

## Metoderapport for serien «Kontraktspilotene i Norwegian»

### 1. Journalistene

Artiklene er skrevet av journalistene Jostein Larsen Østring (JLØ) og Tone Angell Jensen (TAJ).

### 2. Tittel

«Kontaktspilotene i Norwegian».

### 3. Redaksjonen

Bladet Nordlys AS

Boks 2515

9272 Tromsø

Tlf.nr. 776 23 500/07760

### 4. Kontaktperson:

Journalist Jostein Larsen Østring,

Varden 107,

9018 Tromsø

tlf.nr. +47 95979895

e-post [jostein@nordlys.no](mailto:jostein@nordlys.no)

### 5. Liste over samlet publisering

Artiklene ble i all hovedsak skrevet i perioden 11. april 2012 til 30. april 2012. I løpet av disse 19 dagene publiserte vi i alt 16 hovedsaker med tilhørende undersøker og faktaelementer, fordelt på 23 avissider.

Siden har vi fulgt opp saken med nye artikler publisert 22. august 2012, 24. august 2012 og senest 8. oktober 2012.

De fleste artiklene ble publisert både i papiravisen og på Nordlys.no.

Under følger fullstendig liste over artiklene som er publisert om saken:

11.april 2012: «Betaler for å få jobb».

12.april 2012: «Her er pilotkontrakten fra skatteparadiset»

13. april 2012: «Sa opp avtale i protest»

13. april 2012: «- Flygerne kan få irske goder»

14. april 2012: «- Jeg vil ikke anbefale min egen sønn å begynne i dette yrket om det fortsetter sånn».

16. april 2012: «Hemmelighetskremmeriet – Norwegian-pilot får ikke snakke om kontrakten».

16. april 2012: «Dette mener Norwegian-sjefen egentlig».

17. april 2012: «LO flyr med Norwegian».

17. april 2012: «- Kan pålegges 60 timers uke».

18. april 2012: «- Kan ikke garantere at våre piloter betaler skatt».

- 18. april 2012: «Forhandlingsbrudd under Kjos-foredrag».
- 19. april 2012: «Pilotene er i ferd med å sage over den grena de sitter på».
- 20. april 2012: «Voksne kolleger jobber som lærlinger – det gir Norwegian superbillig kabin».
- 21. april 2012: «- En fiktiv base som er til for å omgå norske lover og regler».
- 23. april 2012: «Kan bryte skatteregler».
- 26. april 2012: «På banen i Norwegian-saken».
- 30. april 2012: «Gransker pilotvirksomhet etter Nordlys-avsløringer».
- 22. august 2012: «Norske piloter etterforskes etter Nordlys-avsløringer: Mistenkes for skattesvindel».
- 24. august 2012: «- Reagerte for sent».
- 8. oktober 2012: «Stopper pilot-praksis».

## 6. Redegjørelse for arbeidet og metoder

Det lå ikke lang tid med planlegging og undersøkelser bak våre saker om Norwegians ansettelsespolitikk. Det hele startet med en enkel og åpen problemstilling, og gravingen foregikk i form av en løpende nyhetsdekning som stadig åpnet nye dører. Metodene ble derfor til underveis i arbeidet, mens nye potensielle kilder og problemstillinger dukket opp. Derfor har vi valgt å redegjøre kronologisk og detaljert om hvordan vi arbeidet og hvilke metoder vi benyttet oss av i denne intensive perioden.

I all hovedsak var det bruk av et utstrakt kildenettverk som ble til underveis, samt offentlige tilgjengelige regelverk, som gjorde at vi stadig kunne bore dypere i de problematiske sidene ved Norwegians bruk av kontraktspilotene. Knappe to uker etter at arbeidet startet kunne vi avsløre at praksisen trolig skjer i strid med norske regelverk.

