



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

*Statsråden*

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/2493-

29. desember 2023

**Vurdering av Dokument 8:51 S (2023-2024) fra representantene Freddy André Øvstegård, Mona Fagerås og Kristi Bergstø om bedring av arbeidsvilkår i luftfarten**

Ved brev av 4. desember 2023 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomite er Samferdselsdepartementet bedt om å vurdere Representantforslag 51 S (2023-2024) om bedring av arbeidsvilkår i luftfarten.

**1. Kommentarer til bakgrunnen for forslaget**

Forslagsstillerne viser til et «felleseuropeisk regelverk som i stor grad regulerer luftfarten i dag, har gått fra å være et regelverk for sosiale rettigheter til utelukkende å være et minste sikkerhetsregelverk». Det oppgis ikke hvilket regelverk det siktes til, men departementet antar at referansen gjelder reglene om maksimal flygetid (Flight Time Limitation – FTL) i kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012. Se Subpart FTL i denne<sup>1</sup>.

Denne forordningen er gitt i medhold av den overordnede «EASA-forordningen» - forordningen (EF) nr. 216/2008, og har *flysikkerhet* som formål. Regelverket er totalharmoniserende, og innebærer at medlemsstatene som klar hovedregel ikke kan ha strengere sikkerhetsbegrunnede arbeidstidsregler enn det FTL-reglene tillater.

Det viktige i denne sammenhengen er at FTL-reglene ikke står i veien for at medlemsstatene fastsetter arbeidstidsregler som er *sosialt motivert*, og som er mer fordelaktige for flygende personell. Vi er ikke kjent med at andre land i det indre markedet har fastsatt et omfattende sett av slike sosialt motiverte regler.

---

<sup>1</sup> Konsolidert versjon av hele forordningen finnes ikke på norsk. Engelsk versjon: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:02012R0965-20231002&qid=1701856881219>

Regelverket er heller ikke i veien for at det inngås tariffavtaler som gir flygende personell sterkere rettigheter enn det som følger av lovgivningen.

Beskrivelsen i representantforslaget er formet på en måte som kan skape inntrykk av at man i Frankrike har et regelverk som sikrer flygende personell et arbeidstidsvern som er sterkere enn det som følger av FTL-reglene, og som er mer lik reglene i den norske arbeidsmiljøloven kapittel 10. I Meld. St. 10 (2022-2023) punkt 8.6.4 og 8.9.7 er betydningen av de franske reglene vurdert. Vi kan ikke se at det er lagt frem dokumentasjon for at det er gitt lovforankrede franske arbeidstidsregler som tilsvarer arbeidsmiljøloven kapittel 10. Den franske rettspraksisen det vises til i forslaget handler ikke spesielt om arbeidstidsrettigheter for flygende personell.

I praksis kan ingen medlemsland i det indre markedet for lufttransport pålegge flyselskap som er hjemmehørende i eget land lovbestemte arbeidstidsrettigheter som innebærer vesentlig høyere kostnader enn flyselskap hjemmehørende i andre medlemsland. Streikene i norsk luftfart de siste årene, og de økonomiske krisene noen av flyselskapene har opplevd, tilsier at rent nasjonale kostnadsdrivende arbeidstidsrettigheter over nivået i FTL-reglene vil være krevende dersom norske flyselskap skal sikres sunn økonomi.

Balansen mellom arbeidstagenes arbeidstidsrettigheter og flyselskapenes kostnader bør trolig bestemmes i tarifforhandlinger som tar utgangspunkt i kunnskap om det enkelte flyselskaps driftsmodell og økonomiske tåleevne.

Hvert land kan som klar hovedregel bare anvende egne regler på virksomhet som har tilknytning til eget territorium. De fleste flyselskap av en viss størrelse driver virksomhet både internt i sitt hjemland og virksomhet rettet utad. Ett og samme luftfartøy og personell brukes ofte på innenlands ruter og på ruter til og fra utlandet på en og samme dag. Det er i praksis svært vanskelig eller umulig for et selskap å anvende flere regelsett på en og samme person samme dag. Selv om norske politikere prinsipielt sett skulle ønske å gi sosialt begrunnede tilleggsrettigheter, er dette en praktisk realitet som man vanskelig kan regulere seg bort fra.

Samlet sett innebærer dette at det rettslige handlingsrommet til å regulere virksomhet med klar tilknytning til Norge neppe er avgjørende. Det er uansett økonomiske og praktisk-operative realiteter som bestemmer hvordan hensynene bør balanseres innenfor dette handlingsrommet.

## **2. Forskrift om arbeidstid med mer for besetningsmedlemmer i sivile luftfartøyer (BSL D 2-4)**

Luffartstilsynet har allerede gitt en forskrift om arbeidstid for besetningsmedlemmer<sup>2</sup> (BSL D 2-4) som på noen punkter supplerer arbeidstidsreglene i FTL med en sosial begrunnelse. Forskriften retter seg bare mot flyselskap med norsk tillatelse og begrenser seg til å gi

---

<sup>2</sup> <https://lovdata.no/pro/#document/SF/forskrift/2004-12-30-1817?searchResultContext=1265&rowNumber=1&totalHits=44>

tilleggsregler om pauser og arbeidstidsplaner for så vidt gjelder flygende personell i kommersiell luftfart.

