

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 OSLO

Oslo, 30.08.2021  
Vår ref. 21/1130-10  
654.30/ERH1  
Deres ref. 21/1263-1

Att:

## Høring - Kartlegging av utviklingen i luftfarten etter pandemiutbruddet – innspill til luftfartsstrategi

Landsorganisasjonen i Norge (LO) takker for muligheten til å gi innspill til arbeidet med en etterlenget nasjonal luftfartsstrategi. Vi ser det naturlig at partene også får mulighet til å delta i det videre arbeidet med utformingen frem til et endelig produkt.

Luftfarten er viktig for Norge og gir arbeid til anslagsvis 60.000 personer. Den sikrer trygg og effektiv infrastruktur, sikrer bosetting og bidrar til økonomisk vekst. Norges topografi, med spredt bosetting og lange avstander tilsier at fly i mange deler av landet er det mest hensiktsmessige transportalternativet. I tillegg er luftfarten avgjørende for handel og reiseliv.

LO mener strategien må bidra til en reduksjon av luftfartens påvirkning på klimaet. Til tross for fortsatte teknologiforbedringer må nye tiltak settes i verk. Forventet vekst i luftfart er i denne sammenheng nødvendigvis ikke forenlig med Paris-avtalens mål uten målrettede tiltak som muliggjør overgang til alternative drivstoffløsninger. Luftfartens uttalte mål er å være fossilfri innen 2050. LO har her en viktig samfunnsrolle, og vil være en pådriver i dette arbeidet. Det må sees på hvordan man skal justere og bygge oppunder et nødvendig reisebehov, kontra et skapt reisebehov. Lavprisaktører spesielt, driver frem et kunstig høyt reisebehov i befolkningen, som igjen driver frem økte utslipp som igjen belaster det globale klimaet. Norge må videre påse at aktørene i luftfartsmarkedet skaper bærekraftige jobber som bidrar til samfunnsøkonomien nasjonalt eller i EU, og på en måte som er rettferdig overfor øvrige aktører. En høy velstand i befolkningen vil også kunne stimulere til at flest mulig tar miljømessig bærekraftige valg.

Luftfartsstrategien må omfatte alle deler av luftfarten og sette tydelig retning som ivaretar sikkerheten. Strategien må være fundamentert i en tanke om økonomisk, sosial og klimamessig bærekraft. Økonomisk bærekraft, med aktører som evner å bære sine kostnader, sosial bærekraft som sikrer en sunn og rettferdig konkurranse, motvirker sosial dumping og bidrar til høyest mulig samfunnsøkonomisk nytte og målrettede tiltak for å sikre fornuftig klimaadferd med hensikt om å oppnå nødvendig klimamessig bærekraft. Spesielt viktig er at strategien bidrar til å stanse utviklingen av sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i luftfartssektoren. Dette mener vi utgjør en økt sikkerhetsrisiko, men også at kreative og økonomisk motiverte forretningsmodeller gir tap av et betydelig antall norske arbeidsplasser. LO mener videre at strategien må legge til rette for en luftfart som er preget av sunn og rettferdig konkurranse på like vilkår, tuftet på den norske modellen. Aktørene må ha forutsigbare og rettferdige konkurransevilkår.

Herunder omfattes:

- Faste stillinger med direkte ansettelser i det selskapet som er knyttet til driften av flyoperasjonene, og krav til at flyselskaper som flyr i Norge aksepterer fagorganisering.

### Landsorganisasjonen i Norge

Torggata 12, N-0181 Oslo E-post: lo@lo.no www.lo.no Telefon: +47 23 06 10 00 Organisasjonsnummer: 971 074 337  
Kontonr.: 9001 07 00182 Faktura på e-post: 971074337@autoinvoice.no Elektronisk faktura (EHF): 9908:971074337



- Tydelige hjemmebaseregler som klart definerer arbeidsgiveransvaret.
- Hindre bruk av bekvemmelighetsflagg.
- Reversere forskriftsendring som gjør det mulig å bytte ut norske og europeiske ansatte på norskregistrerte fly i interkontinental trafikk.
- Et effektivt og proaktivt tilsyn for å kunne avdekke ulovlige ansettelsesmodeller.
- Påse at «pay to fly» ikke benyttes nasjonalt eller på ruter til/fra Norge.

LO mener norsk luftfart har vært preget av en sterk sikkerhetskultur hvor den norske modellen har vært, og er en bærebjelke i sikkerhetssamarbeidet. Flysikkerhetsarbeidet må derfor bli prioritert og videreutviklet gjennom å sørge for at Luftfartstilsynet har tilstrekkelig og kompetente ressurser til å kunne ivareta et høyt sikkerhetsnivå. Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet må gjennomføre tilsyn med alle selskaper som opererer i Norge, være mer proaktive og gjennomføre flere uanmeldte tilsyn for å kunne avdekke om det forekommer brudd på regelverket. Grenseoppgangen mellom tilsynene må i denne forbindelse tydeliggjøres.

LO mener også at Avinor-modellen må videreføres for drift og videreutvikling av lufthavnene i hele landet og Avinor må stoppe med konkurranseutsetting av drift- og beredskapstjenester. Det må i denne forbindelse sikres nasjonal kontroll på alle samfunnskritiske områder. LO mener videre at virksomhetsoverdragelse må legges til grunn ved skifte av underleverandører innen luftfartens bakketjenester. Dette etter samme mal som for andre deler av transportsektoren.