### 6.1 Oppstarten:

I noen uker hadde sjefredaktør Anders Opdahl og journalist Jostein Larsen Østring fått tips fra en troverdig kilde om kritikkverdige forhold i Norwegian, i forbindelse med at de som ett av flere lavprisselskaper i luftfarten benyttet seg av såkalte kontraktspiloter. Kort oppsummert er kontraktspilotene flygere som blir i hyret inn i faste og langvarige engasjementer for lavprisselskapene. Engasjementene blir formidlet gjennom utenlandske vikarbyråer, som tilbyr langt dårligere betingelser enn det som er normalen i norsk luftfart. Praksisen var omtalt av norske og danske medier tidligere, men ingen hadde gått i dybden på hva den egentlig innebar.

Materien virket tung, spesielt ettersom Nordlys som redaksjon hadde ikke gått inn og gjort tilsvarende undersøkelser i luftfartsbransjen tidligere. Etter å ha snakket med lederen i Norsk Flygerforbund, Aleksander Wasland, som ville være en naturlig kilde i saken, var vi først enige i at vi skulle vente til han kom opp til Tromsø 22. april. Da var planen at vi i ro og mak skulle sette oss ned, og se hva vi fikk ut av møtet.

Tirsdag 10. april fikk vi imidlertid et nytt tips om at Norwegian pilotforening i løpet av de siste dagene hadde sendt ut en melding til alle sine medlemmer som omhandlet kontraktspilotene. Her het det at flere av kontraktspilotene ikke hadde fått lønn fra Norwegian på tre måneder, og at det «er en stor fordel å få så mange som mulig ombord på NPF-skuta, spesielt i den tiden vi har foran oss nå».

Noe var i gjære. I frykt for at utviklingen skulle komme oss i forkjøpet, og for at andre skulle snappe opp en stor sak før oss, gikk vi i gang samme morgen. Journalist Tone Angell Jensen, med bakgrunn blant annet som fagforeningsleder for de kabinansatte i Widerøe på 80-tallet, ble satt på saken sammen med Østring.

**Vi gikk inn i det hele med blanke ark. Målet var å finne nyheten og gripe den. Den foreløpige problemstillingen var som følger: Bjørn Kjos' norske luftfartseventyr hadde vært allment bejublet i ti år. Fantet det forhold som ikke hadde kommet frem, og som ikke ville tåle dagens lys?**

## 6.2. De første undersøkelsene

På dag én kontaktet vi derfor først de åpenbare kildene: Leder Aleksander Wasland i Norges Flygerforbund, som vi allerede hadde en intervjuavtale med, leder Halvor Vatnar i Norwegian Pilotforening, informasjonssjef Åsa Larsson i Norwegian og studieleder Håvard Mjøen ved Universitetet i Tromsø, som tilbyr bachelor i luftfartsfag. I tillegg var vi i kontakt med flygere i flere norske flyselskaper som gjerne ville være anonyme kilder for oss.

Arbeidet med den første saken ga oss et riss av Norwegian's nye ansettelsespolitikk: For å være konkurransedyktige i et internasjonalt marked, presser Norwegian kostnadene ned så mye som mulig i alle ledd. En av faktorene er å leie inn piloter fra utenlandske vikarbyråer i stedet for å ansette dem i eget selskap. Pilotene er som regel skandinaviske, utfører nøyaktig samme jobb som sine norske fast ansatte kolleger, men flyr på kontrakter definert av vikarbyråene.

Norsk Flygerforbund mente at kontraktene ga dårlig sikkerhet blant annet når det gjaldt oppsigelsesvern og sykkelønn. I verste fall fryktet de at de dårlige sykkelønnsvilkårene kunne føre til at flygerne presset seg selv til å fly i tvilstilfeller, noe som videre kunne gå ut over flysikkerheten.

Det hele ble til et førstesideoppslag i Nordlys dagen etterpå. **Samtidig reiste nye problemstilling seg: På hvilke vilkår flyr pilotene for Norwegian? Kan vi få dokumentert det? Er praksisen lovlig og forsvarlig?**

## 6.3 Bredt ut

På dag to, onsdag 11. april, gikk vi bredt ut for å følge opp disse problemstillingene. Ett av sporene vi først så på var om det var sider ved kontraktspilotpraksisen som kunne være i strid med norske regelverk.

