

Porty lotnicze Europy w burzy akcji strajków pracowniczych

10 sierpnia 2022

Opóźnione i odwołane loty to ostatnio norma na europejskich lotniskach. To efekt braków kadrowych w liniach lotniczych i służbach lotniskowych. Ale także protestów, które wybuchają u przewoźników i wśród pracowników obsługi naziemnej. Jednym z pierwszych strajków był ten pracowników Ryanaira, po którym nastąpiła cała lawina pozostałych.



Strajk Ryanaira rozpoczął się w Hiszpanii, kiedy to na początku lipca hiszpański personel pokładowy Ryanaira ogłosił 12-dniową akcję protestacyjną. Wszystko to zostało zorganizowane przez związki zawodowe USO i SICTPLA, które domagają się lepszych warunków pracy. Ogłoszenie nastąpiło w ostatnim dniu ostatniego strajku załóg, który rozpoczął się 30 czerwca i zmusił Ryanaira do odwołania 10 lotów w Hiszpanii. Strajkujący wezwali lewicowy rząd Hiszpanii, by „nie pozwolił Ryanairowi na łamanie prawa pracy i praw konstytucyjnych, takich jak prawo do strajku”, wezwanie to jednak pozostało bez odpowiedzi władz. Protestujący domagają się też zmiany postawy swoich przełożonych, wzywając ich do wznowienia negocjacji w

kwestiach m.in. wypłaty płacy minimalnej.

Odpowiedź pracodawcy

Firma Ryanair odpowiedziała w mediach z małą dozą szczerości, stwierdzając, że spodziewa się „minimalnych (jeśli w ogóle) zakłóceń w harmonogramie lotów w lipcu w wyniku niewielkich i słabo wspieranych hiszpańskich strajków pracowniczych”. Dodała również, że „strajki kontrolerów ruchu lotniczego (ATC) i braki personelu na lotniskach w całej Europie (które są poza kontrolą Ryanair) mogą jednak spowodować pewne drobne zakłócenia, a pasażerowie, których loty zostaną zakłócone... zostaną powiadomieni za pomocą wiadomości e-mail/SMS.”

Pracownicy się nie poddają

W swych oświadczeniach związki zawodowe odmalowały cały plan strajków, które odbyły się już 12-15 lipca, 18-21 lipca i 25-28 lipca, a kolejna akcja protestacyjna rozpoczęła się w poniedziałek 8 sierpnia. Pierwsze akcje nie doczekały się żadnego wyrozumiałego podejścia ze strony linii lotniczych. A pracownicy nadal domagają się porozumienia, które „gwarantuje godne warunki pracy dla całego personelu” jak donosi Euronews. W tym dążeniu wciąż jednoczą się wspomniane dwa związki zawodowe.

Strajki nie tylko w Hiszpanii

Nie są one jedynymi, którzy teraz strajkują. Część pracowników Ryanaira strajkowała także w Belgii, Portugalii, Francji i we Włoszech. Przedstawiciele korporacji mówią w mediach jednak, że dotyczyło to mniejszości lotów. Jednak akcje pracownicze odbywają się od końca czerwca w całej Europie.

Co więcej, Wielka Brytania, zmagająca się obecnie z kryzysem rządu i całego sektora publicznego, dzięki wieloletniemu neoliberalnemu zarządzaniu, była świadkiem akcji pracowniczych

na lotnisku Heathrow. W czerwcu protestował personel naziemny i pokładowy British Airways, co doprowadziło do paraliżu na londyńskim lotnisku. Związki zawodowe domagają się m.in. odwołania przez linie lotnicze 10-procentowej obniżki płac wprowadzonej w czasie pandemii i zapowiedziały kolejne strajki w lipcu. Dzięki epidemicznym cięciom British Airways odwołuje codziennie coraz więcej lotów zaplanowanych na sezon wakacyjny. Jednak w swoich komunikatach British Airways winą za całą kaskadę opóźnień i cięć obarczają „najtrudniejszy okres w historii” linii lotniczych. Linia powiedziała, że teraz zmniejszy swój rozkład lotów na okres kwiecień-październik o 11%, po tym jak w maju mówiła, że cięcia wyniosą 10%. „Ponieważ cała branża lotnicza nadal mierzy się z najbardziej wymagającym okresem w swojej historii, niestety konieczne stało się dokonanie pewnych dalszych redukcji” – powiedział rzecznik British Airways (BA) w e-mailu do angielskich mediów. Oczywiście korporacja jest „w kontakcie z klientami, aby przeprosić ich i zaoferować im zmianę rezerwacji lub wydanie pełnego zwrotu pieniędzy”. Gazeta The Telegraph doniosła w czerwcu, że BA odwołuje ponad 650 lotów z londyńskich lotnisk Heathrow i Gatwick do miejsc, w tym miejsc wakacyjnych w Hiszpanii, Portugalii i Grecji, co dotknęło do 105 tys. podróżnych.