Forskriften er et uttrykk for at det handlingsrommet forslaget viser til allerede er benyttet, men at det også har vært foretatt en konkret avveining av de hensynene som er nevnt ovenfor.

### **3. Særlig om SAS-tilsynet**

Den norske stat er ikke lenger eier i SAS. Samtidig er det ikke riktig, slik forslaget gjør, å si at Luftfartstilsynet kun har tilsynsmyndighet overfor norskeide selskap. Norge, Sverige og Danmark har fremdeles en regjeringsavtale som innebærer at det skal føres felles-skandinavisk tilsyn med SAS. Innenfor denne rammen er det avtalt en arbeidsfordeling (tredeling) som innebærer at den svenske tilsynsmyndigheten fører tilsyn med den samlede operative virksomheten til SAS, uansett hvor denne skjer – herunder i Norge. Tilsyn med arbeidstid er operativt tilsyn. Det viktige er at den svenske myndigheten driver operativt tilsyn *på vegne av alle tre land*, på samme måte som Luftfartstilsynet fører tilsyn med andre deler av SAS sin virksomhet. I tillegg er det kontinuerlig samarbeid og utveksling av informasjon innenfor alle delene av SAS-tilsynet. Når Luftfartstilsynet får beskjed om brudd på FTL-reglene skal det gi beskjed til den svenske tilsynsmyndigheten om dette.

Fordi den arbeidstidsforskriften som er nevnt ovenfor (BSL D 2-4) er særnorsk, er det Luftfartstilsynet som har ansvar for å påse at denne etterleves – også overfor SAS.

### **4. Kommentarer til selve forslaget**

#### ***Forslagets pkt. 1***

Allerede i dag må flyselskap som opererer i Norge følge norsk arbeidsregelverk.

Det avgjørende er i stedet hva det i rettslig forstand vil si «å operere i Norge» (jurisdiksjon/lovvalg), og hvilke rettigheter som følger av «norsk arbeidsregelverk» (innholdet i rettighetene). Man kan ikke utrede seg bort fra prinsippet om at det må trekkes en grense mellom virksomheter som kan underlegges norske regler og de som ikke kan det, og at det finnes bestemmelser om hvor denne grensen går i reglene om utsendte arbeidstakere og i de ulovfestede norske reglene om lovvalg i individuelle arbeidsavtaler. Se Meld. St. 10 (2022-2023) punkt 8.6.2 og 8.6.3.

Frankrike er også forpliktet til å respektere de grensene som følger av reglene om utsendte arbeidstakere og lovvalg («Roma I-forordningen»). Dagens norske regler innebærer nettopp at de grensene som følger av disse reglene legges til grunn.

Samferdselsdepartementet har derfor vanskelig for å se at en regel som den franske vil utgjøre en reell forskjell, og at det er behov for en utredning.

### ***Forslagets pkt. 2***

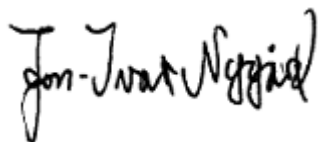
Vi legger til grunn at regelverket om arbeidstid og pauser er den viktigste bakgrunnen for forslaget. Forslaget innebærer på den ene siden at regjeringen skal starte en «gjennomgang» av arbeidslivsrettigheter, og på de andre siden at det skal legges frem et forslag for Stortinget som «skal gi kabinansatte regler tilsvarende arbeidsmiljølovens regler for arbeidstid og pauser». Det er med andre ord allerede gitt hva resultatet skal bli. Uansett kan ikke Samferdselsdepartementet se at dagens rettstilstand skyldes uklarhet om det EØS-rettslige handlingsrommet forslaget viser til. Reglene er snarere uttrykk for at det allerede er foretatt en konkret avveining av sosiale, konkurransemessige, økonomiske, operative og håndhevelsesmessige hensyn innenfor handlingsrommet.

Departementet kan derfor ikke se at det er identifisert et konkret behov for tilsier en slik gjennomgang som foreslått i pkt. 2.

### ***Forslagets pkt. 3***

I revidert nasjonalbudsjett for 2023 ble det bevilget 1,5 millioner kroner til å styrke Luftfartstilsynets arbeid med å følge opp arbeidsmiljølovgivningen i norsk luftfart. Denne bevilgningen gjør at Luftfartstilsynet kan opprette to nye stillinger som vil ha dette som sitt hovedansvar. En jurist er ansatt og tilsynet er i slutfasen med å rekruttere en inspektør. Luftfartstilsynet vil aktivt håndheve norsk regelverk og vurdere om regelendringer er nødvendige for å sikre like vilkår for virksomheter i det norske markedet, samt likebehandling av norske og utenlandske arbeidstakere som arbeider i Norge. Det styrkede tilsynet kan også rettes mot flernasjonale selskap som har en norsk avdeling. Før vi har sett effekten av denne satsningen er det for tidlig å vurdere behovet for ytterligere tiltak.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård