

Udvalget for Udlændinge- og Integrationspolitik
(2. samling)
L 132 - Bilag 14
Offentligt



CABIN ATTENDANTS UNION I

København d. 19. maj 2008

Til
Folketingets Udvalg for Udlændinge- og Integrationspolitik

MODTAGET

19 MAJ 2008 10¹⁰

Den Centrale Indlevering

Emne: L132

Ved skrivelse af 25. april 2008 til Udvalget for Udlændinge- og Integrationspolitik søger SAS at imødegå det af CAU fremsendte materiale af 11. april 2008 (bilag 5). CAU ønsker, med denne henvendelse, at kommentere på indholdet af selskabets skrivelse, samt fremkomme med en række supplerende informationer. Det af SAS fremførte fremstår umiddelbart som udokumenteret, og derfor vanskeligt at forholde sig til. Med henblik på at give udvalget det bedst mulige beslutningsgrundlag, vedlægger CAU derfor yderligere dokumentation, herunder, men ikke begrænset til, Professor Ole Spiermanns supplerende kommentarer til ministerens besvarelse af blandt andet spørgsmål nummer 26.

SAS fremfører, i lighed med tidligere, at der blandt selskabets kunder eksisterer et behov for, at

"...der ydes en service på modersmålet (den rette dialekt)."

Herudover anføres det at selskabet har

"...sonderet blandt andet det etnisk kinesiske miljø i Danmark, for at finde medarbejdere, der matchede denne profil."

Ingen af disse to påstande bliver i selskabets skrivelse imidlertid dokumenteret. CAU savner således oplysninger om, hvem selskabet under sine "sonderinger" har kommunikeret med og hvordan, samt hvilket materiale selskabet henholder sig til omkring "rette dialekt" mv.? Forklaringen kan naturligvis være den, at SAS ikke reelt har foretaget disse "sonderinger", samt at dialektproblematikken de facto er ikke-eksisterende. Til orientering vedlægger CAU i denne forbindelse vores mailkorrespondance med Kinesisk Kulturkomité og Dansk-Kinesisk Forening som understreger, at det vil være muligt at rekruttere den fornødne – og kvalificerede – arbejdskraft i Danmark.

Som CAU fremførte i forbindelse med vort foretræde for udvalget den 17. april 2008, er det imidlertid ikke et kardinalpunkt for foreningen, hvorfra selskabet rekrutterer sin arbejdskraft. Derimod er det fortsat af afgørende betydning, at udenlandske kolleger bliver ansat på **danske løn- og arbejdsvilkår**. Alt andet vil udgøre et afgørende brud på den danske model, hvorefter løn- og arbejdsvilkår aftales mellem de implicerede arbejdsmarkedsparter i forening (i dette tilfælde CAU og SAS). Herudover vil der være tale om første skridt i en proces mod social dumping, som det danske samfund ingensinde bør tolerere. Danmark bør således under ingen omstændigheder søge at konkurrere på billige løn- og arbejdsvilkår, da en sådan kamp vil være tabt på forhånd! Derimod bør vi – arbejdstagere og arbejdsgivere i forening – søge at udvikle høj kvalitets produkter og services, som på afgørende vis adskiller sig fra det lavtlønslandene kan tilbyde. Alene herved vil Danmark på længere sigt kunne klare sig i en globaliseret og hårdt konkurrenceudsat økonomi. Alt andet vil være kortsigtet og snæversynet og i sidste ende til skade for kunderne, selskabet og medarbejderne i øvrigt.

Hvad angår de *økonomiske hensyn* bliver det fra selskabets side atter fremført, at dette aspekt ikke har en afgørende betydning for SAS' ønske om at ansætte lokalt forankret kabinepersonale. Argumentet underbygges med henvisning til det siden 1953 japansk ansatte kabinepersonale.

