

# Launin þurfi að lækka um 35%

Forstjóri Bláfugls segir laun fastráðinna flugmanna félagsins þurfa að lækka um þriðjung til að það geti verið samkeppnishæft. Enginn samkeppnisaðila greiði viðlíka laun, og reksturinn sé ekki samþærilegur við Iceland-air. FÍA hyggist fórna störfum hjá Bláfugli til að verja kjörin hjá Icelandair, og yfirlýsingar um Bláfugl séu uppfullar af rangfærslum.

JÚLIUS ÞÓR HALLDÓRSSON  
julius@vb.is

**S**igurður Ágústsson, forstjóri flugfélagsins Bláfugls, segir félagið ekki samkeppnishæft öðruvísi en að kjör kjarasambundinna flugmanna þess lækki verulega. Kjörin séu með þeim hæstu á landinu og langt yfir því sem þekkist hjá samkeppnisaðilum fyrirtækisins.

Félag íslenskra atvinnuflugmanna (FÍA) hafi hins vegar sýnt óbilgirni og beitt áróðri og rangfærslum í yfirstandandi kjaraviðræðum. Hann telur FÍA vera að fórna störfum félagsmanna sinna hjá Bláfugli til að tryggja samningsstöðu sína gagnvart Icelandair, sem sé ósamþærilegur rekstur með allt önnur þolmörk fyrir föst laun flugmanna.

Eðli rekstrar Bláfugls sé einfaldlega þannig að ekki sé unnt að fá fram sömu nýtingu flugmanna í farþegaflugi eins og hjá Icelandair. Þannig sé meðalfjöldi svokallaðra flugstunda flugmanna Bláfugls 21,5 á mánuði, á meðan hann er samkvæmt heimildum Viðskiptablaðsins um 70 hjá Icelandair í eðlilegu árferði.

#### Mikill taprekstur fyrir faraldurinn

Bláfugl skipti um eigendur og yfirstjórn í fyrravor, en félagið

hefur verið í miklum taprekstri frá 2019, þegar það tapaði 160 milljónum króna, og þrátt fyrir miklar hagræðingar segir Sigurður félagið einnig hafa verið rekið með tapi í fyrra. „Kostnaður Bláfugls við félagsmenn FÍA, sem eru 23% starfsmanna en standa að baki 40% launakostnaðar var einfaldlega hvorki samkeppnishæfur né sjálfbær.“

Því geti reksturinn ekki staðið undir sambærilegum kjörum flugmanna og hjá Icelandair. Kjör fastráðinna flugmanna félagsins þurfi að lækka um um það bil þriðjung til að félagið verði samkeppnishæft og geti haldið áfram rekstri hér á landi, en FÍA hefur hafnað öllum hugmyndum um kjaraskerðingar.

Kjaradeila Bláfugls og FÍA hefur nú staðið frá því í janúar síðastliðnum, þegar FÍA sleit viðræðum og vísaði til sátta-semjara. Verfall þeirra 11 flugmanna FÍA sem hjá Bláfugli starfa hefur jafnframt staðið yfir frá því í febrúarbyrjun, en þeir eru allir á uppsagnarfresti eftir að hafa verið sagt upp störfum um áramótin. Ekki hefur verið farið fram á vinnuframlag frá þeim frá uppsögninni að sögn Sigurðar, en þeir fengið full laun. Flugmenn með verk-takasamning við Bláfugl hafa sinnt öllu flugi félagsins síðan.

#### Ráðningarmið endurspegli rekstrarforsendur

Verktakavinna flugmanna hjá Bláfugli hefur verið einn stærsti ásteytingarsteinninn í deilunum, þótt ætla megi að þegar allt kemur til alls snúist málið um kjör flugmanna, enda talsverður munur á kjörum fastráðinna flugmanna hjá félaginu og verk-tökunum.

Sigurður segir góðar ástæður fyrir verktakaforminu. Reksturinn, í grófum dráttum, byggir á því að Bláfugl taki á leigu flugvélar til langs tíma, sjái um að reka þær, og leigi síðan áfram með áhöfn á flugtímagjaldi.

Á móti eru samningar Bláfugls við viðskiptavini almennt uppsegjanlegir með skömmum fyrirvara, eins til þriggja mánaða, á meðan flugvélnar sem félagið tekur á leigu eru leigðar til allt að áratugar.

Aðstæður í rekstri Bláfugls geti því breyst hratt, og því hafi verktakavinna flugmanna fyrir félagið – og sá sveigjanleiki sem í henni felst – verið hluti af rekstrarmódeli þess frá stofnun þess undir lok síðustu aldar. Á móti eru verktakaflugmenn ekki jafn skuldbundnir félaginu og launamenn, og Sigurður segir þá í gegnum tíðina oft hafa nýtt sér þann sveigjanleika til að taka að sér önnur flugtengd störf og hætta með mun styttri fyrirvara en launamenn.

Fastráðnir flugmenn hafa þó ætíð verið hluti af módelinu líka, enda vissir kostir fyrir félagið fólgnir í þeirri skuldbindingu sem í því felst fyrir hluta flugmanna þess, að sögn Sigurðar.

