

– når man er med sådan et fly, er underlagt de danske arbejdsmiljøregler for luftfartøjer, og så er man underlagt de danske luftfartskrav? Altså, er det ikke at betragte som et stykke dansk territorialområde, når man også er i et dansk fly? Det er det ene spørgsmål.

Det andet spørgsmål, som er interessant, er: Andre lande har jo valgt at acceptere, at det er efter gældende regler i det pågældende land, det gælder Tyskland, og det gælder Frankrig, og er spørgeren så ikke bekymret, og holder den argumentation, som blev givet på det første spørgsmål i forhold til, at det jo rent faktisk er et dansk luftfartøj, der er tale om?

Kl. 15:43

Den fg. formand (Karen J. Klint):

Værsgo at svare.

Kl. 15:43

Karen Ellemann (V):

Hele SAS' flåde af maskiner er jo en blanding af danskindregistrerede maskiner og udenlandsk-indregistrerede maskiner. Det er den ufleksibilitet, som rent faktisk ligger i dansk lovgivning med henblik på at have arbejdstilladelser, når det er på danskindregistrerede fly, vi såmænd blot søger at imødegå med det her forslag. Så jeg mener, at regeringens forslag på den måde ligger helt i tråd med det øvrige i det her lovforslag, som netop handler om at sætte fokus på at gøre arbejdsvilkårene lempeligere. Det her handler ikke om at skulle omgås reglerne.

Jeg synes stadig væk, at det er utrolig vigtigt at sætte fokus på, hvor længe det pågældende udenlandske kabinepersonale rent faktisk arbejder i Danmark. Flyet lander i Danmark og rører dansk jord, det tager 10 minutter at taxie ind til holdepladsen, så overnatter kabinepersonalet i Danmark, men er dog ikke på arbejde, kommer ud til maskinen næste morgen og flyver tilbage til deres oversøiske destination, hvor de hører hjemme, hvor de bor, og hvor de har ansættelsesvilkår efter de gældende regler der.

Så jeg synes sådan set, at det lyder fuldstændig fornuftigt, og jeg støtter naturligvis forslaget, som det ligger her, men vil i øvrigt nævne, at jeg også er imødekommende over for den videre behandling af det her i udvalgsarbejdet. Jeg glæder mig til, at vi får mulighed for at have en dialog både med SAS og med CAU, altså kabinepersonalets faglige organisation, i forbindelse med udvalgsbehandlingen allerede nu her på torsdag.

Kl. 15:45

Den fg. formand (Karen J. Klint):

Så er det spørgeren med anden og sidste bemærkning.

Kl. 15:45

Henrik Dam Kristensen (S):

Det sidste synes jeg selvfølgelig var meget vigtigt, for det har jo været sådan indtil nu, at der i ord – men måske ikke altid i gerning – har været bred politisk enighed om, også når vi kigger på arbejdsmarkedets parter, at globaliseringen er et gode, som også giver os nogle udfordringer, men at de udfordringer ikke skal klares, ved at vi så går ned på laveste fællesnævner. Vi har tværtimod også i forbindelse med øststøtten og alt muligt andet fastholdt, at det skal være på danske løn- og arbejdsvilkår.

Nu er regeringen så tilsyneladende i skred, og derfor er det gode spørgsmål jo, om det er et brud i forhold til det, man indtil nu har sagt, og om man vil være velvillig, hvis andre faggrupper også kommer med krav? Det kunne være, som det blev sagt før, lastbilchauffører og rejsemontører; man kunne forestille sig temmelig mange, som kunne se en kæmpefordel i, at man nu kunne undgå danske løn- og arbejdsvilkår. Og det forekommer lidt mærkeligt, fordi ordføreren også i sin tale sagde det, og hvis man kigger lovforslaget igennem, kan man se, at der står danske løn- og arbejdsvilkår ganske mange gange, hvilket jeg er godt tilfreds med.

Men så er der lige et hjørne her, hvor kæden efter min mening hopper af, og jeg spørger så: Hvor mange kæder kan der komme til at hoppe af i den kommende tid?

Kl. 15:46

Den fg. formand (Karen J. Klint):

Værsgo at svare.

Kl. 15:46

Karen Ellemann (V):

Jeg mener naturligvis ikke, at der er tale om, at nogen kæde hopper af, for spørgeren sætter jo lige præcis igen fokus på det, der er sagen, nemlig at det handler om, at når man arbejder i Danmark, på dansk jord, arbejder man naturligvis under danske løn- og arbejdsvilkår. Og i det her tilfælde – både for kabinepersonalet og for medarbejdere i skibsfart – er det jo netop kun i de perioder, hvor man anløber en dansk havn eller lander i en dansk lufthavn i meget, meget kort tid. Så nej, derfor kan jeg slet ikke forestille mig, at der skal være følgevirkninger af det her for chauffører osv. Selv om det er et lille land, tager det trods alt et vist antal timer at komme igen-