I en artikkel fra danske Politiken fra januar ble det av en dansk fagforeningsleder fremsatt påstander om at kontraktspiloter i lavprisselskaper «etter alt å dømme var involvert i skatteunndragelse». Norwegian var nevnt som ett av flere flyselskaper som benyttet seg av kontraktspiloter, sammen med blant annet Ryanair.

I en e-post til Skatteetaten stilte vi derfor flere generelt formulerte spørsmål rundt skattepraksisen til norske flyselskaper. Blant annet stilte vi spørsmål ved om det er lov å betale skatt i utlandet dersom man er innleid vikar for et norsk flyselskap og flyr i Norge, samt om det er piloten selv eller det norske flyselskapet som har ansvar for at skatt blir korrekt innbetalt. Svaret kom raskt fra underdirektør Kjersti Skog-Hauge. Både på e-post og telefon bekreftet hun at inntekten for piloter som fløy i internasjonal luftfart kunne være skattepliktig i pilotens hjemland, og at den enkelte arbeidstaker og arbeidsgiver hadde et ansvar for å ivareta sine plikter overfor norske skattemyndigheter.

Fordi regelverket for skatt i internasjonal luftfart er svært komplekst, og fordi vi fortsatt ikke var sikre på hvor Norwegian's piloter betalte skatten sin, var opplysningene foreløpig ikke mulig å bruke til noe mer enn bakgrunnsinformasjon i det videre arbeidet.

Etter innspill fra en av kildene våre tok vi også kontakt med Luftfartstilsynet. I tillegg til å sjekke om de hadde vært inne i saken og gjort egne undersøkelser, stilte vi spørsmål ved hvorvidt Norwegian, som et flyselskap med norsk godkjennelsessertifikat (AOC), kunne la pilotene jobbe for dem med arbeidsbetingelser og -rettigheter tilhørende i vikarbyråenes hjemland.

På slutten av arbeidsdagen fikk vi svar fra Luftfartstilsynets seniorrådgiver Torkjell Vik. Til tross for at Luftfartstilsynet ikke hadde behandlet saken, ga han et kort og tydelig svar på det siste spørsmålet: *«Svaret er ja. Betingelsene for å få en norsk AOC omfatter ikke arbeidsrettslige ansettelsesforhold hos operatøren. I henhold til AOC'en skal operatøren bemanne sine luftdyktige luftfartøy med tilstrekkelig personell som er kompetente og fyller operative og medisinske krav. Ansettelsesforholdene i Norge reguleres i hovedsak av arbeidsmiljøloven. Arbeidsmiljøloven setter ingen begrensning på å leie inn nødvendig bemanning fra et bemanningsbyrå».*

**Fordi svaret var så direkte, anså vi sporet om godkjennelsessertifikatene som undersøkt, og lot være å gå nærmere inn i det. Per dags dato har svaret fra Luftfartstilsynet heller ikke vært på trykk i Nordlys. Når det likevel er tatt med i metoderapporten, er det fordi det viser at våre kilder på et tidlig tidspunkt var i forkant av myndighetene i en del viktige spørsmål rundt vikarbyrå-praksisen. Som vi vil komme tilbake til, har saken ført til at Luftfartstilsynet senere har snudd og i desember selv startet undersøkelser rundt spørsmålet vi stilte i april.**

Samtidig som vi kontaktet myndighetene, stilte vi en rekke spørsmål til Norwegian om hvilke ytelser pilotene har, og hvor de betalte skatt. I tillegg forsøkte vi å kontakte de to vikarbyråene som Norwegian i hovedsak benyttet, estiske Arpi Aviation og irske Parc Aviation.

Daglig leder i Arpi Aviation, norske Hans Petter Håtun, kunne samme ettermiddag opplyse at flygere engasjert hos dem hadde en bruttoinntekt på rundt 700.000 kroner i året. Samtidig måtte de dekke de fleste utgifter selv – inkludert sosiale ytelser. Norwegian henviste i all hovedsak til selskapene selv, og begrunnet det med at kontrakten er en sak mellom den enkelte piloten og vikarbyrået.