I denne forbindelse noterer CAU sig, at SAS anvender det japanske kabinepersonales lønniveau som et argument for, at der bag selskabets ønske om at ansætte lokalt kabinepersonale ikke ligger slet skjulte

Amager Strandvej 418

DK-2770 Kastrup

Tlf.: +45 32 51 51 11

Fax: +45 32 51 00 71

Giro: 2 10 40 24

cau@cau.dk



CABIN ATTENDANTS UNION

økonomiske hensyn. Således anfører selskabet blandt andet, at denne personalegruppes lønniveau er på højde med, eller endog højere end det danske. CAU vedlægger med denne henvendelse klar dokumentation for det modsatte. Vore japanske kolleger får således i dag en væsentligt mindre løn end deres danske ditto – og det på trods af, at deres gennemsnitlige leveomkostninger er højere. Herudover henviser CAU til bilag 1 i det oprindeligt fremsendte materiale (bilag 5), hvoraf fremgår, at forhenværende SAS koncernchef, Jørgen Lindegaard, klart medgiver, at grundlaget for ansættelse af kinesisk kabinepersonale først og fremmest skyldes besparelser.

Videre i selskabets skrivelse hedder det endvidere, at CAU' oplysninger om lønforskellen mellem de skandinavisk og kinesisk ansatte personalegrupper er ukorrekte. I denne forbindelse henleder CAU udvalgets opmærksomhed på, at SAS i det kinesiske kabinepersonales løn medregner såvel diæter og obligatoriske forsikringer, hvorefter man i sammenligningen behændigt *ikke* medregner disse udgiftsposter for det danske kabinepersonale. CAU har i det tidligere fremsendte materiale vedlagt dokumentation for det kinesiske kabinepersonales lønniveau, hvilket der henvises til. Skulle der fra Udvalgets side eksistere et ønske herom, fremsender CAU naturligvis gerne yderligere dokumentationsmateriale.

Afslutningsvis bemærkes, at man efter CAU' opfattelse – såvel som i overensstemmelse med både danske og europæiske ligebehandlingsstandarder – endvidere bør aflønne kinesiske kolleger med lige løn for lige arbejde, når disse sammenlignes med deres skandinaviske/danske kolleger. Alt andet vil udgøre et fundamentalt og usolidarisk brud på den praksis som igennem snart sagt et århundrede har været (forsøgt) praktiseret på det danske arbejdsmarked.

For så vidt angår rækkevidden af udlændingeloven anfører SAS endvidere, at

"Det er således ifølge ministeriet ikke korrekt, når CAU anfører, at et (dansk registeret) fly – i udlændingelovens forstand – skulle være ensbetydende med dansk territorium, uanset hvor i verden flyet befinder sig."

CAU og FTF har, som det er udvalget bekendt, anmodet Professor Ole Spiermann om at udarbejde et responsum om emnet. I denne forbindelse bemærkes, at det som udgangspunkt ville være sømmeligt, såfremt SAS undlod at udtale sig om hvad andre mener, herunder i særdeleshed ministeren for flygtninge, indvandrere og integration. Når dette er sagt, er det imidlertid åbenlyst, at SAS' ovenstående udsagn ikke alene er en klokkeklar misforståelse af gældende ret, men tillige decideret ukorrekt og dermed et forsøg på grov manipulation og vildledning af Folketinget.

Det fremgår således meget klart af Professor Ole Spiermanns responsum af 5. maj 2008 (bilag 9), at det interessante aspekt i denne sammenhæng ikke så meget er spørgsmålet om *territorium*, men derimod om *jurisdiktionskompetence*. Det afgørende er således, hvorvidt den danske stat (og dermed lovgiver) har (jurisdiktions)kompetence til at lovgive med virkning for fly indregistreret i staten (i dette tilfælde Danmark). I denne forbindelse konkluderer Professor Ole Spiermann meget klart følgende i sit ovennævnte responsum (side 5):

"På spørgsmålet om dansk registrerede fly er underlagt dansk lovgivning under deres flyvninger, er svaret som klart udgangspunkt – og formentlig uden undtagelse – bekræftende. Det gælder flyvninger såvel i som udenfor dansk område (territorium og luftrum), og det gælder flyvninger i fremmed område. Det er i den forbindelse uden folkeretlig betydning, hvorvidt fly betegnes som en del af dansk territorium."

