

Debatt

debatt@dn.no



Siden streiken startet 28. februar, er over 200.000 flypassasjerer berørt, ifølge Norwegian. Foto: Aleksander Nordahl

Kursskifte i luftfarten

Moderne luftfart preges av en dynamikk som krever at også arbeidsinnsatsen blir fleksibel.

Konflikten i Norwegian har inneholdt spenningsmomenter man venter fra realityserier i beste sendetid. Ord som «pistol mot hodet» og «usselt streikebryteri» med tilhørende tilspisset debatt har fått enorm oppmerksomhet. Ifølge Norwegian er over 200.000 passasjerer berørt av streiken. Men hva skjer? Hvorfor blir tilsynelatende velbetalte piloter så opprørte at de velger å sette selskap og egen jobb i fare?

Norwegian startet sin ferd i 2002, ett selskap, ett marked - det norske. Etter år med vekst og slitsom konkurranse med SAS startet det direkteruter til spennende destinasjoner ute, noe som ikke lot seg kopiere av SAS med base i København, og reisemønstre med mellomlandinger for passasjerene. Neste store endring var det «omvendte baseprinsippet», Norwegian bygde baser i lavkostland, lot flyene starte der før de brakte velbetalende skandinaviere på tur. Som bonus kunne de fly internt i Europa. Resultatet, vekst uten

Luftfart Frode Steen



sidestykke. Tredje største lavkostselskap i Europa, og en relativ vekst som slår Ryanair med god margin.

Hva skjedde med de ansatte som satt igjen hjemme? Vel økte man kapasiteten her, men hovedveksten skjedde via utebaser. Kostnadene er lavere og veksten kommer der. Norwegian har kostnader som er på nivå med EasyJet, men bak tallene skjuler det seg forskjeller. Dermed er det en reell trussel for at gruppen med høyest kostnader marginaliseres, dette ønsker de skandinaviske pilotene å stoppe, verktøyet; flytte hjem til mor.

Norwegian har sagt nei. Norwegian modell med

holdingselskap på topp med aktiviteter drevet gjennom datterselskap er den rådende selskapsstrukturen for store internasjonale selskaper som Norwegian. Modellen reduserer selskapsrisiko og diversifiserer risiko for konkurs ned på enkelt-selskap. Når SAS, som ikke har denne modellen var 20 minutter fra konkurs i 2012, var det hele SAS som vaklet. Det er dermed ikke tenkbart for et selskap i vekst med stort finansieringsbehov å gå tilbake til ett-selskapsmodellen.

Internasjonalisering har ført til at man også innen luftfart ansettes i internasjonale bemanningsbyråer. Dette reduserer kostnader og øker fleksibilitet. Helt frem til 90-tallet regnet man ansatte som en fast kostnad som var vanskelig å endre - spesielt nedover. Nasjonalt eierskap hadde gitt arbeidsbetingelser som bare monopolister kan forsvare. Moderne luftfart preges av en dynamikk som krever at også arbeidsinnsatsen blir fleksibel, bemanningsbyråene er blitt løsningen på dette. Norwegian-pilotene vil streike seg til beskyttelse mot denne utviklingen.

Dette blir som å bygge sandlott i fjæren. Internasjonale bransjer har den samme historien. Selv SAS-sjefen Rickard Gustafson forbereder seg på at «bemanningsbyråer vil ta over som arbeidsgiver» og sier videre at; «det er samme utvikling tvers gjennom bransjen. Alle som én blir ansatt på midlertidige kontrakter eller i et bemanningsbyrå» (DN 06.03.15).

Norwegians piloter streiker i en situasjon der de er fast ansatt i et skandinavisk driftsselskap, har jobbgarantier og arbeidsbetingelser som er langt mer skandinaviske enn internasjonale. Om juridiske rettigheter innebærer at for mye bestemmes på galt nivå i selskapene, er dette underordnet det faktum at flommen de prøver å demme opp for ikke kan stanses hverken i norsk arbeidsrett eller gjennom tvang. Når Peggy H. Følsvik i LO vil pålegge en internasjonal deregulert bransje den «skandinaviske modellen», er dette som å bygge ned skandinaviske flyselskaper. Alternativet er om skandinaviske piloter skal fly, eller noen andre skal fly, for flyr Norwegian for dyrt, flyr EasyJet og Ryanair fremdeles billig.

Man burde heller bekymre seg for hvordan denne selskapsstrukturen er regulert med hensyn til sikkerhet, lokale rettigheter med tanke på basetilhørighet, skatteavtaler og ansvarsforhold. Dette er faktorer som bare delvis er regulert i Europa i dag, og opplagt truer ordnede forhold i luftfarten langt mer enn Norwegian selskapsstruktur. Dette siste burde politikere, luftfartsmyndigheter og ikke minst piloter legge hovedvekt på.

Norwegian-pilotene i streik har selv langt bedre rettigheter og muligheter enn «løsarbeidere» i bemanningsbyrå. Nå truer ledelsen med å ikke bare stenge morsadgangen, men devaluere datteren til tre skandinaviske døtre. Parat skulle være mer opptatt av å hindre dette - 600 piloter har mye mer makt enn tre grupper på 200. Sånn sett har Norwegian-sjef Bjørn Kjos endret spillet fra «mor vs. datter» til «datter vs. døtre». Kanskje ikke demokratisk, men imponerende elegant.

Frode Steen, professor ved Institutt for Samfunnsøkonomi, Norges Handelshøyskole