

Vår referanse
2010-0003

Deres referanse
200902447-/ELR

Dato
14.01.2010

parat

Barne-, likestillings og inkluderingsdepartementet
Postmottak@bld.dep.no

en arbeidstaker-
organisasjon i YS

P.b 9029 Grønland
0133 Oslo

Tlf. 21 01 36 00
Faks 21 01 38 00

post@parat.com
www.parat.com

NO 971 480 270

Høring til NOU 2009:14 Et helhetlig diskrimineringsvern

Parat Luftfart organiserer et betydelig antall personer som er ansatt innenfor norsk luftfart, og ønsker derfor å komme med en selvstendig høringsuttalelse i forbindelse med ovennevnte høring. Vi beklager at denne uttalelsen kommer etter fristens utløp men håper likevel at departementet finner å kunne ta den imot.

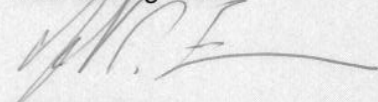
Parat Luftfart ser det som hensiktsmessig at de fire diskrimineringslovene, samt de ulike diskrimineringsbestemmelsene i andre lover samles i en felles lov og støtter derfor forslaget til ny felles diskrimineringslov. Parat Luftfart vil likevel påpeke negative konsekvenser av lovforslaget:

- Parat Luftfart vil sterkt fraråde at virkeområdet for den foreslåtte diskrimineringsloven strammes inn. Som det også framgår av høringsuttalelsen til NHO Luftfart gjelder dagens diskriminerings- og tilgjengelighetslov, med unntak av §§ 3, 9, 10, 11 og 12, luftfartøy uansett hvor de befinner seg. I forslaget til ny diskrimineringslov vil det kun være norske luftfartøy i internasjonal trafikk som gis tilsvarende unntak. Disse vil være unntatt den nye diskrimineringslovens §§ 14, 18-21, 26 og 27. Etter Parat Luftfarts syn vil den nye lovformuleringen etablere et kunstig skille mellom fly som benyttes på innlandsruter og fly som benyttes i internasjonal trafikk. Det er ikke slik at selskapene benytter bestemte fly på innlandsruter og andre fly i internasjonal trafikk. I dagens avregulerte marked er selskapene avhengig av en mest mulig enhetlig flyflåte for å sikre maksimal fleksibilitet. Med den nye lovtteksten vil selskapene få redusert fleksibilitet i forhold til hvor fly kan benyttes. Parat Luftfart mener dette vil ha svært negative følger for norsk luftfartsnærings konkurranseevne.
- Forslaget til endring i teksten til den nye diskrimineringsloven vil dessuten etablere et skille mellom utenlandske og norske flyselskap som flyr på innlandsruter. Som beskrevet i NHO Luftfarts høringsuttalelse vil kravet til lovforslagets §§ 14, 18-21, 26 og 27 gjelde norske luftfartøy, men ikke fartøyene til utenlandske operatører som betjener norsk innlands rutenett. Dette ulike lovkravet vil gi utenlandske operatører en konkurransefordel på bekostning av de norske selskapene. Slik forslaget til ny diskrimineringslov er formulert, må for eksempel Widerøe's Flyveselskap følge reglene for universell utforming og individuell tilrettelegging av sine fly, mens for eksempel Danish Air Transport, som flyr på norsk innland, ikke trenger å gjøre dette. Den nye ordlyden vil dermed kunne være konkurransevridende til ulempe for norske selskaper. Etter Parat Luftfarts syn vil dette være svært uheldig.
- Parat Luftfart vil også påpeke, slik det framgår av NHO Luftfarts høringsuttalelse, at den foreslåtte lovtteksten er uklar med hensyn til hva som menes med "norske luftfartøy". Er det et fly eller helikopter som flys på norske innlandsruter uavhengig om det er en norsk eller utenlandskregistrert operatør? Er det et norsk eid fly/helikopter som flys av et selskap med norsk driftstillatelse (AOC)? Må luftfartøyet være eid av norske fly- eller

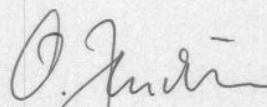
helikopterselskap, eller kan det være leaset fra et utenlandsk selskap? I dagens marked er det et fåtall av luftfartøyene som er eid av det fly- eller helikopterselskapet som opererer dem. De fleste operatører leaser fly og helikoptre fra utenlandske selskaper. Luftfartøyene som sådan er følgelig ikke norsk eide selv om de disponeres av et norsk fly- eller helikopterselskap. For et norsk selskap vil det derfor være vanskelig å stille bestemte utformingskrav når det kun leases for en bestemt periode. Nok et kompliserende forhold er at det er utenlandsk majoritetseierskap i noen av de selskapene som vi oppfatter som norske fordi de har norsk AOC. Dette gjelder for eksempel innenfor helikopter offshore.

Parat Luftfart anbefaler at ordlyden i § 2 i gjeldende diskriminerings- og tilgjengelighetslov opprettholdes, og at forslaget til § 3 i den foreslåtte diskrimineringsloven omarbeides slik at den nye loven ikke bidrar til negative konsekvenser for norsk luftfartsnæring.

Med vennlig hilsen



Vegard Einan
Nestleder Parat



Odd Jenvin
Forhandler