annonse annonse

Norwegian-streiken: Hva er det egentlig de krangler om?

Tusenvis av reisende blir daglig rammet av den pågående Norwegian-streiken. Men hvem er det egentlig som krangler, og hvorfor krangler de?

FOTO: Bendiksby, Terje

Norwegian-sjefen Bjørn Kjos og leder i Parat Hans-Erik Skjæggerud etter programmet Debatten på NRK torsdag kveld.

Steffen Pedersen Øberg

6. mars 2015 12:36 9. mars 2015 08:12

annonse

Konsekvensene av den nåværende Norwegian-streiken er enkel å forstå. 650 piloter er tatt ut i streik. Siden onsdag har nær sagt alle Norwegians innenriksflyvninger i Skandinavia blitt kansellert. Flere hundre tusen reisende er rammet.

Men hvem er partene i streiken? Og hva krangler partene om?

På sitt aller mest forenklede: De skandinaviske pilotene som er ansatt i Norwegian krever en ny tariffavtale med Norwegian som gir sikrere arbeidsplasser. De er bekymret for arbeidsplassene sine i et arbeidsmarked hvor internasjonal konkurranse føles stadig tettere på strupen.

Norwegian på sin side, mener enkelte av pilotenes krav er «en umulighet.» Bankenes krav til selskapet og selskapets struktur gjør det umulig for Norwegian å innfri pilotenes krav, mener Kjos.

Samtidig er Norwegian nødt til å kutte kostnader. Dette vil de gjøre ved å forhandle frem nye lønns— og avtalevilkår. Pilotene motsetter seg dette og krever, i tillegg til å bli ansatt i NAS, likeverdige avtaler i Skandinavia og konkurranse på like vilkår og felles karrieremuligheter og fleksibilitet for piloter i hele konsernet.

Larsen, H kon Mosvold

Bjørn Kjos er administrerende direktør i Norwegian Air Shuttle, moderselskapet til Norwegian Air Norway som ansetter pilotene som nå er i streik.

Hvem er partene i konflikten? **Norwegian Air Shuttle** (NAS) er det øverste selskapet i Norwegians struktur. Ifølge Norwegian selv er dette et rent holdingselskap, altså et selskap som ikke skal ha noen operativ virksomhet. Moderselskapets funksjon er å «holde» i alle de forskjellige datterselskapene som skal stå for driften.

Ett av disse datterselskapene er **Norwegian Air Norwegian** (NAN). Dette er datterselskapet som drifter alle de skandinaviske innenlandsrutene, og det er i dette selskapet de streikende pilotene ved streikens start formelt var ansatt.

annonse

Men hva med tredelingen som skapte reaksjoner i torsdag?

I går besluttet NAN å opprette tre nye datterselskap: **Pilot Services**

Norway, Pilot Services Sweden og Pilot Services Denmark . Med dette grepet delte han opp de forskjellige skandinaviske pilotene i tre forskjellige selskap. For oversiktens skyld vil pilotene i disse tre selskapene fremover omtales som ansatt i NAN slik de var ved streikens start.

Hvem sitter rundt forhandlingsbordet?

Pilotene er samtidig organisert i fagforeninger. Pilotene som er ansatt i NAN er fagforent i organisasjonen **Norwegian Pilot Union** (NPU), disse er igjen en del av den større fagforeningsorganisasjonen **Parat** som forhandler på vegne av dem i denne konflikten.

Rent praktisk er det derfor Parat som forhandler mot Norwegian Air Shuttle som forhandler på vegne av henholdsvis NPU og NAN.

Ok, så hva krangler de om?

Konflikten går, skal vi tro partene, langs to akser: Arbeids— og lønnsvillkår og hvem pilotene skal være ansatt av.

Nesvold, Jon Olav

Halvor Vatnar er leder i Norwegian Pilot Union som representerer de streikende pilotene.

Innledningsvis så det ut til lønns— og arbeidsvilkår var det viktigste punktet: Norwegian trengte å kutte kostnadene i et marked med stadig tøffere konkurranse og ville redusere pilotenes betingelser.I forkant av streiken sa kommunikasjonsdirektør Anne-Sissel Skånvik følgende til Aftenposten:

— Vi er rett og slett ikke konkurransedyktige med det kostnadsnivået vi har i Skandinavia. Det er derfor vi i flere måneder nå har sittet i en rekke møter og arbeidsgrupper med pilotene og Parat for å se hvordan vi sammen kan redusere kostnadene, sier Skånvik.

— Det overordnede er at kostnadene for pilotene i Norge, Sverige og Danmark er for høye. Det kreves at våre vilkår dramatisk forverres dersom vi skal være med videre på det eventyret som Norwegian har vært, sa leder i NPU Halvor Vatnar til NRK mandagen før streiken startet.

Så dette handler om penger?

Ikke utelukkende. Partene sier nå at det prinsipielle er det viktigste.

Dette sa Bjørn Kjos til Aftenposten onsdag:

— Dette handler ikke om lønn. Det handler om prinsipper og ledelsens rett til å styre.