Parallelt med alt dette, jobbet vi med å komme i kontakt med noen som kunne skaffe oss tilgang på kontraktene vikarbyråene tilbyr pilotene. Etter en lang ringerunde blant piloter og andre mulige kilder i luftfarten kom vi kontakt med en kilde som satt på en kontrakt som var inngått mellom en norsk pilot og irske Parc Aviation. Kilden fortalte videre at Norsk Flygerforbund hadde fått tilsendt flere slike kontrakter fra sine medlemmer.

Vedkommende gikk med på å lekke deler av kontrakten til oss, under løfte om at vi ikke under noen omstendigheter distribuerte den videre. Vi ble advart om at det kunne være lagt inn spor i hver enkelt kontrakt, og at selskapene ville kunne gjøre egne undersøkelser for å finne ut hvem som sto bak lekkasjen.

Av den delen av kontrakten vi fikk tilsendt, fremgikk det blant annet at avtalen var regulert under lovgivningen i skatteparadiset Isle of Man, og at betingelsene når det gjaldt sosiale ytelser som sykkelønn var helt annerledes enn et vi er vant med i Norge. I kontrakten fremkom det også at piloten opptrådte som selvstendig næringsdrivende, og at flygerne derfor selv måtte sørge for korrekt skatteinnbetaling.

På spørsmål bekreftet nestleder Christian Langvatn i Norsk Flygerforbund at de hadde fått den samme kontrakten tilsendt. Han kunne også gjengi detaljer som tilsa at vi hadde mottatt samme kontrakt.

Vi kontaktet deretter irske Parc Aviation på telefon. Selskapet ba om å få kontrakten tilsendt, angivelig for å «sjekke om den var autentisk», og ga videre beskjed om at de ikke kunne svare på spørsmål samme dag.

Etter å ha sendt en e-post med spørsmål til selskapet, anså vi oss for presseetisk å være på trygg grunn når det gjaldt retten til samtidig imøtegåelse. Vi skrev ut en sak til deadline basert på de detaljene vi satt på om kontrakten, med skatteparadis-forbindelsen som hovedvinkling.

Tidlig dagen etter, torsdag 12. april, spurte også Norwegian om de kunne få utlevert kontrakten – ifølge selskapet for å kunne sjekke om den var falsk. Dette til tross for at de både dagen før og senere hevdet at de ikke la seg opp i kontraktene mellom pilotene og vikarbyrået.

Samme dag som saken sto på trykk, publiserte vi den også på nett. Samtidig gikk vi ut og ba om tips rundt Norwegian og norsk luftfart. Det førte til en tipsstorm vi knapt har sett maken til, både på telefon og e-post. Saken ble spredt i diverse interne flygerforum, og i løpet av dagen ble vi kontaktet av nærmere tyve personer som ville tipse oss om ulike forhold rundt Norwegian. Samtlige ønsket å være anonyme av hensyn til egen fremtid i selskapet og luftfarten.

I løpet av torsdagen fikk vi hull på en sak om at Norwegian-pilotene hadde sagt opp kollektivavtalen med Norwegian og vurderte streik på grunn av kontraktspilot-praksisen. Denne sto på trykk fredag 13. april, og ble den første av en rekke saker om arbeidskonflikten i norske medier de påfølgende ukene og månedene.

Torsdag kveld fikk vi også svar på e-post fra Parc Aviation, som kort opplyste at de ikke ville kommentere kontraktene fordi de var konfidensielle.

**I løpet av fredagen og helga fulgte vi opp flere av sporene tipserne flygerne ga oss. Takket være et av tipsene kom vi endelig i kontakt med en som selv var kontraktpilot for Norwegian gjennom Parc Aviation, og sa seg villig til å la seg intervjuet anonymt.**

Av ham fikk vi også endelig tilsendt den hele og fulle kontrakten som Parc Aviation ga ut til sine ansatte. Her fremkom det flere opplysninger vi fra før av ikke var klare over – blant annet en klausul om at den ansatte ikke under noen omstendigheter kunne avsløre noen av opplysningene i kontrakten til en person, et firma eller fagforening(!), uansett årsak eller formål. Ifølge flygeren hadde han blitt henvist direkte til Parc Aviation da han forhørte seg om jobb i Norwegian.

