



CABIN ATTENDANTS UNION!

Til

Udvalget for Udlændinge- og integrationspolitik

Lovforslag

L 132 : Forslag til lov om ændring af udlændingeloven

København den 11. april 2008

Amager Strandvej 41

DK-2770 Kastrup

Tlf.: +45 32 51 51

Fax: +45 32 51 00

Giro: 210 40 2

cau@cau.dk

Indhold

	Side
Introduktion.....	1
Sagsfremstilling.....	2 - 4
Faktasamling.....	5 - 7
Arbejdsmarkedsrådets indstilling.....	8 - 9
Bilag 1.....	10 - 12
Bilag 2.....	13 - 14
Bilag 3.....	15
Bilag 4.....	16
Bilag 5.....	17
Kontaktoplysninger.....	18

I forbindelse med den af os fremsendte anmodning om foretræde for udvalget med henblik på fremlæggelse af vores synspunkter på L132, skal vi hermed fremsende dokumenter og materiale til underbygning af vores indstilling i forhold til særbestemmelsen vedrørende luftfart.

Overordnet skal vi anføre, at denne bestemmelse i sin form og indhold har en betænkelig karakter af særlov, idet den tilsyneladende er drevet frem af ønsket om at tilgodese én virksomheds umiddelbare behov, og herved giver samme virksomhed en undtagelse i forhold til alle andre i modstrid med det, som man kalder den danske model. Skulle forslaget blive vedtaget med det foreliggende indhold, er det et hidtil uset overgreb på det, som har virket i Danmark siden 1899.

Dernæst skal vi anføre, at udvalget i sin behandling af lovforslaget bør ligge til grund, at ministeriet må være blevet forholdt oplysninger, der på væsentlige punkter ændrer grundlaget for motiveringen af forslaget. I modsætning til det af ministeriet og SAS hidtil fremførte skal vi henlede udvalgets opmærksomhed på bl.a. følgende:

- Det primære formål med ansættelse af lokalt ansat crew ER økonomisk
- Det VILLE være muligt at rekruttere kinesisk crew i Danmark.
- Andre luftfartsselskaber i Europa har kinesisk crew, men på Europæiske overenskomster
- Ifølge Folkeretten er danskregistrerede fly at betragte som dansk territorium

Skulle Folketingets flertal komme frem til, at man alligevel ønsker en regulering, må dette efter vores opfattelse kun ske på en sådan måde, at udenlandsk personale uden afvigelse arbejder på samme løn- og arbejdsvilkår som skandinavisk crew.

Idet vi håber, at udvalgets medlemmer vil tage sig tid til at gennemgå det fremsendte materiale, ser vi frem til et forhåbentligt positivt foretræde.

Med venlig hilsen

Cabin Attendants Union
Amager Strandvej 418
2770 Kastrup

Sagsfremstilling:

L 132.

Baggrund

SAS indfører i marts 2006 kinesisk kabinepersonale (i det følgende kaldt Cabin Crew, CC) på deres ruter til Kina. Personalet er ansat via et statsejet kinesisk "vikar" bureau, FASCO. SAS søger i denne forbindelse ikke om arbejdstilladelse eller opholdstilladelse til de pågældende. Thomas Adelskov, MF, fra socialdemokratiet bringer sagen op i folketings salen, da han mener, at der er tale om illegal arbejdskraft. Daværende integrationsminister, Rikke Hvilshøj, sætter en undersøgelse i gang, blandt andet via, Arbejdsmarkedsrådet for Storkøbenhavn. Resultatet af denne undersøgelse er, at det besluttes, at der kan gives arbejdstilladelse til de japanske CC, som SAS har ansat, og at der ikke kan gives arbejdstilladelse til de kinesiske CC, som SAS har ansat.

Integrationsministeriet indgiver politianmeldelse mod SAS for at benytte udenlandsk arbejdskraft uden arbejdstilladelse.

Denne sag bliver behandlet i København byret i marts måned 2008. SAS bliver dømt til at betale en bøde på 900.000,- kr. SAS har under hele forløbet fortsat med at bemane deres ruter til Kina med de omtalte kinesiske CC, således også efter dommen i Københavns byret.

SAS begrundelse nu og tidligere:

SAS argumenterer nu med, at indførslen skyldes ikke-økonomiske konkurrencehensyn. Dette er ikke i overensstemmelse med de oplysninger, der blev fremlagt i forbindelse med, at de kinesiske CC blev ansat. På daværende tidspunkt blev der fra SAS side argumenteret med, at det af økonomiske grunde var en nødvendighed for SAS at ansætte asiatiske CC, da personale omkostningerne her var væsentlig lavere. Argumentet der fremføres nu er et skønmaleri, der har til formål at drive en lovbestemmelse, der har karakter af særlov, gennem integrationsministeriet og Folketinget. I udgangspunktet er det sagt, at ansættelsen vil give SAS en besparelse på 11 mill. DKK.

