

---

**Fra**

Norsk Flygerforbund  
Drammensveien 43  
0271 Oslo

**Til**

ARBEIDS OG SOSIALDEPARTEMENTET

Dato: 12.09.2019

## **HØRING HÅNDHEVING AV REGLENE I ARBEIDSMILJØLOVEN OM INNLEIE OG LIKEBEHANDLING MV.**

### **BAKGRUNN: KOMPLISERENDE FORHOLD INNEN SIVIL LUFTFART I NORGE OG EUROPA**

---

Besetningsmedlemmer i sivil luftfart er i dag underlagt AML i Norge, med unntak av kapittel 10 om arbeidstid, dog gjelder §10-2. Arbeidstid reguleres gjennom «Forskrift om arbeidstid med mer for besetningsmedlemmer i sivile luftfartøyer» også kalt BSL 2-4 (SD BSL D 2-4, 2018) der Luftfartstilsynet (LT) har tilsynsansvar. Her skilles det mellom besetningsmedlemmer som er underlagt norske regler og de som er underlagt felles-europeiske regler kalt Flight Time Limitations (FTL), FTL reglene kommer utover bestemmelsene i BSL D 2-4. Videre har LT tilsynsansvar for HMS. Dette er regulert gjennom «Forskrift om arbeidervern og arbeidsmiljø m.v. for sivil luftfart» (SD, Forskrift HMS Sivil Luftfart, 2018). Den siste er eksplisitt på at Arbeidsmiljøloven gjelder også besetningsmedlemmer:

*«§ 1. Med de unntak og særregler som følger av denne forskriften, får arbeidsmiljøloven anvendelse for sivil luftfart og annen statsluftfart med offentligrettslig formål som omfattes av luftfartsloven og som drives av virksomhet i Norge.»*

(SD, Forskrift HMS Sivil Luftfart, 2018)

Unntakene i HMS forskriften går i hovedsak ut på å begrense verneombudets rett og plikt til å stanse farlig arbeid, samt unntaket om arbeidstid nevnt over:

*«§ 4. Arbeidsmiljøloven § 6-3 om verneombudets rett til å stanse farlig arbeid gjelder ikke for luftfart.»*

*«§ 5. Arbeidsmiljøloven § 2-3 annet ledd bokstav c om arbeidstakers plikt til å avbryte farlig arbeid, gjelder ikke for luftfart.»*

(SD, Forskrift HMS Sivil Luftfart, 2018)

**Det betyr at AML utover unntakene gjelder fullt ut også for sivil luftfart i Norge.** Dog er det forhold som kompliserer dette da man har full rett til å bedrive innleie av operatører i henhold til EU regulativ 1008/2008 artikkel 13 om innleie gjennom «wet-lease» ordninger (EU reg 1008/2008, 2008). «Wet-lease» er innleie av produksjonsmidler med operatører, det vil si fly med besetningsmedlemmer. I utgangspunktet var dette tenkt for å ivareta eksepsjonelle behov, sesongvariasjoner og operative (tekniske problemer etc.) av midlertidig og tidsbegrenset karakter, i dag er det en forretningsmodell. Det finnes i dag foretak i Europa som baser all sin produksjon på utleie gjennom «wet-lease» ordninger. Vi har også foretak som baserer en stor del (cirka 15 % på årsbasis) av sin ordinære trafikk på innleie i Norge. NF påpeker også at LT ikke nødvendigvis har

tilsynsansvar med hverken foretaket som leier inn eller som leier ut. Driftstillatelsen (AOC<sup>1</sup>) ligger for eksempel i Sverige og Transportstyrelsen har dermed det formelle tilsynsansvar av innleier, mens det innleide selskapet har sin driftstillatelse på for eksempel Irland og dermed underlagt Irske luftfartsmyndigheter. Produksjonen foregår dog i Norge. De nevnte utleieselskapene benytter seg i stor del av bemanningsbyråer og /eller selvstendig næringsdrivende, og ikke direkte ansatte besetningsmedlemmer i sin produksjon. Undersøkelser i regi av EU-kommisjonen og universiteter viser at dette i over 90% av tilfellene er «bogus self-employed workers» (Ghent University, 2016) (LSE, 2017) (EU, 2019).

