

31-08-2012 08:06 CEST

Om å fly baklengs inn i fortiden

Av Anne-Sissel Skånvik, kommunikasjonsdirektør

De siste ukene har vi sett en rekke utspill i det offentlige rom, alt fra påstander og mistanker om skattesnusk og «sosial dumping» til enda verre; at Norwegian nedprioriterer sikkerheten. De groveste påstandene kommer fra konkurrentens fagforeninger, men representanter for myndighetene bidrar til å forsterke inntrykket gjennom å gå god for påstandene. Alle bør vite at utspillene kommer fra fagforeninger som ser sin egen skandinaviske maktbase svekkes i en stadig hardere internasjonal konkurranse i luftfarten. For å overleve og trygge arbeidsplasser må vi som flyselskap møte konkurransen – ingen overlever ved å fly baklengs inn i fortiden.

Vårt mål er å posisjonere selskapet for den internasjonale konkurransen og dermed også både etablere nye og trygge eksisterende arbeidsplasser - slik vi nå 1. september har gjort i nøyaktig 10 år.

Tidligere har flyselskap vokst gjennom etablering av lokale datterselskap. Vår modell for å møte konkurransen internasjonalt er å bygge opp baser ute. I en oppstartfase vil flygende personell ved disse basene være innleid, men med et klart mål om fast ansettelse lokalt etter hvert, forutsatt at basene er økonomisk levedyktige. Internt i selskapet har da også tillitsvalgte og ledelsen utarbeidet en felles plattform for fremtidig vekst. Med 278 fly i bestilling er målet å bygge tusenvis av nye arbeidsplasser, både i Skandinavia og utenfor. Utviklingen oppfattes selvsagt som en trussel mot skandinaviske fagforeninger som i flere tiår har hatt en unik makt i flyselskapene der streik og aksjoner er et velkjent maktmiddel.

Men alt er ikke som det var i gamle dager, da flyselskap var statseide og myndighetene sørget for påfyll av kapital hvis konkurransen ble for påtrengende. Bare i år har flere av disse tradisjonelle selskapene, som

Spanair, danske Cimber og ungarske Malev gått konkurs. Vi ønsker ikke å havne i denne rekken, men det må skje uten hjelp fra myndighetene og skandinaviske skattebetalere.

«Sikkerhetskortet»

Norsk Flygerforbund, som organiserer blant annet SAS/Widerøepiloter, er spesielt aktiv med påstander om at innleie er farlig for sikkerheten. Uten blygsel brukes også uttrykk som «sosial dumping» om gode pilotlønninger og piloters betingelser. Det sås mistanker om at Norwegian og de innleide pilotene unndrar skatter og avgifter. Svensk Flygerforbund – ledet av SAS-pilot Gunnar Mandahl – har forsøkt å skape et inntrykk av at Norwegian flygere har et mindre strengt sikkerhetsregime enn andre. Det er selvsagt også feil. Piloter fra ulike selskaper, enten de er ansatt eller innleid, uansett nasjonalitet, følger alle samme myndighetskrav. Norwegian prosedyrer og rutiner er strengere enn myndighetenes krav, og på enkeltområder også strengere enn hos våre hovedkonkurrenter. Faste og innleide må gjennom akkurat de samme forberedelsene for å fly for oss.

Piloter og skatt

Flybransjen globaliseres og går i samme retning som skipsfarten og andre næringer, vi er bare noen tiår bak. At både flyselskaper og andre bedrifter benytter innleie er for øvrig ikke nytt. Havner man på operasjonsbordet på et norsk sykehus kan det godt være at kirurgen er innleid eller har sitt eget foretak. Vedkommende blir ikke automatisk mistenkt for å være skattesnyter. Det er heller ikke spesielt oppsiktsvekkende at norske bedrifter etablerer virksomhet utenlands, der man selvsagt må forholde seg til regelverket i det landet man setter virksomheten og der man ikke automatisk kan «ta med seg» rettigheter ut. Uansett er det en dårlig ide å søke jobb i Spania dersom man har planlagt å bo i Norge – uansett bransje.

Velger man jobb i utlandet har det som konsekvens at det norske trygdesystemet ikke kan gjelde. Det er ikke unikt for flybransjen. Norwegian bruker 200 000 kroner på å klargjøre hver pilot til å fly for selskapet. Det faller på sin egen urimelighet at disse skulle miste jobben om de ble syke. Vi har også bedt bemanningsselskapene sørge for ekstra sykeforsikring.

Når Norwegian feirer 10 år denne uka er vi spesielt glade for at 60 millioner passasjerer har reist trygt med oss i løpet av disse årene. Konkurransen i luftfarten fremover blir enda hardere, men Norwegian har alltid hatt sikkerheten som vår aller fremste prioritering og slik skal det være fremover

også – ingen må forledes til å tro noe annet.

(Se vedlagte bilde for eksempler på medieoppslag om dette temaet)

Norwegian er Skandinavias nest største flyselskap og det tredje største lavprisselskapet i Europa med direkteruter innenlands i Norge og til en rekke land i Europa, samt Nord-Afrika og Midtøsten (296 ruter og 114 destinasjoner per juni 2012). Med lave priser og kundesvennlige løsninger har selskapet hatt en sterk passasjervekst de siste årene. Norwegian fraktet nærmere 16 millioner passasjerer i 2011. Selskapet er børsnotert (2003) og har om lag 2 500 ansatte. Norwegian har 64 fly i flåten (per juni 2012). Norwegian faser løpende inn nye, mer miljøvennlige Boeing 737-800-fly og vil ha en av Europas aller mest moderne og miljøvennlige flyflåter om få år.

Følg Norwegian på Facebook [her](#).

Følg Norwegian på YouTube [her](#).

Kontaktpersoner



Kun for presse: Tlf: 815 11 816 / E-post: press@norwegian.com

Pressekontakt

Kundehenvendelser skal rettes til

815 21 815 eller norwegian.no/hjelp-og-kontakt/



Eline Hyggen Skari

Pressekontakt

Kommunikasjonsrådgiver

eline.hyggen.skari@norwegian.com

+47 92 42 77 19



Esben Tuman

Pressekontakt

Kommunikasjonsdirektør

esben.tuman@norwegian.com

+47 90 50 84 00



Markedsrelaterte henv: marketing@norwegian.com

Pressekontakt

Markedsrelaterte henv: marketing@norwegian.com