Juridiske aspekter omkring de nuværende ansatte kinesiske CC:

De kinesiske CC SAS har ansat til at flyve ud af Beijing;

- a. er underlagt den danske luftfartslov
- b. er uddannet i Danmark i henhold til Bestemmelser for Luftfart (BL6)
- c. flyver på et dansk certifikat, fungerer som et pas
- d. arbejder i henhold til danske arbejds-og hviletidsbestemmelser (BL 5-17)
- e. er underlagt den danske Arbejds miljølovgivning for Luftfart

Som følge ovenstående retstilling virker det ikke korrekt, at disse CC ikke skulle være omfattet af kravet om arbejdstilladelse og det deraf følgende krav om løn og ansættelsesvilkår, som følger det danske arbejdsmarked.

Som følge af ovenstående, er en påstand om, at kinesiske CC kun arbejder i Danmark i få minutter på hver tur, ikke korrekt. Det gør de fra de går ombord i flyet til de forlader det igen.

Et fly er, i lighed med et skib, i henhold til Folkeretten, at betragte som nationalt territorium.

Certificering af CC

I lovforslaget tales der om "Cabin Crew Certificate" og "Cabin Crew Licens". I lovforslaget bruges disse begreber, som om at dette er givne og kendte dokumenter. Dette er ikke tilfældet. Stort set hvert land i verden har sine egne love og regler for, hvorledes kabinepersonale certificeres. Og en del lande har ingen lovgivning på området overhovedet. Danmark har nogle af de strammeste regler for netop certificering af CC, krav om helbred, uddannelse og baggrundscheck. Der er ingen steder i lovforslaget specificeret, at der er tale om et dansk Cabin Crew Certificate.

Kinesiske CC' lønforhold

I henhold til de kinesiske CC' ansættelseskontrakter har de en månedsløn modsvarende 4100,- dkk (omregnet fra kinesiske yen). Dette er omregnet ca. €540 hvilket er langt svarer til ca. 14 % af en skandinavisk CC' løn.

Det har været fremført at SAS ikke havde mulighed for at overføre de pågældende CC til hvad der svarer til danske arbejdsmarkedsforhold. I byretten svarede Göran Sjödin, personaledirektør i SAS (SKI), direkte adspurgt af henholdsvis dommer og anklager, at det ville være muligt for SAS at betale mere end det var aftalt med det kinesisk baserede, og statsejede, ansættelsesbureau.

CC med kinesisk baggrund

Det har været fremført, at det ikke er muligt at finde personale i Danmark med de rette kvalifikationer. I det konkrete tilfælde har SAS ikke forsøgt at ansætte dansk personale med de ønskede kvalifikationer, og det kan oplyses at SAS inden for de sidste år har ansat ca. 400 CC alene i Danmark og ikke på noget tidspunkt har søgt efter CC med kinesisk baggrund. CC med kinesisk baggrund og sprog må kunne forventes at kunne findes i den store gruppe af indvandrere med kinesisk oprindelse, som det ligeledes er blevet påpeget af arbejdsmarkedsrådet for Storkøbenhavn. Det samme vil uden tvivl kunne være tilfældet for andre destinationer, såsom Indien, Thailand o.s.v.

Hvad gør andre flyselskaber

Af de flyselskaber SAS normalt sammenligner sig med er det kun Finnair, der benytter sig af samme ordning, som den SAS benytter i forbindelse med asiatiske CC. De finske fagforeninger har

en sag verserende mod Finnair, da det er deres opfattelse, at Finnair's ageren er et brud på deres overenskomster samt den finske lovgivning. Lufthansa har kinesiske CC, som er ansat efter den tyske overenskomst. Lufthansa ansætter kinesiske CC fra Kina på en treårig kontrakt som indebærer at de i denne treårs periode ud over deres arbejde som CC, er forpligtiget til at følge tyskundervisning. Efter de tre år går de pågældende CC op til en tyskprøve, og bestås denne, bliver de pågældende fastansatte i Tyskland. I Air France er der ud over den normale besætning, på helt normale overenskomstforhold, ansat to kinesisk tolke.

Den danske model

En vedtagelse af det foreslåede lovforslag vil gå imod regeringens hidtidige politik om en beskyttelse af den danske model, samt politikken om, at, på det danske arbejdsmarked gælder de overenskomster, der er aftalt mellem arbejdsmarkedets parter.

