt i den ene eller annen retning. Det er viktig både med gode passasjerrettigheter, men disse må både praktisk og økonomisk ha et nivå selskapene kan leve med.

#### **7. Luftfartstilsynet skal følge godt med på omstillingsprosesser i flyselskapene, særlig med tanke på økende bruk av bemanningsselskaper og innleid personell og mulige virkninger for rapporteringsvilje**

Rapporteringsrutiner, tilrettelegging av disse og oppfølging av de funn rapportene gir, bør være et prioritert område for norske luftfartsmyndigheter. Det gjelder uavhengig av antallet rapporter. Men dersom økt andel innleide og midlertidig ansatte i denne bransjen viser nedgang i rapporteringen, bør det foretas nærmere undersøkelser av årsakene til dette.

#### **8. Regjeringen vil vurdere om prøveordningen med forenklet transfer på Oslo Lufthavn skal bli permanent etter den treårige prøveperioden**

Parat støtter denne ordningen og vi viser til tidligere uttalelse:

<https://www.parat.com/list.aspx?m7&amid=340270#.V2FAaFaLRhE>

#### **9. Samferdselsdepartementet vurderer i samarbeid med relevante departement om det skal forhandles med amerikanske myndigheter med tanke på mulig etablering av forhåndsklarering ved Oslo Lufthavn**

Parat støtter dette forslaget forutsatt at dette ikke påfører norske flyselskap ytterligere avgifter, og dersom det kan bidra til flere ruter og arbeidsplasser. Etablering av slik forhåndsklarering må gjøres i dialog med bransjen, for å sikre synliggjøring av konsekvenser.

#### **10. Arbeids- og sosialdepartementet foreslår i et eget høringsbrev presiseringer i utlendingsforskriften, som tydeliggjør at Norge overholder sine internasjonale forpliktelser som gir flypersonell rett til forenklet grensepassering**

Parat henviser her til eget høringssvar.

**Vedlegg:** -