

TALEMANUSKRIPT

Side 1 af 15

Talepapir til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål AE og AF om sikkerheden for flypassagerer der flyver med lavprisselskaber

Samrådsspørgsmål AE-TRU, Alm. Del, stillet til transportministeren den 17. februar 2015:

Hvilke overvejelser gør transportministeren sig om sikkerheden for flypassagerer i lavprisflyselskaber som Ryanair, Norwegian og Air Berlin på baggrund af en undersøgelse – med svar fra over 6.000 europæiske piloter – der er omtalt i avisen.dk i de to artikler ”Piloter frygter for sikkerhed: Her er deres barske hverdag” og ”Ny rapport: Lavpris-piloter filer på flysikkerheden”, bragt onsdag 12. februar 2015?

Samrådsspørgsmål AF-TRU, Alm. Del, stillet til transportministeren den 17. februar 2015:

Hvad vil ministeren gøre i EU-sammenhæng for at sikre flypassagerernes sikkerhed i vore dage, hvor især discountflyselskaber benytter sig af særdeles løse ansættelsesformer og konstante fornyelser af kontrakter med piloter, hvilket ser ud til at være en trussel mod sikkerheden, fordi piloterne i nogle tilfælde er nødt til at møde syge eller trætte på arbejde og ikke tør påpege sikkerhedsproblemer, fordi de så let risikerer at miste deres job?



Svar:

Indledning

Jeg vil gerne starte med at sige tak for de to samrådsspørgsmål, som handler om flyvesikkerheden hos lavprisflyselskaber.

Baggrund

Spørgsmålene har baggrund i en undersøgelse – med svar fra over 6.000 europæiske piloter, hvor det blandt andet fremgår, at nogle piloter føler sig pressede og ikke tør sige fra ved træthed og sygdom af frygt for at blive fyret.

Der spørges konkret til, hvilke overvejelser jeg gør mig om sikkerheden for flypassagerer i lavprisflyselskaber, og hvad jeg vil gøre i EU-sammenhæng for at sikre flypassagerernes sikkerhed.



Fremkosten af ”lavprisselskaber” på det europæiske luftfartsmarked har skærpet konkurrencen mellem flyselskaberne betydeligt, og som navnet antyder, så konkurreres der især på prisen.

Dette har medført stigende fokus på løn- og ansættelsesvilkår og ført til, at nogle flyselskaber har introduceret nye selskabskonstruktioner med fleksible bemanningssystemer og en mere løs ansættelsesstruktur.

Ikke indikationer på et sikkerhedsproblem

Det er væsentligt for mig at slå fast, at der ikke er indikationer på et sikkerhedsproblem for de lavprisflyselskaber, der opererer i *Danmark*. Der er heller ikke noget der tyder på, at dette skulle være tilfældet *inden for EU*.

Dette er baseret på oplysninger fra de myndigheder, der har tilsynet med de



pågældende flyselskaber samt vores egen stikprøvekontrol.

Jeg vil godt lige uddybe dette.

Grundlaget

Det er luftfartsmyndighederne i det land, hvor et flyselskab *hører hjemme*, der fører det sikkerhedsmæssige tilsyn med selskabet. Sådan er det aftalt internationalt og sådan er reglerne.

De omtalte lavprisselskaber, Ryanair, Norwegian og Air Berlin er hjemmehørende i henholdsvis Irland, Norge og Tyskland og er således under tilsyn fra deres hjemlige myndigheder.

Vi har ikke lignende selskaber i Danmark og har således via det tilsyn, som Trafikstyrelsen udfører med danske flyselskaber ikke noget indgående kendskab til sikkerheden i lavprisselskaber.



Hjemlandet undersøger og fører tilsyn

De tre nævnte lavprisselskaber er dog underlagt samme EU-regler om flyvesikkerhed og om tilsyn, som de danske flyselskaber og via samarbejdet i EU med de andre medlemsstater og Det Europæiske Luftsikkerhedsagentur udveksles oplysninger om flyvesikkerheden.

Vi har på den baggrund ikke fået indikationer fra andre lande, som huser lavprisselskaber, på at der skulle være flyvesikkerhedsmæssige problemer. Herudover har jeg ikke basis for mistillid til de, irske, norske eller tyske tilsynsmyndigheder.