Løsningsmulighed

Ud fra et ønske om at give regeringen mulighed for at imødekomme flyselskabernes ønske om at kunne ansætte udenlandsk kabinepersonale foreslås følgende: der gives i lovforslaget mulighed for at flyselskaberne kan ansætte udenlandske CC på destinationer, hvor det ikke på det danske arbejdsmarked er muligt at finde personale med de rette kvalifikationer (baggrund og sprog). Som eksempel kan nævnes et land som Japan. Ansættes skal ske på danske løn og arbejdsvilkår.

Faktasamling

Emne	Kommentar	Dokumentation
Indførelse af kinesisk crew	SAS argumenterer nu med, at indførelsen skyldes ikke-økonomiske konkurrencehensyn. Dette er ikke i overensstemmelse med virkeligheden, men et skønneri, der har til formål at drive en lovbestemmelse, der har karakter af særlov, gennem integrationsministeriet og folkettingen. I udgangspunktet er det sagt, at ansættelsen vil give SAS en besparelse på 11 mill. DKK	Bilag 1
Cabin Crew Certificate/Licens	I lovforslaget tales der om "Cabin Crew Certificate" og "Cabin Crew Licens" som dette er givne og kendte dokumenter, dette er ikke tilfældet. Stort set hvert land i verden har sine egne love og regler for hvorledes kabinpersonale certificeres. Og en del lande har ikke ingen lovgivning overhovedet. Danmark har nogle af de strammeste regler for netop certificering af CC, og det er ingen steder specificeret at der er tale om et dansk certifikat.	
Nuværende kinesisk ansatte arbejdsbetingelser	De kinesiske CC har ansat til at flyve ud af Beijing; <ul style="list-style-type: none"> a. er underlagt den danske luftfartslov b. er uddannet i Danmark i henhold til Bestemmelser for Luftfart (BL6) c. flyver på et dansk certifikat, fungerer som et pas d. arbejder i henhold til danske arbejds-hviletidsbestemmelser (BL 5-17) e. er underlagt den danske Arbejds miljølovgivning for Luftfart 	VFR flight guide udarbejdet af Statens luftfartsvæsen – GEN 1 – 3 afsnit 6 stk. 3 3. Legitimationskort for besætningsmedlemmer på fly Crew member licence / crew member certificate udstedt af de kompetente myndigheder i et land, der er tilsluttet den internationale luftfartsorganisation (ICAO), er gyldig rejselegitimation for indrejse i midlertidigt ophold i og udrejse af Danmark for personer, der godtgør, at de er mængstret som besætningsmedlemmer på fly, der befinder sig i Danmark.
Arbejdstid i dansk luftrum	Et fly er, i lighed med et skib, i henhold til Folkeretten, at betragte som nationale territorium. Det er derfor ikke korrekt at tale om at kinesisk CC kun arbejder i Danmark i få minutter på hver tur, det gør de fra de går ombord i flyet til de forlader det igen.	Udlændingelovens paragraf 13 og 14 Se i øvrigt bemærkning neden.

Kinesere på dansk overenskomst og løn	I byretten svarede Göran Sjödin, personaledirektør i SKI, direkte adspurgt af henholdsvis dommer og anklager at det ville være muligt for SAS at betale mere end det var aftalt med det kinesisk baserede, og statsjede, ansættelsesbureau.	
Kineseres lønforhold	I henhold til de kinesiske CC' ansættelseskontrakter har de en månedsløn modsvarende 4100,- dkk (omregnet fra kinesiske yen). Dette er omregnet ca. €540 hvilket er langt under og svarer til ca. 14 % af en skandinavisk CC' løn.	Bilag 2
Overenskomst SAS/CAU	SAS bryder overenskomst af 30. januar 2006, mellem SAS og CAU, der klart beskriver at "flyver efter de til enhver tid gældende skandinaviske myndighedsbestemmelser"	Bilag 3
Øvrige luftfartselskaber	Af de flyselskaber SAS normalt sammenligner sig med er det kun Finnair der benytter sig af samme ordning som den SAS benytter i forbindelse med asiatiske CC. Lufthansa har kinesisk crew, som er ansat efter den tyske overenskomst, ligesom Air France har ansatte efter den franske overenskomst.	Bilag 4
Rekruttering af cabin crew med anden baggrund en dansk	CC med kinesisk baggrund og sprog må kunne forventes at kunne findes i den store gruppe af indvandrere med kinesisk oprindelse, som arbejdsmarkedsrådet for Storkøbenhavn ligeledes påpeger. Det samme vil uden tvivl kunne være tilfældet for andre destinationer, såsom Indien, Thailand o.s.v.	Bilag 5
Bemærkning til punktet "Arbejdstid i dansk luftrum":		

Det fremgår af bogen "Moderne Folkeret" (3. omarbejdede udgave, 2006), af Professor Ole Spiermann, side 357, at,