EU-kommisjonens rapport, Ricardo (se vedlegg s 11 -13), er klar på at innleie gjennom «wet-lease» i utgangspunktet er å betrakte som «posted worker» og at besetningsmedlemmene dermed skal behandles i henhold til «posted worker» direktivet.

EU-Kommisjonen påpeker selv følgende i sin rapport:

*“A more effective application and enforcement of the Posting of Workers Directive by the relevant national authorities to situations that fall within the scope of the Directive will help to improve the working conditions of aircrews and the legal certainty as well as to ensure a level playing field within the European Economic Area.”*

...

*“The Commission will continue to work with the Member States through the Expert Committee on Posting of Workers to improve the application of the Posting of Workers Directive and the Enforcement Directive, and in particular to assist in the transposition and application of the revised Directive, with a view notably to improve equal treatment and prevent cross border fraud.”*

(EU, 2019)

## **OPPFØLGING AV NORSK OG EUROPEISK REGELVERK FOR Å SIKRE NORSK KONKURRANSEKRAFT OG KOMPETANSE.**

I høringsnotatet nevnes det utfordringer med å «sikre etterlevelse av arbeidsmiljølovens bestemmelser på området» (anm. innleie). I undersøkelsen fra Ricardo, se vedlegg, fremkommer det også relativt tydelige mørketall hva gjelder oversikt over arbeidsforhold og hvorvidt dette følger regelverket eller ei, blant annet i forhold til selvstendig næringsdrivende (Ricardo, s.113) (Selvstendig næringsdrivende betyr «self-employed»/«bogus self-employed»). Det påpekes også i EU-kommisjonens rapport at regelverket kan være uoversiktlig og at det vektlegges økt fokus på etterlevelse av gjeldende regelverk vedrørende ryddige arbeidsforhold i luftfarten (kap. 4.2, s. 7-8). Dette nevnes også i Ricardo (s. 120).

I lys av at det er en stor andel statlige tilsyn/tilsvarende som svarer noe usikkert rundt flere temaer rundt arbeidsforhold i Europa innenfor luftfartsbransjen (se feks Ricardo s.134), samt at høringsnotatet også påpeker utfordringer med håndheving av regelverket vedrørende innleie av arbeidskraft generelt, vurderer NF det dithen at konkrete tiltak bør komme på plass. Hensikten må være å forebygge, og eventuelt ta tak i de forhold som ikke følger regelverket.

---

<sup>1</sup> Air Operator Certificate

---

## NORSK FLYGERFORBUND PÅPEKER LUFTFARTENS SÆRREGLER OG VIKTIGHETEN AV AT OGSÅ DISSE ARBEIDSTAKERNE BLIR OMFATTET AV LOVVERKET GJENNOM REELL TILSYNSMULIGHET.

---

### 1.1 NF OM INTENSJONEN I HØRINGEN

Norsk Flygerforbund stiller seg bak intensjonen i høringsnotatet om å styrke håndheving av reglene i AML om innleie og likebehandling. -Men det er en selvfølge at alle arbeidstakerkategorier må behandles likt, og at det derfor er nødvendig at særtilsyn, som Luftfartstilsynet, gis like muligheter til å håndheve regelverket.

### 1.2 NF OM SÆRREGELVERK INNEN CIVIL LUFTFART

NF påpeker:

1. Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) mener dette er et svært uoversiktlig område innenfor luftfarten og at muligheten for tilsyn er begrenset med gjeldende regelverk rundt innleiemulighetene (SHT, 2018, s. 3). NF mener SHT sitt syn også gjelder muligheten for å bedrive effektivt tilsyn med besetningsmedlemmer i sivil luftfart, og at dette setter arbeidstakere i Norge i en juridisk usikkerhet samtidig som domsavgjørelser i Norge påpeker at ansvaret er særlig stort innen luftfarten. Det vil si at besetningsmedlemmer i norsk luftfartsproduksjon har et særlig stort ansvar, men vet ofte ikke hvilket regelverk som gjelder.
2. Luftfartstilsynet ble oversendt, i juni 2019, informasjon om pliktene og føringene «posted worker directive» legger, noe som også ASD bør klargjøre overfor særtilsynene. Norsk Flygerforbund mener et enkelt kontrolltiltak vil være å etterleve kravet om A1-sertifikat i henhold til EU Regulativ 987/2009. A1-sertifikatet er noe som enkelt kan kontrolleres av LTs inspektører under inspeksjoner.
3. Påse at tilsynet har kartlagt de innleieavtaler som eksisterer blant operatører på norsk jord og har oversikt over de ansettelsesformer som benyttes, også for operatører som har AOC utenfor Norge. Det vil si vurdere om det finnes andre typer innleie eller operasjoner på norsk jord som direkte utkonkurrerer norske arbeidsplasser som følge av arbeidskraft med lavere vilkår enn normalt for en norsk arbeider.
4. Gjennomføre økt tilsyn en periode i den hensikt å ta stikkprøver og sikre etterlevelse av regelverk, jf. punkt 2.
5. ASD må gi særtilsyn, som LT, samme rettigheter som Arbeidstilsynet til å håndheve regelverket. Videre må ASD klargjøre grensdragninger mellom innleie i betydningen «wet-lease», produksjonsenheter og underentreprise i eventuelle endringer av regelverket.
6. At all innleie (wet-lease) fra EU/EØS eller tredjeland automatisk må bety at besetningsmedlemmer kommer inn under forskriften om utsendte arbeidstakere og at tilsynsmyndighetene må gis reell tilsynsmulighet ovenfor operatører og besetningsmedlemmer.

Saksbehandlere,



Ole Knutsen

2. nestleder

Norsk Flygerforbund



Endre Antonsen

Industriell komite.

---

## REFERANSER

- EU. (2019, 04). *Eur-Lex, Sosial standard*. Hentet fra REPORT FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Aviation Strategy for Europe: Maintaining and promoting high social standards: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52019DC0120&from=en>
- EU reg 1008/2008. (2008, 09 24). *EU-Lex*. Hentet fra Common rules for the operation of air services in the Community (Recast): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=EN>
- Ghent University. (2016, 04 20). *Eurocockpit*. Hentet fra Atypical Employment in Aviation: [https://www.eurocockpit.be/sites/default/files/report\\_atypical\\_employment\\_in\\_aviation\\_15\\_0212\\_f.pdf](https://www.eurocockpit.be/sites/default/files/report_atypical_employment_in_aviation_15_0212_f.pdf)
- LSE. (2017, 04 20). *Future sky safety*. Hentet fra London School of Economics: [https://www.futuresky-safety.eu/wp-content/uploads/2016/12/FSS\\_P5\\_LSE\\_D5.4\\_v2.0.pdf](https://www.futuresky-safety.eu/wp-content/uploads/2016/12/FSS_P5_LSE_D5.4_v2.0.pdf)
- SD BSL D 2-4. (2018, 09 15). *Lovdata*. Hentet fra Forskrift om arbeidstid med mer for besetningsmedlemmer i sivile luftfartøyer: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-12-30-1817>
- SD, Forskrift HMS Sivil Luftfart. (2018, 10 08). *Forskrift om arbeidervern og arbeidsmiljø m.v. for sivil luftfart*. Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1986-02-21-540>
- SHT. (2018, 04 10). *Statens Havarikommisjon for Transport*. Hentet fra Avsluttet forundersøkelse av luftfartshendelse på Kristiansand lufthavn Kjevik 4. november 2016 med flyselskapet Go2Sky, Boeing 737 LN-NII: <https://www.aibn.no/Om-oss/Nyhetsarkiv/Avsluttet-forundersokelse-av-luftfartshendelse-pa-Kristiansand-lufthavn-Kjevik-4.-november-2016-med-flyselskapet-Go2Sky-Boeing-737-LN-NII>

---

## VEDLEGG:

**Vedlegg 1: Ricardo rapporten**

**Vedlegg 2: EU Kommisjonen rapport Ricardo-undersøkelsen**