Videre fortalte han at verken han eller kollegene visste hvor de skulle betale skatt, og at han selv ikke hadde fått opplyst at han hadde mulighet til å være noe annet enn selvstendig næringsdrivende med kontrakt med vikarbyrået. I en kommentar til opplysningene hevdet nestleder Christian Langvatn i Norsk Flygerforbund at intervjuet viste at den norske staten gikk glipp av store inntekter i form av skatte kroner og arbeidsgiveravgifter fordi pilotene ikke betalte skatt.

Vi bestemte oss for at opplysningene piloten kom med, understøttet av kontrakten han hadde sendt oss, så åpenbart var av offentlig interesse at det var riktig å trykke et anonymisert intervju med piloten.

I en undersak svarte Norwegians informasjonssjef Åsa Larsson nok en gang at kontraktene var en sak mellom piloten og vikarbyrået, og at pilotene selv hadde valgt å opptre som selvstendig næringsdrivende. I motsetning til piloten hevdet Larsson at alle piloter fikk tilbud om å bli fast ansatt i vikarbyråene, altså uten å opptre som selvstendig næringsdrivende.

I løpet av helga fikk vi også tilsendt en lenke til en interessant video som lå ute på Norwegians intranett. Her ga Bjørn Kjos blant annet klar beskjed til sine ansatte at han ikke ønsket å se negative saker om Norwegian i media – noe vi laget sak på.

Alt dette publiserte vi både på nett og papir mandag den 16. april.

**Nå begynte andre medier også for alvor å fatte interesse for saken. Saken om den interne appellen til Kjos ble bredt sitert, blant annet som en av toppsakene på Dagsrevyen samme dag. I vår egen avis truet LO med at deres kontrakter med Norwegian «ikke var uoppsigelige».**

#### **6.4 Skattespørsmålet kommer for alvor opp**

Nå meldte også fagforeningen Parat, som er tungt inne i luftfarten, seg på. Med bakgrunn i sitatene fra den anonyme kontraktspiloten gikk nestleder Vegard Einan ut og hevdet at flyselskapene kun benyttet seg av kontraktspiloter for å slippe arbeidsgiveransvar, og dermed unngå å måtte betale sosiale avgifter og skatt. Einan hevdet at det var her den reelle besparelsen lå.

Tilfeldighetene skulle ha det til at Bjørn Kjos tirsdag 17. april skulle til Tromsø for å holde et foredrag for DnB i byen på kveldstid. Til nå hadde kun hans informasjonssjef svart på kritiske spørsmål. Vi valgte derfor med å innhente imøtegåelse til kritikken, i håp om å kunne konfrontere Kjos med de nye spørsmålene på flyplassen.

**På Tromsø lufthavn fikk vi et to minutter langt intervju med Kjos mens han var på vei inn i en bil. Her innrømmet han på direkte spørsmål for første gang at Norwegian ikke kontrollerte om deres piloter betalte skatt, og at de ikke kunne garantere at pilotene «ikke drev med skattesnyteri».** Dette ble i seg selv til et nytt førstesideoppslag i Nordlys, og ga oss i tillegg ammunisjon til å ta opp tråden med Skatteetaten.

Etter samtaler med flere kilder, sendte journalist JLØ dagen etter, onsdag den 18. april, en ny e-post til underdirektør Kjersti Skog-Hauge i Skattedirektoratet. Spørsmålene var presist stilt, men likevel formulert generelt, slik at Skog-Hauge hadde anledning til å svare på generelt grunnlag.

Under er spørsmålene som ble stilt på e-post:

*«- På regjeringen.no, i skatteavtalen med Isle of Man, leser jeg følgende: «Artikkelens punkt 4 gir særlige regler for lønnsarbeid utført om bord i et skip eller luftfartøy drevet i internasjonal fart. Lønnsinntekter fra slikt arbeid skal bare kunne skattlegges i den part hvor arbeidstakeren er bosatt.» Betyr dette at norske piloter som flyr internasjonal luftfart for et norsk selskap, men som jobber for et selskap basert i Isle of Man, likevel skal skatte til Norge dersom man er bosatt her?»*

*Kilde: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/stprp/2007-2008/stprp-nr-38-2007-2008-/2.html?id=499250>*