"Mange forhold omkring fly bygger på analogislutninger fra principper om skibe. Fly har således deres nationalitet hos den stat, hvor de er registreret, jf. artikel 17 i Chicago Civil Aviation Convention. De kan kun registreres i én stat, jf. artikel 18, og skal synligt bære denne stats mærke, jf. artikel 20. *Både staten, over hvilken et fly befinder sig, og den stat, hvis nationalitetsmærke flyet bærer, har jurisdiktion (primært til at lovgive) over flyet, jf. artikel 11-16 og 22-28; se hertil UfR 1988 1027 H (vores kursivering).*"

Herudover fremgår det af samme publikation, side 263-264, at,

"Efter grundsætningen (territorialhøjhedens, red.) gennemføres adskillelsen af staternes magtsfærer territorielt derved, at hver stat inden for grundsætningens anvendelsesområde må afstå fra brug af sin jurisdiktion uden for eget territorium; til statens territorium henregnes også "fartøjer" som skibe og fly registreret i staten, jf. eksempelvis § 6 i den danske straffelov (vores kursivering og fremhævning), samt statens hav- og luftterritorium efter de særlige regler der behandles i kap. 11.4 og 6."

Dette udgangspunkt bliver så meget desto mere tydeligt når straffelovens § 6, stk. 1, nr. 3 tages i betragtning. Af denne bestemmelse fremgår det således, at "Under dansk straffemyndighed hører handlinger, som foretages

1) ...

2) ...

3) på dansk fartøj, som befinder sig på fremmed folkeretligt anerkendt område, af personer, der hører til fartøjet, eller som rejsende følger med dette."

Affattelsen understreger, at et dansk indregistreret fly er at betragte som dansk territorium.

Det er på denne baggrund vores klare opfattelse, at det ikke er korrekt når det fra SAS side hævdes, at kabinepersonalet kun er i Danmark i få minutter under deres arbejde på SAS's dansk indregistrerede fly. Tværtimod er der tale om, at kabinepersonalet befinder sig på dansk territorium under hele flyvningen når denne foregår i et dansk indregistreret luffartøj, hvorfor den danske stat både kan lovgive for og efterfølgende pådømme handlinger der finder sted ombord på et dansk indregistreret (DY) luffartøj. Denne opfattelse stemmer endvidere overens med forarbejderne til udlændingelovens § 13, stk. 1, 2. pkt, der henviser til betænkning nr. 882 fra 1979 samt betænkning nr. 968 fra 1982. I sidstnævnte betænkning er det således anført på side 195:

"Udlændingeloven gælder på dansk territorium, det vil sige land- sø- og luftterritoriet. Arbejdstilladelse kræves dog ikke til arbejde, der udføres på skibe eller fly, der passerer dansk sø- eller luftterritorium, medmindre det drejer sig om dansk skib eller fly, som regelmæssigt anløber dansk havn eller lufthavn, jf. stk. 1, 2. pkt. (vores kursiveringer og fremhævninger)."

Lovgiver (Folketing og Regering i forening, jf. Grundlovens § 3), har således valgt at udnytte sin kompetence til at lovgive for dansk territorium ved at kræve, at udlændinge skal være i besiddelse af arbejdstilladelse når disse arbejder ombord på blandt andet luffartøjer der som led i rutefart eller i øvrigt regelmæssigt ankommer til dansk lufthavn.

- for Storkøbenhavn

A841-58-2006

Ansvarende:

6. NOV. 2006

Udlændingesservice
Att.: Pernille Piel-Steenberg
Ryesgade 53
2100 København Ø

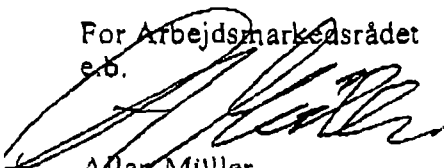
Dato: 2. november 2006
Journalnr.: A841-58-2006
Deres j.nr.: 1-79-456.167 m.fl.
Afdeling: Rådssekretariatet
Initialer: AMU

Ansøgning om arbejdstilladelse til 34 kinesiske kabinepersonaler ved SAS

Ved brev af 1. august 2006 har Udlændingesservice anmodet Arbejdsmarkedsrådet om en udtalelse vedrørende arbejdstilladelse til ovennævnte med henblik på ansættelse som kabinepersonale hos SAS.

Sagen har været forelagt Arbejdsmarkedsrådet, som ikke kan anbefale en udstedelse af arbejdstilladelse. Årsagen hertil er, at Rådet har undersøgt og fået oplyst, at den tilbudte løn ligger væsentligt under det niveau som normalt er gældende ved aflønning af kabinepersonale i DK. Den tilbudte løn er er oplyst at ligge i intervallet ca. 3.000 kr. pr. måned til ca. 8.000 incl. tillæg. Dette set i forhold til at den oplyste begyndelsesløn i DK ligger på ca. 17.000,- kr. pr. måned op til en gennemsnitlig løn på 26.000,- kr. pr. måned incl. tillæg.

