

Vår referanse:
-/AS

Deres referanse:

Dato:
24.03.2023

parat

Til:
Transport- og kommunikasjonskomiteen
Stortinget

P.b 9029 Grønland
0133 Oslo

Tlf 21 01 36 00

post@parat.com
parat.com

NO 971 480 270

ad: Nasjonal luftfartsstrategi – utdypende merknader

Vi viser innledningsvis til høringen om ny nasjonal luftfartsstrategi som ble avholdt tidligere denne måneden, samt brev med våre innledende merknader til luftfartsmeldingen av 09.03.2023.

Vi vil igjen advare mot forretningsmodeller som på sikt kan bidra til å undergrave norsk luftfart, norske lønns- og arbeidsvilkår som skaper arbeidsplasser, skaper skatteinntekter, ivaretar distriktene, sikrer konkurranse på like vilkår og holder det norske næringslivet i gang på en sunn og god 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 norske lufthavner – her har norsk luftfart bygget kompetanse og erfaring gjennom årtier. Denne kompetansen er det viktig å ivareta. Det er verdt å minne om at norsk luftfart ikke bare er en kritisk infrastruktur i fredstid, men også om eller når krisen treffer landet. Da er det behov for en luftfartsindustri med kompetanse, og som kan underlegges nasjonal kontroll og styring – om behovet skulle oppstå.

I det videre vil vi peke på noen konkrete punkter vi anmoder komiteen om å gripe fatt i.

Sosialt bærekraftig luftfart, og Decree 2006

Som vi tok opp i våre innledende tilbakemeldinger, synes regjeringens gjennomgang av det franske Decree 2006 å være mangelfull. Fagforeningenes formål med henvisningen til den franske loven, er ikke begrenset til dens eventuelle betydning for lovvalget knyttet til den enkelte arbeidstaker.

Den franske loven er først og fremst rettet mot selve virksomheten og dens tilknytning til landet. Det er denne tilknytningen og betydningen av den for anvendelse av norske regler og avgifter rettet mot virksomheten som sådan, som er det sentrale. (ref: Stortingets utredningsseksjon 2020396)

Gjennom dette kan Norge bidra til å jevne ut den ubalansen i konkurransen som eksisterer mellom virksomheter med ulik nasjonalitet som driver luftfart i Norge og henter en vesentlig del av sine inntekter fra norske markedet. Uten en slik utjevning øker også risikoen for at norsk luftfart utkonkurreres og i verste fall forsvinner. Dette har selvfølgelig konsekvenser for norske arbeidsplasser, men også andre sentrale sider ved det norske samfunn som for eksempel nasjonal sikkerhet og beredskap.

For den delen av utenlandske foretaks virksomhet som er tilknyttet Norge, er det viktig at selskapet pålegges de samme plikter som norske når det for eksempel gjelder:

- Avgifter
- Krav til hvordan virksomheten utøves
- Krav til grunnleggende sosial sikring for arbeidstakere, jf. må for eksempel tjene tilstrekkelig til å kunne klare seg i Norge når arbeidstakeren oppholder seg i Norge

Dess nærmere virksomheten knyttes til Norge, jo større blir også muligheten for å anvende norsk arbeidsrett på de arbeidsforholdene den bringer med seg.

Parat vil derfor anmode komiteen om å følge opp departementets arbeid med det franske Decree 2006. Dette er etter vår oppfatning helt sentralt for at vi skal kunne bevare en norsk og skandinavisk luftfartsindustri også i fremtiden.

Forslag til merknad; Komiteens medlemmer anmoder regjeringen om å gjøre en grundigere vurdering av hvordan intensjonene i det franske Decree 2006 kan komme til anvendelse også i Norge. Vurderingen bør avklare om de franske reglene har styrket muligheten for likere konkurransevilkår hos luftfartsselskapene, samt om en lignende løsning kan bidra til at alle som driver sin virksomhet på det norske markedet kan pålegges å følge norske regler for denne virksomheten. Lovvalgsregler for arbeidsforholdene tilknyttet virksomheten er ikke hovedformålet med en grundigere vurdering av Decree 2006.

Luftfartstilsynet

Vi har merket oss gode ambisjoner fra regjeringen under punkt 8.10 om en styrking av Luftfartstilsynet. Vi vil samtidig gjøre komiteen oppmerksom på at skal dette være en reell styrking av tilsynet, noe det helt åpenbart er behov for – må det også følge friske midler med disse nye satsingene og ansvarsområdene.

Uten friske midler vil ikke tilsynet ha kapasitet til å følge opp intensjonene fra Stortingsmeldingen.

Forslag til merknad; Komiteens medlemmer gir sin støtte til regjeringens økte ambisjoner for Luftfartstilsynet, og anmoder regjeringen om å allerede i revidert budsjett 2023 tilføre tilsynet budsjettmidler som sikrer at regjeringens ambisjoner følges opp.

Droner

Droner er et nytt område i kraftig vekst, noe som tilsier et ekstra fokus fra myndighetene. Det er en stor utfordring for den tradisjonelle, bemannede luftfarten at det per i dag ikke finnes noe system som gjør det mulig for piloter i fly og helikopter å detektere droner. En kollisjon mellom en drone og et bemannet luftfartøy kan få svært alvorlige konsekvenser. Med det kraftig økende antallet droner er det bare et spørsmål om tid før det skjer en alvorlig ulykke. Dette må det ryddes opp i, og vi anbefaler at det snarest avsettes ressurser til å få på plass et slikt system.

Forslag til merknad; Komiteens medlemmer anmoder regjeringen om å gå i dialog med bransjen for å få etablert et felles system for deteksjon og varsling av droneaktivitet.

Brann og redning

Vi har med bekymring merket oss at røykdykkertjenesten er fjernet fra brann og havaritjenesten. Dette er etter vår oppfatning svært uheldig, og kan vanskelig sees å være i samsvar med EASAs regelverk.

Forslag til merknad; Komiteens medlemmer anmoder regjeringen om å foreta en gjennomgang av den samlede brann, redning og havaritjenesten ved norske lufthavner, herunder også røykdykkertjenesten.

Med hilsen

Anneli Nyberg
Nestleder
Parat

Arve Sigmundstad
Fagsjef,
Samfunns- og myndighetskontakt
Parat