

Samferdselsdepartementet

P.b 9029 Grønland
0133 Oslo

Tlf 21 01 36 00

post@parat.com
parat.com

NO 971 480 270

Høringssvar: Kartlegging av utviklingen i luftfarten etter pandemiutbruddet – innspill til luftfartsstrategi.

Parat stiller seg i all hovedsak bak anbefalingene i NOU 2019: 22 Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring. Vi ønsker også allerede nå å signalisere et ønske om å få delta på høringsmøtet som er annonsert avholdt 24. september d.å.

Det er ingen tvil om at luftfarten er en av de bransjene som har vært hardest rammet gjennom pandemien hvor myndighetspålagte reiserestriksjoner har satt hele bransjen på bakken – og de ansatte er sagt opp eller permittert. Parat er svært skuffet over regjeringens manglende oppfølging av Stortingets vedtak om å etablere en egen kompensasjonsordning for luftfarten.

Selv om det kanskje ligger ved siden av Samferdselsdepartementets portefølje, mener vi i Parat at Arbeidsmiljøloven må endres. Den generelle adgangen til midlertidige ansettelser må fjernes, og retten til heltid må styrkes i lovverket. Samtidig må det innføres bestemmelser som gjør det mulig å identifisere reell arbeidsgiver. Kreative selskapsformer og innleie må ikke kunne benyttes for å unndra seg det reelle arbeidsgiveransvaret. Ordningen med kollektiv søksmålsrett må gjeninnføres. Etter Parats oppfatning er dette spesielt viktig for luftfarten.

Etter vår vurdering er det viktig at regjeringen følger opp situasjonen i luftfarten tett fremover, ikke minst for å sikre at vi har en levedyktig luftfartsindustri i Norge også etter at denne krisen er over. Her har myndighetene et særlig ansvar for å sikre at ikke de kompetansemiljøene som er bygget opp gjennom årtier og generasjoner utraderes grunnet manglende reguleringer og beskyttelse av norsk luftfart.

Gjennom krisen har vi sett en økt bruk av underselskaper og/eller bemanningsbyråer eid av selskapene selv. Konsekvensen av dette, er blant annet at de ansatte kommer lenger unna morselskapet, og spørsmålet om hvem som er reell arbeidsgiver reises igjen. Her er det etter Parats oppfatning viktig med prinsipielle og lovmessige avklaringer – nettopp for å unngå at selskapene innenfor luftfarten ved organisatoriske endringer kan si fra seg arbeidsgiveransvaret for sine ansatte.

Det er også grunn til å rope varsku for det som kan se ut som en dreining mot større bruk av sesongarbeidere, hvor ansatte permitteres i vinterhalvåret (lavsessong).

For Parat er det viktig at konkurranse må skje på like vilkår. Henter man sine inntekter i Norge, må man også være forberedt på et norsk kostnadsnivå (lønns- og arbeidsvilkår). I Frankrike har man funnet en måte å regulere dette på, og vi vil spesielt peke på det franske Decree 2006 (ref: Stortingets utredningsseksjon 2020396). Etter Parats oppfatning bør det igangsettes et utredningsarbeid for å vurdere tilsvarende også i Norge for å bekjempe sosial dumping innenfor luftfarten spesielt, og innenfor transportbransjen generelt.

Etter Parats oppfatning handler dette også om bærekraft, både sosialt, miljømessig og økonomisk. Det burde være en selvfølge at henter man sine inntekter i det norske markedet, må man også forholde seg til de norske spillereglene, det norske kostnadsnivået – og de lover og avtaler som gjelder for norsk arbeidsliv.

Våre tillitsvalgte melder også om tilfeller hvor operatører/selskaper holder norske ansatte permittert, mens man henter utenlandske crew inn for å betjene ruter og operasjoner som tradisjonelt har vært betjent av norsk personell. Det er viktig at støtteordninger som innføres gis en innretning som gjør at de ikke virker konkurransevidende, og holder norsk arbeidskraft utenfor arbeidslivet på bekostning av utenlandsk arbeidskraft.

Flypassasjeravgiften ble innført uten foregående konsekvensutredning og uten det vi oppfatter som en god skatte- økonomisk begrunnelse. Avgiften bidrar til å svekke flytransporttilbudet, spesielt i distriktene med svakt trafikkgrunnlag. Avgiften gir heller ikke flyselskapene incentiver til mer effektiv drift, og utformingen er ikke effektiv for å oppnå miljøforbedringer. Etter vår oppfatning må flypassasjeravgiften avvikles, og vil vi samtidig advare mot denne type avgifter som ikke bidrar til langsiktighet og forutsigbarhet for bransjen.

Fra 2020 ble ansvaret for FOT-rutene og kort-banenettet delt mellom fylkeskommunene og staten. Etter vår oppfatning kan dette bidra både til fragmentering, manglende kompetanse og ansvarspulverisering. Fordeler, ulemper og andre konsekvenser ved denne modellen bør utredes og sammenliknes med en modell der ansvaret for FOT-rutene og kortbaneflyplassene ligger på en hånd – i praksis enten fylkeskommunen eller statens.

I Norge har det vært vanlig praksis at når en flyoperatør vinner et anbud, flyr man den ruten selv. Det er en praksis ESA alltid har akseptert. Nå aksepteres det at en aktør som tildeles anbudet, tar i bruk datterselskaper eller underleverandører for å fly for seg. Vi har sett eksempler på at selskaper da benytter utenlandske arbeidstakere som ikke følger det vi oppfatter som norske lønns- og arbeidsvilkår.