For Arbejdsmarkedsrådet
e.b.



Allan Müller
Fuldmægtig



- for Storkøbenhavn

Udlændingesservice
 Att: Pernille Piel-Steenberg
 Ryesgade 53
 2100 København Ø

A 841-58-2006
 Ansvarlig

6. NOV. 2006

Dato: 2. november 2006
 AF j.nr.: A841-58-2006
 Deres j.nr.: Udl.nr. 1-79-456.167 m.fl.
 Afdeling: Rådssekretariatet
 Initialer: AMU

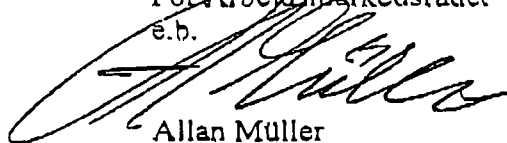
Anbefaling af arbejdstilladelse til 30 japanske kabinepersonaler hos SAS

Udlændingesservice har ved brev af 1. august 2006 anmodet Arbejdsmarkedsrådet om en udtalelse vedrørende arbejdstilladelse til ovennævnte med henblik på ansættelse som kabinepersonale hos SAS.

Sagen har været behandlet af Arbejdsmarkedsrådet, som kan anbefale en udstedelse af arbejdstilladelse.

Ved sin anbefaling har Arbejdsmarkedsrådet særligt lagt vægt på, at hverken Arbejdsformidlingen eller Cabin Attendants Union pt. kan anvise ledige herboende arbejdskraft med de ønskede kvalifikationer. Det er ingen bemærkninger til den tilbudte løn.

For Arbejdsmarkedsrådet
 e.b.



Allan Müller
 Fuldmægtig

SAS -chef : Kinesere skal sænke omkostninger

Globalisering:: Ifølge SAS' topchef Jørgen Lindegaard er ansættelsen af kinesiske stewardesser på kinesiske arbejdsforhold led i bestræbelserne på at trimme selskabets konkurrenceevne.

Af Claus Kragh

BRUXELLES: SAS-ledelsen erkender nu for første gang, at ansættelsen af foreløbig 35 kinesiske stewardesser ikke kun handler om service til kinesiske kunder.

Den handler også om at sænke omkostningerne i den skarpe internationale konkurrence.

»Vi driver en international virksomhed i konkurrence med internationale flyselskaber. Finnair er vores store konkurrent, og de gør det her. Vi har i Stockholm fly holdende vinge til vinge med fly fra Air China. Vi skal forhåbentlig snart flyve til Beijing fra Stockholm også. Vi kan da ikke blive ved med at drive et selskab med signifikant højere omkostninger, hvis vore konkurrenter gør det modsatte,« siger SAS' administrerende direktør Jørgen Lindegaard, der i går var i Bruxelles, hvor han havde møde med EUs miljøkommissær Stavros Dimas, hvor de drøftede CO2-afgifter på flytransport.

Krigserklæring

SAS sparer omkring 470.000 kroner om året ved at beskæftige en kinesisk stewardesse frem for en dansk. Og derfor opfatter det danske kabinepersonales fagforening CAU ansættelsen af kineserne som en regulær krigserklæring. Men Jørgen Lindegaard lader sig ikke anfægte af det, han selv beskriver som »truslerne« fra det danske kabinepersonale.

»Kabinepersonalet har deres synspunkter, og det er, at kineserne bør være dækket af en dansk overenskomst, selv om det kun er en tredjedel af kabinepersonalet. der er dansk. Men det er et spørgsmål om en fortolkning af overenskomsten, og det har man heldigvis et system til finde ud af. Det må parterne – vi er medlem af DA, og de er medlem af deres hovedorganisation – så se at finde ud af. Hvis man ikke er enige i fortolkningerne, så går det videre,« sagde Lindegaard, som samtidig understreger, at ansættelsen af kinesiske stewardesser også handler om service til SAS' stadigt flere kinesiske kunder.

Gjort det i 20 år

»Vi har mange hundrede kinesiske passagerer fra Kina, som ikke kan tale engelsk. Derfor skal vi have kinesisk personale for at kunne give dem en kundevenlig betjening. Disse kinesiske medarbejdere bor i Kina og arbejder kun fra Kina, som vores japansktalende stewardesser arbejder ud af Tokyo, sådan som de har gjort det i 20 år. På samme måde skal vores kinesiske medarbejdere have en kontrakt fra Kina, så det er der slet ikke noget nyt i – andet end at prisen er lavere, end den er fra Japan,« siger Jørgen Lindegaard.

business@berlingske.dk

Fakta: Stewardessers løn

Gennemsnitslønnen for en dansk stewardesse er 25.000 kr. om måneden.