Stikprøveundersøgelser/rampeinspektioner

Trafikstyrelsen udfører i øvrigt i mindre omfang stikprøvekontrol af udenlandske selskabers fly og besætninger i forbindelse med deres operationer i Danmark.



Det sker ved de såkaldte rampeinspektioner i henhold til gældende EU-regler.

Luftfartsmyndighederne i de andre EU-lande udfører tilsvarende rampeinspektioner i deres respektive lufthavne. Dette system er en ekstra gensidig betryggelse af, at myndighederne i hjemlandene udfører deres tilsynsarbejde forsvarligt.

Rampeinspektioner er kortvarige, uanmeldte inspektioner på ca. 1/2 time, der udføres, når flyet ankommer til gaten. Ved inspektionen undersøges først og fremmest flyets tekniske stand samt besætningens og flyets påkrævede dokumentation.

På baggrund af de rampeinspektioner, som Trafikstyrelsen har udført af udenlandske lavprisselskaber i Danmark, har Trafikstyrelsen heller ikke indikationer



på sikkerhedsproblemer hos disse selskaber.

Der er med andre ord ikke indikationer på et sikkerhedsproblem for de lavprisyflyselskaber, der opererer i Danmark og der er heller ikke noget der tyder på, at dette skulle være tilfældet inden for EU.

Lige sikkerhedsregler -Flyve- og hviletid

I den sammenhæng er det vigtigt at huske på, at der findes fælles EU-regler om flyve- og hviletid, som netop skal være med til at sikre flyvesikkerheden. Fra næste år vil disse regler være totalt harmoniserede. Reglerne tager hensyn til, at træthed er en af de væsentlige faktorer, som påvirker menneskelige præstationer.

Men jeg er enig i, at det er nødvendigt at se på, om de nye selskabskonstruktioner



kan få betydning for flyvesikkerheden i fremtiden.

Vejen frem i denne forbindelse er dog ikke i Danmark. Indsatsen skal ske i EU.

*Det Europæiske
Luftsikkerheds-
agentur og Kom-
missionens nye
undersøgelse*

Trafikstyrelsen har i den anledning rettet henvendelse til Kommissionen og Det Europæiske Luftsikkerhedsagentur for at få igangsat en analyse af de mulige konsekvenser, som disse nye og kreative tiltag fra luftfartsselskaberne kan have for flyvesikkerheden.

Det Europæiske Luftsikkerhedsagentur har efterfølgende iværksat en undersøgelse af, om de flyvesikkerhedsmæssige reglers udformning i forhold til sikkerhed modsvarer udviklingen i virksomhedskonstruktioner, forretningsmodeller og besætningskulturer. Derudover vil man undersøge, om udviklingen udgør –



eller *kan* udgøre – en risiko for flyvesikkerheden.

Danmark er repræsenteret i analysegruppen ved Trafikstyrelsen.

Social dumping – særligt i EU-regi

Jeg har stor fokus på området om flyvesikkerhed i EU-arbejdet specifikt, men også via arbejdet med at forhindre social dumping i luftfarten.

Jeg har løbende og gentagne gange rejst problemstillingerne med social dumping overfor mine kolleger i EU og Kommissionen.

Rapport om social dumping indenfor luftfart

I den sammenhæng kan jeg nævne, at en dansk arbejdsgruppe bredt sammensat med deltagelse fra relevante ministerier, fagforeninger og luftfartsbranchen afleverede en redegørelse i april 2014 om problemets karakter og har her for få



dage siden afleveret en rapport med konkrete forslag til indsatsen på EU-niveau.

Redegørelsen fra sidste forår handler bl.a. om problemerne med de nye ansættelses- og forretningsformer og nye virksomhedskonstruktioner. Redegørelsen sætter fokus på, at der ikke i hovedsagen er tale om regelbrud, men om regelshopping eksempelvis mellem EU-medlemslandenes forskellige regelsæt.