Kolejną europejską linią lotniczą jest szwedzki SAS, który jak donosi Reuters, trzy tygodnie temu odwołał 70 proc. swoich lotów, a następnie starał się sprowadzić do domu tysiące turystów, którzy utknęli za granicą przez strajk pilotów, który pogłębił kryzys finansowy. Wszystko to było efektem negocjacji pomiędzy pilotami a korporacją, rozmowy załamały się, stąd panika szwedzkich turystów i kryzys lotniczy. Największymi właścicielami linii SAS są Szwecja i Dania, złożył wniosek o ochronę przed bankructwem w USA. Proces, który może potrwać ponad rok. Linia lotnicza oszacowała, że strajk części pilotów kosztuje ją od 10 do 13 milionów dolarów dziennie. „Zostałem przyparty do ściany”, powiedział szef SAS Anko van der Werff o rozmowach ze związkami zawodowymi,

dodając, że ich relacje muszą być zgodne ze skandynawskim modelem, gdzie umowy o pracę są zazwyczaj zawierane w całej branży. „Nie jestem też w stanie podpisać umowy, która uniemożliwi napływ inwestorów. Jeśli nie będziemy opłacalni dla inwestorów, to dotrzemy donikąd” – powiedział van der Werff w rozmowie z Reutersem.

Według Reutersa strajkujący piloci powiedzieli, że rozważą obniżkę płac, ale nie mogą zaakceptować zatrudniania nowych pilotów przez SAS w dwóch nowych spółkach zależnych, na warunkach, które według związków zawodowych są gorsze i obniżają standardy pracy w liniach lotniczych. Z tych samych powodów, strajków i dezorganizacji na europejskich lotniskach z powodu braku personelu Deutsche Lufthansa AG największa europejska linia lotnicza odwołała według Bloomberg'a już około jednej piątej odlotów ze swoich hubów we Frankfurcie i Monachium w wybrane dni lipca. Co więcej nie jest to coś nowego, w czerwcu Lufthansa odwołała łącznie 3,100 lotów. Związki zawodowe stwierdziły, że obniżone płace i nieatrakcyjne warunki pracy odstraszały nowych pracowników, a przewodniczący Karl-Ludwig Kley przyznał, że warunki zatrudnienia są najgorsze w całej jego karierze.

Te same problemy miały miejsce również w Polsce. Ale w tej chwili strajk kontrolerów ruchu lotniczego, wynikający z niego kryzys lotniczy nad Warszawą i chaos na innych polskich lotniskach są dziś tylko złym wspomnieniem z przełomu kwietnia i maja. 29 czerwca Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP) i Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego (ZZ KRL) doszły do ostatecznego porozumienia. Na konferencji prasowej Agencja i związek ogłosiły, że nie będzie paraliżu nieba na czas wakacji, a samoloty będą latać normalnie po 10 lipca. I do tej pory jest to jedyna akcja pracownicza w branży lotniczej, która zakończyła się pozytywnie dla pracowników.

Czas na eskalację działań związkowców

Strajki w hiszpańskim Ryanairze będą się nasilać jesienią. Członkowie związku zawodowego personelu pokładowego w Hiszpanii planują strajki przez cztery dni każdego tygodnia aż do stycznia, by forsować żądania wyższych płac i lepszych warunków pracy – zapowiedział lider związku USO. Do tej pory nie doszło do poważnych negocjacji, więc związki zdecydowały się na eskalację akcji pracowniczej.

Z powodu pandemii zwolniono około 191 000 europejskich pracowników branży lotniczej. Przez politykę cięć lotniczych gigantów, teraz gdy popyt na podróże wzrasta, lotniska i linie lotnicze mają zbyt mało personelu, by poradzić sobie z napływem pasażerów. Linie lotnicze rozpoczęły rekrutację, ale Air Council International – europejska organizacja handlowa zrzeszająca porty lotnicze – przewiduje, że tego lata opóźnienia są nieuniknione na dwóch trzecich europejskich lotnisk. Drugim czynnikiem są upały. Jak wynika z ostatnich doniesień anormalne temperatury w Wielkiej Brytanii, Holandii i Irlandii opóźniły prace na lotnisku w Dublinie, amsterdamskim Schiphol, Heathrow i Manchester Airport. Te wydarzenia po raz kolejny pokazują, że nawet jeśli wiadomo, że niektóre sektory odbijają się od dna w krótkim horyzoncie czasowym, to kapitał, niezależnie od tego ostatniego, zawsze w pierwszej kolejności atakuje pracowników, ich bezpieczne warunki, wypłaty, a w tym przypadku także specyficzną kulturę pracy, czyli tworzenie przyjaznej i bezpiecznej atmosfery dla pasażerów, jak i dla pracowników. Lotniska i linie lotnicze jednak nie mogą być tak traktowane. Stawką jest przecież bezpieczeństwo nas wszystkich.

Wreszcie strajki na lotniskach i zwykłe opóźnienia pokazują znaczenie pracowników infrastruktury w późnym kapitalizmie, coraz częściej to nie strajki w fabrykach mogą zadać najsilniejszy cios mechanice kapitału, ale właśnie

infrastruktura. To nie tylko kwestia pandemii, ale także globalizacji i inwestycji kapitału. Jak widzimy, kapitał inwestuje ostatnio lwią część swoich zysków w Global Gateway (UE i jej sojusznicy), czy chińskie projekty One Belt, One Road. Wszystko to wymaga nowego spojrzenia, a więc i nowej strategii, ale ostatnie wydarzenia pokazują, że nawet w coraz bardziej niesamowitych czasach, ten jeden znak rozpoznawczy późnego kapitalizmu pozostaje z nami, dając nam wskazówkę co do nowych strategii oraz nowych potężnych narzędzi w rękach pracowników.

Autorstwo: Wojciech Łobodziński

Zdjęcie: [JESH00TS-com](https://www.jeshoots.com) (CC0)

Źródło: [Trybuna.info](https://trybuna.info)