Lønskalaen starter ved 17.000 kr. og slutter på 28.000 kr.

SAS' totalomkostninger på stewardesser, som bl.a. dækker hotelophold, administration, uniformer og løn er på ca. 50.000 kr. om måneden.

Ifølge beregninger foretaget af kabineforeningen CAU på baggrund af tal fra SAS, er totalomkostningen på en kinesisk stewardesse 10.000 kr. om måneden.

Jyllands-Posten | 13.01.2006 | Erhverv og Økonomi | Side 8 | 501 ord | artikel-id: e05424de

Luftfart: SAS -chef : Kinesisk personale nødvendigt

SAS-koncernes øverste chef, Jørgen Lindegaard, fastslår, at ansættelsen af 35 uorganiserede kinesiske stewardesser sker for at indrette flyselskabet til de internationale markedsvilkår.

Af JESPER KONGSTAD, Jyllands-Postens korrespondent

Bruxelles SAS er nødt til at ansætte billigere kinesiske stewardesser på langruterne til Kina, hvis flyselskabet skal klare sig i den behårede konkurrence i luften.

Det fastslog administrerende direktør i SAS Jørgen Lindegaard i går efter et møde i Bruxelles. Han understregede samtidig, at skridtet frem for alt sker for at sikre kinesisk talende personale som en bedre service for de mange kinesere ombord på flyene.

»Vi kan ikke blive ved med at operere et selskab med signifikant højere omkostninger, hvis konkurrenterne gør det modsatte,« siger Jørgen Lindegaard, der henviser til, at andre flyselskaber som f.eks. Finnair gør brug af billigere kinesiske ansatte. Derfor må SAS som en international spiller indrette sig efter udviklingen på flymarkedet.

Meldingen kommer, efter at SAS er kommet på kollisionskurs med den danske fagbevægelse, der er i oprør og har truet med strejker, fordi SAS pr. 1. marts ansætter 35 kinesere uden overenskomst og samtidig overvejer en senere fordobling af antallet af kinesiske medarbejdere ombord. Ifølge fagbevægelsen koster de uorganiserede kinesere kun 10.000 kr. om måneden, hvilket er blot en femtedel af omkostningerne til en dansk stewardesse, når udgifter til løn, hotel, uniform og andre udgifter er betalt.

Jørgen Lindegaard forstår ikke truslerne om strejker og siger, at den delvist statsejede luftfartskoncern må indrette sig efter markedsvilkårene.

Konkurrenterne gør det

»Hvad skal man med trusler? Vi driver en virksomhed, som er international, og vi driver den i konkurrence med internationale flyselskaber. Finnair er vores store konkurrent. Finnair gør det. Og vi har fly fra Air China holdende vinge ved vinge med vores fly i Stockholm, hvorfra vi også planlægger at flyve til Beijing,« siger han.

Men de 1.600 danske kabinefolk og SAS står stejlt over for hinanden. Kabinepersonalets fagforening kræver, at de kinesiske stewardesser tegner dansk overenskomst og arbejder under danske vilkår. Ellers koster det danske arbejdspladser.

Jørgen Lindegaard forstår ikke dette krav, og han er uenig med den danske kabineforening om, hvorvidt fagforeningen har overenskomstrettigheden over for folk, der ansættes i kabinen. SAS-chefen henviser til, at SAS i årevis har haft forskellige overenskomster i flere lande.

»Disse kinesiske medarbejdere bor i Kina og arbejder ud fra Kina, som vores japansk talende stewardesser, der bor i Tokyo, har gjort i 20 år. På samme måde skal vores kinesiske medarbejdere have en kontrakt fra Kina. Der er slet ikke noget nyt i det, andet end at prisen tilfældigvis er lavere end for de japanske,« siger Jørgen Lindegaard.

Han peger på, at kun en tredjedel af kabinepersonalet i SAS er dansk, og at svenske, danske og norske ansatte i forvejen får forskellig løn, fordi løn-, pensions- og skatteforhold er forskellige i de tre nordiske lande. Striden må løses i det fagretlige system, mener Jørgen Lindegaard.

»Det fremgår ikke af overenskomsten, at kabinepersonalet skal være dansk ansatte. I bund og grund er det en diskussion om, hvordan overenskomsten skal fortolkes, og det har man da heldigvis et system til. Derfor er det helt rigtigt, at parterne, Dansk Arbejdsgiverforening og fagforeningen, sætter sig ned og diskuterer sagen,« siger Jørgen Lindegaard.