Der er derfor formentlig tale om en mindre præcis formulering/vildfarelse, når ministeren i sit brev af 29. marts 2006 til SAS erklærer sig enig i, at

Åmager Strandvej 418

DK-2770 Kastrup

Tlf.: +45 32 51 51 11

Fax: +45 32 51 00 71

Giro: 2 10 40 24

cau@cau.dk



"...udlændingeloven alene gælder på dansk territorium, herunder dansk sø- og luftterritorium".

Det fremgår således af Professor Spiermanns ovennævnte responsum side 3, at det afgørende i denne sammenhæng ikke er hvorvidt der er tale om *dansk territorium*, men derimod snarere om hvorvidt staten (her Danmark) har *jurisdiktionskompetence*. I den forbindelse anfører professoren følgende:

"Under tiden betegnes fly (på det åbne hav) som en del af registreringsstatens territorium, således artikel 23 i Rom-konventionen fra 1952 om skade forårsaget af fremmede luftfartøjer på tredjeparter på jorden (310 United Nation Treaty Series, s.18) samt betænkning 962/1982, s.195. Snarere end bestemmende for den folkeretlige analyse er betegnelsen en mulig beskrivelse af analysens resultat, jf. Ole Spiermann, *Moderne Folkeret* (2006), s. 263-64. I et (progressivt) kodifikationsforsøg tilbage fra 1935 anføres: "Ships and aircrafts are not territory. It is recognized, nevertheless, that a State has with respect to such ships or aircraft[s] a jurisdiction which is similar to its jurisdiction over its territory", *American Journal of International Law* 1935, supplement, s. 509.

Føderale appeldomstole i USA anerkendte tidligt muligheden for udstrækning af en stats arbejdsret til fly med henvisning til flyenes registrering i staten: "We agree that Congress does have the power to make the [...] Act applicable to employees employed on American flag airplanes and who work wholly outside the United States", *Air Line Stewards and Stewardess Association v. Northwest Airlines*, 28 *International Law Reports* (1959), s. 122. Eksempelvis krav på arbejdstilladelse i dansk ret kan formentligt udstrækkes til dansk registrerede fly, hvad enten flyene befinder sig i eller uden for dansk område."

Det er herefter meget klart, at Danmark som stat vil kunne lovgive med virkning for dansk indregistrerede (SAS) fly med den konsekvens, at Folketinget suverænt kan beslutte, at fx krav om arbejdstilladelse skal finde anvendelse for personale ombord på flyene. Ligeledes vil lovgiver naturligvis kunne bestemme, at fx danske arbejdsretlige regler, herunder krav om at arbejdet skal udføres på normale danske løn- og arbejdsvilkår, skal finde anvendelse under flyvninger med dansk indregistrerede fly, uanset hvor sådanne fly måtte befinde sig i verden.

Som ovenfor dokumenteret, er der herefter tale om, at det af SAS anførte i selskabets henvendelse til udvalget af 25. april i bedste fald er ganske overflødigt og meningsforstyrende, i og værste fald er groft misvisende – grænsende til det manipulerende.

I naturlig forlængelse af ovenstående, såvel som udvalgets spørgsmål 3 til ministeren (som dog endnu ikke ses besvaret), opfordrer CAU afslutningsvis ministeren til overfor udvalget at bekræfte, at ministeren er enig i, at Danmark kan fastsætte regler for kabinepersonalet ombord på eksempelvis norsk og svensk indregistrerede fly, i det omfang at flyene befinder sig på dansk område.

Herudover opfordres ministeren til at bekræfte, at der efter den norske "FOR 1990-12-21 nr. 1028: Forskrift om utlendingers adgang til riket og deres ophold her (utlændingsforskriften)", jf. § 6, jf. 8, litra 1) e.c., gælder et krav om arbejdstilladelse for udenlandsk personale (med undtagelse af nordiske statsborgere) der arbejder ombord på norsk indregistrerede fly. Ydermere bedes ministeren bekræfte, at der også efter den svenske "Utländingslag" (2005:716), 2. kapitel, § 7, jf. 6. kapitel, gælder et krav om arbejdstilladelse for udenlandske statsborgere, der ikke har permanent opholdstilladelse i Sverige. Ministeren bør endvidere oplyse udvalget om betingelserne herfor.

