

# Smutskastningen av Norwegian och Ryanair

**Smutskastningen av Norwegian, som anklagats för allt från social dumpning, slavkontrakt till bristande säkerhetstänk, har något gemensamt med strejkerna på Lufthansa. Det handlar om sista striden från facken i en redan förlorad sak.**

Med Svensk Pilotförenings ordförande Gunnar Mandahl i spetsen står SPF som ofta på SAS sida. Mandahl är ju SAS-kaptan. Men all kritik är bluff, båg och förtal.

Likt en gång i tiden i sjöfarten är verksamheten på väg att flaggas ut och lönerna på väg ned.

Att Norwegian vill prova sig fram och lokalanställa på korttidskontrakt när man i uppbyggnadsfasen är osäker på trafikutvecklingen är naturligt och kostnadsbesparande. För en egen företagare som undertecknad är det en självklar sak.

Faktum är att när det finns intäkter så kan man expandera, sysselsätta och skapa jobb. Utan intäkter kan man inte det.

Lågprisbolagen har gott i bräschen. Men att tro att det skulle bli bättre för personalen om de ”försvann” och biljettpriserna gick upp är oförlåtligt naivt. I synnerhet i dessa tider. Lågprisflyget har skapat ny marknad och nya arbetstillfällen. En återgång skulle leda till betydligt färre resenärer och därmed oerhört mycket färre arbetsplatser.

## Överbetalda piloter, underbetald kabinpersonal

Piloterna ska knappast klaga. De har fortfarande bra, för att inte tala om för bra, betalt i stora flygbolag, lågprisbolag inkluderat och regionalflyg undantaget. Så visst finns undantag. Men Norwegian tillbakavisar också kritik mot att flygpersonal skulle få sparken om de är sjuka. ”Eftersom vi investerat 200 000 NOK i att skola in en pilot är det klart vi inte skulle sparka denne för att han/hon blir sjuk”, säger bolaget.

Senaste utspelet är att pilotfackföreningen Parat i Norge stämmer Norwegian för avtalsbrott. Parat menar att Norwegian använder spanska piloter från bemanningsföretag på redan etablerade rutter. Norwegianens kommunikationsdirektör Anne-Sissel Skånvik säger sig vara förvånad över stämningen och säger att bolaget gett löfte till facket att anställa ett visst antal nya piloter under en given tidsram och att man tänker hålla det löftet.

Redan i försomras höll facktvisten på att leda till att Norwegianens grundare Björn Kjos, förhandlade om att sälja ut bolaget till något av de två största lågprisflygbolagen i Europa. Han har också tidigare sagt att han mycket gärna hellre drivit flygbolaget i Sverige, vilket skulle blivit billigare. Norges höga kostnadsläge är ett ständigt hot mot Norwegianens lönsamhet och ju mer grus i Norwegianens maskineri, desto bättre för SAS.

I kabin råder motsatt löneförhållande. Lönerna är måhända väl låga jämfört med insatsen, men det gäller inte Norwegian specifikt.

## Norwegian har en vision

Utvecklingen går inte att vända. Norwegianens filosofi och expansionsplaner är glasklara. Det är en satsning med höga insatser. Men det är en vision. SAS saknar ännu en vision och med så stort fackligt tryck som man har i SAS är bolaget näst intill osäljbart. Är det helt osäljbart är det dessutom dödsdömt, oavsett vad som händer i Norwegian. Att Iberia Express tar över

Skandinavientrafiken från Iberia är ännu ett exempel på att Europas stora flygbolag beslutat ta fighten med facket. De som inte gör det kommer att gå under.

Att säga att Norwegian tummar på säkerheten, utan att lägga fram konkreta indicier eller bevis är ärerörigt och feigt. Inget i incidentrapporteringarna tyder på det. Inte vad gäller Ryanair heller för den delen.

Trygghet gör människor mer kreativa, sade socialdemokraterna.

Motsatt gäller; trygghet gör människan lat och okreativ. Se på Sovjetunionen.

Men allt är inte fackets fel, även om de väl mycket ser om sitt eget administrativa hus och intäkter.

### **Flyget inte unikt**

Debatten är inte heller helt unik för flyget.