På denne måten kan det hevdes at staten bidrar til å undergrave den norske modellen og det kan fremstå som myndighetene aksepterer sosial dumping.

Disse flyrutene i distriktene er livsnerven i kollektivtilbudet. Erfaring fra tidligere tilsier at distriktene må ha et stabilt tilbud og en seriøs aktør som er pålitelig for dem som er avhengig av disse flyrutene i hele anbudsperioden.

For selskaper som mister hele eller deler av anbudet fører dette til oppsigelser og skaper uforutsigbarhet, både for næringslivet i distriktene samt bedriften. Det er vanskelig å se hvordan selskaper med norske lønns- og arbeidsvilkår skal kunne konkurrere med selskaper som ikke har det vi kjenner som et organisert arbeidsliv og norske lønns – og arbeidsvilkår. Etter vår oppfatning er det ikke nok med en begrensning i innleie av mannskap og fly (wet lease).

Dette kan bidra til å tvinge fram nye tankesett og forretningsmodeller som på sikt undergraver norsk luftfart, med norske lønns- og arbeidsvilkår som skaper arbeidsplasser, skaper skatteinntekter, ivaretar distriktene og holder det norske næringslivet i gang på en sunn måte. Det er av stor samfunnsmessig betydning at man har stabile norske aktører som flyr i Norge. En liberalisering på dette området, vil etter vår oppfatning ikke tjene nasjonen på sikt.

Topografi, vær og vind er svært krevende på det norske kortbanenettet – her har norsk luftfart bygget kompetanse og erfaring gjennom årtier. Denne kompetansen er det viktig å ivareta.

Nærmere om bakketjenestene

En strategi for norsk luftfart, handler ikke bare om de flyvende. Det handler også om bakkepersonale og støttefunksjoner.

Bakketjenestene på en flyplass utføres på en arena hvor veldig mange hendelser foregår samtidig, med mange ulike aktører som agerer sammen. Dette medfører at det er fare for skader på fly med tilhørende bakkeutstyr, kjøretøy og personskader, til og med dødsfall - som alle har en betydelig kostnad for flyoperatører, flyplassoperatører, flyplassseiere og myndigheter. Videre har urapporterte hendelser og uoppdagede feil under utøvelser av bakketjenester en direkte påvirkning på flyenes vekt og balanse, flyets egenskaper og den generelle flysikkerheten.

Det finnes i dag ikke et felles regelverk i Europa som ivaretar dette og det igjen fører til inkonsekvente standarder, regulert på nasjonalt nivå. Etter Parats oppfatning er det behov for å få plass et harmonisert regelverk for å kunne ivareta et høyt sikkerhetsnivå også på bakken, samt å sikre rettferdig konkurranse å forhindre sosial dumping.

Mange ganger foregår det parallelle og kompliserte operasjoner av forskjellige operatører på et relativt lite område. Eksempel på dette kan være:

- Lasting, lossing og sikring av bagasje i fly.
- Behandling av farlig gods og litium batterier.
- Parkering og posisjonering av fly.
- Etterfylling av drivstoff, ofte med tilhørende tankbil.
- Kjøring av andre kjøretøy, som busser for passasjerer og flybesetninger eller traller for transport av bagasje.
- Leveranse av Catering til fly med egne lastebiler og annet utstyr.
- Rengjøring av fly, ofte egne biler med utstyr og personell.
- Kontroll av passasjerer på terminal, i broene og på tarmac.
- Klarering av last og lastepapirer.
- Posisjonering og sikring av bakkeutstyr.
- Operasjon av broer og trapper til flyene.
- Tauing av fly, og push-back fra oppstillingsplass.
- Tømming av toaletter og etterfylling vann på fly.
- Brøyting av snø eller håndtere andre forhold som påvirkes av været.
- Koordinering mellom flygende personell og bakkepersonell.

Det er åpenbart at alle disse operasjonene er komplekse og derfor må sikres og koordineres godt for å unngå skader på material og mennesker som er involvert. Da trenger vi et felles regelverk og retningslinjer for utførelse av bakketjenester, hvor det også

gis mulighet til å kunne undersøke sammenhengene mellom sosioøkonomiske faktorer og sikkerheten.

Vi har identifisert 5 viktige områder:

- Stort gjennomtrekk av personell og utfordringene dette gir for opplæring og tilstrekkelig trening.
- Bakkeutstyr og sikring av dette
- Sikkerhetssystemer (SMS Safety management systems)
- Trening og operasjonelle standarder

Etter Parats oppfatning vil det være viktig å sikre et godt tilsyn fra nasjonale tilsynsmyndigheter. I dag er dette ikke tilfelle i alle land og det fører til at det mangler rutiner og systematisk oppfølging, noe som igjen gjør det vanskelig å identifisere forbedringer og/eller avdekke mangler og feil. Muligheten til å lære av hverandre og forbedre sikkerheten på flyplassene, "best practicies", forhindres av denne manglende koordineringen og oversikten. Vi vil derfor anmode Samferdselsdepartementet om å gripe fatt i denne problemstillingen, og reise den også overfor europeiske samarbeidspartnere.

For Parat

Anneli Nyberg
Nestleder (konst)

Arve Sigmundstad
Fagsjef,
samfunns- og myndighetskontakt