Endelig opfordres ministeren til at oplyse overfor udvalget, hvorvidt den reelle begrundelse for at SAS ikke benytter kinesisk arbejdskraft på ruten mellem Stockholm og Beijing er den, at SAS ikke kan få svensk

Amager Strandvej 418

DK-2770 Kastrup

Tlf.: +45 32 51 51 11

Fax: +45 32 51 00 71

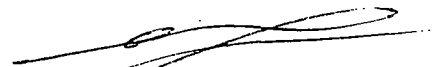
Giro: 2 10 40 24

cau@cau.dk

arbejdstilladelse til eventuelt kinesisk kabinepersonale? CAU har sammen med FTF således forgæves søgt dette særdeles relevante spørgsmål oplyst. Ifølge CAU' opfattelse ses ministerens svar til udvalget på dets spørgsmål 14, ikke at indeholde oplysninger herom. Derimod oplyser ministeren om en lang række andre ting, som udvalget end ikke har spurgt om, i relation til Stockholm-Beijing ruten (så som oplysninger om transfersituationen, trafikknudepunkter mv.)

Afslutningsvis henleder CAU Udvalgets opmærksomhed på, at der adskillige gange - særligt fra ministerens side - er givet udtryk for, at lovændringen alene skal ses som en håndsrækning til SAS med henblik på at undgå kravet om arbejdstilladelse. Hertil kommer, at selskabet selv - op til flere gange - har understreget, at det afgørende aspekt i relation til ønsket om fritagelse for kravet om arbejdstilladelse ikke er det økonomiske, men derimod hensynet til at kunne betjene selskabets kinesiske kunder med lokalt kabinepersonale, der taler og forstår kinesisk sprog og kultur. Dette er et hensyn, som CAU ikke nødvendigvis vil modsætte sig, hvilket da også understreges af, at parterne allerede på nuværende tidspunkt i vedlagte tillæg til overenskomsten har aftalt, at SAS gives mulighed for at flyve med kinesiske kabinebesætningsmedlemmer under forudsætning af, at dette foregår i henhold til "gældende skandinaviske myndighedsbestemmelser". Det burde derfor være ligetil, såfremt Udvalget ønsker at medvirke til at gennemføre særbestemmelsen, samtidig at indføre et krav om, at ansættelse skal ske på, almindelige danske løn - og arbejdsvilkår. Dette vil ikke alene være i overensstemmelse med dansk tradition og praksis, men tillige med parternes allerede indgåede aftale. SAS er, i modsætning til hvad der af ministeren og selskabet selv er blevet fremført, således en almindelig skandinavisk arbejdsplads der opererer internationalt, hvilken skæbne SAS i øvrigt deler med adskillige andre store internationale og velrenommerede danske koncerner som eksempelvis Toms Gruppen A/S, Novo Nordisk A/S og Carlsberg A/S. Der er derfor ikke grundlag for, usagligt og konkurrenceforvridende, at særbehandle SAS, således at selskabet gives mulighed for at fravige en over 100 år gammel tradition på det danske arbejdsmarked.

Såfremt Udvalget måtte have spørgsmål eller kommentarer til ovenstående, eller i øvrigt ønsker yderligere oplysninger, står CAU naturligvis til medlemmernes fulde disposition.



Verner Lundtoft Jensen
Formand – Cabin Attendants Union

Bilag 1

Jeg er lige nu i Shanghai og kan derfor ikke skrive danske bogstaver.

Hermed svar paa dine 2 spoergsmaal:

1. Er det jeres opfattelse, at man i givet fald ville kunne rekruttere ca. 35-40 personer blandt de herboende kinesere til at besætte disse stillinger?

Det kinesiske samfund i Danmark har foelgende grupper, der kan danne et rekrutterings grundlag vedrørende kinesisk kabinepersonale ansat på danske fly:

2. generation kinesere

dansk-gifte kinesiske kvinder

danske og kinesiske studerende (Niels Brock har en Kina klasse med 70-80 studerende)

servicevante kinesere fra restaurationsbranchen

Derudover er der mange danskere, der læser Kina-studier.

2. Ville disse kinesere efter jeres opfattelse være tilstrækkeligt opdatterede i kinesisk sprog og kultur i forhold til dem, man ville kunne ansætte lokalt i Beijing?