Bilag 2



SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEMS
 SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEMS
BILAG C

Mon. 20.12.2006 14:00:00
 Du: kst 200609190005-0004

KOPPI

Dear

In support of Scania Airline System (later called SAS Engagement Contract from SAS) I have just pleasure in enclosing your "Employment Contract with SAS", which contains full details of our remuneration package and the supplemental terms and conditions of your employment. You may also reference a concise summary of your remuneration package from SAS at the end of this letter as follows:

	NMB
Basic Salary	5,800
Average Flight Allowance	3,300
Meal Allowance	
(According to same principle as for Scandinavian Airline Crew)	(1)
Transportation Allowance	
(Compensation for transport to SAS Crew base at SAS and SAS)	(1)
Total Gross Monthly Package	6,100
in addition for Duty Allowance	3,800

(1) Based on previous
 (2) According to latest local tax rates

The starting date of employment is January 19, 2006

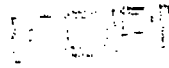
All other terms and conditions of your employment with SAS will be applicable, and explained in the permanent Employment Contract from the employment date after the training in Copenhagen.

This Agreement is for an open-ended employment contract and with probation period of 6 months and only applicable if you have been approved both for Medical test, Swimming test and the Training in Copenhagen.

- Once employed, you will be expected to participate in two marketing activities per year arranged by SAS, at the discretion of the SAS BJS office.
- You will also be scheduled for standby duty, which means that you must be ready for service when called to replace a colleague who calls in sick, according to an established and communicated schedule.
- From the date of Employment in SAS including the Training period you are not allowed to fly for another airlines according the jurisdiction of SAS SOM ADC.

Scandinavian Airlines System
 Copenhagen Norway Sweden
 SE-190 87 Stockholm Sweden. Telephone: +46 8 761 1000

A STAR ALLIANCE MEMBER



Please sign a copy of the contract with the pilot, the pilot and provide straight and direct and all other what is required in the Employment contract between the pilot and SAS.

Please make sure you have with the pilot and with the pilot and two original copies of the contract are provided. Please make sure you initial on every page of the two copies and sign and if possible, the pilot and original signed copy for your own records and return the other one to a signed copy to us as soon as possible.

We will forward to your assistance in the contract and we will be with you at the time of your future visits with SAS.

Yours sincerely

Björn Ekman
General Manager
Scandinavian Airlines Group

Signature

Two signed originals

- One to be sent to the Pilot and the Pilot Service Officer, Staff Administration
- The Pilot and the Pilot Service Officer

COPIES: 51000, Terminal, Australia
HR Employee File
SAS HR Office 51000-1

Bilag 3

Vedrørende: Kinesisk Crew på ruter til og fra Kina

Bilag til overenskomsten

Med baggrund i et stærkt voksende kinesisk marked anses det for en vigtig konkurrencemæssig styrke at kunne møde kinesiske kunder med medarbejdere, der er kinesisktalende og med kinesisk kultur.

På SAS interkontinentale ruter til og fra Kina, p.t. Beijing og Shanghai, bemandes som en del af den normale besætning med maksimalt 2 Cabin Crew ansat lokalt i Kina.

Cabin Crew lokalt ansat i Kina har udgangspunkt for deres tjeneste i Kina.
Lokalt ansatte Cabin Crew flyver efter de til enhver tid gældende skandinaviske myndighedsregler.

København den 30. januar 2006

For SAS

For CAU

Susanne Larsen

Verner L. Jensen

Bilag 4

Hvordan har luftfartselskaber i Europa kinesiske besætningsmedlemmer ansat og hvorledes er deres ansættelsesforhold:

Scandinavian Airlines International(SKI)	2 kinesiske crew på hver flight til/fra Kina til/fra København; ansat i kinesisk statslige vikarbureau Fasco og SKI; overenskomst efter kinesiske forhold løn ca. kr. 4.100 (ca. € 540) <i>Bemærk: på SAS ruten Stockholm-Beijing intet kinesisk cabin crew ansat</i>
Air France	2 Kinesiske tolke på hver flight til Kina uden sikkerhedsansvar/-træning; ansat på fransk overenskomst som oversætter eller translatør
Lufthansa	Kinesisk crew bosat i Tyskland og ansat på tysk overenskomst, dog får de kinesiske stewardesser gratis tysk kursus, og skal efter en periode bestå en tysk prøve for at opretholde sit ansættelsesforhold
British Airways	<i>Vi afventer information fra det engelske forbund Unite om British Airways og Virgin Atlantic</i>
Finnair	Kinesisk crew ansat via det kinesiske og statslige vikarbureau Fasco/Adeco på lokal kinesisk overenskomst med løn på € 500-600/måned mod Finnair crew løn på € 2800-3600/måned
Iberia	Flyver ikke til Kina

Kilde: ETF – European Transport Federation

Følgetal 1. januar efter oprindelsesland, statsborgerskab, køn, område, herkomst og lid