#### Kallað ólögleg gerviverktaka

Í myndbandi sem FÍA birti í síðustu viku er verktakavinna flugmanna hjá Bláfugli gagnrýnd harðlega. Hún er sögð hafa rutt sér til rúms á undanföllum árum „eftir að lággjaldaflugfélög komust á lagið með að nýta sér glufur í evrópsku lagakerfi til að sniðganga kjör og réttindi starfsfólks“, kölluð gerviverktaka og félagsleg undirboð, og sögð beinlínis ólögleg.

Sjálftætt starfandi flugmenn, eins og þeir eru gjarnan kallaðir, uppfylli ekki skilyrði fyrir verktöku á borð við að ráða vinnutíma, geta starfað fyrir marga aðila og ráðið til sín undirverktaka. Þótt skyldurnar séu þær sömu og hjá launamönnum hafi þeir hins vegar engin réttindi á borð við orlof og veikindarétt, ekkert starfsöryggi og nær helmingi lægri laun.

Bláfugl er jafnframt sakað um að hafa sagt áðurnefndum 11 fastráðnu flugmönnum upp í miðjum kjaraviðræðum, ráðið sama fjölda verktaka á móti og lýst því yfir að framvegis yrðu allir flugmenn þess verktakar.

#### Rangfærslur sem dæmi sig sjálfar

Sigurður þvertur fyrir hvort tveggja og segir FÍA fara vísvitandi með rangt mál í myndbandinu í þeim eina tilgangi að blekkja.

„Þetta myndband dæmir sig einfaldlega sjálft. Það voru einfaldlega rekstrarlegar forsendur fyrir því að við sögðum þeim upp, við höfðum ekki efni á svona dýrum starfsmönnum. Við höfum ekki ráðið neina flugmenn frá því í nóvember, og höfum aldrei gefið út að hér eftir verði aðeins ráðnir flugmenn í verktöku. Þvert á móti höfum við leitast eftir að ná samningum við FÍA sem feli í sér fastráðningar, enda höfum við alltaf litið á þetta blandaða módel launamanna og verktaka sem bestu leiðina. Við munum þurfa að ráða inn flugmenn á þessu ári, og erum alveg opin fyrir því að þeir verði launamenn, en það verður að vera á samkeppnishæfum kjörum.“

Fái félagið 35% lækkunina í gegn þá verði endurráðnir þeir 11 flugmenn sem voru á kjarasamningi fyrir, segir Sigurður. Meðalheildarkjör fastráðinna flugstjóra í dag eru samkvæmt félaginu hátt í 2,7 milljónir króna á mánuði, og yrðu því ríflega 1,7 milljónir eftir 35% lækkunina.

### Ekki um nein lágmarkskjör að ræða

„Í allri þessari umræðu er vert að hafa í huga að við erum ekki að tala um lágmarkskjör í neinum skilningi. Við erum að tala um menn með kjör sem eru út úr korti við alla samkeppni sem við erum í að mínu mati. Reksturinn einfaldlega stendur ekki undir því. Þau kjör sem við höfum boðið eru í öllum saman-

„Þeir ákváðu að fórna 11 starfsmönnum Bláfugls til að verja kjör flugmanna hjá Icelandair og undirbúa sig undir næstu kjaraviðræður þar.“

burði mjög góð að við teljum. Ég væri í það minnsta alveg til í þessi kjör fyrir þetta vinnuframlag.“

„Okkar sjálfstæðu verktakar eru Vestur-Evrópubúar, og myndu ekki sætta sig við léleg kjör,“ segir Sigurður, en flugstjóri í verktöku hjá félaginu fær um 1,2 milljónir króna á mánuði fyrir minna en 13 daga vinnuframlag. „Þau kjör eru á pari við það sem