Ja

(hvis der er enkelte der ikke er, kan Niels Brock lave et uddannelsesforloeb til maalgruppen ligesom man goer det for SOSU medhjaelpere)

Med venlig hilsen

Heidi Wang

China Area Manager

Viden Center Kina

(Medlem af Koebenhavns Borgerrepraesentation)

Vi har jo ikke haft tid at drøfte det meget men vores kinesiske medlem og jeg har følgende opfattelse

Svar på spørgsmål fra CAU:

1. Ja, det må være muligt, at finde herboende kinesere, der vil kunne besætte de omtalte stillinger.

2. Det er vores opfattelse, at det ligeledes vil være muligt, at finde tilstrækkeligt mange herboende kinesere, der taler kinesisk på et acceptabelt niveau, og har et glimrende kendskab til kinesisk kultur. Yderligere vil disse kinesere sikkert også kunne klare at tale et nogenlunde rimeligt dansk og evt.

engelsk.

PS.: Det kræver, at disse kinesere har dansk arbejdstilladelse.

Det behøver jo heller ikke kun at dreje sig om ruter til Kina. Der skal naturligvis en oplæring til, som i andre tilfælde, hvor ikke "scenevant" personale ansættes som kabinepersonel.

Med venlig hilsen

Lene Løgstrup

sekretær i

Dansk Kinesisk Forening

Engelholmvej 15

2700 brønshøj

61143340

Hej igen!

Jeg tror, at det nævnte antal ikke er noget problem. I indvandrergupper, kinesere såvel som andre oprindelser med dansk statsborgerskab og arbejdstilladelse, er der mange, som er interesseret i at få et job. Der er også en del unge danskere, der har læst kinesisk på universiteter, og dermed forhåbentlig har erhvervet så mange kundskaber i kinesisk sprog og kultur, at de kan klare en opgave som serveringspersonale i fly. For mange unge, især piger, er uniform og titel af "stewardesse" samt rejselivet med fly attraktivt.

Mvh. Xiaomei

"Lene Løgstrup" <Lene@imbg.ku.dk> wrote:

Også så mange 35 40 personer

Venlig hilsen Lene Løgstrup

Kære Lene!

Svar på spørgsmål fra CAU:

1. Ja, det må være muligt, at finde herboende kinesere, der vil kunne besætte de omtalte stillinger.
2. Det er min opfattelse, at det ligeledes vil være muligt, at finde tilstrækkeligt mange herboende kinesere, der taler kinesisk på et acceptabelt niveau, og har et glimrende kendskab til kinesisk kultur. Yderligere vil disse kinesere sikkert også kunne klare at tale et nogenlunde rimeligt dansk og evt. engelsk.

PS.: Det kræver, at disse kinesere har dansk arbejdstilladelse.

Det behøver jo heller ikke kun at dreje sig om ruter til Kina. Der skal naturligvis en oplæring til, som i andre tilfælde, hvor ikke "scenevant" personale ansættes som kabinepersonel.

Med venlig hilsen

Xiaomei

"Lene Løgstrup" <Lene@imbg.ku.dk> wrote:

Kære Xiaomei

Hvad tror du om denne?

Knus lene

Venlig hilsen Lene Løgstrup

Department of Cellular and Molecular Medicine

The Panum Institute, Building 24.4

University of Copenhagen

Blegdamsvej 3

DK-2200 Copenhagen N

Denmark

Bilag 2

To all my trusted friends,
To all my excelent advisor through tough negotiations

This is Mayumi Schroeder, Board of SAS Union in Japan
We have a negotiation within 15 hours from now (07:00a.m. in
Scandinavia) at SAS office in Tokyo.
SAS International sent Mr.Goran Sjodin (STODN-P) as a negotiator as
the 3rd year.

Our main goal for us SAS Union in Japan is to "get a normal salary for
Japanese Cabin Crew".

Since 1994 after the heavy restructure, Japanese CCs working
conditions are far left behind. **After 14 years working as cabin crew
we still can get only DKK 17,357(JPY381,852) . this is our average
salary for Japanese cabin crew.** Do you think this is enough to live
in Tokyo? Our Danish coleagues could by fairly nice apartment in
Copenhagen. Chinese crew even could by an apartment after working
1year as cabin crew in Beijing.
We Japanese crew cannot by the smallest apartment after working 20years!!