I dåliga tider måste ledarna föregå med gott exempel. Att chefer sitter kvar med feta fallskärmar och bonusar när företagen går dåligt, bäddar för växande social oro, klasshat samt vänster och högerextremism. Särskilt känsligt blir det i stat och kommun, där givetvis reglerna måste vara än mer moraliska. Skattebetalarna ska inte betala excesser som PR-event och fester för statliga och kommunala tjänstemän (tjänsteman= folkets tjänare).

Mycket av dagens fackliga krav bottnar i hat mot girighet och rofferi och får därför ett stänk av legitimitet. Är företagsledare så korkade att de inte inser det, lever de i en bubbla, vilket i sin tur tyder på att de har för bra betalt och för många förmåner. En bra ledare lever bland folket.

Smutskastningen av Norwegian kommer ur den desperation bl a SAS anställda känner sig vara i. Men det här är fel väg. Norwegian följer bara en global trend. Kan de lyckas med långdistanssatsningen så är det bra för Skandinavien även om de skulle bemanna med lägre avlönad asiatisk besättning. I längden ger det fler arbetstillfällen även härhemma, på arbetsvillkor som i flyget endast kan vara globala.

### **Jan Ohlsson**

#### **Toni kommentar**

**Får jag tillägga att Ryanair är utsatt för samma förtals kampanj. Exempelvis när Ryan passera på 5 år Iberia och närstående företag Vueling där Ryan ensam flyger inrikes 24,7 miljoner passagerare i Spanien, mer än Iberia och spanska Vueling sammanlagt så kanske var och en kan räkna ut att spanska hjärnor arbeta för högtryck hur man skall minska Ryans framgång i inrikestrafiken, det är ett högt spel flyg facket, flygledning och regering spelar, det har tidigare aldrig varit så tydlig hur etablissemang spelar fullt spel med icke spanskägda företag.**

**Spanair som ansågs i Spanien vara spansk (delvis ägt av SAS) tilläts har hur många incidenter som helst utan att media rapporterade annat än vid faktisk händelse när Spanair planet olyckligtvis kraschade på Madrid flygplats.**

**Nu har mäktiga monopol AENA (spanska luftfartsverket) som sköter flygplatserna gett med sig och låter Ryan angöra Alicante med hälften av sina plan till bryggorna resten står på**

**plattan som Ryan alltid gjort tidigare, (detta när enbart i Alicante minskade med över 500.000 resenärer merparten från Ryan som krävde få angöra som under alla tidigare år att få stå på plattan) då det går fortare för Ryan att vända planen och det medför lägre kostnader. Ryans skicklighet att bedriva flygbolag är dokumenterat, inget annat flygbolag har en sådan stor likviditet, som skulle räcka till att köpa samtliga Europeiska flygbolag som finns på börsen till nominellt värde. Övervakningsmyndigheten IAA konstatera att Ryan följt till punkt och pricka samtliga säkerhetsföreskrifter, med en liten släng mot flygledningen som låter planen från Ryan cirklar över Madrid för att vidare disponeras till Valencia samtidigt som andra plan från andra sällskap kunde landa. Dela av media som hängt på förtalen har visat vad dom står för, vara megafon för destruktiva krafterna i samhället, varför förtalet fortsätter....och snart lär vi få se fler rapporter läckas ut av berörda myndigheter. Det är inte enkelt att vara bäst och smartast på en utsatt marknad när man stöter sig med statens egna flygbolag med chefer som är allt annat är lämpliga men endera har rätt parti tillhörighet eller smidiga mungipor, samt glappa ständigt med ett glas i handen i rätta sammanhang, med en skock media representanter i hälarerna. Bolag som mer eller mindre är konkursfärdiga och måste hållas under armarna med stöd som inte är tillåtna därför används en ovanlig stor kreativitet av tjänstemännen i ministerierna som arbetar hand i hand med hur man kan kringgå regelverken, man leker med våra skattepengar. Fortsättning följer..... och kampen om Norwegian är inte över, det bara laddas om och så kommer nya påhopp. Man kan inte annat än beundra båda vd:ar som kämpar för sina bolag och så har man en rad ”judas” i de egna leden. Världen är fri om det inte passa att jobba i respektive bolag, ingen har tvingat någon att söka jobb i Europas skickligast skötta flygbolag. Det är kunden som bestämmer med vem han vill flyga med och uppenbarligen har väl SAS, IBERIA, LUFTHANSA mfl gjort något som kunderna INTE uppskatta annars hade inget av alla nya bolag kunna få luft under vingarna.**

toni