Koronapandemien har brakt global luftfart ut i den største krisen i luftfartens historie. For å hindre total kollaps har derfor ulike lands myndigheter tilført sine nasjonale flyselskaper betydelige økonomiske redningspakker. Samtidig mener LO at norske myndigheter har vært for passive, og manglet en overordnet strategi tilpasset omfanget av krisen for denne svært viktige næringen for Norge. Til tross for at de norske flyselskapene har flere titalls milliarder i tap som en direkte følge av myndighetenes reiserestriksjoner valgte regjeringen ganske oppsiktsvekkende å holde flyselskapene utenfor en tilpasset kontantkompensasjonsordning for norsk luftfart som Stortinget vedtok at regjeringen skulle komme med forslag om. Når regjeringen tilslutt valgte å innlemme luftfarten i den generelle kompensasjonsordningen i forbindelse av behandlingen av revidert nasjonalbudsjett svarte dette på ingen måte ut flyselskapenes reelle behov for økonomisk bistand. Dette har økt faren for konkurs hos de norske flyselskapene, og bortfall av tusenvis av norske arbeidsplasser og en transportinfrastruktur som binder landet sammen. Luftfarten må ut av koronakrisen gis mulighet til å kunne bli både økonomisk, sosialt og miljømessig bærekraftig. Det krever en aktiv politikk, noe en nasjonal luftfartsstrategi må bidra til. LO har tidligere pekt på en statlig gjeninntreden i SAS som en måte å sikre nasjonal kontroll i viktige infrastrukturselskaper.

LO etterlyser videre en oppregulering og et lovverk som sikrer en nasjonalt forankret luftfart som både beholder nåværende og skaper nye norske arbeidsplasser. Men også bidrar til skatteinntekter, sikrer sosiale rettigheter, skaper forutsetningene for at norske flyselskaper kan drifte lønnsomt i eget hjemmemarked og et fungerende flysikkerhetsarbeid med Luftfartstilsynet som kompetent myndighet. EU har tydelig kommunisert at disse tiltakene ikke vil komme sentralt fra unionen.

Med mindre en annen form for harmonisering kommer på plass i EU, står norsk-etablerte flyselskaper i fare for å bli utkonkurrert på ruter fra Norge til utlandet, da de i ytterste konsekvens møter konkurranse som opererer med betydelig lavere lønns- og arbeidsvilkår sammenlignet med norsk standard. Det må sees på mulige langsiktige løsninger for å sikre konkurranse på like vilkår. Det er tydelige tegn på at norske selskaper i økende grad tar i bruk selskapsmodeller med bemanningsbyråer



og selvstendig næringsdrivende ansatte, og bruk av utenlandske datterselskaper med utenlandske ansatte. Et resultat kan bli at skandinaviske ansatte gjøres overflødige, og i verste fall mister sine jobber.

Det er betydelig bekymring knyttet til utviklingen i lønns- og arbeidsvilkår for norske ansatte. På grunn av høy tilgang på arbeidskraft, utnytter selskaper dette til å presse vilkår så lavt at eks vis kabinansatte nå kvalifiserer for lavlønnsstillegg. LO er også kjent med direkte brudd på norsk arbeidsmiljølov og norsk regelverk som innebærer bruk av kabinansatte med utenlandske arbeidsvilkår på ruter som vanligvis betjenes av norske ansatte. De kabinansatte brukes som et eksperiment i å se hvor langt loven kan tøyes. Denne utviklingen må stoppes dersom man ikke ønsker å miste en hel yrkesgruppe til utlandet.

Det er viktig at Samferdselsdepartementet viderefører de føringer som ble lagt fra fylkeskommunene da de hadde ansvaret for FOT-rutene (forpliktelse til offentlig tjenesteytelse). Med sammenfallende interesser om en sosialt, økonomisk og miljømessig bærekraftig luftfart som leverer høy kvalitet og regularitet som gir lokal næringsutvikling og verdiskaping, er det mye å hente fra de fylkeskommunale politikernes vurderinger når Samferdselsdepartementet over tid skal videreutvikle anbudsrouteordningen. For å bevare kompetanse og den høye grad av flysikkerhet i denne delen av luftfarten er det viktig å ikke utvanne forbudet om innleie (wet lease) i FOT-kontraktene. I denne sammenheng er det vesentlig å ikke godta en kreativ rigging/anbudssamarbeid som i praksis er en omgåelse av dagens innleieforbud. Dersom det skal være både praktisk gjennomførbart/interessant for anbudsvinnere å investere i ny og mer miljøvennlig teknologi, må man skape forutsigbarhet og forutsetninger som gjør dette mulig. I denne sammenheng er det svært viktig å vurdere om dagens lengde på tildelte kontrakter tilknyttet de såkalte FOT-rutene muliggjør nettopp dette.

Pilotstudenter utnyttes økonomisk, og flyselskapene lider som følge av mangel på utdannede piloter med riktige kvalifikasjoner og evner. LO ber om at strategien omfatter tiltak for å heve kvaliteten på seleksjon, utdanning og opplæring av piloter, som tilfredsstillende de krav flyselskapene setter for ansettelse, og som ivaretar studentene bedre enn dagens løsning. Tilsynsarbeidet med flyskoler i Norge, med hensyn til kvalitet på utdanningen og beskyttelse av studentenes rettigheter, må videre intensiveres. Der flyskoler har utenlandsk ATO (Approved Training Organization) må Norge stille krav om at ansvarlig tilsyn intensiverer sin tilsynsaktivitet av skolen, og Norge må følge opp at kvaliteten er tilfredsstillende etter norsk standard. Det bør også vurderes å innføre statlig finansiert flyinstruktørutdanning, slik som i Sverige, i den hensikt å heve kvaliteten på instruktører, og derav heve kvaliteten på pilotutdanningen.

Med vennlig hilsen  
LO Norge

Are Tomasgard  
(sign.)

Kenneth Sandmo  
(sign.)

Saksbehandler: Erik Hamremoen

*Dette brevet er godkjent elektronisk i Landsorganisasjonen i Norge og har derfor ingen signatur.*