### FARALDURINN EKKI KOMIÐ SÉR VEL

**H**eimsfaraldurinn hefur reynst búbot fyrir mörg fraktflugfélög með langdrægar breiðpotur. Fyrir félög á borð við Bláfugl, með skammdrægar vélar með margfalt minni flutningsgetu, hefur faraldurinn hins vegar verið íþyngjandi að sögn forstjórans. Í tilfalli Bláfugls hafi reksturinn fyrir staðið illa, eins og fram kom hér fyrir, en faraldurinn gert illt verra. Sá mikli vöxtur og hagnaður sem faraldurinn hafi skilað í fraktflutningum á heimsvísu – og FÍA hafi minnst á í deilum sínum við Bláfugl – tengist mest flugi með búnað tengdan faraldurinum frá Kína til Vesturlanda. „Bláfugl átti engan möguleika á að taka þátt í því kapphlaupi.“ Þá njóti félagið ekki góðs af því að flutningsgeta véla þess sé betur nýtt en áður. „Við fáum fasta greiðslu fyrir hvert flug óháð því magni sem er flutt. Við erum þannig í reynd verktaki fyrir stærstu fraktflutningafélög heims.“ Faraldurinn hafi enn fremur haft ýmisleg neikvæð áhrif á starfsemi félagsins. „Það er mun dýrara að færa áhafnir á milli starfsstöðva, það getur jafnvel kostað heilan aukadag. Mörg farþegaflugfélög hafa auk þess gripið til þess ráðs meðan farþegaflug liggur svo til niðri, að fljúga vélum sínum sem fraktvélum, auk þess sem það er mun meira pláss fyrir frakt í farangursrými hálfómra farþega véla í farþegaflugi, enda minni farangur.“ Þetta hafi aukið samkeppni á fraktmarkaðnum. Á móti vegi fækkun farþegaflugferða, en Sigurður fullyrðir að heildaráhrifin séu aukin umsvif farþegaflugfélaga í fraktflutningum. „Það hefur náttúrulega aukið samkeppni á fraktmarkaði.“ Til að taka á þeim rekstrarvanda sem faraldurinn skapaði, auk þess sem fyrir var, réðst félagið í margvíslegar og umfangsmiklar hagræðingar- aðgerðir á síðasta ári. Verkefnum var útviðstað, endursamið var við birgja og leigusala flugvéla, höfuðstöðvar fluttar í minna og ódýrara húsnæði, stöðugildum fækkadi um 10 og laun starfsmanna voru lækkuð tímabundið. FÍA hafnaði því hins vegar að þeirra meðlimir tækju þátt í þeirri aðgerð – einir starfsmanna Bláfugls, að sögn Sigurðar.

.....  
samkeppnisaðilar okkar greiða, ekki aðeins verktökum, heldur einnig launamönnum. Ég held að það sé nú bara hver og einn fullsæmdur af slíkum kjörum, hér á

Íslandi og í Evrópu. Við höfum hvergi séð sambærileg kjör hjá okkar samkeppnisaðilum og þau sem kjarasamningar við FÍA kveða á um hér á landi.“

### Formaðurinn sjálf-ur unnið sem verktaki

Þá skjóti það skökku við að segja verktöku flugmanna nýja af nálinni í Evrópu. Ekki aðeins sé það alþekkt fyrirkomulag sem löng hefð sé fyrir, heldur hafi það lengi verið við lýði hjá öðrum flugfélögum hér á landi, og raunar hafi sjálfur formaður FÍA meðal annars unnið sem verktaki.

Þegar horft sé fram á við sé eina leiðin áfram fyrir félagið að vaxa. Það hafi góð viðskiptasambönd, mjög hæft fólk, langa og góða rekstrarsögu, og eigendum þess sé mikið í mun um að það verði áfram íslenskt, þrátt fyrir að yfir 90% tekna verði til erlendis. Í höfuðstöðvum félagsins starfa um 40 manns, en einungis tæp 9% fluga félagsins tengjast Íslandi. „Það gefur hins vegar auga leið að af vextinum verður ekki nema félagið sé samkeppnishæft og skili eðlilegri arðsemi.“

Með því að auka umfang rekstrarins segir Sigurður mega auka skilvirkni í rekstri, sem geti þá betur staðið undir betri kjörum. „Við förum vel yfir okkar framtíðaráform með FÍA, og hvernig reksturinn stæði, og sögðumst hafa áhuga á að bjóða fleiri félagsmönnum þeirra störf, en þau yrðu að vera á markaðskjörum. Þeir höfðu ekki áhuga á að ræða það.“

### Tilbúið að fórna störfun-um fyrir samningsstöðu

Sigurður telur nokkuð ljóst að það sem að baki liggur sé að halda uppi kjörum flugmanna á Íslandi óháð aðstæðum og eðli hvers starfs, til þess að koma í veg fyrir að stærsti innlendi vinnuveitandi þeirra, Icelandair, geti bent á lægri kjör annars staðar og notað sem viðmið í sínum viðræðum við FÍA.

Því til stuðnings bendir hann á að ekki einn einasti starfsmaður Bláfugls sé í samninganefnd FÍA í viðræðunum við félagið, heldur séu þeir allir núverandi eða fyrrverandi starfsmenn Icelandair. FÍA sé þannig jafnvel tilbúið að fórna störfum flugmanna Bláfugls til að styrkja samningsstöðu sína gagnvart Icelandair.

„Það er ekki nokkur vafi í mínum huga. Það kom margoft fram að þeirra stærsta áhyggjuefni var kjarasamningur FÍA við Icelandair. Þeir ákváðu að fórna 11 starfsmönnum Bláfugls til að verja kjör flugmanna hjá Icelandair og undirbúa sig undir næstu kjaraviðræður þar. Þær viðræður eru, ef marka má fréttáflutning, stöðu farþegaflugs í heiminum og greiningar sérfræðinga, nær í tíma en margur ætlar trúu ég.“

# Nú er tími fyrir pottinn!

Skoðaðu úrval heitra potta og aukahluta á

**trefjar.is**

Frí heimsending um land allt ef verslað er í vefverslun

ÍSLENSK  
FRAMLEIÐSLA

1978

**TREFJAR**

HEITIR POTTAR