Land	Statsborgerskab	køn	område	herkomst	2006	2007	2008
Danmark	Dansk	Mænd	Hele landet	Personer med dansk oprindelse	2.453.680	2.457.014	2.461.950
				Indvandrere	0	0	0
				Efterkommere	0	0	0
				Personer med dansk oprindelse	686.553	685.284	686.144
				Indvandrere	0	0	0
				Efterkommere	0	0	0
		Kvinder	Hele landet	Personer med dansk oprindelse	2.503.491	2.505.509	2.508.677
				Indvandrere	0	0	0
				Efterkommere	0	0	0
				Personer med dansk oprindelse	721.639	719.693	719.506
				Indvandrere	0	0	0
				Efterkommere	0	0	0
Udenlandsk	Dansk	Mænd	Hele landet	Personer med dansk oprindelse	3.781	3.677	3.860
				Indvandrere	0	0	0
				Efterkommere	0	0	0
				Personer med dansk oprindelse	1.702	1.635	1.727
				Indvandrere	0	0	0
				Efterkommere	0	0	0
		Kvinder	Hele landet	Personer med dansk oprindelse	3.272	3.184	3.342
				Indvandrere	0	0	0
				Efterkommere	0	0	0
				Personer med dansk oprindelse	1.423	1.371	1.428
				Indvandrere	0	0	0
				Efterkommere	0	0	0
Hongkong	Dansk	Mænd	Hele landet	Personer med dansk oprindelse	0	0	0
				Indvandrere	0	0	0
				Efterkommere	1	1	0
				Personer med dansk oprindelse	0	0	0
				Indvandrere	0	0	0
				Efterkommere	0	0	0
		Kvinder	Hele landet	Personer med dansk oprindelse	0	0	0
				Indvandrere	1	1	0
				Efterkommere	0	0	0
				Personer med dansk oprindelse	1	1	0
				Indvandrere	0	0	0
				Efterkommere	3	3	0
Udenlandsk	Dansk	Mænd	Hele landet	Personer med dansk oprindelse	0	0	0
				Indvandrere	0	0	0
				Efterkommere	0	0	0
				Personer med dansk oprindelse	0	0	0
				Indvandrere	0	0	0
				Efterkommere	0	0	0
		Kvinder	Hele landet	Personer med dansk oprindelse	0	0	0
				Indvandrere	0	0	0
				Efterkommere	0	0	0
				Personer med dansk oprindelse	0	0	0
				Indvandrere	0	0	0
				Efterkommere	0	0	0
Kina	Dansk	Mænd	Hele landet	Personer med dansk oprindelse	0	0	0
				Indvandrere	520	520	513
				Efterkommere	291	309	314
				Personer med dansk oprindelse	0	0	0
				Indvandrere	382	376	367
				Efterkommere	220	231	231
		Kvinder	Hele landet	Personer med dansk oprindelse	0	0	0
				Indvandrere	764	782	805
				Efterkommere	328	342	359
				Personer med dansk oprindelse	0	0	0
				Indvandrere	546	559	571
				Efterkommere	237	244	254
Udenlandsk	Dansk	Mænd	Hele landet	Personer med dansk oprindelse	0	0	0
				Indvandrere	2.648	2.714	2.867
				Efterkommere	152	168	183
				Personer med dansk oprindelse	0	0	0
				Indvandrere	1.619	1.637	1.743
				Efterkommere	98	115	133
		Kvinder	Hele landet	Personer med dansk oprindelse	0	0	0
				Indvandrere	3.032	3.054	3.308
				Efterkommere	146	156	191
				Personer med dansk oprindelse	0	0	0
				Indvandrere	1.774	1.900	2.050
				Efterkommere	100	109	134

Tallene for 2006 for de kommuner der er delt i forbindelse med kommunalreformen må anses for at være foreløbige, revideringer kan forekomme. Se på www.dst.dk/Statistik/ags/kommunaleform for definition af landsdelene. Pt. 1. januar 2007 er Bulgarien og Rumænien blevet EU-lande. Derfor er de foruddefinerede summer ændret således, at begge lande nu indgår i - EU-lande i stedet for Europa (ekskl. EU-lande) og - i Vestlige lande i stedet for Ikke-vestlige lande.

Kontaktoplysninger

CAU

Amager Strandvej 418

2770 Kastrup

Telefon: +45 32 51 51 11

Fax: +45 32 51 00 71

E-mail: cau@cau.dk

Formand

Verner Lundtoft Jensen

32 53 25 10 / 21 75 53 15

verner@cau.dk

Forretningsfører

Steen Vendelboe

steen@cau.dk

32460113 (9-16) / 30237154

Medlemskoordinator/bestyrelsesmedlem

Jakob Esposito

28 77 51 98

jakob@cau.dk