Yet, company still would not like to give us a normal "trin".
All we have is just very low starting salary, and almost no pay increase!!

Sincerely yours,

Mayumi Schroeder
Board member
SAS Union in Japan

Bilag 3

Professor Ole Spiermann

University of Copenhagen
Stu­die­stræ­de 6, Studiegården
DK-1455 Copenhagen K, Denmark

Phone: +45 35 32 31 19; Fax: +45 35 32 40 00
Ole.Spiermann@jur.ku.dk

www.jur.ku.dk/olespiermann

Advokat Jakob Bjerre
FTF
Niels Hemmingsens Gade 12
Postboks 1169
1010 København K.

København, 19. maj 2008

Grænser i folkeretten for dansk jurisdiktion over luftfartøjer

Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd (FTF) og Cabin Attendants Union (CAU) har bedt mig om – i fortsættelse af mit responsum af 5. maj 2008 – at kommentere ministerens svar på spørgsmål 26 stillet af Folketingets udvalg for udlændinge- og integrationspolitik i forbindelse med behandlingen af lovforslag 132.

Ministeren angiver, at der ikke vurderes at være uoverensstemmelse mellem ministerens svar på udvalgets spørgsmål 2 på den ene side og mit responsum på den anden side.

Begge dokumenter behandler dansk jurisdiktion over fly registreret i Danmark (registreringshøjhed), men mens udvalgets spørgsmål 2 var begrænset hertil, behandler jeg i mit responsum tillige territorialhøjhed.

Herom anfører jeg, at Danmark har jurisdiktion over ethvert fly i dansk område. Med forbehold fra modgående traktatforpligtelser vil Danmark i princippet kunne kræve dansk arbejdstilladelse for personer, der gør tjeneste ombord på et fly i dansk område, uanset hvor flyet er registreret. Overtrædelse heraf ville – fortsat med forbehold for modgående traktatforpligtelser – kunne strafsanktioneres i Danmark.

Ministeren anfører i svaret på spørgsmål 26, at jeg ikke i mit responsum har forholdt mig til, hvilke regler der gælder for (eksempelvis) svensk- eller norskregistrerede fly, der ankommer til dansk lufthavn.

Imidlertid har jeg i responsummet beskrevet, at Danmark som udgangspunkt har jurisdiktion over sådanne fly, og at Danmark kan fastsætte betingelser for, at flyene kan ankomme til eller flyve ud af dansk lufthavn. Danmark ville i den forbindelse som udgangspunkt kunne udstrække danske regler om arbejdstilladelse for fly registreret i Danmark til fly registreret i eksempelvis Norge eller Sverige. Det anførte gælder som udgangspunkt, dvs. med forbehold for afvigende traktatbestemmelser.

Sammenfattende har territorialhøjheden en egen og muligt væsentlig betydning ved siden af registreringshøjheden.

Jeg har noteret mig, at ministeren i svaret på spørgsmål 2 har beskrevet registreringshøjhed som en "enekompetence", der kan "begrænses", når flyet befinder sig på andre staters territorium.

Det er muligt, at denne beskrivelse afviger fra mit responsum. I responsummet angav jeg, at territorialhøjhed og registreringshøjhed som udgangspunkt ikke viger for hverandre. Befinder et fly registreret i én stat sig i en anden stats område, vil begge stater have jurisdiktion og kunne lovgive med virkning for flyet. Der vil som klart udgangspunkt være konkurrerende jurisdiktion.

Overført til den konkrete problemstilling kan Folketinget – medmindre en konkret traktat kan fremvises, som bestemmer andet – lovgive med virkning for eksempelvis norsk- eller svenskregistrerede fly i det omfang, at de befinder sig i dansk område. Folketinget kan – igen medmindre en traktat fastsætter andet – lovgive med virkning for danskregistrerede fly, uanset hvor flyene befinder sig og dermed for hele flyvningen. Muligheden for at lovgive omfatter i begge tilfælde dansk såvel som ikke-dansk kabinepersonale ombord.

Med venlig hilsen,

Ole Spiermann