*- Hva har det å si dersom pilotene oppi alt dette opptrer som selvstendig næringsdrivende, med kontrakt med selskapet i Isle of Man? Kan man da basere sitt enkeltmannsforetak/selskap hvor som helst, for eksempel på Isle of Man, og selv velge hvilket land man skal skatte til?*

*- Har norske flyselskaper en plikt til å sjekke om selvstendig næringsdrivende piloter som jobber på oppdrag for dem betaler skatt? Eller er flyselskapet fritatt for ansvar dersom norske piloter som jobber som selvstendig næringsdrivende på kontrakt begår skatteunndragelser?*

*- Fagforeningen Parat hevder at piloter som er på kontrakt for kun ett vikarbyrå og opptrer som en helt vanlig pilot for et norsk selskap, ikke burde ha anledning til å opptre som selvstendig næringsdrivende. Dette med henvisning til europeiske skatteprinsipper. Sitat: - Pilotene eier ikke sitt eget fly, har ikke mulighet til fritt å velge oppdrag, og har ikke mulighet til å konkurrere på andre markeder. Alt er definert i kontrakten. Det finnes en dom i norsk rettsvesen som sier at en bussjåfør ikke kan være selvstendig næringsdrivende fordi han ikke eier bussen selv, sier Vegard Einan.*

*Kan dette stemme?»*

Skog-Hauge svarte sent neste arbeidsdag på spørsmålene. Svarene var oppsiktsvekkende. Skattedirektøren gikk langt i å slå fast at piloter som fløy for de store kommersielle flyselskapene ikke kunne opptre som selvstendig næringsdrivende, men i realiteten måtte regnes som ansatte. Videre sa hun at alle flyselskaper som hyrer inn piloter er pliktige til å følge dette opp, og at et flyselskap til syvende og sist kunne bli holdt både økonomisk og strafferettslig ansvarlig for manglende gjennomført forskuddstrekk og betalt arbeidsgiveravgift – herunder bøter og fengsler.

For å kontrollere alle opplysninger, og sammenfatte intervjuet på en skikkelig måte, gikk det én dag til før vi fikk gjort unna en siste sitatsjekk – på ettermiddagen fredag 20. april. Søndag 22. april innhentet vi tilsvar fra Norwegian, og mandag 23. april trykket vi en sak om at Norwegian bruk av kontraktspiloter foregikk i strid med norske skatteregler.

Samme helg, lørdag 21. april, hadde Finansavisen en sak på trykk om at kontraktspiloter som fløy for Ryanair med base i Norge ikke betalte skatt i Norge. Nå var ballen for alvor begynt å rulle. Få dager senere bekreftet statssekretær Erik Lahnstein i Samferdselsdepartementet overfor oss at han på bakgrunn av medieoppslagene, blant annet i Nordlys, ønsket å møte flygerforbundene for å få mer informasjon om striden mellom Norwegian og pilotene.

Den påfølgende helga fikk vi tips om at Skatt Øst nå skulle gå inn og granske praksisen med kontraktspilotene. Skatt Øst bekreftet overfor oss at de hadde lest aviser med stor interesse den siste tiden, og at de nå ville granske hvorvidt flyselskapene og pilotene bryter norske lovverk. – *Vi følger med på dette, og vurderer fortløpende hvordan vi vil gå frem. En av de store internasjonale utfordringene for mange land er å sikre sine egne skattefundamenter. Hovedregelen er at er man bosatt i Norge, skal man skatte i Norge, sa skattekrimsjef i Skatt Øst, Jan-Egik Kristiansen.*

Den samme helga bekreftet statssekretær Lahnstein at også Samferdselsdepartementet skulle arbeide for å gjøre avklaringer om regelverket rundt kontraktspilotene. Saken om at Skattedirektoratet og Samferdselsdepartementet startet undersøkelser ble bredt sitert i hele Norge.

## **7. Hva var genuint nytt i saken?**

Fra før av var det kjent at Norwegian benyttet seg av kontraktspiloter fra utenlandske vikarbyråer. VG/E24 hadde blant annet i tre artikler tidligere i 2012 skrevet at Norwegian pilotforening var kritisk til ordningen. Danske Politiken hadde også tidligere meldt at konstruksjonen med kontraktspiloter åpnet for potensielle skatteunndragelser.