Der er derfor brug for at skabe en fair og fælles spillebane for luftfarten i EU. Helt konkret har arbejdsgruppen i sin *netop offentliggjorte* rapport derfor stillet følgende forslag:

- 1. *Anbefaling:*** **Arbejdsgiver/arbejdstager** For det første foreslår arbejdsgruppen, at vi får en fælles definition og administration af arbejdsgiver/arbejdstager-



begrebet. Det skal sikre, at det bliver meget klarere, hvor man er ansat, og hvem der har ansvaret som arbejdsgiver. Det skal være klart, hvem der har hvilke pligter og hvilke rettigheder.

- 2. *Anbefaling: Hjemmebasen*** For det andet foreslår arbejdsgruppen, at der presses på overfor Europakommissionen for at få en mere entydig og fast definition af hjemmebasebegrebet i forhold til social sikring. Det skal sikre, at de ansatte får en tættere tilknytning til kun én hjemmebase. Formålet er, at gøre det klarere, hvilke rettigheder en ansat har krav på. I dag er der eksempler på selskaber, der spekulerer i at tvangsflytte ansatte fra land til land. Det skal ændres.
- 3. *Anbefaling: Social sikring*** For det tredje foreslår arbejdsgruppen, at der arbejdes for, at Europakommissionen tager initiativer, der sikrer, at alle



ansatte er socialt sikret i et EU-land og dermed dækket af eksempelvis reglerne for løn under ferie og sygdom, der gælder i det pågældende land. De ansatte skal vide, hvor de er sikret, og hvilke sociale regler, de er omfattet af.

- 4. *Anbefaling:*** *Flyvesikkerhed* For det fjerde foreslår arbejdsgruppen, at der fortsat skal være fokus på flyvesikkerheden og virksomhedsudviklingen og fremadrettet skal følge nøje. Det skal blandt andet ske ved aktiv deltagelse i arbejdsgruppen – som jeg nævnte tidligere – der undersøger om de nye selskabskonstruktioner og ansættelsesformer har konsekvenser for flyvesikkerheden.
- 5. *Anbefaling:*** *Bedre tilsyn med arbejdsmiljø på fly* For det femte foreslår arbejdsgruppen, at Europakommissionen bør arbejde videre med en række problemstillinger i



forhold til tilsynet med arbejdsmiljøet ombord på fly. Arbejdsgruppen peger på, at fly skal kontrolleres efter ensartede regler, og uanset hvor i EU flyet lander. I dag er der lande, der kun kontrollerer arbejdsmiljøet, når flyet befinder sig i hjemlandet.

- 6. *Anbefaling:*** Til slut lægger arbejdsgruppen op til, at
Bedre konkurrenceevne Europakommissionen bedre skal sikre de europæiske luftfartselskabers konkurrenceevne eksempelvis på oversøiske flyvninger. Dette skal i sidste instans sikre bedre beskæftigelse inden for luftfart i EU.

Kommissionens fokus på social dumping

Her til slut vil jeg nævne, at jeg i fredags præsenterede arbejdsgruppens forslag for EU's transportkommissær og de øvrige lande i Transportrådet.



Europakommissionen har siden den tiltrædelse haft et stadigt stigende fokus på social dumping i luftfarten. Jean-Claude Juncker sagde i åbningstale i juli 2014 følgende: *"We have to fight social dumping and we will do it"*.

***Rådsmøde med
bilateralt møde
med Violeta Bulc***

Derfor blev vores forslag til Kommissionen også godt modtaget af Transportkommissær Violeta Bulc. Hun sagde, at social dumping var et stort problem, som Kommissionen ikke havde svar på endnu, men at der arbejdes på at finde løsninger.

Kommissionen har bebudet, at der kommer en luftfartspakke i år. Derfor var det præcis det rigtige tidspunkt, at vi fremlagde vores bidrag og konkrete forslag til løsning.



Også fra mange medlemslande er der opbakning til indsatsen.

Fremtid: Vi arbejder videre

Vi har således stor fokus på at sikre gode forhold i luftfartsbranchen. Det er en udfordrende opgave for meget af arbejdet skal gøres i EU. Jeg synes dog allerede, vi er kommet et godt stykke i dag. Vi vil dog fortsat presse på i EU-sammenhæng for, at der gennemføres reformer på området.

Jeg vil hermed takke for ordet.