



Representantforslag 77 S

(2014–2015)

fra stortingsrepresentantene Janne Sjelmo Nordås, Marit Arnstad, Jenny Klinge og Geir Pollestad

Dokument 8:77 S (2014–2015)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Janne Sjelmo Nordås, Marit Arnstad, Jenny Klinge og Geir Pollestad om en egen stortingsmel- ding om norsk luftfart

Til Stortinget

Bakgrunn

Luftfarten er en sentral del av transportsystemet i Norge, viktig for både bosetting og næringsstruktur. Luftfart i Norge stiller spesielle krav til operativ kompetanse og ferdigheter, som følge av blant annet topografi og værforhold. Luftfarten er samtidig det eneste transportmiddelet som gjennom bruk er selvfinansiert.

Avreguleringen av luftfart i Europa har siden 1990-tallet medført utstrakt konkurranse og effektivisering som har gitt et betydelig og ønsket fall i priserne på flyreiser. Avregulering har dermed gjort flyreiser langt mer tilgjengelig for alle. Dette skyldes blant annet at avreguleringen har gjort det mulig for en hvilket som helst aktør å opprette ruter til en hvilken som helst flyplass i Europa. Dette har åpnet for større produktinnovativitet og etablering av flere «point to point»-operatører som rendyrker «low cost/no frills»-konseptet (LCC) som et alternativ til de tradisjonelle nettverksselskapene. Avreguleringen har også medført en tydeligere og tilsynelatende større variasjon i de produktene som tilbys.

Gjennom konkurranse og effektivisering tilbyr nå både nettverksselskaper og LCC omtrent tilsvarende priser for sammenliknbare produkter. Det er derfor vesentlig å merke seg at billigere reiser ikke skyldes aktørenes velvilje, men faktisk er resultatet av avregulering og konkurranse. En konkurranse som fram

til et visst punkt er formålstjenlig og hensiktsmessig både for konsumenter og samfunn. Samtidig er det åpenbart at konkurransen i luftfarten nå har kommet til et punkt hvor kostnader gjenstår som det eneste innovative element. Like regler er ikke lenger tilstrekkelig, og oppfinnsomheten og innovativiteten rettes nå mer og mer inn mot omgåelse av enhver begrensning av eierens interesser (lover, regler, samfunnspunkt, arbeidsgiveransvar, tilsyn osv.) Ytterligere kostnadskutt nå vil derfor kun tjene eierinteresser på bekostning av ansatte i luftfart, samt samfunnets interesser.

Flyselskapene etablerer med andre ord et nettverk av flyruter i det landet der kjøpekraften og etterspørselen etter flyreiser er høy. Flyselskapene bestemmer også fritt i hvilket land mannskapsbasene skal ligge. Flyselskapene bestemmer også i hvilket land flyene skal registreres.

Summen av dette medfører en usunn og uholdbar konkurranse overfor de tradisjonelle nettverksselskapene. Mannskapsbaser blir lagt til det landet det er rimeligst, hvor sosiale lover og regler er svakest. Tilsyn og flyregistrering blir utført i det landet flyselskapet finner mest hensiktsmessig og der gebyrregulativet er lavest. Derimot skjer selve ruteproduksjonen – flytilbudet, markedet, altså sentrum for selve luftfartsaktiviteten – i det landet hvor kjøpekraften er høyest.

Norske myndigheter må derfor arbeide for å motvirke en utvikling der de tradisjonelle nettverksselskapene innfører samme praksis, ved at også deres flygende personell i fremtiden ikke lenger tilbys faste ansettelsjer. Det kan få den konsekvens at hele denne sikkerhetskritiske yrkesgruppen presses, til nærmest å leve på siden av samfunnet, uten tilgang til de sosiale rettigheter og plikter som man tar for gitt i Norge/Europa. For å understreke hva slike kontrakter

faktisk innebærer er det viktig å nevne at disse medfører at piloten kun får lønn når han/hun er på jobb, samtidig som piloten under trussel om kontraktsterminering påføres et juridisk ansvar for oppfyllelse av egen arbeidskontrakt, på en måte som gjør at piloten i ytterste konsekvens selv blir økonomisk ansvarlig for sin erstatter ved for eksempel sykdom eller gravitet. Som om ikke dette er nok, finnes det i Europa også i dag eksempler på at piloter faktisk betaler for å arbeide, gjennom å kompensere selskapet for flytimmer, utsjekk på flytype eller grunnleggende utdannelse som kadett.

Arbeidsgiveransvaret blir da redusert, og den enkeltes rett eller mulighet til å organisere seg blir fraværende. Da sykdom medfører økonomisk tap eller fullstendig bortfall av inntekt og derav muligheten til å forsørge seg selv og sin familie, er det dessuten stor risiko for at dette medfører at piloter med slike kontrakter vil befinner seg bak spakene med ansvar for hundrevis av flypassasjerer, når de burde ha holdt seg hjemme. Da slike ansettelsesmodeller selvsagt også er en fare for den ukompromitterte utøvelsen av beste profesjonelle skjønn i operative vurderinger, blir slike kontrakter en betydelig fare for flysikkerheten.

Regelverk og tilsyn omgås i dag gjennom oppsplittede selskapsstrukturer og kreative ansettelsesmodeller. Manglende europeisk samordning har igjen etterlatt smutthull som muliggjør sosial dum-

ping og kynisk utnyttelse av flygende personell innen luftfartsnæringen.

Stoppes ikke dagens utvikling i luftfarten, er det stor sannsynlighet for at man mister kontrollen med denne samfunnskritiske infrastrukturen. Liberaliseringen av arbeids- og hvilebestemmelser utgjør sammen med oppsplittede selskapsstrukturer og kreative ansettelsesmodeller dessuten en betydelig sikkerhetsrisiko. For å stoppe denne negative utviklingen er det viktig at norske og europeiske politikere tar grep nå.

En stor del av regelverksutformingen innen luftfart skjer på europeisk og internasjonalt nivå. Det er viktig at Norge har en aktiv rolle i dette arbeidet. En stortingsmelding vil avklare hvilket syn på luftfartsnæringen som skal legges til grunn for norske innspill i disse prosessene.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes derfor følgende
forslag:

Stortinget ber regjeringen i løpet av høsten 2015 fremme en egen stortingsmelding om norsk luftfart.

19. mars 2015