Vi var imidlertid de første som dykket ned i lovverket og påviste at praksisen med vikarpiloter som opptrådte som selvstendig næringsdrivende kunne være i strid med norske lovverk. Gjennom våre spørsmål til Skattedirektoratet avdekket vi også at flyselskapene selv var pliktige til å påse at skatter og avgifter ble betalt i tråd med lovverket.

Vi brakte som første medie detaljene i kontrakten de fleste pilotene i Norwegian benyttet seg av – som blant annet avdekket at de var hjemlet i lovverket i skatteparadiset Isle of Man.

I tillegg fulgte vi den pågående arbeidskonflikten mellom pilotforeningen og Norwegian tett, og var de første som meldte at Norwegian-pilotene sa opp kollektivavtalen.

## 8. Konsekvenser:

Av flere grunner er det vanskelig å påberope seg all ære for det som har skjedd i etterkant av våre artikler. For det første har pilotenes fagforeninger vært tungt inne og drevet lobbyvirksomhet opp mot flere av aktørene i denne saken. For det andre har også andre medier, blant annet Finansavisen og Dagens Næringsliv, fulgt med denne saken og lignende problemstillinger i samme tidsrom som oss.

Det er imidlertid ingen tvil om at vår journalistikk, sammen med flere andre faktorer, har gitt flere konkrete utfall:

- Skatteetaten gjør fortsatt undersøkelser i luftfarten. 22. august bekreftet kommunikasjonsrådgiver Anette Bjerke at flere norske piloter og/eller kabinansatte var mistenkt for skattesvindel. Det er foreløpig ikke klart om flyselskapene kan straffes som en følge av regelstridig vikarbruk.
- Norwegian nekter nå deres piloter å opptre som selvstendig næringsdrivende. Det varslet kommunikasjonsdirektør Anne-Sissel Skånvik i Nordlys 8. oktober.
- Dagens Næringsliv kunne 18. desember i fjor melde at også Luftfartstilsynet skal granske Norwegians innleiepolitikk. Dette fordi innleiepraksisen bryter med norsk arbeidsmiljølov, som gjelder ombord på Norwegians fly så lenge Norwegian flyr på norsk AOC. Samtidig innrømmet Luftfartstilsynets juridiske direktør at de ikke hadde vært tilstrekkelig oppmerksom på problemstillingen tidligere. Ifølge fagforeningen Parat vil undersøkelsen kunne ende med at alle innleide piloter kan kreve fast jobb i Norwegian. Resultatet fra undersøkelsen er i skrivende stund enda ikke klart.

## 8. Kildebruk og kildekritikk

I arbeidet med denne saken har vi både basert oss på åpne og anonyme kilder. De anonyme kildene har i all hovedsak vært personer i ulike roller i norsk luftfart som har bistått med veiledning og bakgrunnskunnskap om forholdene i luftfartsbransjen. Av ulike årsaker har ingen av disse – spesielt ikke ansatte i Norwegian – ønsket å stå frem på trykk. Men som støttespillere har de vært uvurderlige.



Det har derfor i stor grad vært representanter fra fagforeningene som har målbåret kritikken mot Norwegian og vikarbyråene. Et unntak er SAS-flyger Per Gunnar Stensvaag, som både sendte inn en kronikk og stilte til intervju hos oss om den generelle stoda i luftfartsbransjen.

I utgangspunktet bestrebet vi oss etter så langt mulig å basere sakene våre på åpne kilder. Tre kilder har likevel kommet på trykk anonymt: Først og fremst en pilot med kontrakt hos Parc Aviation, som gjorde et intervju med under lovnad om anonymitet. Kilden ble vurdert som troverdig, intervjuet hadde betydelig offentlig interesse, og vi vurderte det som nødvendig å bevare hans anonymitet for å sikre at piloten beholdt jobben. Det var også en klar forutsetning fra kildens side.