Hvem pilotene skal tegne tariffavtale med, altså hvem de skal være ansatt hos, har etter hvert som streiken har utviklet seg vokst frem til å bli et avgjørende punkt.

Torsdagen før streiken forklarte Vatnar at årets oppgjør kom til å dreie seg om å sikre pilotene faste jobber fremfor store lønnstillegg.

— Alt snakket om lønn er avsporing. Norwegian er det flyselskapet i Europa med lavest kostnader, unntatt Ryanair. Jeg håper ikke Ryanair representerer fremtidens ansettelsesmodell med selvstendig næringsdrivende piloter som de leier inn – som om de drev en rørleggerforretning, sier Vatnar.

- Derfor er dette ikke et lønnsoppgjør, det er heller snakk om et være eller ikke være for organiserte piloter i Skandinavia med tariffavtale og faste ansettelser, mener Vatnar.

«Et være eller ikke være for pilotene,» hva vil det egentlig si?

Norwegian har flyttet alle piloter over fra eierselskapet Norwegian Air Shuttle til datterselskapet, Norwegian Air Norway. Dette mener pilotene skaper stor usikkerhet for faste jobber i fremtiden fordi det nye selskapets økonomi vil være utsatt.

Larsen, Håkon Mosvold

Hans-Erik Skjæggerud som er forbundsleder i Parat som forhandler på vegne av pilotene.

I stedet ønsker pilotene at deres tariffavtaler skal bindes opp mot moderselskapet NAS, som de argumenterer for at er deres reelle arbeidsgiver.Dessuten ønsker pilotene å beskytte seg mot at piloter stasjonert i andre land skal kunne fly til og fra Norge.

Halvor Vatnar, sa det slik på Parats hjemmeside før meglingen begynte:

– Flyruter som tidligere ble fløyet av organiserte skandinaviske piloter, flys nå i større grad og større utstrekning av våre kollegaer (sic) på europeiske baser.

Så hvorfor kan ikke Norwegian bare ansette pilotene sine i sitt moderselskap?

Under en pressekonferanse på onsdag forklarte han at kravet om en tariffavtale med NAS er en umulighet:

— De vil bestemme hvem som skal fly, hvem som skal sitte om bord og hvor det skal fly hen, sa han.

— Det er selvfølgelig en umulighet. For å kunne finansiere 240 fly er vi avhengige av at bankene har en oversiktlig struktur å forholde seg til. Vi må ha et rent selskap slik at bankene kan forholde seg til risikoene og bedømme dem.

Men hvordan kan pilotene kreve det da?

NAS er et rent holdingselskap, mener Norwegian, og skal ikke ha noen operativ drift overhodet. Dersom NANs piloter får en tariffavtale med NAS vil dette ifølge Kjos gå på akkord med bankenes ønske om oversiktlighet.

Men pilotene mener NAS allerede er deres reelle arbeidsgiver. I en pressemelding torsdag baserer de denne påstanden på følgende: «Pilotene er ansatt i NAN, men jobber for NAS, NAS bestemmer 'når', NAS bestemmer 'hva', NAS bestemmer 'hvordan', All HR-virksomhet er i NAS og All kommunikasjon knyttet til pilotene og deres arbeidsvilkår kommer fra ansatte i NAS.»

Kortet
x
Hei Torgeir
Gjør noe gøy med familien til helgen! Finn et stort utvalg av morsomme aktiviteter for store og små på akortet.no.
Vi gir deg de gode opplevelsene!
Vis meg mine fordeler
NORWEGIAN +
annonse

LES OGSÅ

Over 100 norske biler stanset av tysk politi - anklaget for ulovlig bilrace. Nå taues bilene vekk.

Rettssaken etter drapet på Maren Ueland i Marokko er utsatt. Venter på spesialdomstol for terror.

Equinor skal granske røykutviklingen på Snorre B-plattformen

Trondheim er eneste VM-søker

Aftenpostens Oslo-spaltist Leif Gjerland fikk kunstnerpris av kommunen

Justisministeren går av etter avsløring av seriedrapsmann på Kypros

SJEFREDAKTØR/ADM. DIREKTØR Espen Egil Hansen
POLITISK REDAKTØR Trine Eilertsen
NYHETSREDAKTØR Tone Tveøy Strøm-Gundersen
FEATUREREDAKTØR Lillian Vambheim
UTVIKLINGSREDAKTØR Eirik Hammersmark Winsnes

Tipstelefon 02286

Send Nyhetstips på epost

Tips via secure drop

Debattinnlegg på epost

Kundeservice

Annonsere i Aftenposten

| Personvern og Cookies |

Aftenposten sentralbord tlf. 22 86 30 00.
Adresse, Akersgata 55, 0180 Oslo.

Alt innhold er opphavsrettslig beskyttet. © Aftenposten. ACAP-beskyttet. Aftenposten arbeider etter Vær Varsom-plakatens regler for god presseskikk. Aftenposten har ikke ansvar for innhold på eksterne nettsider som det lenkes til.