Vi lot også anonyme kilder komme til orde ved to tilfeller til: En erfaren flyger og instruktør uttalte seg i en bisetning i vår første sak om at Norwegians praksis allerede var beryktet blant flygere, mens en kilde i Norwegian-systemet i en sak uttalte seg om hvordan selskapets Målaga-base var bygget opp.

Det er i ettertid lett å se at vi hadde klart oss uten å sette de to siste kildene på trykk – selv om både kildenes funksjoner og motiver var kjent for oss.

Felles for de fleste av våre kilder, åpne og lukkede, har vært at de har hatt en interesse i å stoppe Norwegians praksis. Det har etter vår vurdering vært uproblematisk, all den tid samtlige har spilt med åpne kort.

Av øvrig kildemateriale var det avgjørende for oss å få tilgang til kontrakten som Parc Aviation forsøker å holde hemmelig. Denne hadde i seg selv stor nyhetsverdi, og bidro til at vi kunne verifisere både påstander fra fagforeningene og den anonyme piloten som slapp til på trykk. Dette var videre avgjørende for at vi til slutt kunne konfrontere Bjørn Kjos og skattemyndighetene med spørsmålene om hvorvidt det var lagt opp til at kontraktspilotene opererte i strid med norske lovverk.

Vi har også benyttet oss av norske skattelovverk og luftfartsregelverk, for å kunne stille presise spørsmål til skatte- og luftfartsmyndighetene.

Som et apropos skal det nevnes at vi i ettertid er glade for at stort sett samtlige av intervjuene med myndighetene og Norwegian har foregått skriftlig og/eller at de har gjennomgått sitatsjekk per e-post. Norwegian ba hele tiden om sitatsjekk, og svarte flere ganger skriftlig på spørsmål. Dermed har vi til enhver tid hatt dokumentert alt som er sagt i en sak der de motvillig har gitt oss informasjon underveis. Så langt har vi ikke blitt tatt i å skrive faktiske feil i saken.

Intervjuet med skattemyndighetene foregikk i all hovedsak over e-post. I en sak der essensen har vært komplisert juss, har det vært en styrke for oss å kunne stille detaljerte spørsmål og oppfølgingsspørsmål, samt å ta seg god tid til å sjekke fakta underveis. Det siste antar vi gjelder også for kilden. Å ha intervjuene dokumentert skriftlig har også gjort det mye enklere å kunne gå tilbake og kontrollsjekke opplysninger underveis i arbeidet og i ettertid.

## 9. Tidsbruk

I to uker gikk stort sett all arbeidstid for JLØ med til dekningen av saken, i tillegg til at mye research og kildekontakt ble gjort på kveldstid og i helgene. Da sakene første gang ble lagt ut på nett, gikk en

hel kveld til å svare telefoner fra kilder som ringte inn med nye tips. TAJ var også involvert i dekingen av en annen stor sak, Troms Kraft-skandalen i Tromsø, på samme tidspunkt, og deltok derfor mest i dekingen av kontraktspilot-saken den første uken.

Den 30. april satte vi i all hovedsak sluttstrek for arbeidet. Da hadde våre undersøkelser bidratt til at myndighetene startet granskninger, samtidig som vi ikke hadde flere spor å følge i kontraktspilotsaken. Siden har dekingen fra vår side vært mer sporadisk, og preget av at andre arbeidsoppgaver som regel fyller hverdagen. Debatten om kontraktspiloter har foregått i flere medier gjennom hele høsten 2012, men uten at det har kommet noen nye store avsløringer utover det vi gjorde i april.

Totalt, medregnet fritid og de sakene som er laget i ettertid, har vi fordelt på to personer trolig brukt over 30 dagsverk på arbeidet.

## 10. Vedlegg

Samtlige avissider trykket i forbindelse med arbeidet med kontraktspilotene.

I tillegg kommer følgende artikler fra Nordlys.no (ikke på papir):

Nekter å svare om kontraktene (13. oktober 2012)

<http://www.nordlys.no/nyheter/article6010212.ece>

- Vi presset frem endringene (9. oktober 2012)

<http://www.nordlys.no/naring/article6277513.ece>

Tromsø,  
14. januar 2012

Jostein Larsen Østring  
Tone Angell Jensen